

Série 5.^a ★ B R A S I L I A N A ★ Vol. 242
BIBLIOTECA PEDAGÓGICA BRASILEIRA

NEVILLE B. CRAIG,
com os componentes da "Madeira-Mamoré Association",
de Filadélfia

Estrada de Ferro Madeira - Mamoré

HISTÓRIA TRÁGICA DE UMA EXPEDIÇÃO

TRADUÇÃO DE MOACIR N. VASCONCELOS

Edição ilustrada

★

2177
2833
v. 242

COMPANHIA EDITORA NACIONAL
São Paulo — Rio de Janeiro — Recife — Bahia — Pará — Porto Alegre

1947

DIREITOS AUTORAIS para
a Língua Portuguêsa
pertencentes ao TRADUTOR

★

Todos os direitos reservados

100-534
12-996

★

12-996

1947

Impresso nos Estados Unidos do Brasil
Printed in the United States of Brazil

ÍNDICE DA MATÉRIA

Capítulos	Páginas
	Prefácio..... 5
I	Origens da empresa..... 13
II	Coronel George Earl Church..... 34
III	O Insucesso dos Ingêleses e suas Conseqüências..... 39
IV	Organização da Expedição Norte-americana..... 64
V	A Viagem do "Mercedita"..... 74
VI	Barbador..... 90
VII	Continuando a viagem no "Mercedita"..... 97
VIII	Pará..... 100
IX	Do Pará a Santo Antônio..... 114
X	Santo Antônio..... 133
XI	Naufrágio do "Metrópolis"..... 142
XII	Partida do Navio "City of Richmond"..... 170
XIII	Mackie, Scott & Company, Limited.... 176
XIV	Viagem do "Juno" e do "Brazil"..... 185
XV	A Situação em Santo Antônio..... 193
XVI	Junto à Turma de Byers nos Macacos.. 212
XVII	Reconhecimentos Preliminares no Alto Madeira..... 219
XVIII	Novamente em Santo Antônio..... 236
XIX	Dois meses com o Capitão Stiles..... 248
XX	De novo na sede..... 271

	Página	
XXI	Viagem da Turma N.º 1 em Canoa até São Patrício.....	287
XXII	De São Patrício ao Jaci-Paraná.....	303
XXIII	A Procura da Turma de Bruce.....	321
XXIV	A Vida Num Seringal.....	329
XXV	Nosso Encontro com os Antropófagos..	334
XXVI	Nossos Últimos Dias no Jaci-Paraná...	344
XXVII	Desintegração e Colapso.....	354
XXVIII	O Sr. Mackie no Pará.....	385
XXIX	Resultados.....	406
XXX	A Demanda na Inglaterra.....	414
XXXI	Restabelecimento dos Planos do Coronel Church.....	429
	Apêndice.....	439

INDICE DE MAPAS E ILUSTRAÇÕES

Mapa dos Rios Madeira e Mamoré.....	47/48
Mapa do Rio Amazonas abaixo de Óbidos.....	411/412
Naufração do "Metrópolis".....	146/147
Manaus em 1882.....	365/366
A Estrada de Ferro em 1882.....	411/412
Lancha e vapor atracados em Santo Antônio, em 1882.....	420/421
Mapa da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré..	441/442

PREFÁCIO

Durante anos consecutivos costumavam reunir-se anualmente, em um dos principais hotéis de Filadélfia, diversos membros de certa entidade conhecida por "Madeira and Mamoré Association".

Eram componentes do grupo expedicionário que em 1878, sob o patrocínio dos empreiteiros norte-americanos P. & T. Collins e Mackie, Scott & Co., foi ao Brasil com o propósito de construir uma estrada de ferro que contornasse as quedas e corredeiras do alto Madeira, bem como estabelecer linhas de navegação mecânica a jusante e a montante d'esses entraves. Tal rêde mista de transportes, ligada às linhas transoceânicas que trafegavam entre New York e os portos brasileiros, destinava-se a constituir poderoso sistema internacional de tráfego, capaz de dar desenvolvimento adequado às vastas regiões banhadas pelo Amazonas e estabelecer ligação direta entre os Estados Unidos e a Bolívia, engastada no coração da América.

Nada tinha de visionário ou utópico o projeto que empolgara o entusiasmo dos homens acima referidos: tivera origem em sugestões feitas pelo tenente da marinha americana, Lardner Gibbon; em 1852, fôra preconizado por eminentes estadistas sul-americanos, endossado por engenheiros alemães de grande nomeada e subsidiado pelos governos da Bolívia e do Brasil. De sua execução incumbira-

se destacado ex-combatente da Guerra de Secessão; fracassara devido a complicações legais e financeiras, na Inglaterra, e, depois de meticulosos estudos, fôra reavivado pelo Govêrno brastleiro que, pelos têrmos de recente tratado firmado com a Bolívia, se comprometera a executá-lo sem mais demora.

De há muito que os componentes da "Madeira and Mamoré Association" consideravam digna de registro a história da emprêsa e das peripécias por que passaram enquanto estiveram a ela ligados. Muito pouco do que publicou a imprensa da época estava certo e, menos ainda, completo. Os que podiam falar dêsses acontecimentos com conhecimento próprio, estavam sendo rapidamente tragados pela morte, e, dentre os sobreviventes, os que se achavam em condições de escrever a almejada história viam-se por demais engolfados em suas ocupações para que pensassem em se dar ao trabalho de revolver as cinzas do passado. Por outro lado, a crescente necessidade de se levar a bom têrmo o trabalho que êles não tinham conseguido executar, tornava provável que o conhecimento de sua história fôsse útil aos que, em futuro não muito remoto, teriam, inevitavelmente, de seguir suas pegadas.

Tal era a situação em fevereiro de 1903, quando conseguimos reunir nossos companheiros de aventura de 25 anos passados. Depois de apenas 10 minutos de debates resolveram êles, por unanimidade, incumbir-nos de escrever tôda a história da Madeira-Mamoré.

Até hoje não conseguimos saber quais os motivos que os levaram a essa resolução. Talvez a tanto os induzisse o fato de saberem que pouco

antes nos havíamos retirado da atividade comercial — e, portanto, podíamos dispor do tempo necessário para a confecção de tão alentado trabalho — bem como o conhecimento de que sempre tivéramos interêsses ligados à América do Sul. Não cremos, porém, que nos julgassem possuidor dos dotes lilerários precisos para arcar com as responsabilidades de um tal empreendimento.

Em cada uma das reuniões seguintes apresentamos trechos de nosso trabalho, às vêzes em forma de folheto. Logo, porém, nos convencemos de que o sistema não produzia bons resultados. À vista do lento processo de colhêr informações das mais variadas fontes, acontecia que constantemente recebíamos dados que nos obrigavam a alterar, ampliar e corrigir trechos já impressos. Além disso, convencemo-nos logo de que, realizando reuniões anuais de apenas uma hora, não nos seria possível levar a cabo a emprêsa, nos restos de vida de que, provavelmente, todos nós ainda dispúnhamos.

Foram essas considerações que nos induziram a fazer a presente publicação, em forma de livro, trabalho que ora submetemos à apreciação de nossos antigos companheiros e do público em geral, cônscios de suas imperfeições e sem reclamar para êle outro mérito que o de constituir narrativa fiel de nossas reminiscências e dos dados que conseguimos coligir durante anos de diligente pesquisar, com relação a uma das mais notáveis larefas jamais empreendidas por norte-americanos em solo alheio.

No momento em que presenciamos a dissipação das energias nacionais nas remotas Filipinas, é possível que nosso trabalho sirva para chamar a atenção dos responsáveis pelos destinos do país

para outro campo de iniciativa comercial bem mais próximo de nós. Conquanto reconheçamos a importância da construção do Canal do Panamá, é possível que consigamos chamar a atenção do público para milhares de quilômetros de estradas líquidas onde a bandeira norte-americana constitui curiosidade rara; e, em pleno delírio de uma prosperidade nacional sem precedentes, o relato de um fracasso de gente nossa poderá servir para refrear um pouco seus excessos.

Disse Thoreau: "Se pela coragem convertermos em tragédias os nossos fracassos, não nos parecerão eles diferentes dos êxitos". Os que lerem o naufrágio do "Metrópolis", a odisséia dos dois minúsculos rebocadores fluviais despachados em viagem marítima, diretamente de Filadélfia ao Pará, numa distância de 3.200 milhas, bem como a história dos 221 homens que perderam a vida em terra e no mar, numa tentativa malograda de abrir o interior do continente sul-americano ao comércio internacional, convencer-se-ão de que há muito de tragédia e de coragem nos sucessos que vamos narrar.

Os bons resultados de certas empresas derivam, freqüentemente antes do ilimitado dos recursos que da competência e da experiência de seus executores. Toda a história constitui uma longa e interminável prova de que "a calamidade é a verdadeira pedra de toque do homem". O insucesso e o desastre logo diferenciam o fraco e covarde do homem capaz de se sacrificar em prol de uma causa cuja importância se superpõe ao bem-estar daqueles que se encarregaram de a levar a termo. O resultado inevitável é delinear-se rapidamente o destino dos que não estão à altura

da luta e nêles despertar uma confiança em si, que circunstâncias mais prósperas certamente teriam feito conservar-se em estado latente.

Isso parece explicar o extraordinário successo que vem coroando os esforços de vários dos profissionais que compartilharam da malfadada expedição de 1878, êxito êsse em grande parte, sem dúvida, devido à fôrça de vontade e à rigidez de caráter que adquiriram na tentativa inútil dos empreiteiros norte-americanos no sentido de proceder ao levantamento e à construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, através de florestas tropicais inteiramente virgens, para contornar as quedas e corredeiras do rio Madeira.

É preciso que se deixe aqui consignado que jamais se poderia ter escrito a história integral dessa emprêsa, não fôra o copioso manancial de informações que constitui o relatório elaborado pelo Coronel Church para os governos da Bolívia e do Brasil, intitulado "Bolívia via rio Amazonas", sua história das "Explorações no vale do rio Madeira" e vários outros trabalhos de sua autoria, estampados nas publicações da Royal Geographical Society.

Desejamos ainda agradecer a valiosa assistência que nos prestaram as seguintes pessoas:

Sr. W. R. Taylor, vice-presidente e secretário da Estrada de Ferro Filadélfia & Reading;

Sr. Charles P. Mackie, de Englewood, New Jersey, antigamente ligado à firma Mackie, Scott & Co. Ltd.;

Sr. Othoniel F. Nichols, engenheiro-residente da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em Santo Antônio, atualmente conhecido engenheiro construtor,

chefe da Divisão de Pontes da Municipalidade de Nova York;

Coronel John J. Jameson, de Filadélfia, então gerente geral da firma P. & T. Collins em Santo Antônio, antes da chegada do Sr. Thomas Collins:

Sr. Camille S. d'Invilliers, que depois da demissão do Sr. C. M. Bird passou a ser o engenheiro-chefe da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e, após o abandono da empresa, vem desempenhando as funções de engenheiro construtor da Estrada de Ferro Pensilvânia, em Cresson;

Sr. William C. Wetherill, de Denver, Colorado, que serviu de topógrafo e primeiro engenheiro-assistente no Brasil e de então a esta parte tem ocupado várias posições de grande responsabilidade, dentre as quais a de engenheiro-chefe da Estrada de Ferro Nacional do México;

Sr. George W. Creighton, que ocupou vários cargos relacionados com a engenharia ferroviária, em 1878, dando, já então, mostras inequívocas da energia e capacidade que o guindaram ao elevado cargo de superintendente geral da Estrada de Ferro da Pensilvânia, entre Filadélfia e Pittsburgh;

Sr. Cecil A. Preston que, de engenheiro-assistente, passou a atuar como primeiro engenheiro-assistente e engenheiro construtor, no Brasil, mas, atualmente, superintendente da Divisão Central da Estrada de Ferro da Pensilvânia, em Altoona;

Sr. Charles F. King, então primeiro subempregado da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, mais tarde senador estadual por Schuylkill, na Pensilvânia, e por muitos anos sócio de importante firma de engenheiros e construtores em Filadélfia;

Sr. Joseph S. Ward, o eficiente secretário da Associação Madeira-Mamoré, que fez parte do corpo de engenharia da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré nos primórdios de sua utilíssima carreira, e que ainda se mantém como engenheiro-residente da Estrada de Ferro Filadélfia & Reading, em Williamsport :

Sr. Robert H. Hepburn, de Avondale, Pensilvânia, que, no cargo de gerente geral de Mackie, Scott & Co., tinha sob sua responsabilidade os dois pequenos rebocadores enviados de Filadélfia ao Pará;

Sr. Charles J. Hayden, que no Brasil foi engenheiro-assistente e agora é o comissário de impostos e servidões da Great Northern Railway em Saint Paul, Minnesola;

Sr. Franklin A. Snow, que em 1878 trabalhou em Santo Antônio como engenheiro-assistente e hoje é um dos mais preeminentes engenheiros civis de Boston;

Sr. John P. O'Connor, que viveu passagens extraordinárias quando fazia parte do corpo de engenharia sob as ordens do Capitão Stiles, no Brasil, e hoje é o secretário particular do Arcebispo Ireland, em Saint Paul;

Sr. Thomas A. Shoemaker, o conhecido empreiteiro de Bellefonte, Pensilvânia, parente da Sra. Collins e possuidor de muitos documentos de valor com relação à empreitada contratada no Brasil; e, finalmente,

O Prof. S. C. Hartranft, da Escola Normal e Industrial de Aberdeen, Dakota do Sul, que com

alguns companheiros desceu o rio Madeira em 1878, sem dinheiro nem provisões suficientes e assim mesmo teve a felicidade de regressar à pátria, são e salvo.

NEVILLE B. CRAIG

Filadélfia, 15 de março de 1907.

RECORDAÇÕES DE UMA EXPEDIÇÃO INFELIZ

I

AS ORIGENS DA EMPRESA

Antes do fim da guerra com o Chile, em 1882, a República da Bolívia dispunha de uma área total de 1.544.824 quilômetros quadrados inclusive o território do Chaco cuja posse o Paraguai e a Argentina lhe disputavam, simultâneamente.

Conquanto jamais fôsse recenseada com apuro, as autoridades bolivianas calculavam a população do país em 2.500.000 almas, sendo que, dessa cifra, metade era constituída por selvagens e índios catequizados (1). Por outras palavras, população mais ou menos igual à do nosso Estado de Massachusetts ocupava território de extensão três vezes e meia maior que os 10 Estados norte-americanos compreendidos pelas designações de Nova Inglaterra e Estados Centrais.

Na era colonial, a Bolívia, vencida por Hernando, irmão de Francisco Pizarro, foi anexada ao Peru, tendo sido, em 1559, constituída em Audiência de Chargas, ou Alto Peru. “O mais ousado de todos os antigos conquistadores espanhóis”,

(1) Bureau das Repúblicas Americanas.

afirma um destacado escritor, “estabeleceu-se no país e agrupou tôdas as famílias nobres em tórno das 10 mil minas de prata então abertas”.

Os tesouros que de Potosi e de outras minas afluíram à Espanha “exerceram remarcada influência na história européica e forneceram grande parte dos recursos que habilitaram a Espanha a lançar seus exércitos contra a França, a Holanda e Portugal, cair sôbre os turcos em Lepanto e ainda equipar a Invencível Armada contra a Inglaterra. Em recursos minerais, talvez seja a Bolívia o país mais rico da América do Sul.

A produção primitiva de suas minas, conquanto muito bem controlada, ainda assim parece inacreditável. Possui ricos depósitos de ouro, prata, cobre, estanho, chumbo, mercúrio e sal-gema. Jazidas carboníferas estão sendo atualmente exploradas e sabe-se que também há minério de ferro no país.

Só as minas de prata de Potosi, desde que foram descobertas em 1546, até 1864, produziram a fabulosa soma de 5.839.798 contos de réis. E não se pense que tais recursos minerais já se acham esgotados. As barreiras naturais quase intransponíveis que impedem o transporte de maquinaria adequada, o espírito revolucionário, a indolência, a ignorância e a pobreza do povo têm contribuído eficazmente para manter inexploradas as riquezas bolivianas. Contudo, existem provas abundantes de sua existência”.

Escrevendo de La Paz ainda há muito pouco tempo, o correspondente de um grande periódico norte-americano assim se exprimia:

“O minério extraído de Potosi, Cerro del Pasco e outras minas famosas, é tão rico que comu-

mente se obtém uma produção de 400\$000 por tonelada apesar dos primitivos métodos de mineração, que até hoje se empregam. Sabendo-se que nos Estados Unidos se considera compensadora a exploração de minas que produzem apenas 20\$000 por tonelada, pode-se facilmente imaginar o que representariam êsses tesouros fabulosos em mãos de operários experimentados, trabalhando com maquinaria adequada. Os campos de ouro e prata dessas regiões estão produzindo relativamente pouco, hoje em dia, devido à pobreza e ignorância do povo, seus métodos antiquados de extração e orientação fraquíssima. Há muitos anos que, em várias das minas que se tornaram famosas na história, nada mais se tem feito que reduzir, por processos modernos, o metal contido no refugo abandonado pelos mineiros de antanho. Tem-se encontrado ouro em diversos lugares, mas nunca foi regularmente explorado, pois é tão abundante a prata que o povo pode se dar ao luxo de desprezar o metal mais nobre, porém de extração mais difícil. Em anos passados Potosí esteve em grande evidência quando uma fâsca elétrica lascou enorme massa de ouro puro de um misterioso penhasco escondido entre altíssimas montanhas e o lançou aos pés de um grupo de mineiros, lá em baixo, no vale. Por muito tempo essa misteriosa pepita maravilhou o mundo, depois foi vendida por preço fabuloso ao Museu de Madri onde ainda se encontra. Se pelo menos o espírito revolucionário se acalmasse de maneira que os capitalistas não se arrecessassem de aqui empatar seus capitais e se construíssem estradas capazes de dar escoamento aos produtos do interior da Bolívia, rumo ao

mar, bem como de receber maquinário adequado para a exploração das minas, é possível que se operasse na região um renascimento capaz de lembrar o fabuloso El Dorado dos velhos tempos.”

Nos últimos anos tem-se notado remarcado aumento na produção das minas e, num dos últimos trabalhos históricos (2) dados a público, lêem-se as seguintes afirmativas:

“A produção de prata aumentou rapidamente, atingindo 30 mil contos de réis em 1885, na presidência Pacheco e 40 mil em 1888 com Acre no poder. Potosi ainda produz três milhões de onças por ano e as grandes minas de Huanchaca excedem em muito a produção da primeira, colocando a Bolívia em terceiro lugar entre os países produtores de prata. Seus recursos, porém, jamais poderão ser proveitosamente utilizados enquanto não se descobrir uma saída praticável para o mar.”

Conquanto enorme a riqueza mineral da Bolívia, ainda assim constitui ela apenas uma parte de seus recursos naturais. Possui, ainda, o país, vastíssima região decididamente fértil e irrigada por caudalosos rios, além de clima que se exprime por tôdas as variações térmicas imagináveis, desde os gelos eternos dos Andes, até o calor tropical das baixadas. Dentro de seus limites geográficos, a Bolívia produz quase todos os cereais, legumes, frutas e variedades de carnes que se costuma encontrar nas zonas tórrida e temperada. Os animais empregados no atual sistema de transporte ou necessários ao fornecimento de vestuário e alimento, são criados descuidadamente, quase que sem despesa. Nas florestas existe caça farta e em seus rios caudalosos abunda o pescado.

(2) *Repúblicas Sul-Americanas* — Thomas C. Dawson.

O fumo boliviano é incomparavelmente superior a qualquer outro. A borracha, o algodão, a cana de açúcar, o cacau, a casca de ciuchona, a baupilha, o côco, resinas, madeiras para tinturaria, plantas medicinais e numerosas madeiras ornamentais altamente preciosas à marcenaria artística, constituem produtos comuns em solo boliviano. Seu comércio, porém, é insignificante em comparação com o que poderia ser se dispusesse de facilidades para atingir a costa. Ao tempo de que nos ocupamos a Bolívia dispunha de apenas um pôrto de mar, quase inútil por estar situado em um deserto desprovido de água; mesmo assim, porém, foi êle posteriormente cedido ao Chile. Quase todo o seu comércio externo transitou por êsse pôrto de Cobija, no deserto de Atacama, e por Arica, no Peru. O acesso a êsses portos fazia-se após penosa viagem através dos Andes, ao longo de desfiladeiros imensos serpeando a 4.500 metros de altitude, perigosíssimos mesmo ao casco firme das mulas e onde o frio penetrante e o "soroche" tornavam a vida quase insuportável aos individuos acostumados a altitudes mais moderadas e temperaturas menos extremadas. A carga que se podia transitar por essa via estava, naturalmente, limitada à capacidade de transporte de um muar e esta, não excedendo, comumente, de 150 quilos, a leste dos Andes ficava reduzida a 75. Pode-se, portanto, fácilmente compreender que o transporte, por êsse método, de cargas pesadas ou volumosas, como sejam maquinários, estava inteiramente fora de cogitação.

Em 1870 abriu-se ao tráfego entre Pôrto Molendo e Puño no Peru, uma estrada de bitola comum, com 523 km de extensão. De Puño passa-

geiros e carga eram transportados em vapor até Chililaya, através do lago Titicaca, num percurso de 177 km e daí, por uma estrada de rodagem relativamente boa e plana, com 72 km de extensão, a La Paz, na Bolívia. Em 1892 terminou-se a construção de uma estrada de ferro de bitola estreita (75 cm) entre o pôrto chileno de Antofagasta e Oruro, na Bolívia, com um percurso total de 922 km, mas, à vista das fortes rampas e das curvas excessivamente fechadas, os trens só podiam correr durante o dia, e, portanto, gastavam 72 horas para cobrir essa distância.

Pelo tratado feito com o Chile, a 21 de outubro de 1904, êste país se comprometeu a construir uma estrada de ferro entre Arica e La Paz.

Várias outras ferrovias foram projetadas, mas até hoje continuam apenas no papel. As acima referidas diminuíram, em grande parte, as dificuldades de transporte entre a cordilheira e o Pacífico, mas, forçoso é lembrar-se de que La Paz, Puño e Oruro estão tôdas situadas na bacia do Titicaca e em altitudes superiores a 3.600 metros sôbre o nível do mar. Os óbices que se teriam de vencer para levar os trilhos de qualquer dessas ferrovias até as planícies bolivianas, à direita dos Andes, seriam tão grandes que nenhum volume de tráfego, presente ou futuro, nos autorizaria a crer que tais estradas jamais viessem a fazer concorrência ao tráfego que por natureza pertence aos grandes cursos fluviais de que a Bolívia é abundantemente provida.

As estradas de ferro do interior da Bolívia desempenharão, sem dúvida, papel de considerável relevância no desenvolvimento futuro do país, mas terão sempre função puramente local, agindo, de

preferência, como ligação entre a navegação a vapor dos rios. Portanto, pode-se dizer ainda hoje, como antigamente, que a rota transandina, rumo ao Pacífico, não proporciona escoadouro adequado ao comércio das regiões boreais e orientais da Bolívia.

Várias tentativas já foram levadas a efeito no sentido de se descobrir uma saída boa para o comércio por via dos rios Paraguai e da Prata. Projetaram-se duas estradas de ferro ligando Oruro, Cochabamba e Sucre às águas navegáveis do Paraguai. Entretanto, o que se conhece desses traçados, conquanto nada tenha de concludente, está longe de despertar entusiasmo por êles.

Em publicação recentemente divulgada, o Coronel George Earl Church ocupa-se do assunto com grande autoridade.

Admite êle, nesse trabalho, que até Assunção, capital do Paraguai, chegam navios até com 9 pés de calado, e que, em qualquer época do ano, barcos de 3 pés de calado podem subir até a desembocadura do São Lourenço. Entretanto, para que se atinjam águas navegáveis, no rio Paraguai, partindo de qualquer ponto do sopé andino, torna-se necessário atravessar o leito do antigo mar dos Pampas que, em remotas eras, agitava suas vagas de ambos os lados do atual rio Paraguai, estendendo-se ao norte até o desaguadouro do Mamoré. A seguinte afirmativa do Coronel Church, referindo-se à bacia de Mojos, dá bem idéia da vasta extensão dessa baixada imensa bem como das dificuldades que impedem a construção de qualquer estrada que pretendesse cortá-la: "Durante perto de quatro meses, todos os anos, cêrca de 90.000 quilômetros quadrados de sua área ficam total-

mente alagadas pelas águas que não encontram escoadouro fácil através das quedas do rio Madeira”.

Em junho de 1852, quando já baixava o nível da inundação, o Tenente Gibbon, da marinha norte-americana, fez uma viagem de Trinidad, na bacia de Mojos, a Loreto, distante 12 léguas. É a seguinte a descrição que faz da região:

“As estradas são navegáveis em canoas durante quase metade do ano, período êsse em que a viagem é muito mais fácil que na época da chamada sêca. O incola constrói suas choças nos pontos mais altos, habitualmente insulados pelas águas; quando estas começam a subir, grilos, lagartos e cobras afluem às malocas; manadas de gado selvagem cercam sua habitação, tatus andam aos esbarrões contra o vasilhame de barro empilhado nos cantos, enquanto os felinos e os campeiros rondam mansamente as vizinhanças. O jacaré achega-se cordialmente e a “gran bestia” (a anta) vem sentar-se mesmo à entrada da maloca.

Assim, sob a influência do dilúvio anual, o mundo animal se irmana de maneira estranha; os de terra se reúnem onde os anfíbios são forçados a se refugiar e, enquanto as chuvas caem, todos êles esperam pacientemente. Os pássaros voam rente sobre o tópo das árvores e o teto das cabanas, enquanto que, nas águas, os peixes deixam a calha dos rios e vêm explorar a planície alagada.”

O Coronel Church cita a seguinte passagem do Conde Castelnau: “Tôda a planura desde a desembocadura do Mamoré até o Pilcomaio fica inteiramente inundada de outubro a março, apresentando o aspecto de um vasto oceano pontilhado de ilho-

tas verdejantes”. Em outro lugar o Cel. Church, falando do rio Pilcomaio que cruza o fundo do antigo mar dos Pampas, diz que “entre 290 e 320 quilômetros a contar da foz, o rio Pilcomaio infiltra suas águas num vasto pantanal que mede cerca de 160 quilômetros de diâmetro onde nem se consegue divisar o canal principal”.

Mais além, afirma o mesmo autor: “Depois da junção do São Lourenço (ou Cuiabá) com o Paraguai, êste último, já agora rio caudaloso, move-se preguiçosamente rumo ao sul esparramando suas águas, na estação chuvosa, por centenas de quilômetros à esquerda e à direita, até cerca de 20° de latitude sul, transformando pântanos em vastos lagos como o Mandioré do lado boliviano; restitui assim, temporariamente, a milhares de quilômetros quadrados, a primitiva condição lacustre da região”.

Passando em revista um relato de explorações feitas no Alto Paraguai pelo Capitão Henry Bolland, o Coronel Church tem as seguintes expressões: “Foram vãs tôdas as tentativas feitas no sentido de se descobrir um caminho praticável através do Chaco boliviano, partindo do rio Paraguai, abaixo de 19° de latitude sul; e conforme seja a estação de que o viajante se aventure por essas plagas, poderá morrer de sede ou afogado antes de atingir o sopé dos Andes a 650 ou 700 quilômetros de distância”.

Em outra passagem do mesmo trabalho lemos o seguinte, com relação à rota de Assunção a Santa Cruz: “Durante a sêca, todo o percurso de 917 quilômetros é tão falto de água, na sêca, quão empantanado nas chuvas e os animais empregados na travessia freqüentemente morrem de sede

durante a viagem". No geral, o plano de se estabelecer ligação ferroviária entre o interior da Bolívia e as cabeceiras do rio Paraguai não é de natureza a entusiasmar ninguém. A exploração e desenvolvimento de qualquer rota semelhante têm sido muito retardados pelas reivindicações antagônicas da Bolívia, Brasil, Paraguai e Argentina com relação às respectivas fronteiras nas vizinhanças do rio Paraguai. A razão de tais disputas reside no fato de quase todos os países sul-americanos terem reclamado, em certa época, o direito exclusivo de navegação fluvial dentro dos respectivos territórios. Somente a 7 de setembro de 1867, e sob pressão estrangeira, foi que o Brasil consentiu em declarar a navegação do rio Amazonas livre aos barcos de tôdas as nações.

O sistema ferroviário argentino vem, ultimamente, avançando de Buenos Aires rumo ao norte, à direita dos Andes, e, portanto, é possível que proporcione escoamento a uma parte do comércio boliviano. Contudo, tanto o trajeto pelo rio Paraguai como pelas estradas argentinas aumentaria em muito a distância entre a Bolívia e os portos europeus e norte-americanos.

A partir de 1541, quando Orellana fêz a sua famosa descida pelo Amazonas, à procura do fabuloso "El Dorado", duas centúrias se escoaram antes que se começasse a perceber as vantagens que oferecia a comunicação pelos rios Madeira e Mamoré. Em 1716 uma expedição subiu o Madeira inferior. Em 1719 o Capitão-mor do Pará morreu vitimado pela queda de um cedro no rio Madeira e os portugueses já tratavam de ampliar os seus aldeamentos pelos principais tributários do

médio Amazonas (3). Southey nos informa que “o Madeira já tinha sido navegado antes dessa época (1742). Consta que já nos tempos de Nuflo de Chaves, quando foi abandonado o primeiro aldeamento de Santa Cruz, um grupo de ousados habitantes aventurou-se entre as tribos dos Moxos e lá embarcando, fôsse pelo rio Ubaí ou pelo Mamoré, seguiu a corrente com destemor igual ao de Orellana e idêntica fortuna, até atingir o mar.” Diz ainda que: “Um carmelita havia atingido Exaltación; subira o rio partindo da mais avançada das missões paraenses”.

Em 1723 o Governador do Pará, tendo tido conhecimento através de indivíduos que haviam estado no Madeira, de que existiam estabelecimentos europeus além das quedas daquêle rio, despachou um grupo expedicionário sob as ordens de Francisco de Melo Palheta, a fim de fazer um reconhecimento e informá-lo sôbre a região e a nacionalidade dos povoadores. Depois de atingir Exaltación, na Bolívia, essa expedição regressou ao Pará, tendo assim feito a primeira viagem de que há noticia, entre o interior da Bolívia e o litoral Atlântico, por via do Amazonas e seus tributários (4).

As minas de Mato Grosso descobertas em 1734 atraíram muitos aventureiros, dos estabelecimentos portuguezes em São Paulo, que para lá se dirigiram por via terrestre. Dentre êsses Manuel Félix de Lima desceu o rio Sarare, com seus homens,

(3) *História do Brasil* — Southey. *Repúblicas Sul-Americanas* — Dawson.

(4) *Explorações no vale do Rio Madeira* — Coronel George Earl Church.

em 1742, até a junção com o Guaporé, seguiu este último até a foz do Baure e subiu até a Missão de São Miguel. Mais tarde tomou novamente o Guaporé, desceu rio abaixo até o Madalena e, subindo-o, atingiu a Missão de Santa Maria Madalena. Dêse ponto a maior parte da expedição partiu para Exaltación, mas Manuel Félix de Lima em companhia de três de seus homens continuou pelo rio Madalena até o Guaporé (ou rio Itenez) cujo curso acompanharam até juntar-se ao Mamoré. Descendo a corrente deste último, depois a do Madeira e a do Amazonas, conseguiram finalmente atingir o Pará depois de inúmeras aventuras e sofrimentos. Esta viagem tornou-se famosa por ter estabelecido comunicação fluvial entre Mato Grosso e o Pará (5).

Em 1749, por ordem especial de Sua Majestade o Rei de Portugal, José Gonçalves da Fonseca, partindo da cidade do Pará em canoa, subiu o Amazonas, o Madeira, o Mamoré e o Itenez a fim de atingir as minas de Mato Grosso. Conquanto fôsse bem sucedida a viagem, levou nove meses e foi tão cheia de perigos e vicissitudes a ponto de desaconselhar a sua repetição freqüente. Contudo, comentando o feito, afirma Southey: "A partir de então a navegação entre Mato Grosso e o Pará tornou-se freqüente a despeito da distância, das dificuldades e dos perigos da viagem. Verificou-se que era mais conveniente abastecer Mato Grosso de mercadorias européias por via do Pará que do Rio de Janeiro e que a viagem era muito menos perigosa que por São Paulo".

(5) *História do Brasil* — Southey.

Thaddeus Haenke, membro da Academia de Ciências de Viena e Praga, comissionado por Sua Majestade Católica para explorar o Peru, escrevendo em 1799, deplorava as rivalidades então existentes entre portugueses e espanhóis e fazia menção aos enormes tesouros bolivianos bem como ao seu valor para o resto do mundo. Propunha-se estabelecer a navegação pelos rios Mamoré, Madeira e Amazonas, enumerando os produtos raros que constituiriam o carregamento de seus navios. Entretanto, aproximavam-se as guerras de independência na América do Sul, das quais surgiram numerosas repúblicas e uma só monarquia.

O Sr. José Agustín Palacios, engenheiro boliviano, subiu e desceu os rios Madeira e Mamoré em 1846, conquanto tivesse sido obrigado a fazer a variação das quedas e das corredeiras. As seguintes passagens do relatório que publicou merecem especial registro:

“Este inconveniente (a variação das quedas do Madeira) pode ser facilmente vencido.

... Os nossos estadistas deviam concentrar tôdas as suas energias e atenções na navegação do Madeira, ao invés de cogitar de Arica ou Cobija... Entretanto, nem o programa de emigração, nem o de navegação poderão jamais ser levados a bom térmo antes que cessem as dissensões internas e os feudos que desviam inteiramente a atenção dos nossos dirigentes de problemas de tamanha importância, como seja o de estabelecer contato entre a Bolívia oriental e os grandes mercados norte-americanos, onde suas mercadorias encontrariam colocação segura. Sob a influência de tão benfazeja ligação, as ciências, o comércio, as artes, as indústrias se desenvolveriam. Rogo aos céus

que chegue logo o dia em que à sombra da paz a Bolívia possa constituir a gema preciosa de todo o continente e adicionar novas glórias às do gênio imortal de seu fundador” (6).

Escrevendo de Manaus em data de 24 de fevereiro de 1868, dizia o Sr. Inácio Arauz, boliviano enérgico e empreendedor, dono de conhecimento íntimo e prático de todos os obstáculos que se antepunham ao desenvolvimento comercial de sua pátria: “Por um lado, enquanto a Europa acalenta idéias de exaltado progresso, facilita as comunicações em tôdas as direções, até as mais remotas plagas, enquanto, com seu gênio, inventa meios de satisfazer os mínimos desejos e lavra o solo quase estéril fazendo-o produzir mais do que seria lícito esperar de cada trato de chão; de outro, o povo da parte oriental da Bolívia, superlativamente rico em todos os recursos da natureza, se quizer conhecer o maquinário complicado de um vapor ou a aparelhagem simples de um navio de vela, vê-se forçado a escalar a cordilheira dos Andes e atravessar o vasto deserto adusto de Atacama, exposto aos tormentos da sêde e à inclemência do tempo, numa marcha de mais de 320 léguas até Corbija. Ai está o principal entrave ao progresso da Bolívia” (7).

A um norte-americano de Filadélfia, o tenente de marinha Lardner Gibbon, que ainda vive, cabe o mérito de ter feito a primeira exploração completa da rota que, partindo da Bolívia, vai ter ao litoral do Pará, por via dos rios Chaparé, Ma-

(6) *Explorações no Vale do Rio Madeira* — Coronel George Earl Church.

(7) *Ibidem*.

moré, Madeira e Amazonas. Em 1851 os tenentes Herndon e Gibbon receberam ordem do Ministro da Marinha norte-americana para seguir da costa do Peru, por terra, e explorar os principais cursos fluviais que ligam o interior da Bolívia e do Brasil ao litoral. Esses dois jovens oficiais separaram-se em Tarma, no Peru, tomaram trajetos diversos nos Andes e acompanharam diferentes tributários do Amazonas. O Tenente Gibbon foi por terra a Vinchuta, na Bolívia, e daí em canoa até o Pará. Pôsto que a expedição fôsse pequena e mal equipada, não se pode refrear, ao ler o seu relato, o espanto que nos causa a cópia imensa de acurados informes que conseguiu enfeixar, em tão curto espaço de tempo. Retificou as melhores cartas geográficas então existentes, com as observações astronômicas a que procedeu; elaborou cuidadosos relatórios sôbre os recursos das regiões que perlustrou; fêz sondagens nos rios e coligiu apontamentos valiosos com relação à navegação, ao clima e à temperatura. Tendo perdido em um acidente o único barômetro que levava, serviu-se de um termômetro e uma chaleira para fazer as observações de altitude que lhe permitiram elaborar um perfil bastante aproximado de todo o colossal trajeto percorrido pelo âmago do continente sul-americano.

Verificou, então, o Tenente Gibbon, que uma série de 19 cachoeiras e corredeiras, prolongando-se de Guajará-Mirim a Santo Antônio, constituia o único obstáculo à navegação fluvial contínua, de Vinchuta, na Bolívia, via rios Chaparé, Mamoré, Madeira e Amazonas, até o pôrto marítimo do Pará, num percurso de 3.600 quilômetros.

Para vencer o referido obstáculo, recomendava o Tenente Gibbon a construção de uma rodovia entre Santo Antônio e Guajarará-Mirim, à margem direita do Madeira e do Mamoré, em território brasileiro, mais ou menos pelo traçado da atual Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Imaginava Gibbon que, atalhando por uma curva do rio, a extensão total da estrada não excederia de 290 quilômetros e concluía de maneira convincente que, construindo-se essa estrada e estabelecendo-se a navegação a vapor nos rios enumerados, seria possível transportar da América do Norte e da Europa para o coração da Bolívia, mercadorias que jamais poderiam ser levadas por qualquer outra via. Frisava então que êsses melhoramentos encurtariam a duração da viagem entre Baltimore e La Paz, o empório comercial da Bolívia, para 59 dias, enquanto que, então, mesmo nas condições mais favoráveis, eram necessários 118, fazendo a volta pela rota comum através dos Andes e contornando o cabo Horn. Juntava ao relatório desenhos mostrando as dificuldades de se manter navegação de cabotagem através dos leitos obstruídos dos rios Madeira e Mamoré e citava o caso de um comerciante brasileiro que gastara cinco meses no transporte de sua carga, em canoas, rio acima, entre os extremos de sua imaginada estrada de rodagem. Diga-se de passagem que o Tenente se antecipou, em parte, às glórias que o futuro reservava aos que mais tarde, seguindo suas pegadas, tentariam pôr em prática o seu plano. Tendo registrado em seu trabalho que o trecho relmente insalubre do rio estava limitado a cêrca de 390 quilômetros, entre Guajarará-Mirim e Santo Antônio, através do qual desceu com relativa fa-

cidade em 12 dias; lembrando ainda que é necessário algum tempo para que se processe o surto inicial da malária, até mesmo nos piores climas, bem como que tanto na América do Norte como na do Sul os indivíduos que vivem a vida toda embarcados gozam de relativa imunidade contra a malária — o que não se observa nos que vivem em terra — o trabalho do Tenente Gibbon revestese de importância excepcional. A 19 de setembro de 1852 atingiu êle o ponto terminal de sua projetada estrada, sem ter tido a saúde abalada, a não ser por um ligeiro ataque febril que sofrera quando atravessava os Andes e a fadiga que naturalmente resulta de tão penosa viagem. Oito dias depois, a 27 de setembro, nas quedas do Girão, registrava êle, em seu diário, que seus homens “se queixavam de dores na cabeça e nas costas e até os mais fortes estavam prostrados”. A 30 de setembro, nas quedas de Teotônio, escrevia êle: “fui acometido de uma forte febre biliosa que me prostrou imediatamente. A dor que senti no peito, do lado esquerdo, assemelhava-se à que descrevem as vítimas da febre de Chagres (*). Estávamos todos abatidos e macilentos”.

Na ilha do Tamanduá, abaixo de Santo Antônio, registrava êle a 2 de outubro: “A febre manteve-me deitado na canoa, com dores que me impediram de dormir”.

A 6 de outubro, em Crato, dizia êle: “Não há descanso, com esta febre alta”.

(*) Modalidade de malária registrada na zona do Canal do Panamá (Conf. Webster) — N. do T.

Em Pôrto de Matura, a 12 de outubro, informa-nos ainda: “o sofrimento causado pela febre atingiu às raias de verdadeira agonia”.

Em Borba, no rio Madeira, pouco acima da foz, a 14 de outubro, dizia êle que seu hospedeiro, o Capitão Diogo, “achava que não se devia dormir — que era justamente o que mais desejávamos, a não ser o deixar a região, o mais depressa possível”.

Podc-se julgar do pouco que então se conhecia dos rios Madeira e Mamoré pela seguinte absurda passagem do relatório de Herndon publicado antes do regresso de Gibbon. Dizia êle:

“O Sr. Clay, nosso encarregado de negócios em Lima, foi informado de que uma escuna de guerra brasileira subira o rio Madeira, acima das corredeiras e dera uma salva em Exaltación, situada na Bolívia, além da junção do rio Beni.”

Em 1861 o general boliviano Quintin Quevedo, depois de descer os rápidos, aventou o projeto de os canalizar ou de se estabelecer a navegação a vapor nesses rios, ligando-a por meio de uma estrada de ferro que varasse as cachociras.

Em 1863 escrevia o eminente boliviano Don Rafael Bustillo:

“A Bolívia assenta-se sôbre massas de prata, nos socalços andinos. Possui um território de indescritivel fertilidade onde se concentram tesouros dos mais díspares climas.

“Com tudo isso o país parece à mingua de transporte capaz de veicular ao resto do mundo seus valiosos produtos bem como estimular seus filhos ao trabalho e à indústria. E tais comunicações não existem, nem serão jamais praticáveis senão pelos grandes rios que a mão de Deus houve

por bem engastar em seu solo. Não se pode encontrar, nem jamais serão encontradas senão nos caudalosos afluentes do Amazonas.”

Em 1867, comissionados pelo Brasil, o engenheiro alemão Franz Keller e seu filho examinaram os trechos obstruídos dos rios Mamoré e Madeira, com vistas a um possível melhoramento. Esse profissional calculou que com 900 contos de réis se poderiam construir planos inclinados, em tôrno das corredeiras maiores, por onde se reboariam os navios, como na América do Norte e na Prússia; que o rio poderia ser canalizado com um dispêndio de 21.000 contos de réis, inclusive a construção de comportas; que por 9.000 contos de réis se poderia construir uma estrada de ferro que contornasse os obstáculos; e, finalmente, que por 5.700 contos de réis seria praticável a construção de uma rodovia macadamizada com 6 metros de largura. Keller reuniu vasta cópia de informes sôbre a região e confirmou, em grande parte, as idéias expendidas pelo Tenente Gibbon. Compilou mapas do rio, em escala grande, e procedeu a cuidadosas sondagens, mas, não podendo contar com seus cronômetros que se estragaram pelo excesso de uso e obrigado a valer-se de observações lunares para cálculos de longitude, verificou-se, mais tarde, que havia diferenças consideráveis em seus mapas, na direção Leste-Oeste.

Com relação às dificuldades e aos perigos da navegação em canoas pelas cachoeiras e corredeiras do rio Madeira, assim se exprime Keller:

“Só quem viu com seus próprios olhos essa espécie de navegação pode avaliar o que sejam o trabalho e o sofrimento dos pobres selvícolas nas repetidas cargas e descargas da mercadoria e

no transporte de pesados volumes sôbre a rocha escaldante e nua e expostos aos raios causticantes do sol, para os quais a vegetação raquítica do terreno pedregoso não oferece proteção digna de nota. Mesmo assim, volumes com perto de 300 quilos são às vêzes transportados do Pará à Bolívia no acondicionamento original e, o que ainda é mais de se admirar, soubemos que dessa mesma maneira já se têm transportado pianos que chegaram perfeitos em Santa Cruz de La Sierra. Entretanto, grandes como de fato são estas dificuldades, nada são comparadas com as que apresenta o transporte através da cordilheira dos Andes." Keller legou-nos pitoresca descrição dos selvagens, — alguns antropófagos, — das feras e insetos nocivos que encontrou nesse trajeto. Conquanto indubitavelmente procurasse esconder, em parte, a insalubridade do país, relata êsse engenheiro que certo comerciante boliviano, viajando através das quedas do Madeira, teve de enterrar, em poucos dias, oito membros de sua tripulação, vítimas de febre, enquanto que os outros por pouco escaparam com vida. Com relação à viagem que fez êle (Keller) por via fluvial de Exaltación a Santo Antônio, entre 19 de outubro e 18 de novembro, informa que "todos sofreram diferentemente com os ataques febris que, conquanto debelados, não puderam ser definitivamente curados a despeito das repetidas doses de quinino, enquanto estivemos expostos às mesmas perniciosas influências".

Tais foram, em rápido escôrço, as razões históricas, geográficas e comerciais que determinaram a resolução de se vencerem os obstáculos dos rios Madeira e Mamoré, de acôrdo com as sugges-

tões apresentadas pelo engenheiro alemão Franz Keller. Dada a situação política e financeira da Bolívia, a ignorância do mundo exterior com relação aos recursos naturais do país, o fato de estarem os obstáculos situados principalmente em território brasileiro e a grande distância que separava a região, do mundo civilizado, tornava-se evidente que a execução de qualquer um de tais projetos demandaria esforços titânicos e exigiria, para levá-lo a efeito, a direção de um homem possuidor de raro conjunto de qualidades. Deveria conhecer perfeitamente a América do Sul, as línguas aí faladas, sua história e os povos que a habitam. Teria que ser engenheiro civil de grande competência técnica e administrativa. As negociações com os governos imediatamente interessados exigiam que fôsse êle cavalheiro de fino trato e elevada posição social. E, para que as suas representações inspirassem confiança nos grandes centros financeiros internacionais, tornava-se imprescindível que o chefe supremo da empresa possuísse caráter ilibado e integridade perfeita. Por mais extraordinários que fôssem tais requisitos, o Governo boliviano teve a fortuna de conseguir, para os trabalhos de organização, pessoa perfeitamente à altura do cargo. Esse indivíduo realmente notável a que por diversas vezes já tivemos ocasião de nos referir, foi o Coronel George Earl Church cujo nome é hoje conhecido de todos os homens cultos, do Panamá à Patagônia, e cuja vida, durante quase meia centúria, foi largamente devotada ao estudo da geografia física e dos problemas comerciais da América do Sul. A pessoa do Coronel Church está tão intimamente ligada ao esforço feito para se conseguir escoadouro flu-

vial ao comércio boliviano, que se nos torna imperioso abandonar, por pouco embora, o fio desta narrativa a fim de dar ao leitor notícia, ainda que rápida e imprecisa, de sua carreira.

II

CORONEL GEORGE EARL CHURCH

O Coronel Church nasceu em New Bedford, Estado de Massachusetts, a 7 de dezembro de 1835. Os que acreditam na hereditariedade moral não terão que procurar muito longe a origem de seu caráter ilibado, do pendor que o impelia à aventura, de suas tendências militaristas, de sua disposição para viajar, da capacidade administrativa de que era dotado e de sua predileção pelas construções ferroviárias, qualidades essas que constituíram os traços marcantes de sua personalidade durante os anos de madureza. Pela linhagem paterna descende diretamente de Richard Church que, em 1632, veio de Oxford, na Inglaterra, para Plymouth, no Estado de Massachusetts, onde se casou com Elizabeth Warren, cujo pai viera para a América no *Mayflower* e era ascendente do General Warren, tombado em Bunker Hill.

Um dos filhos de Richard Church foi o capitão Benjamin Church, famoso líder colonial que combateu os índios durante a guerra do Rei Filipe, e cujas heróicas explorações ingressaram na história e que entre 1689 e 1704 comandou cinco incursões contra franceses e índios do Maine e de New Hampshire.

Pelo lado materno o Coronel Church é descendente direto de Mary Clap, que em solteira assinava Mary Winslow, filha de Eduardo Winslow, chegado a Plymouth pelo *Mayflower* e três vêzes eleito governador daquela colônia. Ainda pelos laços maternos, o Coronel Church está ligado à família Pease de Yorkshire, na Inglaterra, conhecida por ter promovido a construção da primeira estrada de ferro na Grã-Bretanha, tendo George Stephenson como engenheiro-chefe.

Os antepassados imediatos do Coronel Church mudaram-se para Rochester em 1725 e aí, por compra e doação, tornaram-se proprietários de cerca de quinhentos acres de terra a 25 quilômetros de Plymouth Rock.

A maior parte da propriedade primitiva, desbravada e expurgada de selvícolas, acha-se ainda em mãos de parentes seus. O pai do Coronel Church faleceu quando êste era ainda bem menino, e, ao atingir êle oito anos, sua mãe mudou-se de Rochester para Providence, onde o rapaz frequentou as escolas públicas e já aos quatorze anos se destacava entre os melhores de seus colegas. Aos dezessete anos optou pela profissão de engenheiro civil topógrafo, tendo conseguido collocar-se em uma estrada de ferro de New Jersey. Logo depois foi transferido para uma das ferrovias que correm ao poente do Mississipi, no cargo de engenheiro-assistente. Posteriormente passou a ser engenheiro-assistente na construção do túnel Hoosac e depois serviu, ainda, em uma estrada de ferro de Iowa.

A crise financeira de 1857 deixou-o descolocado, e, por isso, aceitou o cargo que lhe offereceram de engenheiro-chefe de uma estrada argentina,

partindo êle rumo a Buenos Aires. Lá chegando, encontrou o país agitado e paralisados os trabalhos ferroviários, mas, foi quase imediatamente designado para integrar uma comissão de engenheiros militares e topográficos cuja missão era explorar a fronteira sudoeste da Argentina e sugerir o melhor sistema de defesa contra as incursões hostis dos patagônios e outros selvagens que talavam os Pampas e as fraldas dos Andes.

Durante a execução de seu trabalho, passou a Comissão pelas mais vivas emoções. Em nove meses percorreu mais de 11.000 quilômetros e com o auxílio de uma força de 400 cavalarianos empenhou-se em duas rudes refregas com os selvagens. Uma delas, travada a 19 de maio de 1859, teve origem em um súbito ataque desfechado por 1.500 guerreiros pertencentes a seis tribos diversas. Completamente despidos e cavalgando em pêlo sobre herbas montarias, os selvagens atiraram-se, lança em riste, sobre a expedição, numa esplêndida carga à luz da lua. Durante três horas desenrolou-se uma luta corpo a corpo em que ninguém pedia tréguas. Os selvagens foram, finalmente, obrigados a se retirar, mas o fizeram em boa ordem, levando em seu poder 3.000 cabeças de gado vacum e cavalos como presa de sua ousada sortida e deixando a expedição inteiramente à míngua de recursos. Cada membro da missão devia apresentar o seu plano pessoal para a defesa da fronteira e, conquanto o Coronel Church fôsse o mais moço e menos experiente da turma, seu plano foi o escolhido.

Em 1860 o Sr. Church localizou a estrada de ferro entre Buenos Aires e San Fernando, na Argentina, e continuou em proveitoso exercício de

sua profissão até o estalar da Guerra de Secessão em sua pátria. Às primeiras notícias do conflito apressou-se em regressar aos Estados Unidos, onde ofereceu seus serviços em defesa da União. Durante a Guerra serviu sucessivamente como capitão, tenente-coronel, coronel e comandante de uma brigada de voluntários no Exército do Potomac. Finda a rebelião, o Coronel Church foi para o México como correspondente do *New York Herald* e serviu nas duas últimas campanhas contra Maximiliano, em 1866 e 1867. Em ensaio biográfico estampado num jornal de Boston, anos atrás, consta que, cónquanto o Coronel Church tivesse ido para o México como particular e ostensivamente como representante de um jornal, na verdade levava uma missão secreta do General Grant e, como tal, uniu-se às forças do Presidente Juarez em Chihuahua, tendo delineado a campanha final que resultou na captura de Maximiliano. Entretanto, prevendo o destino que aguardava o mal orientado imperador, partiu para os Estados Unidos percorrendo mais de 900 quilômetros por terra em seis dias e atravessando o gôlfo do México em um vaporzinho que quase sossobrou durante a tormentosa travessia. Em Washington pleiteou a intervenção do govêrno americano com a qual esperava poder salvar Maximiliano da fatalidade que o aguardava.

Ao voltar do México, o Coronel Church por algum tempo fêz parte do corpo de redatores do *New York Herald*. A seguir foi para a América do Sul, onde tomou parte nos emocionantes acon-

tecimentos que precederam a queda de Lopez, o ditador paraguaio.

Torna-se desnecessário tratar aqui da atuação do Coronel Church na execução do projeto brasileiro-boliviano, visto como é justamente esse o objetivo das páginas que se seguem.

Em 1880 foi comissionado pelo governo norte-americano para visitar o Equador e elaborar um relatório sobre a situação do país; em 1891 representou a American Society of Civil Engineers no Congresso de Higiene e Demografia, em Londres; em 1895 fez uma viagem a Costa Rica com o fim de regularizar a dívida externa e examinar a situação da estrada de ferro local; em 1898 foi eleito presidente do Departamento Geográfico da British Association e, em anos recentes, esteve interessado na projetada estrada de ferro transcanadense, visando ligar Quebec a Port Simpson na costa do Pacífico, por um traçado 400 quilômetros mais curto que o que ia a Vancouver pela Canadian Pacific. É atualmente membro do Conselho da Hakluyt Society, da Royal Historical Society, vice-presidente da Royal Geographic Society, da American Society of Civil Engineers, companheiro de primeira classe da Ordem Militar da Royal Legion of the United States, membro do Clube Naval e Militar da cidade de Nova York e dos Clubes Geográfico, Savage, e Ranelagh, de Londres.

O Coronel Church escreveu, ainda, fartamente, sobre explorações e empreendimentos comerciais na América do Sul, bem como sobre a história da revolução mexicana. Da alta estima em que é tido na Royal Geographical Society, pode-se aqui-latar pelos debates travados em torno de uma comunicação por ele apresentada à sociedade, em

1901, quando um de seus pares teve as seguintes palavras a seu respeito:

“Ouvimos a comunicação maravilhados ante a soma prodigiosa de conhecimentos que possui o Coronel Church com relação ao continente sul-americano. Não existe, naquele continente, uma só montanha, um só rio, uma única planura, um trecho litorâneo ou um estuário sobre o qual o Coronel Church não esteja habilitado a nos fornecer dados precisos”.

III

O INSUCESSO DOS INGLESES E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Como preliminar indispensável à execução dos planos elaborados, concluíram, o Brasil e a Bolívia, a 27 de março de 1867, um “Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extração.” No mesmo ano a Bolívia enviou uma legação ao México, sob a chefia do General Quintin Quevedo que, depois de concluir sua missão naquele país, deveria seguir para Nova York e lá procurar engenheiro de nomeada que quisesse se encarregar de abrir a estrada para a Bolívia, via Madeira-Mamoré.

Chegando a Nova York a legação entregou ao Coronel Church cartas de apresentação do Presidente Juárez, do México, e de outros, convidando-o desde logo a encabeçar o empreendimento da questão.

Concluídos os acordos preliminares, em 1868, o Coronel Church partiu para Buenos Aires via

Londres e de lá para La Paz, a capital boliviana. Aí avistou-se com o Presidente e demais autoridades do govêrno, e, a 27 de agosto de 1868, obteve uma concessão e fêz um acôrdo cujos têrmos lhe impunham a organização da National Bolivian Navigation Company, que tinha por objeto canalizar as quedas do Madeira e do Mamoré e estabelecer nesses rios a navegação a vapor. Entre outros, a Companhia obteve desde logo o privilégio de navegação pelos afluentes bolivianos do rio Madeira, por vinte e cinco anos; o direito de cobrar passagem a navios não pertencentes à companhia, que quisessem trafegar no canal; e o de cobrar frete e passagem pelo transporte de carga e passageiros. O govêrno concordou em pagar à Companhia \$ 10.000 ouro “no dia em que o primeiro vapor transitasse pelo Mamoré” e fêz largas concessões de terras em vários pontos das obras projetadas, a serem posteriormente determinados.

Pelas sondagens a que procedeu nos círculos bancários norte-americanos e europeus, convenceu-se o Coronel Church de que nenhum plano financeiro seria bem sucedido se o govêrno boliviano não desse uma prova tangível de sua confiança na emprêsa, garantindo os títulos que a Companhia emitisse a fim de levantar os fundos necessários à execução das obras. Os famosos empreiteiros Thomas Brassey e William Wheelwright já se haviam manifestado dispostos a empreitar as obras caso se conseguisse a garantia.

Regressou, portanto, à Bolívia, o Coronel Church, e a 7 de novembro de 1869 introduziram-se algumas modificações na concessão original. Novo artigo a ela acrescentado permitia que se construísse uma estrada de ferro contornando as

corredeiras, caso se verificasse que essa solução seria mais prática que a construção do canal originariamente imaginado. A 22 do mesmo mês lavrou-se um contrato que autorizava o lançamento, nos mercados europeus, de um empréstimo de um e meio a dois milhões de esterlinos, a juro não superior a oito por cento. O capital e os juros desse empréstimo seriam garantidos pelo governo boliviano e os lucros líquidos da nova companhia constituiriam garantia suplementar da operação. Do contrato constava ainda um artigo autorizando a emissão de um empréstimo adicional de £500.000, caso os obstáculos encontrados viessem a ser maiores que os previstos e insuficiente o produto do primeiro empréstimo.

Sem que a tanto fôsse solicitado, o governo da Bolívia constituiu o Coronel Church seu agente autorizado para negociar o empréstimo.

Contudo, atravessando exclusivamente território brasileiro o trajeto da estrada de ferro projetada, tudo quanto se fizesse estaria na dependência de concessão do Governo Imperial. A Bolívia já havia tentado inutilmente chegar a um acôrdo com o Brasil. Encarregou, por isso, o Coronel Church de fazer nova tentativa. Partiu, portanto Church, rumo ao Rio de Janeiro, onde se avistou com o Imperador e vários Ministros, tendo conseguido levar a bom terno a sua missão. Entretanto, receando possíveis dissensões com a Bolívia relativamente a assuntos que o interessavam diretamente, já que a estrada cortaria território imperial, resolveu o governo brasileiro dar a concessão ao Coronel Church pessoalmente e não à National Bolivian Navigation Company.

Essa concessão foi finalmente efetivada por decreto de 20 de abril de 1870 e exigia a organização de outra companhia independente boliviana. Estipulava ainda que “a empresa deveria chamar-se “Madeira and Mamoré Railway” e concedia ao Coronel Church “direito exclusivo, por cinquenta anos, de construir, pagar e possuir” dita estrada que, partindo de Santo Antônio, fôsse ter a Guajará-Mirim. Determinava, também, a concessão, que as obras deveriam ser iniciadas dentro de dois anos e terminadas em sete, mas deixava margem para prorrogação dêsse prazo, se o atraso fôsse proveniente de causas estranhas à vontade dos concessionários.

O documento concedia à companhia, além da servidão, vários privilégios, inclusive o de mineração e uma concessão de terras de trinta e duas léguas métricas quadradas, em pontos alternados, ao longo da linha férrea. Tendo uma légua métrica 6,6 quilômetros, segue-se que as concessões atingiam a área total de cêrca de 1.394 quilômetros quadrados.

No dia seguinte ao da publicação dêsse decreto o Coronel Church partiu para Nova York, onde, em 30 de junho de 1870, foi organizada a National Bolivian Navigation Company, por ato do Congresso lavrado a 25 de junho de 1870. Foram os seguintes os incorporadores:

George Earl Church	Presidente
S. L. M. Barlow	Vice-Presidente
William H. Reynolds.	} Diretores
Jerome B. Chaffee	
James S. Mackie	
Charles A. Lambard	
George F. Wilson	

Posteriormente passaram a fazer parte da Directoria o Sr. Samuel G. Arnold e o General Quintin Quevedo, êste por fôrça dos têrmos da concessão boliviana.

O capital nominal, dividido em ações, foi fixado em \$ 2.500.000. O Coronel Church transferiu à Companhia a concessão boliviana, tendo recebido em pagamento \$ 2.000.000 em ações que foram subsequêntemente divididas entre os administradores da Companhia e promotores da emprêsa, mais ou menos como segue:

George Earl Church	\$ 1.120.000
S. L. M. Barlow	\$ 20.000
William H. Reynolds	\$ 400.000
Jerome B. Chaffee	\$ 10.000
James S. Mackie	\$ 10.000
Charles A. Lambard	\$ 10.000
George F. Wilson	\$ 10.000
Samuel G. Arnold	\$ 10.000
Morton Fisher	\$ 400.000
Um desconhecido	\$ 10.000
	<hr/>
	\$ 2.000.000

Os honorários do Coronel Church, como presidente da Companhia, foram estipulados em £ 2.500 anuais. Dos restantes \$ 500.000 em ações Julius Beer, Esq., de Londres, recebeu \$ 50.000 a título de comissão sôbre o empréstimo boliviano e, em 1874, a Companhia vendeu \$ 430.000 em ações por £ 12.500 a fim de fazer dinheiro com que atender às despesas. Essas £ 12.500 parecem ter sido o único dinheiro que a Companhia recebeu pelas ações de que dispôs. Contudo todos os que foram contemplados com ações prestaram valiosos serviços durante a organização da companhia, quer conseguindo a necessária legislação, quer propor-

cionando assistência jurídica. Alguns dêles fizeram grandes despesas pessoais com relação à organização e gastaram muito de seu tempo a serviço da Companhia.

Cumpre notar que, estando, pelos têrmos do contrato de empréstimo, tôda a receita da Companhia empenhada como garantia da operação, não havia possibilidade de ser pago, aos acionistas, o menor dividendo antes de ser o empréstimo inteiramente resgatado. Não tinham, portanto, as ações nenhum outro valor senão o que lhes ditava a confiança no sucesso financeiro da emprêsa, e, assim sendo, nada mais representavam elas que um direito sôbre os lucros da Companhia prôpriamente ditos, depois de pago todo o custo das obras com a receita da estrada de ferro.

A concessão estipulava expressamente que a Companhia deveria ter "um capital nominal de um milhão de dólares-ouro que poderia ser aumentado de acôrdo com as necessidades da emprêsa" e não exigia que os acionistas applicassem capital algum.

A possibilidade de dividendos era por demais remota para induzir qualquer pessoa de bom senso a pagar mais que um preço apenas nominal por tais títulos, antes de ser negociado o empréstimo e honestamente applicado o seu produto nos fins a que se destinava.

Tendo sido posteriormente pôsto em dúvida o direito que teria o Coronel Church de vender a concessão feita à National Bolivian Navigation Company, convém ficar aqui registrado que tal praxe era então corrente em todos os países hispano-americanos. Conquanto fôsse exato que a concessão fôra outorgada à Companhia e não ao Coronel Church, individualmente, é também ver-

dade que a autorização para organizar a empresa fôra concedida somente a êle. O que êle vendeu não foi propriamente a concessão, mas, sim, o direito que indubitavelmente detinha de organizar uma companhia que pudesse gozar daqueles determinados privilégios e com as finalidades estipuladas na concessão. Sabendo-se que os \$ 2.000.000 em ações que êle recebeu apenas representavam direitos sobre um possível lucro da Companhia, quer-nos parecer que não se poderia pôr em dúvida a faculdade que teria ela de dispor dessas ações. Nem o Coronel Church, nem seus companheiros estavam dispostos a fazer obra de benevolência em favor da Bolívia; além disso não havia outra forma de garantir uma justa compensação para os vários anos de penoso labutar e as pesadas despesas feitas a serviço da República.

Mesmo antes de terem sido levadas a bom termo as negociações para o lançamento do empréstimo, providenciou-se a construção de dois vaporezinhos de trinta e oito metros de comprimento que seriam transportados por partês, acima das quedas dos rios Madeira e Mamoré, para águas bolivianas. Voltando à Inglaterra, encontrou o Coronel Church novos obstáculos cerceando seus movimentos em tôdas as direções. A França havia declarado guerra à Prússia e o mundo financeiro se achava tomado de tal estado de nervosismo e apreensão que parecia escusado tentar o lançamento de um empréstimo em tais circunstâncias. Veio também a saber que, muitos anos antes, a Inglaterra havia praticamente cortado relações diplomáticas com a Bolívia devido às desconsiderações de que fôra objeto o encarregado dos negócios da Inglaterra, em 1853. Em 1870 faleceu o

Sr. Brassey e o Sr. Wheelwright não se mostrou disposto a prosseguir na emprêsa desacompanhado. O Coronel Church se havia estribado na grande fortuna e na reputação dêsses dois homens como elementos capazes de constituir a mais sólida garantia que se poderia oferecer da honesta e vigorosa execução do projeto.

Conquanto procurasse o Coronel Church encontrar outros testemunhos, além de sua palavra, capazes de atestar a fabulosa riqueza natural da Bolívia e dar idéia das possibilidades comerciais que se abririam com a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, pouco ou nada encontrou publicado, que apoiasse as suas afirmativas e assim é que concluiu ser “a Bolívia muito menos conhecida na Europa de 1870, que qualquer outro país independente, em todo o mundo.” Tôdas as tentativas anteriormente feitas por êsse país para lançar empréstimos nos mercados europeus haviam sido mal sucedidas e seu crédito fôra seriamente abalado anos antes por um plano que visava empenhar aos Srs. Peto, Betts & Co., todos os recursos bolivianos, ou melhor, usando as expressões do próprio Coronel Church, “tôda a Bolívia, animal, mineral e vegetal — as finanças do país, e até quase a alma do povo — exclusividade nas comunicações internas, na navegação fluvial, a Bolívia por fora, a Bolívia por dentro, a Bolívia atual, a Bolívia futura, enfim, a Bolívia inteira até o sopé da cordilheira.”

Tais difficuldações bastariam para desanimar qualquer individuo comum; entretanto, a mesma habilidade, coragem e confiança própria que distinguíam seus antepassados, os Peregrinos, robusteciam a fibra do Coronel Church, seu digno des-

cedente. Aquela mesma energia pertinaz, vontade indomável e inflexível decisão que havia manifestado quando ainda menino, em sua pátria, depois sucessivamente nos Pampas argentinos, durante os dias negros da Guerra da Secessão e, finalmente, nas montanhas e planuras mexicanas, caracterizaram sua conduta através de tôdas as dificuldades que teve de enfrentar mais tarde. A 1.º de março de 1871 foi incorporada a Madeira-Mamoré Railway Company, Ltd., tendo o Coronel Church na presidência e o Sr. George Hopkins como engenheiro-chefe. Essa Companhia comprou do Coronel Church a concessão brasileira por £ 20.000 em dinheiro. As representações que fez ao govêrno boliviano tiveram como resultado o restabelecimento das relações diplomáticas entre a Bolívia e a Inglaterra. Com recursos seus, particulares, liquidou por £ 8.000 a famosa questão entre o govêrno boliviano e os Srs. Peto, Betts & Co. Por meio de artigos publicados em jornais e revistas tornou conhecida a grande riqueza natural do país e a necessidade de se conseguir escoamento conveniente para o seu comércio. Expôs a sua posição financeira aos grandes banqueiros de Paris, Bruxelas, Amsterdam e, finalmente, a Erlanger & Co., de Londres e Paris.

Logo depois chegaram à Europa notícias das atrocidades cometidas pelos índios de La Paz, acrescentando que o Ministro Muñoz fôra enterado vivo, que o govêrno se mostrava impotente para subjugar os insurretos sob o comando de Morales e, finalmente, que o Presidente Melgarejo fugira. Nem tôdas essas informações eram exatas, mas os Srs. Erlanger & Co. só concordariam em estudar a proposta de empréstimo apresentada pelo

Coronel Church se êle regressasse imediatamente à Bolívia e conseguisse uma confirmação do contrato de empréstimo pelo novo presidente, Morales.

Essa firma já se havia capacitado das vantagens da emprêsa e concordara em lançar o empréstimo proposto quando as notícias de revolução na Bolívia chegaram à Inglaterra e transtornaram tôdas as combinações já feitas, obrigando o Coronel Church a regressar imediatamente àquele país.

Contudo, antes de sua partida foram assinados contratos com os Srs. Erlanger & Co. e a Public Works Construction Company, em data de 18 de maio de 1871, dispondo sôbre:

1 — a emissão de um empréstimo, por Erlanger & Co., assinado pelo Coronel Church, como agente especial da Bolívia;

2 — a aplicação do produto do empréstimo;

3 — uma escritura de fiança da National Bolivian Navigation Company, nomeando fiadores; e

4 — um contrato para a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em que ambas as companhias, a de estrada de ferro e a de navegação, apareciam como outorgantes e a Public Works Construction Company, como outorgada.

Os Srs. Erlanger & Co. exigiram, como condição *sine qua non* para o lançamento do empréstimo, que a Public Works Construction Company fôsse a construtora da estrada de ferro. A esplêndida situação financeira da Companhia e a perfeita idoneidade de sua diretoria fizeram com que o Coronel Church e as organizações que representava concordassem prontamente com essa exi-

gência. A companhia construtora decidiu mandar dois de seus engenheiros, C. F. de Kierzkowski e Leanthom Earle Ross, ao loval, para examinar o traçado da projetada ferrovia.

Acompanhado pelo Coronel Church o Sr. Ross partiu para Nova York apenas dois dias após a assinatura dos contratos acima aludidos e, depois de pequena demora naquela cidade, partiu a 15 de junho de 1871 para a Bolívia, via Panamá e Peru.

Chegaram a Sucre a 30 de julho de 1871 e já a 28 de agosto seguinte o contrato de empréstimo com Erlanger & Co. tinha sido confirmado pelo Congresso boliviano e assinado pelo presidente Morales. Três dias depois o Coronel Church recebia os documentos comprobatórios dessa confirmação, e na companhia do Sr. Ross e mais três outras pessoas, partiu êle para Cochabamba a fim de examinar o local, com vistas à navegação.

A 10 de setembro a expedição se achava a caminho de Santa Cruz de La Sierra, aonde chegou a 19 do mesmo mês.

O Coronel Church pôde verificar que tôdas as localidades situadas no trajeto que percorreu se mostravam entusiasmadas com a perspectiva de abertura da navegação fluvial. Deixando Santa Cruz a 27 de setembro, os engenheiros se dirigiram para o pequeno pôrto de Cuatro Ojos, no rio Pirai, afluente do Mamoré. Dêsse ponto os expedicionários, acrescidos de trinta e sete canoeiros indigenas e mais onze pessoas, partiram a 30 de setembro, embarcados em canoas, e a 6 de outubro atingiam Trinidad, no Mamoré.

Antes da partida do Coronel Church de Nova York, a companhia de navegação adquirira uma

pequena escuna denominada *Silver Spray*, na qual pretendia embarcar as peças do vapor *Mamoré* e transportá-las, com operários e mecânicos, para Santo Antônio. Lá deveriam, os homens, esperar a chegada de uma expedição a ser organizado na Bolívia, para a variação do material a montante das cachoeiras e corredeiras onde deveriam montar o vaporzinho e lançá-lo em águas do Mamoré. Enquanto se arrastavam as negociações do empréstimo, em Londres, terminou-se a construção de uma lancha a vapor de 12 metros, com casco de ferro, denominada *Exploradora*. Essa embarcação, que se destinava à navegação dos rios bolivianos, foi transportada para a América do Sul.

Chegando a Trinidad, o Coronel Church ultimou os preparativos para o trajeto mais perigoso da viagem, isto é, através do trecho obstruído do rio, bem como para a viagem de retôrno da *Exploradora* e do *Mamoré*. Tendo partido de Trinidad a 11 de outubro com quatro embarcações e uma equipagem de oitenta e três homens, depois de curta parada em Exaltación, conseguiu êle atravessar sem incidentes tôdas as quedas e rápidos, estacionando a expedição na margem oriental do Madeira, em frente a Santo Antônio. Aí o Coronel Church encontrou um norte-americano de nome Silas S. Totten, que tinha ido até à Bolívia, a serviço da companhia de navegação, de lá regressando com vinte e oito trabalhadores indígenas para Santo Antônio, onde estivera algum tempo à espera de instruções. A 1.º de novembro foi escolhido o ponto terminal da estrada de ferro, e, na presença de tôda a expedição, constituída principalmente de índios semi-nus, em pleno coração da selva tropical, dois mil e quatrocentos quilô-

metros distante da civilização, onde a região era absolutamente inexplorada e desabitada, a não ser pelos selvagens, o Coronel Church procedeu à cerimônia de remover a primeira pá de terra para a construção de uma estrada de ferro que, com a confiança de um novo Colombo, êle acreditava firmemente haveria de abrir para a imigração e para o comércio mundial um país cuja riqueza latente excedia a de qualquer região baldia, de igual extensão, sobre a face da terra. Que motivo magnífico para a pena do poeta, ou o pincel do artista, a cena que então se desenrolou em torno desse soldado do Norte, destacando-se do ambiente selvático que o cercava, no ponto extremo da navegação do Madeira, olhos fitos para a República irmã do Sul, que os séculos fizeram vítima da opressão externa e da fermentação intestinal, traçando com sua imaginação potente a futura estrada da paz, do progresso e do desenvolvimento comercial.

Não obstante todos os infortúnios que subsequentemente se desencadearam sobre esse empreendimento ousado, pode-se com toda segurança predizer que esse acontecimento notável, simples e longínquo será, um dia ainda, considerado o marco inicial de uma nova era da história sul-americana.

Determinou-se, por essa ocasião, que o Sr. Totten ficaria em Santo Antônio para desbravar a região, construir as casas e, de maneira geral, representar as duas companhias do Coronel Church.

Ficaram também sob suas ordens os homens que deveriam transportar a *Exploradora* para a Bolívia. No momento preciso em que o Coronel Church se dispunha a embarcar, surgiu a *Explora-*

dora fumegando rio acima e trazendo a informação de que a *Silver Spray*, com tôda a sua carga, estava em Serpa, no Amazonas, próximo à desembocadura do Madeira, mas que “devido ao falecimento de seu capitão e de alguns oficiais, não poderia continuar a viagem até Santo Antônio”.

À vista disso o Coronel Church, seguido de parte de sua comitiva, dirigiu-se para Serpa, a bordo da *Exploradora*, tendo chegado ao destino a 10 de novembro. Lá chegando o señor Velarde teve ordem de regressar a Santo Antônio na *Exploradora* e, servindo-se de tôda a fôrça expedicionária lá acampada, conduzir a lancha até acima dos escolhos do Madeira e do Mamoré, emprêsa essa ericada de dificuldades. Recebeu, ainda, o Sr. Velarde instruções de, ao proceder à varação do barco, construir uma boa estrada em tórno de cada cachoeira, passagem essa que aproveitaria a uma outra expedição que esperava organizar na Bolívia para conduzir as peças do *Mamoré* ao longo do mesmo trajeto. Em Serpa o Coronel Church e o Sr. Ross passaram para um vapor da linha amazônica e chegaram a Londres a 14 de dezembro de 1871.

O Sr. Ross avaliou o custo da estrada de ferro em £ 437.989. Com base nessa estimativa, foi, finalmente, lavrado um contrato pela qual a Public Works Construction Company se comprometia a construir a ferrovia pela importância de £ 600.000, por conta de cuja importância exigiu e recebeu o pagamento de £ 50.000.

A 20 de janeiro de 1872 Erlanger & Co. procederam ao lançamento do empréstimo boliviano, tendo vendido títulos no valor nominal de £ 1.700.000 a 68%. O produto líquido apurado,

depois do pagamento de tôdas as despesas e da comissão de cinco por cento aos Srs. Erlanger & Co., foi de £ 1.040.286, importância essa assim distribuída:

Reserva para fundo de resgate e serviço de juros	£	187.000
Importância levada ao crédito da Bolívia	£	145.058
Dépósito à ordem dos banqueiros da estrada de ferro	£	600.000
Importância entregue à National Bolivian Navigation Company	£	108.228
Total	£	1.040.286

A companhia de navegação tinha-se prontificado a fazer o transporte, para Santo Antônio, de todos os homens e materiais, e, para êsse fim, contratara um poderoso vapor de ferro, provido de rodas propulsoras, e dez barcaças arvoradas em escunas, de 250 toneladas cada uma. O vapor deveria rebocar, ao longo dos rios Amazonas e Madeira, as barcas que levavam o material para território boliviano. Além disso foram construídas mais de doze lanchas de madeira no rio Mamoré, para auxiliar o transporte de operários e provisões, da Bolívia para o teatro de operações. Fretou-se um navio em Liverpool e enviou-se outro, fluvial, ao Amazonas, para fazer o serviço entre o Pará e Santo Antônio. Os empreiteiros despacharam para Santo Antônio um corpo de vinte e cinco engenheiros sob as ordens de Leanthom Earle Ross, C. E. e a estrada de ferro enviou para o mesmo ponto o Sr. Edward D. Mathews como engenheiro-residente, além de alguns assistentes. O grupo todo de engenheiros e empreiteiros atingiu Santo Antônio a 6 de julho de 1872. O Coronel Church voltou novamente à Bolívia chegando a La Paz a

26 de julho de 1872, tendo, logo a seguir, apresentado ao governo relatório completo de tudo quanto fôra feito até então. Quando estava na capital boliviana recebeu a notícia de que o Sr. Velarde tinha conseguido levar o *El Cerrito* até Exaltación, no rio Mamoré. Não fôra êste, sem dúvida, um feito banal, pois exigira o transporte, por terra, da embarcação de ferro, arrastando-a por milhas e milhas sôbre solo pedregoso, através de densas florestas tropicais, durante a estação chuvosa, justamente quando são mais comuns e virulentas as febres. O maquinismo da embarcação estragara-se bastante com o esforço a que fôra submetido, mas o casco ainda chegara em condições de prestar serviço.

Depois de uma permanência de quatro meses em La Paz, o Coronel Church partiu para o Rio de Janeiro, via Estreito de Magalhães a fim de aplanar dificuldades que surgiram com relação ao transporte de carga ao longo dos rios Madeira e Mamoré, sob a bandeira inglesa, hem como para conseguir uma estreita cooperação entre o governo brasileiro e os empreiteiros.

O Coronel Church demorou-se no Rio por três meses, tendo sido a cidade afligida, durante êsse tempo, por um dos mais violentos surtos epidêmicos de febre amarela, jamais verificados naquela zona litorânea.

Voltando à Inglaterra verificou êle que, conquanto já tivesse decorrido um ano da assinatura do contrato, os construtores quase nada tinham feito. Todo o trabalho executado se resumia em uma série de plantas e no levantamento de meia dúzia de quilômetros do percurso. Não haviam colocado um só metro de trilho, não tinham feito

um único nivelamento nem tinham recebido ou cortado um só dormente.

A 9 de julho de 1873, um ano e três dias depois de os engenheiros terem chegado a Santo Antônio, a Public Works Construction Company, tendo constatado serem as dificuldades da obra muito maiores do que esperava e convencendo-se da impossibilidade de terminar a estrada dentro do prazo pactuado, repudiou o contrato e deu entrada, em juízo, de um requerimento pedindo a rescisão do mesmo, pleiteando o reembolso das despesas já feitas e procurando impedir que os banqueiros fizessem qualquer outro pagamento com os fundos sob sua guarda até que o pedido fôsse deferido. A companhia construtora reclamava que a obra lhe fôra mal exposta, principalmente quanto à extensão da estrada, “que a zona era um antro de podridão onde seus homens morriam qual mós-cas, que o traçado cortava uma região agreste em que se alternavam pântanos e terrenos de formação rochosa, e que mesmo dispondo-se de todo o dinheiro do mundo e de metade de sua população, seria impossível construir a estrada”

Bem se pode avaliar o efeito desastroso de uma tal representação feita por entidade aparentemente autorizada. O governo boliviano havia assumido a obrigação de pagar seis por cento de juros sobre os títulos emitidos, cimpenhando ainda o crédito, o nome, “as rendas e propriedades” da República, não somente pela manutenção do serviço de juros, como pelo resgate total do empréstimo e além de nada se ter conseguido realizar, — a julgar pelas afirmativas da companhia construtora — nenhum resultado poderia a Bolívia esperar dos gastos feitos.

O governo boliviano esperava que o aumento de receita que lhe adviria do desenvolvimento da navegação e da construção, da estrada de ferro o colocasse em situação de poder fazer face ao serviço de juros e resgate do empréstimo. As perspectivas de lucros da Companhia constituíam uma das mais sólidas garantias empenhadas aos subscritores de títulos quando o empréstimo foi lançado no mercado. Se, como afirmava a firma construtora, a construção da estrada era impraticável, os portadores de títulos tinham garantias mínimas além do crédito e da honorabilidade do governo boliviano que, na falta de quaisquer proventos, imediatos ou remotos, reputava extremamente onerosas as obrigações assumidas.

Conseqüentemente, os títulos depreciaram de 68 para 18 centavos por dólar. Não estavam, portanto, em situação invejável os primeiros tomadores, e, para complicar ainda mais a situação, certo grupo de ativos corretores e especuladores londrinos entrou no mercado e adquiriu a preços nominais dois terços de toda a emissão, na expectativa de grandes lucros caso o Tribunal declarasse impraticável a construção da estrada e determinasse a distribuição entre subscritores do fundo de garantia de £ 700.000 depositado no Banco da Inglaterra. Vibrando golpe de morte nas aleivosas afirmativas da Public Works Construction Company, as companhias de navegação e da estrada de ferro assinaram um contrato, a 17 de setembro de 1873, com os Srs. Dorsay & Caldwell, notáveis e experimentados construtores ferroviários norte-americanos, que se prontificaram a construir os primeiros e piores quinze quilôme-

metros da nova estrada antes de receber qualquer remuneração.

Os litígios pendentes tornaram impossível o prosseguimento das obras, e, finalmente, fartos de esperar, êsses construtores transferiram o contrato aos Srs. Reed Bros & Co. de Londres, em data de 25 de agosto de 1875, com o consentimento de todos os interessados. Poder-se-ia supor, como aliás seria natural, que, na pendência entre o Coronel Church e a Public Works Construction Company, a Bolívia, tão profundamente interessada no sucesso da empresa, exercesse toda a sua influência em favor do primeiro. Entretanto, por infelicidade, D. Adolfo Ballivan, que se achava em Londres como agente de seu país para tentar o lançamento de um novo empréstimo, fôra eleito Presidente e, verificando a necessidade e a dificuldade de restaurar as finanças bolivianas consideravelmente abaladas, concebeu a brilhante idéia de sustar a empresa de Church, adquirindo toda a emissão do empréstimo ao preço reduzido a que chegara e confiscando o produto do empréstimo negociado pelo Coronel. Extinguindo, por essa forma, todas as obrigações bolivianas com relação ao contrato de empréstimo e tendo com isso desfechado golpe de morte no crédito de seu país, arquitetou êle o plano ingênuo de lançar na praça de Londres um novo empréstimo de \$ 15.000.000, cujo produto seria suficiente para saldar todas as dívidas públicas em aberto. Tanto o povo como a Assembléia da Bolívia nutriam caloroso entusiasmo pela construção da estrada e pelo desenvolvimento da navegação. Disso temos provas eloqüentes nas resoluções aprovadas pelo Conselho Municipal de Cochabamba apoiando a empresa de Church

e pedindo ao govérno “que auxiliasse o Coronel Church, amigo da Bolívia, em seu litígio contra a Public Works Construction Company”. Corroboram, ainda, a nossa afirmativa, o voto de confiança que ao Coronel Church enviou o povo de Santa Cruz e o modo de agir da Assembléia.

A 11 de junho de 1873, influenciada pelas representações do Presidente Ballivan, a Assembléia Nacional aprovou um decreto secreto autorizando o Presidente a reter na Inglaterra o produto do empréstimo de maio de 1871, em mãos de agentes de sua confiança, bem como examinar a empresa de navegação com a idéia de embargar as importâncias aplicadas, caso os empreiteiros deixassem de cumprir rigorosamente as suas obrigações.

Os deputados, porém, não aprovaram a nova lei autorizando o empréstimo, solicitada pelo Presidente, de maneira que não conseguiu, êste, a realização de seus propósitos. À vista disso, convocou a Assembléia para uma sessão extraordinária a 8 de outubro de 1873, onde o Executivo foi novamente derrotado. Ao invés de aprovar o projeto do empréstimo, a Assembléia votou uma lei ordenando ao Executivo que auxiliasse, por todos os meios ao seu alcance, as empresas de navegação e de estrada de ferro, autorizando-o, se necessário, a prorrogar o prazo para conclusão das obras. Ainda que sem intenção de hostilizar os planos do Coronel Church, a Assembléia concedeu poderes por demais discricionários ao Presidente, e, por outro lado, o decreto exigia que, caso a companhia de navegação não conseguisse fornecer, com relação à execução da obra, garantias “que o Executivo considerasse suficientes”, o govérno devia intervir e procurar reaver o produto do emprés-

timo negociado pelo Coronel Church. Antes mesmo dessa resolução da Assembléia, o Presidente Ballivan despachara para Londres agentes autorizados “a tomar posse e garantir os fundos existentes do empréstimo Church, bem como os empregados na compra de materiais, onde quer que fôsse, depositando-os no Banco de Inglaterra como garantia do dito empréstimo porque mais tarde pode-se tornar oportuno ordenar a regulamentação e amortização dêsses títulos em bases convenientes.”

Como resultado de tudo isso, o Coronel Church viu, de um momento para outro, todos os interesses de vulto — que eram aliados naturais dos seus — agrupados contra si e, por estranho que lhe parecesse, sèriamente empenhados em defender as pretensões da Public Works Construction Company, que vinham constituindo a causa única das delongas na execução de seus projetos. Fêz ainda uma última tentativa de acôrdo por arbitragem, mas sua proposta não foi aceita pelos adversários e, depois de escaramuças preliminares, entrou em juízo com uma ação contra o govêrno da Bolívia, os portadores de títulos e os empreiteiros faltosos. A 7 de agôsto de 1873, as companhias representadas pelo Coronel Church iniciaram outra ação contra a companhia construtora, pelas perdas e danos resultantes da quebra do contrato. A 20 do mesmo mês elas entregaram à secretaria do Tribunal uma nota amigável contra os depositários do dinheiro, no Banco de Inglaterra, fazendo com que os portadores de títulos aparecessem como partes do processo. A finalidade dessa manobra era liberar o fundo de garantia e possibilitar a continuação das obras. A 15 de janeiro de 1874 os portadores

de títulos apresentaram uma reclamação contra as companhias de navegação e estrada de ferro, os depositários do dinheiro, o govêrno da Bolívia e o Coronel Church, procurando impedir que os depositários fizessem mais pagamentos com os recursos do fundo de garantia e conseguir que tal fundo, mais os juros acumulados, fôsse declarado como sendo de propriedade dos portadores de títulos, caso a construção da estrada fôsse considerada impraticável. A 4 de maio de 1874 o govêrno boliviano apresentou um recurso contra as companhias de estrada de ferro e navegação, os depositários e o Coronel Church, pedindo que os fundos de garantia fôsem declarados de sua propriedade.

Depois de ter repudiado o contrato, a Public Works Construction Company deu a única demonstração de energia de que foi capaz, mandando que os seus engenheiros traçassem uma linha quebrada entre os pontos terminais da projetada ferrovia, com o fim de provar, em juízo, que a distância era maior do que se supunha. E, nisso, parece ter sido bem sucedida.

De nada nos valeria procurar reproduzir aqui todos os trâmites do litígio que se seguiu. Durante os oito anos que decorreram desde o início da empresa, em 1868, até a decisão do Tribunal, em 1876, a Bolívia teve 5 presidentes, dos quais os três últimos foram francamente contrários à construção da estrada. As £ 700.000 depositadas no Banco de Inglaterra tentavam êsses governantes, os quais, não podendo encontrar, no país, meios de satisfazer sua cupidez, não hesitavam em exorbitar a autoridade legal de que estavam investidos a fim de procurar desviar a aplicação do dinheiro para

outras finalidades que não aquela para que fôra solenemente destinado.

A prova de que a posição legal arrogada pelos representantes bolivianos não era por êles mesmos considerada legítima, ressalta do fato de ter o Presidente Frias oferecido £ 80.000 e o Presidente Daza £ 200.000 ao Coronel Church para desistir da emprêsa e auxiliá-los na execução de seus nefandos planos.

O Coronel Church compreendeu logo que a principal arma dos que se haviam coligado contra êle era a delonga, que as alegações da Public Works Construction Company constituíam o fundamento real do litígio e que, fôsse qual fôsse a decisão dos tribunais, a demora acarretaria perdas irreparáveis aos interêsses que êle representava. Decidiu, portanto, entrar em acôrdo com a Public Works Construction Company, a 13 de outubro de 1874, pelos têrmos do qual a companhia se comprometeu a retirar as queixas apresentadas e aceitar a importância de £ 45.000 mais as custas, em liquidação das despesas que alegava ter feito. No processo intentado contra os depositários a fim de liberar o fundo de garantia, o juiz deu o seguinte despacho: "Os autores têm direito a receber os títulos norte-americanos . . . depositados no Banco de Inglaterra . . . bem como os juros vencidos e a vencer em pagamentos parcelados dos trabalhos da estrada de ferro . . . à medida que a construção progredir e os depositários devem agir de conformidade."

A 27 de junho de 1876 o ministro boliviano em Londres declarou nula a concessão feita pelo seu govêrno e anunciou que a Bolívia não mais reconheceria a estrada de ferro nem a emprêsa de

navegação. Esse ato representava a usurpação de uma autoridade que só poderia ser legalmente exercida pela Assembléia Nacional da Bolívia.

A 22 de novembro de 1876 o processo dos portadores de títulos foi decidido contra os autores, que foram condenados a pagar as custas. Foi o seguinte o despacho do juiz: "Denego por falta de equidade". Na mesma data, o mesmo juiz negou provimento ao recurso apresentado pelo governo boliviano, condenando-o a pagar as custas.

A lei concedia o prazo de um ano, dentro do qual podia recorrer contra tais decisões; num dos casos os autores deram entrada em um tímido recurso, uma semana antes de expirar o prazo, e esse mesmo foi posteriormente retirado.

O acôrdo e as três decisões judiciais pareciam ter removido todos os obstáculos à continuação das obras, e a 27 de novembro de 1876 os Srs. Reed Bros & Co. foram notificados no sentido de prosseguir na execução do contrato que haviam firmado. Disso resultou longa correspondência. A firma exigia um pagamento adiantado, a revisão do contrato e a declaração dos depositários de que o fundo de garantia seria aplicado de acôrdo com a decisão do tribunal. Os construtores não queriam abrir mão do contrato nem continuar as obras. Finalmente a 18 de janeiro de 1877, mediante parecer de seus advogados, o Coronel Church declarou nulo o contrato. Reed Bros & Co. iniciaram, então, uma ação de perdas e danos. A petição inicial levava a data de 6 de fevereiro de 1877. Logo depois o vice-chanceler Bacon decidiu ter sido prematura a declaração de nulidade do contrato e determinou a abertura de um inquérito para apurar os prejuízos. Fêz-se então um acôr-

do determinando que a importância a ser paga aos empreiteiros seria de £ 25.000.

O abandono da empresa pelas duas firmas inglesas e a perda de tempo acarretada pelas intermináveis demandas tiveram efeitos deletérios tanto sobre a companhia de estrada de ferro, como sobre a de navegação, obrigando-as, ambas, a grandes despesas. As várias embarcações adquiridas foram vendidas com prejuízo. A ferrugem e a falta de cuidado reduziram a *Exploradora* a uma carcaça inútil em El Cerrito. As casas e oficinas construídas naquele ponto, bem como em Santo Antônio, ficaram em ruínas. Os caminhos abertos em torno das cachoeiras foram de tal modo invadidos pela vegetação silvestre que se tornava difícil identificá-los de novo. O barco *Silver Spray* naufragara em Santo Antônio com toda sua carga, inclusive as peças que levava para o Mamoré. Além das pesadas custas judiciárias, as companhias de estrada de ferro e navegação tinham sido forçadas a fazer grandes gastos com a manutenção de escritórios em vários pontos. Os portadores de títulos nada mais tinham conseguido que depreciar a cotação de seus papéis e arruinar a só garantia ainda existente para liquidação do empréstimo. Com grande sacrifício e despesa o governo boliviano conseguira abalar seriamente o crédito do País. Até 15 de junho de 1875 os portadores de títulos haviam recebido juros sobre seu capital, mas, depois dessa data, os pagamentos cessaram e o débito a cargo da Nação começou a se acumular à razão de £136.000 por ano, enquanto o governo trabalhava por todos os meios ao seu alcance para impedir que se realizasse a finalidade para a qual o empréstimo havia sido feito. Em resumo, os úni-

cos beneficiados foram os empreiteiros faltosos que deveriam ter sido condenados a pagar por perdas e danos ao invés de serem indenizados.

Entretanto, durante os primórdios do litígio, tornou-se patente que o govêrno brasileiro estava disposto a auxiliar, financeiramente, a emprêsa, tão logo cessassem os impedimentos de ordem legal. Já em outubro de 1874 a legislatura brasileira estudava a concessão de recursos para a construção da estrada e a 8 de março de 1876 o Coronel Church recebeu informes seguros do Rio de Janeiro, no sentido de que havia sido sancionada uma lei autorizando uma garantia de juros, de 7 % ao ano, sôbre mais £ 400.000 a serem empregadas na construção da estrada, depois de esgotado o produto do empréstimo feito na Inglaterra. O Imperador já tinha apôsto sua assinatura à lei, mas a autorização para lançar mão de tal garantia só deveria ser utilizada depois da suspensão dos impedimentos legais ao prosseguimento da obra. Subseqüentemente essa garantia foi promulgada por decreto imperial de 24 de novembro de 1877 e publicada no *Diário Oficial*. A 18 de outubro do mesmo ano o Imperador do Brasil assinou um decreto prorrogando o prazo para construção da estrada, dando assim testemunho insofismável da confiança que depositava na emprêsa "impraticável" em que o Coronel Church se empenhara.

IV

ORGANIZAÇÃO DA EXPEDIÇÃO NORTE-AMERICANA

A decisão exarada pelo juiz, a 22 de novembro de 1876, criou, para o Coronel Church, a ne-

cessidade de procurar novos empreiteiros, de maneira que, ao terminar o prazo de um ano para apelação, estivesse êle em condições de dar vigoroso impulso aos trabalhos. Não nos deve surpreender o fato de que, após a dura experiência que teve com os inglêses, se tenha êle voltado para sua pátria, à procura de homens fortes e decididos. Tinha êle, naturalmente, conhecimento das obras realizadas por engenheiros norte-americanos tanto nos Estados Unidos como no México, no Peru e no istmo do Panamá, e, portanto, nada mais natural que esperar idêntico sucesso do emprêgo de engenheiros e métodos norte-americanos na região do alto Madeira.

Encontrava-se, por essa época, nos Estados Unidos o Sr. Dillwyn Parrish, empreiteiro de Londres e um dos diretores da companhia de estrada de ferro, a quem o Coronel Church telegrafara o resultado da demanda. O Sr. Parrish, por sua vez, explicou aos Srs. James Jameson, de Filadélfia e Hugh Hamilton, comerciante da mesma localidade, a situação das duas emprêsas e declarou que, à vista do resultado da demanda, seria possível firmar logo novo contrato para a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Esses senhores puseram-se imediatamente em contato com os Srs. P. & T. Collins, construtores ferroviários de Filadélfia, que de início revelaram interesse pelo projeto. Os Srs. Philip e Thomas Collins, sócios da firma, eram bastante conhecidos nos meios ferrocarris da Pensilvânia. Thomas Collins fôra empregado do velho Canal da Pensilvânia e ambos os sócios se achavam intimamente ligados — quer em conjunto quer isoladamente — às mais importantes construções ferroviárias executadas

naquele Estado durante os vinte e oito anos anteriores.

O primeiro contrato feito foi para a construção da velha estrada de varação (Portage Railroad) aberta ao tráfego em 1849. Mais tarde a firma construiu a Filadélfia & Erie Railroad, parte da linha tronco da Pensilvânia Railroad, inclusive o longo túnel de Gallitzen, os ramais de Ebensburg e Tyrone, e os de Clearfield e Indiana. Depois de terem outros empreiteiros empregado grandes somas no famoso túnel de Sam Patch, perto de Cumberland, Estado de Maryland, a firma P. & T. Collins chamou a si o contrato e terminou a obra. Depois disso executou grandes obras para a Filadélfia & Reading Railroad, para a Lehigh Valley & Jersey Central, construíram um trecho da Western Pensilvânia Railroad, a maior parte da estrada Beach Creek, pedaços da Lewisburg & Tyrone e muitas estradas de ferro particulares.

O Sr. Franklin B. Gowen achava-se então em Londres, e, atendendo a uma consulta telegráfica, respondeu favoravelmente quanto à idoneidade financeira da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Percebeu, ao mesmo tempo, o Sr. Gowen, que, conseguindo o contrato para P. & T. Collins, êle poderia aumentar em muito os negócios da Companhia Carbonífera e Siderúrgica Filadélfia & Reading, da qual era Presidente. A 28 de agosto de 1877 os irmãos Collins fizeram um acôrdo com o Sr. Hugh Hamilton pelo qual "a título de compensação pelas informações prestadas bem como pelos serviços que ainda prestaria", negociando pessoalmente o contrato com a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, o Sr. Hamilton receberia 10% dos lucros líquidos resultantes do mesmo. Há motivos para

se acreditar que na mesma ocasião, e por idênticos motivos, foi dada ao Coronel Jameson igual participação, Nenhum desses cavalheiros empregou dinheiro na empresa, conquanto ambos tivessem a ela prestado serviços, e, pela assinatura que após a diversos papéis, tornou-se evidente que o Sr. Hamilton teve procuração para representar os Srs. P. & T. Collins em Londres durante as negociações do contrato.

O resultado foi que, dentro de bem curto prazo e principalmente devido à influência do Sr. Gowen, P. & T. Collins conseguiram o contrato para construir e aparelhar a estrada de ferro. Esse documento, assinado a 25 de outubro de 1877, exigia, entre outras coisas, que o serviço de campo fôsse iniciado em Santo Antônio, dentro de quatro meses da assinatura do mesmo e que a estrada estivesse terminada em três anos. Esse cuidadoso contrato era, em certos aspectos, *sui generis*. Se, por um lado, exigia que o leito da linha — cuja bitola seria de um metro — tivesse capacidade para trens de apenas 200 toneladas e velocidade de 32 km por hora, que as curvas tivessem raio mínimo de 400 m e as rampas não ultrapassassem de 1%, por outro, encerrava um dispositivo pelo qual, em circunstâncias excepcionais e mediante licença especial, permitia curvas com 180 m de raio e rampas de 2%. Os empreiteiros tiveram que depositar na firma McCalmont Bros & Co., de Londres, títulos do governo norte-americano no valor de \$200.000 para garantir a fiel execução das obrigações contratuais. Conquanto tivesse sido estipulado que os empreiteiros receberiam £5.900 por milha de linha tronco até o máximo de 180 milhas (289 km) e £5.200 para cada milha que

excedesse essa distância, a redação do contrato era tal que os empreiteiros poderiam receber muito mais ou muito menos que esse preço por milha, tudo dependendo da quantidade de nivelamento, atêrro, alvenaria e trabalhos de arte necessários, sendo tais obras pagas pela quantidade e a preços estipulados. A firma construtora deveria gastar £ 50.000 em "benfeitorias" não especificadas e, se fôsse necessário gastar mais, seria reembolsada com 50% a mais, a título de compensação. A linha principal deveria ter 5,5 km de desvios sem aumento de preço a não ser o custo do nivelamento e das obras de arte necessárias, que seriam pagas como trabalho extraordinário, a determinados preços e conforme a quantidade. Aterros nos pátios das estações e nos desvios até o total de 6.500 m³ corriam por conta dos empreiteiros, mas o que daí excedesse lhes seria pago a determinado preço.

Via de regra, os contratos nada têm de interessante, mas, para que se possa fazer idéia da situação difícil em que os empreiteiros se viram mais tarde, torna-se-nos indispensável examinar as cláusulas de nada menos que quatro outros desses instrumentos firmados por P. & T. Collins mais ou menos pela mesma época.

O acôrdo feito com a Public Works Construction Company estipulava o pagamento de £ 45.000, mas, como arranjo particular que fôra, com o fim de pôr côbro a uma ruínosa demanda, não havia maneira de retirar essa importância dos fundos de garantia. Conseqüentemente, na mesma data do contrato para a construção da estrada, os novos empreiteiros, por acôrdo especial, assumiram os direitos e obrigações das compa-

nhas de estrada de ferro e navegação que se achavam ligadas ao arranjo feito com a Public Works Construction Company. Isso transferiu a P. & T. Collins os direitos sobre todo o material abandonado em Santo Antônio, alguns mapas, desenhos e outros papéis de pouco ou nenhum valor. Por outro lado tiveram que permitir a dedução de 7½% de seus proventos, em benefício da Public Works Construction Company, até que fôsse paga a importância de £ 45.000.

Por outro acôrdo com a National Bolivian Navigation Company, datado de 25 de outubro de 1877, P. & T. Collins se obrigaram a adquirir da mesma, pelo valor nominal de £ 20 cada, 2.500 ações da estrada de ferro, em parcelas fixas e a determinadas datas que se estendiam por três anos e três meses. É provável que a finalidade desse acôrdo fôsse prover a companhia de navegação de recursos com que atender ao pagamento de salários e outras despesas.

Talvez P. & T. Collins não estivessem em condições de efetuar imediatamente o depósito dos \$ 200.000 exigidos pelo contrato de construção. Seja como fôr, a 30 de outubro de 1877 concluíram um acôrdo com McCalmont Bros. & Co., segundo o qual esses banqueiros lhes forneceriam o dinheiro do depósito, pelo prazo de nove meses, findos os quais os empreiteiros lho devolveriam com juros. Como compensação, os banqueiros teriam 1% dos recebimentos brutos, não só durante os 9 meses contratuais, como por todo o prazo da construção. Além disso, para garantia da operação, os Srs. P. & T. Collins outorgaram a McCalmont Bros & Co. procuração irrevogável para receber tôdas as importâncias que lhes fôssem devidas em virtude

do contrato para construção da estrada e, depois de deduzir 1%, reter metade do restante até o resgate final dos \$ 200.000 e juros.

Finalmente, a 30 de outubro de 1877, os empreiteiros firmaram um contrato com a Philadelphia and Reading Coal and Iron Company, cujas cláusulas exigiam que, para compensar a assistência por ela prestada a P. & T. Collins durante as negociações do contrato e obtenção do crédito de McCalmont Bros. & Co., os construtores se obrigavam a adquirir da primeira todo o ferro e material rodante necessários para construir e aparelhar a estrada de ferro, ao preço de custo mais dez por cento. Obrigaram-se, ainda, os empreiteiros, a pagar à Coal and Iron Company a soma de \$15.000 sendo Franklin B. Gowen constituído procurador dos construtores para receber tôdas as importâncias que lhes fôsem devidas por McCalmont & Bros. Dêsse dinheiro o Sr. Gowen deduziria 3% até a final liquidação da obrigação assumida para com a Coal and Iron Company.

Por motivos para nós desconhecidos, os irmãos Collins deram, ainda, participação nos lucros da empresa a diversas outras pessoas além das anteriormente indicadas. Seria a seguinte a distribuição dos eventuais proventos: P. & T. Collins, $\frac{2}{5}$; Jameson & Hamilton, $\frac{1}{5}$; Josephs & Barger, $\frac{1}{10}$; Frank McLaughlin & Bro., $\frac{1}{5}$; James Scott, da firma Mackie, Scott & Co. Ltd., $\frac{1}{10}$. Por depoimento posteriormente prestado nos tribunais ingleses, Josephs & Barger empregaram cêrca de \$65.000 na empresa, mas, ao que se saiba, foram os únicos sócios de P. & T. Collins que fizeram jus à participação de lucros, pelo emprêgo de capital.

Vejam os agora o contrato de construção. Os seguintes comentários foram estampados no jornal londrino *Railways News*: “É profundamente lamentável que uma empresa como essa, na qual tantos ingleses estavam interessados, lhes tivesse escapado das mãos, mas, por outro lado, os próprios acionistas — que mantiveram longa demanda com o Coronel Church, agente do governo boliviano, — são os culpados de se ter êle visto na contingência de procurar na América o apoio que não encontrou aqui, para execução de um plano financiado por ingleses e do qual os recursos há tanto tempo jazem inativos no Banco de Inglaterra.

Assim sendo, é bem bom que a obra seja empreendida por tão conhecida firma de construtores, em cujas mãos toda probabilidade existe de ser rapidamente concluída obra tão essencial para o desenvolvimento da economia sul-americana e que promete converter-se em remuneradora empresa.”

Percorrendo-se os arquivos dos jornais de Filadélfia, chega-se à conclusão de que as primeiras notícias da consecução do contrato, pelos irmãos Collins, chegaram àquela cidade por volta de 7 de novembro de 1877 e que, a partir de então, a empresa passou a constituir o assunto de numerosos artigos em que se revelava a mais palmar ignorância da geografia sul-americana e os quais, exagerando o colorido de alguns fatos e omitindo outros, davam ao público a idéia inteiramente falsa de que a construção da estrada nada mais seria que um piquenique de grandes proporções, capaz de enriquecer todos os seus participantes a custo de muito pouco trabalho e esforço. Era frequente desmentirem, os jornais, afirmativas que êles ha-

viam feito dias antes. O contrato de seis milhões de dólares corria de bôca em bôca. Os efeitos da crise financeira de 1873 não se tinham desvanecido de todo e era comum encontrar-se, ainda, nas cidades da costa oriental, grande número de desempregados. A paralisação quase completa das construções ferroviárias que em 1873 haviam atingido proporções nunca vistas, lançara ao desemprego grandes levas de operários, engenheiros, empreiteiros e mecânicos que então se apressavam em procurar serviço com os irmãos Collins. Chefes de família falavam aos filhos, à noite, do “El Dorado do Sul” que haviam descoberto nas colunas dos vespertinos. Tôda a cidade fervilhava. Era mais difícil conseguir-se um momento de atenção dos irmãos Collins que falar com o presidente dos Estados Unidos. O *Times* de 8 de novembro assim se exprimia: “Eles (os Srs. P. & T. Collins) receberam perto de oitenta mil pedidos de emprego.” Centenas de operários se acotovelavam na Praça Walnut, junto aos escritórios dos empreiteiros, e lá permaneciam desde o raiar do dia até tarde da noite. Construtores de tôdas as partes afluíam a Filadélfia à cata de subempreitadas.

A 6 de dezembro certo jornal local publicava longa entrevista do Coronel Church que terminava com as seguintes palavras:

“É para remediar essa situação (o isolamento econômico da Bolívia) e para revelar ao mundo região tão bela quanto o Paraíso Terrestre que dois engenheiros de Filadélfia vão contornar as corredeiras do Madeira. Não sou nenhum visionário; ao contrário, sei bem o que digo — afirmava o Coronel Church. Terminada essa obra monumental, a riqueza da Austrália e a da Califórnia empali-

decerão ante a produção aurífera das montanhas e dos riachos bolivianos, bem assim ante as safras abundantíssimas das planícies e dos vales que lhes ficam de permeio.”

“Tom” Collins, como lhe chamavam os íntimos, centralizava tôda a atividade e gerência. Sejam quais forem as esquisitices que lhe tivessem sido atribuídas, nem os seus mais acerbos inimigos jamais o acusariam de desperdiçar tempo em longas entrevistas à imprensa ou na leitura de livros de viagem, quando tivesse de executar com presteza algum trábalo de monta, para atender às exigências contratuais.

Só êle, em tôda Filadélfia, se mostrava igualmente indiferente às descrições fantásticas do novo paraíso terráqueo e às sombras negras que sôbre o entusiasmo do Coronel Church lançavam certas páginas dos relatórios de Gibbon e Keller. Quando se dava ao trabalho de comparar o que afirmavam os partidários de cada uma dessas correntes de opinião, convenciam-se logo, como tantos outros, de que ambos os lados confundiam imaginação com realidade e que tais imaginosos tanto poderiam ser Gibbon e Keller como o Coronel Church e seus amigos. Tôda a sua vida fôra de intensa atividade. Era um homem fisicamente grande, dotado de coração proporcionado à sua estatura, e, como quase todos os homens de grande porte, mantinha a convicção de que a energia física bastava para vencer todos os obstáculos.

Foi pena que, durante os trabalhos preparatórios, os empreiteiros não contassem com o auxílio de indivíduos experimentados no serviço de construções ferroviárias dessa natureza, mas é preciso que se diga, em prol da justiça, que tais homens

só se encontrariam na Public Works Construction Company, de Londres, cuja incapacidade ficara amplamente demonstrada.

As energias despendidas na contratação, equipagem e transporte da primeira leva de operários e de material, excederam a tóda imaginação possível. Após o curto lapso de cinqüenta e quatro dias, a contar das festas de Ano Bom, o vapor *Mercedita*, sob o comando do Capitão Jackaway, fumegava impacientemente no trapiche de Willow Street, à espera de que se escoasse o feriado legal, para largar rumo a Santo Antônio.

V

A VIAGEM DO *MERCEDITA*

Escrevendo de Filadélfia, a 2 de janeiro de 1878, o correspondente do *New York Herald* teve as seguintes palavras:

“A viagem dêste vapor é de interêsse nacional, pois, pela primeira vez na história norte-americana, daqui parte uma expedição equipada com material norte-americano, financiada com dinheiro nosso e dirigida por patrícios, para executar, no estrangeiro, obra pública de grande vulto. Ao que consta, os 54 engenheiros que integram o corpo técnico constituem o mais fino grupo de profissionais que jamais se conseguiu reunir em expedição semelhante” (1).

(1) “Depois de terminada, será a única estrada de ferro, fora dos Estados Unidos, inteiramente construída por norte-americanos, com trilhos e material rodante dos Estados Unidos.” (Entrevista concedida pelo Coronel George Earl Church, ao *Times* de Filadélfia, a 6 de dezembro de 1877).

O *Mercedita* era um vapor para 856 toneladas de carga. Fôra construído em 1852, e, devidamente artilhado, auxiliara o bloqueio dos portos confederados, durante a Guerra de Secessão. Subseqüentemente fôra convertido em navio mercante e empregado na rota de Nova York a São João.

Seu comandante, William Jackaway, era um verdadeiro lôbo do mar que passara a vida na pesca da balcea, e, como o demonstrara mais tarde, não desconhecia inteiramente a rota que seu barco estava a ponto de encetar.

O Coronel John Jameson detinha a orientação suprema da expedição, na ausência do Sr. Thomas Collins, que pretendia seguir semanas depois. Os passageiros eram em número de duzentos e vinte, aí incluídas três turmas de engenheiros sob' as ordens do Sr. Charles M. Bird, que levava, como auxiliares principais, seus colegas Charles W. Buchholz, John Runk e Amos Stiles.

Todos êles haviam tomado parte na Guerra de Secessão, quer servindo na Marinha, quer nas fileiras do Exército, e tinham desempenhado cargos de grande responsabilidade em construções ferroviárias nos Estados Unidos. Muitos dos que ocupavam posições secundárias, como C. S. d'Invilliers, Joseph Byers, R. H. Bruce, W. C. Wetherill, C. A. Preston, John B. Dougherty e outros, já tinham conquistado reputação invejável nas principais estradas de ferro norte-americanas e dispunham de tôdas as qualidades necessárias para qualquer promoção que as circunstâncias do serviço exigissem.

O corpo médico estava a cargo do Dr. E. P. Townsend. Era grande o número de almoxarifes, apontadores e escriturários. Velhos capatazes irlandeses que de há muito trabalhavam para os

irmãos Collins, compartilhavam, ainda, da sorte da firma, a bordo do *Mercedita*. Carpinteiros, mecânicos e grande número de lenhadores das matas da Pensilvânia, compunham o resto da leva humana.

A carga consistia de 500 toneladas de ferro de diversas espécies, para construções ferroviárias, duzentas toneladas de instrumentos, ferramentas, mercadorias variadas e tôdas as qualidades de provisões, bem como 350 toneladas de carvão e a bagagem dos passageiros.

Igual quantidade de carvão fôra de antemão enviada ao Pará, em veleiro, para a viagem de retorno.

O interêsse popular por todos os pormenores da partida dêsse navio pioneiro da expedição ficou fielmente registrado no *Times* de Filadélfia, de 3 de janeiro de 1878:

“Sob o comando do Capitão Jackaway, o vapor *Mercedita* largou ontem à 1 hora, do trapiche de Willow Street, rumo ao âmago longínquo do continente sul-americano. Desde os idos tempos da febre aurífera da Califórnia, em que a partida de cada vapor pejado de passageiros ávidos de ouro, sacudia até à medula a sonolenta Filadélfia de antanho, poucas cenas se verificaram na orla marítima do Delaware, como a que se presenciou ontem no trapiche de Willow Street. Não era a reunião dos amigos e parentes dos duzentos e vinte e sete homens a bordo do *Mercedita* que atraía a atenção de vasta multidão de curiosos, mas o profundo interêsse que despertou a partida do navio pioneiro é conseguiu reunir o povo ansioso por testemunhar o momento em que, com sua preciosa carga, havia de largar rumo ao seu

remoto destino. Apesar dos cordões de isolamento que a policia distendera ao longo do trapiche, no momento da partida o povo já estava tão rente do barco que só com grande dificuldade se conseguia chegar ao costado. No portaló, dois funcionários da Companhia anotavam os nomes dos operários que embarcavam. Grande confusão lavrava pelos tombadilhos, pois o navio fôra carregado com tal afobação que não tinha sido possível arrumar com cuidado a carga, e, até o último instante, o guincho do mastro dianteiro ainda içava bagagens e suprimentos.

“Quando a proa do navio começou a romper o caudal, a massa popular se pôs a gritar e todos os rebocadores e locomotivas das proximidades apitaram alegremente até que, finalmente, conseguiram abafar o alarido da multidão.

“O barco da policia, *William S. Stokley*, carregado de senhoras e cavalheiros, acompanhou o vapor até o velho Arsenal de Marinha. Enquanto o *Mercedita* descia o rio, antes de ganhar mar alto, ia sendo saudado pelo povo que se aglomerava nos diversos trapiches bem como pelo apito estridulo de outros vapores e o badalar contínuo dos sinos de bordo. Os passageiros, que se mostravam igualmente entusiasmados, enrouqueceram de tanto responder às saudações. Diante de Chester, o *Stokley*, que havia deixado o *Mercedita* uma milha para trás, reduziu a marcha para o esperar, atracando, finalmente, ao costado para receber os Srs. P. & T. Collins bem como o Coronel Church, que até então se achavam a bordo do *Mercedita*. Na mesma ocasião, vários passageiros que se achavam na lancha da policia, passaram para o vapor. Depois, as embarcações se separaram; ouviram-se

despedidas, acenar de lenços, adeuses e o *Stokley* aprou rumo à cidade deixando o *Mercedita* já em sua rota, para o occano."

Terminadas as despedidas começamos a pôr ordem à confusão generalizada que ia a bordo. Muita coisa destinada ao consumo imediato fôra acomodada nos porões, sob toneladas de material pesado, em lugares de difícil acesso. Procederam-se a duas chamadas durante a tarde; as cabinas foram distribuídas a uns poucos felizardos, cêrca de quarenta ao todo. O vento forte que soprava de sudeste nos obrigou a lançar âncora a quarenta e cinco milhas ao largo dos cabos de Delaware. Logo que as máquinas pararam, o vapor começou a jogar de maneira impressionante, como aliás o fêz freqüentemente daí por diante. Já nessa fase inicial da travessia, muitos passageiros foram forçados a procurar a amurada do navio ou algum recanto discreto, no tombadilho inferior. Os que se podiam alimentar só a muito custo conseguiam uma xícara de café com alguns biscoitos. Nem as instalações da cozinha nem o pessoal que nela trabalhava estavam em condições de fornecer alimento ao elevado número de passageiros.

Nos tombadilhos instalaram-se camas rústicas para os trabalhadores e os que não tiveram a fortuna de conseguir beliches, tinham que se contentar com colchões, travesseiros e cobertores no chão, ou sôbre as mesas da cabina. Quem ficasse no tombadilho até tarde da noite, difficilmente conseguiria chegar ao seu beliche sem tropeçar nos que dormiam comprimidos, qual uma camada de sardinhas que forrasse o fundo de enorme caixa, ocupando as mínimas nergas do piso da cabina. Uma ou duas pessoas tinham levado rêdes para

bordo e assim, balouçando sôbre seus companheiros menos previdentes, conseguiram escapar, em grande parte, ao enjôo provocado pelo constante jogar do vapor.

Pôsto que o Capitão Jackaway detivesse o comando nominal do barco, quem de fato o comandava, a não ser em assuntos que se relacionassem diretamente à navegação, era a garçonete de bordo de nome Gertie — moça de aparência pouco agradável que dominava soberanamente da pôpa à proa, dando ordens absolutas, tanto aos passageiros como à tripulação. A prolongada convivência que sempre tivera com marinheiros, destruíra-lhe até os mais leves vestígios de encantos feminis. A qualquer hora do dia ou da noite podia-se ouvir sua voz estridente, ralhando com quem quer que tivesse tido a infelicidade de transgredir suas ordens ditatoriais. Quando excitada aos paroxismos da cólera, seu calão de irlandesa rústica nivelava-se ao dos mais rudes homens do mar. Em momento de raiva, um dos engenheiros deu-lhe um apelido que, apesar de rimar com o nome pelo qual ela desejava que lhe chamassem, ofendeu-lhe profundamente, daí resultando, para o autor, perfeito regime de fome até o fim da viagem.

Quando a chamavam durante a noite, — o que aliás era freqüente — Gertie não se preocupava com a *toilette* e surgia de seu beliche em trajos que nos faziam lembrar o poeta Fitz-Greene Halleck: “Qual Eva, angelical e interessantíssima”, provocando pesadelos ao tropeçar pelos que dormiam no chão, descalça, de lanterna em punho, sem o menor constrangimento e sem pedir desculpas.

Apesar de tudo, porém, Gertie tinha bom coração e muitas vêzes durante a viagem, quando a comida se apresentava intragável, trazia-nos às escondidas um pedaço de torta ou de bôlo, uma lata de pêssegos ou um copo de água gelada, provavelmente surripiados às reservas pessoais do Capitão Jackaway.

Na manhã seguinte (3 de janeiro) ao levantar ferro, partiu-se o guincho e só lá pelo meio-dia foi que conseguimos prosseguir a descida do Delaware. A falta de ordem era, infelizmente, o que mais se evidenciava. Fomos divididos em grupos, provavelmente por sorteio. De cada núcleo destacavam-se algumas pessoas para lavar pratos e servir a comida, do castelo de proa, onde se instalaram alguns fogões sobressalentes, distribuindo-a pelos lados do navio e lá em baixo, na mesa da cabina. Os cozinheiros improvisados não provaram bem. O estoque de sabão próprio para água salgada ou fôra esquecido ou estava escondido em algum lugar inacessível. O sabão comum era inútil e os lavadores de louça ainda não conheciam o recurso de se aplicar um jato de vapor aos pratos para dissolver a gordura. Os garçons de emergência, sem prática de se equilibrar, em marcha, ao balanço do navio, não se revelaram eficientes, pois, ao transportarem os pratos para a mesa de jantar, no porão, os alimentos líquidos ou semi-líquidos quase sempre chegavam ao fim da escada antes dêles e, não raro, escorriam pela cabeça da turba faminta que se comprimia em tórno da mesa. As turmas de passageiros que se revezavam na mesa de jantar eram tantas que as refeições se prolongaram durante o dia todo até alta hora da noite. A princípio a alimentação consistia de

café sem leite nem açúcar, biscoitos do mar e uma sopa mais ou menos passável.

Mais tarde apresentaram-nos quitutes ainda mais apetitosos: o bôlo e a torta de farinha. A primeira dessas especialidades da culinária marítima era cozida dentro de sacos feitos do mesmo pano dos de farinha, ou de qualquer peça de roupa apanhada ao acaso, do varal.

A comida era servida em grandes bacias de ferro ou em panelas e o café vinha em baldes de madeira, comuns. Canecas e pratos de ferro, além de escasso número de talheres, constituíam todo o serviço de jantar. Os grupos que se sucediam à mesa nem procuravam sentar-se; ficavam em pé ao redor, ansiosos por conseguir algo que comer e lutando para engolir o pouco de alimento que as circunstâncias e o balanço do barco o permitiam.

O suprimento de água potável era tão escasso que seu uso só era permitido para cozinhar e beber, e, mesmo assim, com parcimônia. Nem se pense que era ela da melhor qualidade. Apresentava-se alterada, tanto no paladar como na côr, quer fôsse por estar sujo o reservatório em que estava guardada, quer por ter sido captada no rio Delaware, logo abaixo dos esgotos de certa localidade.

As 4 horas franqueamos o quebra-mar Delaware e aproamos para o sul, rumo ao alto-mar. Até então a vida de bordo não tinha sido de molde a entusiasmar ninguém; contudo os moçoilos que pela primeira vez deixavam o lar onde se haviam habituado a tôda espécie de conforto, não menos que seus pais, acostumados às agruras da vida campestre, revelavam disposição para se mostrar

alegres em circunstâncias que todos consideravam temporárias por terem sido o resultado inevitável da agitação e confusão provenientes de nossa atabalhoada partida.

O céu azul e o mar tranqüilo pareciam augurar viagem feliz. Cheios de esperança e entusiasmo, víamos, da amurada do navio, desaparecer no horizonte a linha debruçada de neve do litoral patricio e, ao recolhermo-nos essa noite, levávamos no coração a certeza de que dentro de poucos dias poderíamos sentir no rosto a deliciosa carícia das brisas embalsamadas do mar do sul e os cálidos raios solares de um verão perene.

Seria cêrca de meia-noite quando súbita revolta dos elementos nos despertou. Por todo o navio ouviam-se ordens incisivas, enérgicas, a correria dos marinheiros colhendo velas, entrecortado, tudo, pelo sibilar constante do vento entre a cordoalha. Parecia que tudo caía dentro da cabina e nos tombadilhos. Os ruídos se sucediam ininterruptamente, pois todo o vasilhame de cozinha e mesa, mal seguro, ia parar no soalho. O vapor jogava de maneira impressionante e o vendaval ululante que soprava do sul paralisava quase inteiramente a marcha do navio. Mesmo com vento fraco a instabilidade do *Mercedita* já tinha sido motivo de pilhérias: “êste navio jogaria até dentro de um canal”, “deve ter algum peixe grande sob a quilha”. Êsse defeito da embarcação agravou-se, de modo alarmante, com a brusca mudança do tempo, e, no dia seguinte, 4 de janeiro, notava-se a fisionomia preocupada dos passageiros. Poucos eram os que não estavam enjoados, e, por conseguinte, a cabina se achava em condições intoleráveis. Apesar da chuva que desabava em bâte-

gas, os que estavam melhor preferiam ficar no tombadilho, munidos de chapéus de borracha a ter que suportar a situação, lá em baixo. Quem não estivesse na cabina, tinha que se segurar firmemente em qualquer peça do barco, não só para evitar que fôsse varrido pelas ondas, como ainda porque a inclinação do navio era, às vêzes, tão grande que, quem não estivesse bem seguro, se via forçado a uma carreira involuntária pela ladeira abaixo, sem saber se ao fim da descida conseguiria agarrar-se à grade inferior ou se a carreira terminaria num vôo por sôbre a amurada e um mergulho fatal nas águas revôltas (2).

Não foi possível servir refeição alguma nesse dia. Os cozinheiros e garçons improvisados estavam todos mais ou menos indispostos e tinham outras e mais urgentes obrigações a atender que matar a fome a seus companheiros. Os raros que tentaram levar pratos de sopa ou xícaras de café ao longo do tombadilho ou até a cabina, só conseguiram parte de seu intento. O pouco dêsses líquidos que conseguiam levar até o tópo da escada que descia para a cabine, só servia para se derramar sôbre os coitados que se comprimiam lá em baixo. Pode-se perfeitamente imaginar que os protestos provocados por tais banhos indesejáveis não eram de natureza a estimular sua repetição. Se alguém sentia, às vêzes, vontade de rir de seus companheiros menos afortunados, a distribuição de salva-vidas, o aprestamento dos botes e o boato então corrente de que três companhias de seguro de Nova York não quiseram segurar a

(2) Os jornais de Nova York registraram seis naufrágios na costa da Nova Inglaterra a 4 de janeiro.

carga do vapor, faziam-nos ponderar sôbre o enorme risco a que todos estavam expostos.

Todavia, com incrível perversidade, a hilaridade se insinuava mesmo nos mais sérios instantes e assim é que, sempre que nos lembramos daquelas horas angustiosas, vem-nos à memória a cena do velho John O'Hara, capataz chefe de P. & T. Collins e católico devoto (homem cuja coragem pairava acima de qualquer dúvida) recostado na cabina, cercado de numerosos passageiros que, como éle, não podiam mais de enjôo, gemendo constantemente. A expressão de seu rosto lembrava as palavras da oração:

“Meu Deus, sêde bom para comigo nesta hora terrível.
Dos homens nenhuma esperança de auxilio me resta”.

à medida que ia simultâneamente aliviando o estômago e a consciência, vomitando e espargindo água-benta que trouxera consigo para os casos de emergência.

Os raros que estavam em condições de se alimentar, só conseguiram, nesse dia, um pouco de café e alguns biscoitos. Não se tinha até então providenciado a distribuição de água para beber, de maneira que muitos sofriam sua falta. Todos nós sabíamos que o navio não estava caminhando e que o céu nublado, impedindo a observação dos astros, impossibilitava que se determinasse a posição do barco. E teria sido êsse o único recurso para nos afastarmos da perigosa costa de Hatteras. Era com expressão de profundo aborrecimento que o Capitão Jackaway se voltava para quem tivesse

a impertinência de o interpelar sôbre a distância coberta aquêle dia ou sôbre a situação do navio.

Quase ninguém pôde dormir a bordo, naquela noite, e os que ocupavam os leitos superiores, na cabina, tiveram que se precaver como puderam para evitar que fôsse[m] atirados ao chão.

Durante todo o dia seguinte, 5 de janeiro, o vento continuou violento, mas passou a soprar de pôpa. A alimentação era ainda miserável e escassa. Cada vez que o barco galgava uma nova montanha de água e de lá se precipitava no abismo, pensávamos nas toneladas de ferro que se achavam no porão e assaltava-nos o receio de que a nave submergisse, ou que algum objeto mais pesado fôsse projetado contra o casco e praticasse um furo, abaixo da linha d'água. Na mesa que rodeávamos para ver se comíamos, um solavanco mais forte fazia o café ou a sopa que se tentava ingerir, atravessá-la escorrendo, para atingir o companheiro da frente. Grande parte da alimentação de uma forma ou de outra ia parar no soalho e é bem de se imaginar em que condições estaria êle.

Seis de janeiro foi o primeiro domingo que passamos no mar. O temporal já tinha amainado de todo, o céu se apresentava de um azul purissimo e a temperatura agradável permitiu que quase todos os passageiros passassem parte do dia no tombadilho. Depois da tormenta por que passámos, pouquissimos os que não quiseram tomar parte no serviço religioso celebrado a bordo, cuja marcante expressividade advinha de não estar êle adstrito ao ritual de nenhum credo, em particular. A parte principal da cerimônia consistiu de música e cantos sacros, e, até hoje, quando nos recor-

damos daquela cena memorável, vêm-nos nitidamente à memória êstes dois simples versículos:

“Existe um país mais lindo que o dia
Do qual as belezas, a Fé nos revela.”

A alimentação e a maneira de servi-la continuaram do mesmo modo detestável. Mais ou menos por essa altura, muitos dos passageiros tinham seus acordos particulares com a garçonete ou o servente da cabina para dêles conseguir o de que precisavam. Durante o dia, já que quase todos se haviam refeito dos sofrimentos impostos pelo temporal e começavam a se locomover com mais desembaraço pelo navio, o ambiente foi-se tornando de novo alegre. De pôpa a proa ouviam-se músicas e canções de tôda espécie. Eram pistões, acordeãos, flautas, hinos e canções lascivas.

No dia 7 de janeiro navegamos bem com vapor e vela. As refeições estavam um pouco melhores, e, se comparadas aos dias anteriores, podia-se dizer que eram passáveis. Carne de porco, café servido em baldes de madeira, maçã assada, tomates e biscoitos constituíam o menu, mas, a muitas pessoas repugnava servir-se de pratos mal lavados e, mesmo assim, não era fácil conseguir-se um pouco de cada iguaria, tão rapidamente eram elas consumidas. Distribuíram-se cântaros e cada passageiro recebeu uma ração de água, de mais ou menos um litro por dia. Grande parte do precioso líquido era empregada no asseio corporal, pois não nos era possível usar sabonete em água salgada.

Ao meio dia de 8 de janeiro estávamos a oitocentas milhas em linha reta do cabo Henlopen.

À tarde, o vento soprou de novo com fôrça e, à noite, o navio jogava tanto que nada parava sôbre a mesa. O calor intenso que reinou durante os dias calmosos, fêz com que a madeira do navio se contraísse, acima da linha d'água, e agora, com o mar grosso, surgiram frestas por onde a água penetrava, sem que, entretanto, ameaçasse a segurança do barco. A cabina e alguns dos beliches ficaram inundados e, do tombadilho, a água pingava sôbre os leitos. Era difícil mantermo-nos em pé sem nos segurar a alguma coisa.

À noite, quem estivesse deitado veria os pés subirem e descerem, alternadamente, acima da cabeça. Ninguém pensava em dormir. O temporal continuou até a manhã do dia 9, quando cessou por algumas horas, mas, à tarde, voltou novamente a fustigar o barco. Alguns dos passageiros que viajavam na proa estavam tão alarmados que não largavam seus salva-vidas, dia e noite. Assim equipados queriam passear pelo tombadilho, mas isso não se lhes permitia para que seu pânico não contagiasse os demais. Naquela noite a tempestade se tornou ainda mais violenta e o mar ainda mais revólto. Encontramos, em nosso diário, a seguinte observação, sob aquela data: "Torna-se quase impossível sorver qualquer liquido na aglomeração que se faz em tórno da mesa. Somos arremessados uns contra os outros e contra os móveis, de uma extremidade a outra da cabina."

O forte vento contrário continuou até a manhã do dia 10 e, não fôra a confiança que durante a tormenta anterior adquiríramos, com relação ao navio, teríamos pensado que nossa situação era por demais perigosa. Ao raiar do dia 10 o vento se

tinha acalmado, mas a agitação oceânica dêle resultante continuava ainda e aos que sonham

"Viver sôbre as ondas, num lar balouçando sôbre os abismos",

não temos dúvida em recomendar o nosso *Mercedita*.

Êsse dia ficou conhecido nos anais da expedição como o "dia do mingau", por ter sido êsse o prato do almoço; a maior parte, porém, jamais atingiu a mesa. Formou-se uma corrente, quase ininterrupta, de mingau que ia pelo tombadilho até a cabina e fazia que se tornasse quase impossível aos passageiros manterem-se em pé; eram arremessados de um lado para outro como dados dentro de uma caixa.

O Capitão Stiles, senhor de aparência venerável e patriarcal, a quem fàcilmente se suporia ser um ministro metodista itinerante, e não engenheiro civil como de fato era, caiu de costas sôbre a panela de mingau que levava, e, enquanto a atmosfera escaldava ante a explosão de cólera da vítima, surge em cena o Sr. Buchholz e, num tom de suave reprimenda, pontificou ao capitão desabado que "devia ter um pouco mais de cuidado."

Já então a cabina era por demais quente e a 11 foi tão acentuada a elevação de temperatura que surgiram as roupas de verão e chapéus de palha. Nosso diário continua a registrar que a comida "era simplesmente infame, ouvindo-se de todos os lados reclamações sem conta." Corria a bordo o boato, nada confortador, de que os baldes de

madeira em que se servia o café, eram usados também para outros fins.

No dia seguinte o calor era tão forte que se tornou necessário abrir um tóldo sôbre o tombadilho. Alguns passageiros já davam sinal de fraqueza devido ao regime alimentar.

A 13, domingo, o sistema individual de subornar a garçonete e o criado do capitão foi substituído pela organização de um grupo de passageiros que pelo resto da viagem era conhecido como "Os doze grandes". Era o grupo constituído principalmente de pessoas com afinidades espirituais, engenheiros que se conheciam desde Filadélfia, mas, o requisito principal para ser admitido à roda, era camaradagem. Não é intenção nossa denegrir a justa reputação que alguns componentes desse grupo adquiriram a partir de então, e, por esse motivo, não faremos menção a nome algum. O patrimônio principal dessa organização era a boa vontade de Gertie, a garçonete, que procuravam monopolizar.

Mais ou menos por essa altura já se sabia que o navio teria que tocar em Barbados para tomar carvão, visto como o suprimento de bordo estava raso. Durante os quatro dias que se seguiram o tempo correu à feição e os passageiros passavam o tempo entregues a jogos, música, dança e palestra.

Às 3 horas da tarde do dia 16, o vigia do mastro grande provocou grande emoção entre os viajantes ao anunciar terra à vista, e, à tardinha, com velocidade reduzida, costeávamos o litoral de Barbados, à espera de um práctico que conduzisse o barco ao pôrto.

VI

BARBADOS

Já estava alto o sol, na manhã de 17 de janeiro, quando fomos despertados por terrível confusão de vozes estranhas, mesmo por baixo de nosso beliche, e pelo entrecrocamento de remos e de botes batendo uns contra os outros e o costado do navio. Não nos foi difícil perceber, pela vigia, que o navio se movimentava lentamente para dentro do porto de Bridgetown, seguido de vasta frota de pequenas embarcações, pilotadas por barqueiros escuros, que gritavam, brigavam e vomitavam improperios pior que os carroceiros de Nova York, convencidos de que no *Mercedita*, com seus duzentos e vinte passageiros, tinham descoberto uma mina.

Quando o navio atracou e deitamos o olhar para terra, a vista com que deparamos era verdadeiramente encantadora e custava crer que apenas quinze dias antes tremíamos de frio dentro de pesados sobretudos. Ainda de bordo avistávamos coqueiros esguios e numerosos outros espécimes, para nós desconhecidos, da flora tropical. No costado do vapor fomos cercados por barqueiros que nos ofereciam frutas de todas as espécies e se propunham a nos conduzir para terra. Moleques tismados nos divertiam mergulhando a profundidades incríveis, à cata de pequenas moedas que lhes atirávamos. É fácil de se avaliar que tenha sido enorme a quantidade de fruta consumida por todos nós, após duas longas semanas de jejum. Não sabíamos se teríamos permissão para desembarcar, mas alguns passageiros resolveram a questão fácil-

mente deslizando por cordas até os botes que os esperavam lá em baixo. Vendo a inutilidade da proibição, os oficiais mandaram baixar a escada do portaló e todos nós nos dirigimos para a praia tão depressa quanto os barqueiros nos puderam conduzir. Tão fortemente nos havíamos habituado a nos locomover a bordo, que causava hilaridade verem-se passageiros desembarcar gíngando, no trapiche, qual marinheiros.

A primeira coisa que saltava à vista do recém-chegado a Bridgetown daquela época era que a grande maioria da população se constituía de indivíduos de côr. As ruas eram quase tôdas tortas ou em linhas quebradas, muito estreitas e só as mais importantes tinham passeios laterais cuja largura variava de 40 a 60 cm. A fachada das casas ficava tão rente do meio-fio que os beirais cobriam o passeio.

Uma das peculiaridades desta ilha está, que sua formação é coralínea e não vulcânica. O coral fornece pavimentação resistente e durável como o asfalto para as ruas, que se apresentam rigorosamente niveladas. Constitui êle, também, excelente material para construções finas. As casas dos naturais são quase tôdas de madeira. Não vimos um único tijolo em tôda a ilha. A temperatura é aí deliciosa e pequenas as variações durante o decurso do ano. Ao que nos disseram, no verão a coluna de mercúrio raramente excede 26°C à sombra. Viam-se, freqüentemente, pelas ruas carroças tiradas por jumentos do tamanho de um potrinho de dois meses. Às vêzes um dêsses animaizinhos passava trotando ligeiro com quatro pessoas no carrinho. A ilha tem cêrca de 32 quilômetros de comprimento por 22 de largura e o formato aproxi-

mado de um presunto. Sua população era então de 165.000 almas, das quais apenas 13.000 brancos. A língua aí falada é o inglês, mas o isolamento em que vive o povo propiciou um dialeto que ingleses e norte-americanos às vêzes encontram dificuldade em compreender. Os naturais se apresentavam muito bem vestidos em alvíssimos ternos brancos e chapéus de palha, mas eram piores que judeus para negociar. Pediam um *shilling* por passageiro para transportá-los à terra, mas, ao chegar ao trapiche, exigiam dois. E era, às vêzes, necessário que se perdesse a calma ameaçando de espancá-los ou atirá-los para que deixassem de nos seguir por 'tôda a cidade na esperança de nos extorquir seis *shillings* por um servicinho qualquer, sem valor.

Dois de nossos engenheiros, indagando do melhor hotel tiveram indicação da Casa de Albion. Depois de procurá-la em vão pela cidade, informados de que ela ficava a oito quilômetros de distância, tomaram um carro que os levasse até lá. Durante duas horas viajaram pelos arredores — que por sinal eram tão interessantes que o tempo se passou rapidamente — e finalmente chegaram ao hotel que, com grande surprêsa, souberam distar apenas 2 minutos a pé, do ponto de onde partiram. Pôsto que o estabelecimento não tivesse pretensões a grande hotel, nem mesmo fôsse o melhor de Bridgetown, a Casa de Albion representava então, para nós, uma miniatura do Waldorf-Astoria. Podermos sentar a uma mesa limpa, repleta de deliciosos pratos — costeletas de carneiro, café, pepino em fatias, bananas, laranjas, tudo isso regado com deliciosa cerveja inglêsa e rematado por finíssimos charutos Havana — e, acima de tudo, po-

dermos repousar à noite em camas limpas e firmes, parecia-nos o auge da felicidade. Gastamos grande parte do tempo passeando e apreciando os panoramas.

Despertaram-nos vivo interêsse os extensos canaviais que cobrem quase tôda a ilha e a grande variedade de árvores frutíferas e de sombra, muitas das quais inteiramente desconhecidas para nós. De fato, parece-nos mesmo que encontramos em Barbados maior variedade de frutas que durante tôda nossa viagem pelo Amazonas e Madeira. Coqueiros esguios, com seus frutos tentadores, forneciam água clara e fresca mesmo no mais cálido dia; fruta-pão, favos de mel, mangas, limas, limões, laranjas, abacaxis e inúmeras outras frutas, sob o tôlido de luxuriante folhagem agitada por deliciosa brisa marítima, faziam com que o novo cenário, onde nos achávamos apenas duas semanas após nossa partida dos Estados Unidos, parecesse a obra-prima de algum extraordinário prestidigitador.

Na Casa do Gêlo, estabelecimento misto onde havia hotel, restaurante, comércio por atacado e a varejo, e armazéns de suprimentos, encontramos várias pessoas do *Mercedita*, inclusive muitos engenheiros, todos tomados do evidente desejo de reparar, o mais ràpidamente possível, os pecados de omissão involuntariamente cometidos a bordo e se fortificarem, a fim de enfrentar semelhantes situações, de futuro. Não poucos individuos da expedição poderiam ser classificados como "calejados", relíquias de uma geração quase extinta que viveu nos tormentosos dias da Guerra de Secessão e adquiriram a longa prática de que dispunham, na construção das estradas de ferro da costa do

Pacífico, quando o protótipo do engenheiro era um misto de construtor de estradas, vaqueiro e guerreiro. Não é, portanto, de admirar que o historiador consciencioso se veja forçado a registrar que muitos dos que encontrou na Casa do Gêlo estavam visivelmente “tocados” e ainda pediam ao taberneiro mais outra rodada.

Vários de nós fomos convidados para o “Baile da Dignidade”, festa típica em Barbados. Infelizmente não pudemos a êle comparecer, mas, pelo que nos disseram os que foram, não perdemos muito.

Em certa praia denominada “Hastings”, situada a cêrca de cinco quilômetros da cidade, onde atualmente se encontra um grande hotel moderno, muitos dos nossos se entregaram ao que se poderia chamar um banho de mar de luxo, entre a praia principal da ilha e o recife coralínco que a contorna, pois tiveram de pagar oito *pence* por pessoa para toalha e sabão.

Na manhã de 18 os hóspedes do Albion foram despertados pelo hoteleiro, que fêz colocar ao lado de cada cama uma mesinha com café, torradas, frutas e charutos finos. Quando entrou em nosso quarto, percebendo que estávamos acordados, anunciou “a primeira refeição é às 9 horas” e desapareceu. Naquele dia nosso tempo foi inteiramente tomado em passeios pela ilha, magníficas refeições e banhos de mar. Em resultado da festa da noite anterior, alguns dos nossos companheiros estavam de ressaca, mas só três tiveram necessidade de alguém que olhasse por êles. Dois que se dirigiram para o *Mercedita*, em uma catraia, estavam em tal estado que, quando um caiu no mar, o outro não teve fôrça para puxá-lo e o bar-

queiro, com medo de fazer virar a embarcação, se fôsse auxiliá-lo, preferiu prosseguir, enquanto o passageiro, agarrando o náufrago pelo colarinho, o rebocava para bordo. Quando a vitima chegou ao vapor já estava quase restabelecida do pileque, mas seu "rebocador", logo que se pilhou a bordo, pôs-se a comemorar seu feito notável disparando o revólver a esmo pela vigia da cabina, a ponto de espalhar pânico entre os nativos que, em numerosas embarcações, se comprimiam no costado do navio.

Felizmente êsse divertimento de mau gôsto foi interrompido antes que ocasionasse conseqüências graves.

Na "Casa do Gêlo" nossos companheiros saboreavam iguarias raras: sopa de tartaruga e peixe-voador. Havia então na ilha numeroso corpo do exército inglês que servira na campanha dos Achantis. À noite fomos até o quartel onde se achava a tropa, para ouvir um concêrto ao ar livre pela banda militar, composta de 40 figuras. Os passeios que fizéramos foram tão agradáveis que difficilmente poderíamos fazer outros melhores. Entretanto a luz clara da lua cheia, a vegetação luxuriante, os uniformes vistosos da soldadesca, a aura perfumosa que então soprava, e, sôbre tudo isso, a marcialidade da música inglesa, produziram tão esplêndido efeito que mal podemos descrever.

Tinhamos sido avisados para que embarcássemos às primeiras horas da noite; contudo os que se deixaram ficar na praia até 10 horas não correram nenhum risco, porque um passageiro precavido, tendo encontrado o capitão Jackaway bêbedo como uma raposa, não teve dúvida em trancá-

lo em lugar conveniente, perto do trapiche. Depois disso, tomamos um bote a seis remos e com o capitão cuidadosamente acomodado, rumamos para o navio. Os escuros remadores possuíam belas vozes e pareciam ter organizado um repertório de canções patrióticas com a finalidade patente de despertar a generosidade do passageiro, qualquer que fôsse a nacionalidade, que tivesse a má sorte de cair no barco.

Durante o percurso entoaram a “Marcha através da Geórgia”, e, quando já nos aproximávamos do *Mercedita*, cantaram outra canção que parecia ter sidô composta por êles mesmos, e cujo estribilho dizia:

“Salve, salve a bandeira azul listada,
A bandeira que nos deu a liberdade.

As onze horas daquela noite o barco levantou âncora e, embora pesarosos, despedimo-nos de Barbados. Nossa permanência na ilha fôra a mais agradável possível. Depois que a deixamos temo-nos perguntado se o lugar é de fato tão agradável quanto nos parçceu, ou se a impressão que nos causou foi, em grande parte, devida ao contraste que apresentou com as privações por que anteriormente passamos. Sem dúvida o efeito que sua natureza exuberante causou sôbre nós, só pode ser comparado à visão que embeveceu o olhar maravilhado de Peri às portas do Paraíso; e Bridgetown, com seus mergulhadores bronzeados, suas carrocinhas tiradas por jumentos, suas flores e suas frutas deliciosas, permanecerá sempre na memória de todos nós.

VII

CONTINUANDO A VIAGEM NO *MERCEDITA*

De Barbados ao Pará, poucos incidentes dignos de nota nos apresentou a viagem. Teria mesmo sido deliciosa, se as refeições não continuassem a ser motivo de constantes irritações e queixas. O calor era tão agradável que quase todos os passageiros transportavam para o tombadilho seus colchões e aí passavam a noite. As únicas novidades que nos chamaram a atenção foram os cardumes de peixes-voadores e, à noite, a fosforescência das águas.

Houve alguns casos de doença depois que deixamos Barbados, mas, felizmente, todos sem gravidade. Eram freqüentes os aguaceiros, na região que atravessávamos. A rapidez é que caracterizava essas bátegas repentinas. Em poucos minutos, o céu, de um azul puríssimo, toldava-se inteiramente de nuvens negras e a chuva despencava abundante. Antes, porém, que tivéssemos conseguido nos esconder, o aguaceiro passava, sem deixar, no firmamento, o mais leve traço de nuvem que indicasse a possibilidade de uma reincidência. Às vêzes, o fenômeno se repetia, durante o dia, a pequenos intervalos, obrigando-nos a correr do tombadilho para a cabina e vice-versa, conforme as circunstâncias.

Cada passageiro era responsável pelo colchão em que dormia, fôsse no piso da cabina, fôsse no tombadilho, ao relento. Se alguém não conseguia achar o seu, em geral se desapertava apropriando-se do primeiro que encontrava de jeito. Fred Lorenz, do corpo de engenharia e camarada de

todos nós, chegara da Alemanha aos Estados Unidos pouco antes de se reunir à expedição, e, portanto, seus conhecimentos da língua inglêsa equivaliam aos que possuía da moral norte-americana. Quando não encontrava seu colchão — o que aliás acontecia tôdas as noites — comunicava o fato ao comissário e retirava outro. O resultado foi que, quando estávamos quase no fim da viagem, tinha, anotados em seu nome, vinte e cinco colchões, que seus companheiros acharam perfeitamente justo que êle pagasse. Ante a veemência de seus protestos, explicaram-lhe que provàvelmente êle deixara os colchões no tombadilho e o mar os levara.

A velocidade aparente do barco, pelos instrumentos de bordo, era de 120 a 150 milhas diárias, mas, singrando o dorso de uma rápida corrente marinha, nossa marcha real era muito maior.

A temperatura na cabina, por volta do meio-dia, era sempre perto de 28°C.

A 25 do mês foi grande a preocupação de que foram tomados os ocupantes da cabina ao saber que alguns dos operários estavam infestados por aquêle parasito capilar que Burns immortalizou em seus versos, dizendo que não era menor a repugnância que causava, "nem mesmo passeando sôbre os cachos de uma rainha".

O resultado foi uma severa quarentena, durante a qual eram rigorosamente proibidas as comunicações entre os ocupantes da cabina e os outros passageiros. Ao meio-dia de 26, o navio se achava a 3° 24' de latitude norte e nessa noite vimos pela última vez a estrêla polar. A Ursa Maior apresentava-se tão brilhante que parecia querer falar-nos com elevação de apenas alguns graus, tínhamos nossa atenção voltada para essa

amiga que desde a infância nos presidira o destino e dentro em breve cederia lugar ao Cruzeiro do Sul, desaparecendo, em seguida, sob as ondas.

Pela manhã de 27 já começamos a notar a falta de transparência e a mudança da coloração das águas. O verde lamacento tornava-se mais escuro, à medida que avançávamos, e, pôsto que ainda estivéssemos muito longe do continente, aí tínhamos a prova de que já navegávamos nas águas dêsse vastíssimo império relativamente desconhecido:

“Onde, num compacto mundo botânico
Recebendo milhares de cursos
No trajeto,
Rola o caudal gigante do Orellana.”

À tardinha do dia seguinte avistamos terra. Às 7,20 um dos marujos que recebera ordem de manobrar a bússola, sem vigia no tombadilho, quase abalroou com o navio farol ancorado à foz do rio Pará. Fomos salvos pela presença de espirito do Capitão Symmes, um dos passageiros, que, tomando o timão, desviou o navio bruscamente de sua rota. Escapamos por um triz, mas passamos tão rentes do navio farol que, se quiséssemos, poderíamos ter saltado para dentro dêle. Às 9,30 lançamos âncora na corrente ligeira do rio Pará. Em cêrca de um minuto mais de 180 metros de corrente sumiram-se nas águas, para nunca mais voltar. Uma hora mais tarde os passageiros perceberam, antes que o vissem os oficiais de bordo, que o barco estava sendo arrastado rumo aos escolhos de Bragança, os mais perigosos de tôda a costa. Já se podia vêr e ouvir a arrebentação das ondas contra êles, quando a sondagem revelou apenas

9 pés de profundidade sob o casco do navio. Fizemo-nos, então, de novo ao mar, e durante tôda a noite ficamos contornando o navio farol.

Felizmente era muito suave a brisa que então soprava. Alta noite houve um comêço de incêndio no castelo de proa, provocado pela chaminé superaquecida de um fogão e não foi sem dificuldade que se conseguiu extingui-lo. Mais tarde a lanterna do mastro principal quebrou-se ou explodiu e seus restos incandescentes caíram no tombadilho.

Na manhã seguinte chegou o práctico e proseguimos viagem pelo rio Pará. Um percurso de apenas 115 milhas, naquele dia, bastou para nos convencer de que o *Mercedita* seria intolerável para o restante da viagem. À noite, não podíamos dormir no tombadilho desabrigado, devido à chuva, e o calor da cabina, situada entre os tombadilhos, era absolutamente intolerável, agora que não mais tínhamos a brisa marítima.

Ao que parece, vários tubos da caldeira se queimaram. O eixo do motor estava frouxo e necessitando de reparos urgentes. As ocorrências da noite anterior levaram-nos a encarar como provável a explosão da caldeira. Foi, portanto, com grande alívio que às 7,30 da noite lançamos a única âncora que nos restava, ao largo do Pará.

VIII

PARÁ

Não nos anima o desejo de imitar certo famoso correspondente de um jornal norte-americano que, ao que consta, na própria manhã em que

chegou a Paris, remeteu para o seu jornal a melhor descrição daquela cidade, até então conhecida, trabalho que havia compilado durante a viagem, servindo-se de guias turisticos e de informações colhidas entre viajantes.

Os que quiserem descrição minuciosa das localidades e da paisagem que marginam o Amazonas e o Madeira, poderão recorrer ao repositório imenso de informações publicadas por antecessores e sucessores nossos.

É preciso que se lembre o leitor de que a nossa finalidade era atingir Santo Antônio e iniciar as obras dentro do prazo especificado no contrato. O restante era de importância secundária. Apesar disso, porém, é possível que a narração daquilo que de relance pudemos ver, dê ao leitor idéia mais exata da realidade que descrições emaranhadas de minúcias.

Quando, na manhã de 30, lançamos a primeira vista d'olhos sôbre a cidade do Pará, a impressão que tivemos foi de desapontamento. Viajantes anteriores, com seus relatos, nos fizeram esperar muito mais da metrópole comercial do Amazonas.

É verdade que o grande número de navios ancorados, exibindo bandeiras de quase tôdas as nações marítimas da Europa, indicava atividade commercial intensa, mas a aparência geral do lugar pouco differia das velhas cidades coloniais espanholas. Qualquer outro lugar, ainda que melhor, teria sua aparência grandemente prejudicada pela planura monótona e pela massa enorme de folhagem tropical que a envolve por todos os lados, salvo nas frestas por onde passam, agitadas, as águas do grande rio.

Mesmo de bordo podiam-se ver as casas, muitas das quais salpicadas ou encrescidas pelo tempo e tendo, no máximo, dois andares. Algumas tinham, encrustados na fachada, pequenos ladrilhos de porcelana de diversas côres. Os telhados sobressaem muito da paisagem, dada a coloração vermelha das telhas semi-cilíndricas que os compõem. Pôsto que não sejam ornamentais, êsses telhados são ótimos para o clima, pois, além de oferecerem perfeita impermeabilização ao sol e à chuva, permitem livre circulação ao ar. Cobrindo o telhado das casas ou trotando pelas ruas, viam-se inúmeros corvos, lixeiros alados que constituem a única proteção da cidade contra a pestilência. Essas aves negras pareciam conscientes da proteção que lhes dispensava a lei, mostrando-se menos ariscas que galinhas numa chácara.

Ao dirigirmo-nos à cidade, surpreendeu-nos o vigor da correnteza causada pela maré que aqui atinge a 4,58 m. O escaler do vapor, com seis posantes remadores, foi arrastado cêrca de meia milha do trajeto até chegarmos ao cais. Os componentes da expedição dividiram-se entre os dois melhores hotéis da cidade, o Central e o do Comércio, daí partindo, em grupos menores, para conhecer a cidade.

Antes de nossa chegada, o Imperador, em retribuição às gentilezas de que foi alvo quando esteve nos Estados Unidos, baixara uma ordem para que os militares e funcionários do govêrno nos prestassem tôda a assistência possível. Poucos passageiros tiveram ciência dessas instruções imperiais, por não estarem familiarizados com o português, mas os que dela souberam, tiraram bom proveito. Raros tiveram a fortuna de ser

acompanhados por certo cavalheiro cujo cartão de visita ainda conservamos e no qual se lê:

“O Comendador
M. A. Pimenta Bueno.”

Ao que soubemos, o Sr. Pimenta ocupara elevados cargos oficiais, e, naquela ocasião, era presidente da Amazon Navigation Company. Pessoa de fino trato e aprimorada educação, manejava com grande desembaraço diversas línguas. Recebeu-nos em sua residência, num sítio da cidade, e nos auxiliou de maneira eficaz na escolha de lugares interessantes para visitar. Lembremo-nos ainda do finíssimo fumo boliviano que nos deu, tão fino de fato que, no dia seguinte, atiramos ao rio não pequeno suprimento de fumo norte-americano que trouxéramos na bagagem.

Além de outros lugares interessantes, visitamos o Forte do Pará, onde o govêrno mantém uma escola de música e mecânica para soldados. Lá fomos apresentados ao comandante, professor de geometria e diretor do Arsenal. O professor falava inglês bastante bem; apenas de vez em quando cometia erros leves.

Durante a visita o comandante nos levou ao hospital e, ao chegarmos a certa dependência, mostrou-nos, com um gesto largo, cêrca de 40 doentes de aspecto amarelado, explicando-nos: São doentes de febre amarela. Por momentos a surpresa e o espanto nos tolheram a voz. A mesma idéia ocorreu a todos nós ao mesmo tempo, isto é, seria quase um crime voltarmos para bordo do *Mercedita*. Pela expressão de nossos rostos o professor percebeu que tinha cometido uma impru-

dência, e, sem perda de tempo, explicou que tinha querido dizer malária.

Mais tarde, alguns de nosso grupo visitaram a redação do jornal principal, o *Diário do Grã Pará*. O redator-chefe, Sr. José Palinoda Silva, desfez-se em cortesias e, atendendo às suas instâncias, um companheiro nosso redigiu uma notazinha sôbre a viagem, a qual, devidamente traduzida, deve ter sido estampada na edição do dia imediato.

O professor Orton, que visitou o Pará em 1868, deu a população da cidade como sendo de 35.000 habitantes, e sabendo-se que nos últimos 20 anos essa cifra dobrou, pode-se razoavelmente concluir que, por ocasião de nossa visita, orçava ela pelas proximidades de 45.000 almas. Compunha-se das mais variadas raças, e sendo muito leve, no Brasil, o preconceito de côr, vimos muitos indivíduos apresentando traços de várias raças, indicio seguro de miscigenação.

Nos trapiches eram os negros que executavam as tarefas mais árduas, mas, entre os barqueiros, pareceu-nos que muitos eram portugueses. Nas ruas, viam-se freqüentemente negras e índias, sempre muito levemente vestidas com uma só peça de roupa, muito decotadas e levando bandejas de frutas sôbre a cabeça. Aqui e acolá crianças inteiramente nuas se acercavam de nós e sacerdotes bem nutridos, sob a sombra protetora de pára-sóis de sêda preta, passeavam vagarosamente, muito conspícuos em suas batinas negras e chapéus em forma de pá, calçando sapatos rasos com enormes fivelas de metal.

O linguajar da população era tão variegado quanto as raças que a compunham. O estrangeiro

pode aí usar mais ou menos indiferentemente espanhol, francês ou português.

Fred Lorenz que durante tôda a viagem se esforçara ao máximo para conseguir falar um pouco de inglês, abarbadado com tantas línguas desconhecidas, exclamou com um ar desconsolado: "Não posso aprender tantos idiomas ao mesmo tempo". Procuramos adquirir, numa loja, determinado artigo para cuja descrição era necessário possuir-se conhecimento bastante profundo de qualquer dessas línguas. Depois de várias tentativas inúteis para nos explicar em francês e português, o dono da loja afinal nos perguntou em espanhol: "Mas, finalmente, que língua fala o senhor?" Ao ser informado de que a única língua que falamos com a necessária fluência era o inglês, respondeu-nos êle no mesmo idioma: "Podem continuar; eu nasci em Nova York".

O mercado, com sua magnífica exposição de frutas tropicais, oferecia sempre grande interesse ao estrangeiro. Foi aí que experimentamos pela primeira vez as famosas bananas e os deliciosos abacaxis do Pará. As bananas, com pouco mais de sete centímetros de comprimento e com uma casca tão fina que lembrava a leve pelica de uma luva de mulher, desprendia aroma que igual não apresenta em nenhum outro lugar da terra. Quando cortado em fatias, o abacaxi exhibia sua côr de ouro claro e o açúcar em nada poderia aumentar sua doçura natural.

Não usando, os brasileiros, leite ou creme no café, pequeno era o consumo desse artigo na cidade. O necessário para fins culinários era geralmente vendido condensado; entretanto, para ali-

mentação de crianças e outros fins, podia-se conseguir pequena quantidade das vacas que vinham de porta em porta com canecas de fôlha penduradas nos chifres, para serem ordenhadas na hora. A vaca era sempre acompanhada de um bezerro cuja idade atestava a qualidade do leite e que apenas mamava o que restava da entrega aos fregueses. Havia quem dissesse que, da mesma forma que mendigos emprestam crianças para incitar a comiseração pública, os leiteiros do Pará não hesitavam em emprestar bezerros para atestar a excelência do leite que vendiam.

Em singular contraste com a idéia da pobreza e humildade que o nome de Nazaré nos sugere, na capital do Pará, é essa a denominação do bairro onde reside a aristocracia do local. Aí as residências são muito espaçosas e arejadas, em geral constituídas de um único pavimento, mas cercadas por largas varandas e jardins repletos de árvores frutíferas, flores e plantas ornamentais. As avenidas são largas e arborizadas, mas geralmente destituídas de pavimentação e passeios. Mesmo nos bairros comerciais, onde há passeios, são estes muito estreitos, irregulares e mal construídos. Por essa época o Pará não dispunha de esgotos, e, para a limpeza pública, dependia exclusivamente da ação dos urubus que consumiam os animais mortos e os resíduos vegetais.

A Estrada de Palmas era a avenida da qual os paraenses, com justiça, se orgulhavam. Deriva seu nome das palmeiras que a guarnecem de ambos os lados por quase meia milha e cuja folhagem quase se une lá em cima.

O Sr. R. H. Hepburn, que conheceu bem o Pará, escreve o seguinte sobre as lavadeiras:

“O sistema que adotam é o mais engenhoso que a imaginação humana poderia ter concebido. Não satisfeitas de bater a roupa contra pedras, em lugar de para isso usarem tábuas, elas em geral a devolvem ao dono 15 ou 20 dias mais tarde, pois nesse interim alugam-na, aos domingos e feriados, a qualquer pobre diabo. Sempre olhei com desconfiança para certos individuos de cara duvidosa que passavam ostentando aseada roupa branca, pois nunca podia ter a certeza de que não fôsse minha a camisa que êle vestia.”

As numerosas igrejas do Pará nada diferem das que geralmente se encontram nos vários países hispano-americanos, quase que invariavelmente construídas em uma praça, com fachadas triangulares, ladeadas por tórres de ambos os lados. Os prédios mais importantes que vimos foram a catedral, o palácio episcopal, a residência presidencial e um teatro de construção recente.

O teatro recebia uma subvenção anual do governo e parecia ser instituição bastante popular. Na ocasião em que lá estivemos anunciava-se uma atriz que deveria aparecer em cena vestida de plumas coloridas, mais ou menos como as famosas flores de penas feitas no Brasil. Sentimos ter necessidade de partir antes desse espetáculo.

O hábito de se não exporem ao olhar do público as senhoras da aristocracia paraense, e de não se permitir que saiam à rua com o rosto descoberto e desacompanhadas, impediu-nos de formar opinião sobre seus encantos. Entretanto alguns de nossos homens que conseguiram surpreen-

der tímidas olhadelas de sob as mantilhas rendadas das moças brasileiras a caminho da missa de cedo, ou que viram leques e lenços nervosamente agitados por trás das rótulas das gelosias, afirmam que a nova geração não se conforma com as restrições impostas pelos costumes espanhóis.

Uma das repartições com cujas falhas logo nos familiarizamos, foi o correio. Não havia nenhuma ordem, método ou sistema, no manuseio e entrega das cartas. Tôda a classe de correspondência que nos Estados Unidos passa pelo guichê de entregas gerais, no Pará era depositada sôbre o largo parapeito de uma janela de onde quem quisesse poderia retirar. Depois de lá permanecerem por algum tempo, os volumes ou cartas não reclamados passavam para uma mesa grande dentro da repartição, onde qualquer pessoa poderia pedir licença para examinar e retirar as que lhe aprouvessem. A correspondência era arrumada em pilhas, conforme o pôrto de onde provinha. A única coisa que se perguntava a quem lá ia ter à procura de cartas era: "De onde o senhor espera correspondência?" e, conforme fôsse a resposta, a pessoa seria encaminhada para a pilha relativa a Nova Yórk ou a Liverpool. Parece que, com isso, os funcionários achavam ter cumprido o seu dever. Não se perguntava nem nome nem residência. Era comum cartas de valor serem retiradas por outro que não o destinatário, mas que as levava a amigos seus, com receio de que de outra forma se perdessem.

Antes do estabelecimento da linha de navegação "Roach Line", não havia serviço regular de malas postais entre Nova York e o Pará. Mais tarde, quando já estávamos em Santo Antônio,

muitas cartas nos foram ter às mãos com carimbos de Liverpool, Lisboa, Rio de Janeiro, Pará e Manaus; outras jamais chegaram ao destino.

Pela época em que visitamos a cidade, o Pará só dispunha de uma linha de bondes. Os carros eram tirados por mulas e o condutor dava sinal ao cocheiro por meio de uma cornetinha de metal.

Durante nossa estada no Pará quase todos nós compramos rêdes que, no Brasil, constituem necessidade e não apenas conforto, como entre nós. Eram feitas para uso diário e, por isso, apresentavam todo conforto, podendo-se consegui-las em grande variedade e da melhor qualidade possível.

No Hotel Central, quase todos os criados eram índios e o Sr. Vieira, natural do Rio de Janeiro, que em Nova York se reunira à expedição, proporcionou-nos uma demonstração prática da honestidade dessa gente, deixando sobre a mesinha de seu quarto, durante o dia todo, uma carteira com 150 dólares, da qual não desapareceu um único centavo. Durante todo o tempo em que estivemos no Brasil, não se deu caso algum de roubo, por êsses índios domesticados; e, meses mais tarde, acampados à margem do rio Jaci-Paraná, quando nossas provisões já estavam quase esgotadas e guardávamos os últimos pães existentes para os engenheiros, o capitão dos barqueiros indígenas, que poderia ter roubado o que bem lhe aprouvesse durante a noite, escolheu um momento em plena luz do dia, quando estávamos sentados à mesa de campanha, para sair do acampamento dos índios e, ostensivamente, retirar um pão e levá-lo aos seus doentes.

Depois do tempo que passamos a bordo do *Mercedita* não tínhamos mais elementos para for-

mar opinião sôbre as despesas do hotel. Para nós qualquer refeição comum podia ser comparada ao que de mais fino pudessem apresentar os melhores estabelecimentos congêneres dos Estados Unidos. A maioria de nós, porém, conserva ainda as mais vivas recordações das deliciosas saladas, dos excelentes cafés e outras bebidas que nos ofereceram em várias casas onde fomos recebidos, bem como das indicações que nos davam de como nos devíamos servir das deliciosas laranjinhas, de que a mesa estava cheia.

O sistema monetário do país baseia-se no "real", cuja existência é tão irreal quanto a do *mill* nos Estados Unidos e cujo valor era de apenas a metade. A menor nota em circulação era de um mil-réis.

Não era pequeno o susto dos nossos companheiros quando liam as enormes cifras das contas de hotel, mas, por outro lado, sentiam-se aliviados ao serem informados de que para obter o equivalente em dinheiro americano, tinham que dividir os totais em mil-réis por 2.000.

IX

DO PARÁ A SANTO ANTÔNIO

A 31 de janeiro o *Mercedita* fêz a primeira tentativa para deixar o Pará, e, por vários dias consecutivos, continuou tentando, sem, entretanto, conseguir perder de vista a cidade. Foi então que nos convencemos de que havia algo de verdade no provérbio corrente: "Quem vem para o Pará, fica". Por três vêzes, o *Mercedita* enca-

lhou, e, em tôdas essas ocasiões, tivemos que esperar a maré alta para safá-lo. Isso não se enquadra bem na afirmativa do professor Orton de que, no pôrto do Pará, “qualquer navio pode flutuar até a 150 metros da praia”, nem com outra que fêz, relativamente ao Amazonas, de que “a duas mil milhas da foz nunca é inferior a 14 braças a profundidade de suas águas”. O *Mercedita* calava 18 pés. Se nos referimos a essas incongruências, não é com a intenção de desacreditar o professor Orton, mas, em razão das severas críticas de que foram alvo os Srs. P. & T. Collins por não se terem valido de informações colhidas por exploradores precedentes. Se erros dêsse quilate poderiam se dar com relação a um dos principais portos brasileiros, freqüentado por vapores de todos os países, era natural que duvidássemos das informações publicadas sôbre o sertão relativamente desconhecido que se estendia mais além.

Êsses acontecimentos eram de tal forma contrários às nossas expectativas, que a bordo não poucos manifestaram a desconfiança de que os práticos fornecidos pela Amazon Navigation Company estivessem procurando encalhar o barco de propósito, para nos obrigar a nos valer de seus vapores ou com a intenção deliberada de impedir que chegássemos a Santo Antônio com tempo de iniciar as obras dentro do prazo fixado no contrato. A prova de que essa suspeita era infundada, tivemo-la quando os navios da “Roach Line”, calando 21 pés, não conseguiram aproximar-se a menos de duas milhas do Pará.

Durante êsses quatro dias, começamos a duvidar de que os nossos motores tivessem fôrça para vencer a correnteza que teríamos de enfrentar em

certos trechos do Amazonas e do Madeira, então em plena enchente. Enquanto o navio estava encaalhado nos bancos de areia, os passageiros se entretinham percorrendo os seringais adjacentes ou caçando aves de vistosas plumagens.

Numa dessas sortidas, encontramos e matamos uma cobra coral terrivelmente venenosa, da espécie que Orton afirma ter sido recentemente (naquela época) classificada por Cope e denominada *elaps imperator*. Enquanto se davam essas delongas, outro acontecimento inesperado veio aumentar-nos a ansiedade.

O engenheiro-chefe Bird, impaciente como todos os demais, à vista do atraso, e pensando poder utilizar, em parte, o tempo que de outra maneira seria de todo perdido, decidiu experimentar uma pequena embarcação a vapor que tínhamos trazido para trabalhar em Santo Antônio, subindo o rio à frente do *Mercedita*. Levando consigo o Capitão Symmes, muito prático em navegação, Frank Snyder, engenheiro formado pela Academia Naval, e um indivíduo de nome Fisher, o Sr. Bird partiu em sua embarcação onde já havia colocado carvão, provisões, armas e munições.

Sabendo que mesmo nas mais favoráveis circunstâncias não dispúnhamos de muito tempo para atingir Santo Antônio, a 4 de fevereiro o Coronel Jameson, por sugestão dos engenheiros, decidiu fretar um dos vapores da Amazon Navigation Company e fazer seguir, na frente, os engenheiros e uma turma de operários. Para efetuar essa tão desejada operação, os engenheiros ofereceram 100 dólares cada um, de seus vencimentos, sob a condição de que, se o *Mercedita* jamais

chegasse a Santo Antônio, o dinheiro lhes fosse devolvido.

Nessa conformidade, voltamos ao Pará no escaler do *Mercedita* e rapidamente concluimos a transação que nos pôs Y disposição o vapor *Arari*, onde teríamos camarotes para todos e seguiríamos em confôrto e segurança ao nosso destino.

Regressando, no *Arari*, ao ponto onde o *Mercedita* estava encalhado, já à noitinha, outra dificuldade se nos deparou. Os operários que deveriam continuar em nosso barco se recusavam a nos auxiliar no transbordo da carga, a menos que lhes fôsse permitido acompanhar-nos. Não houve, portanto, outro recurso se não o de nos organizarmos em um corpo de estivadores voluntários. Até bem depois de meia-noite, nus até a cintura, trabalhamos nesse serviço rude como jamais se soube que estivadores profissionais fôsem capazes de trabalhar. Nós mesmos manobramos os guinchos e na atmosfera asfíxiante do porão do *Mercedita*, bem como nos tombadilhos, removemos caixotes, barris e bagagem com tal rapidez que a uma hora da madrugada, com calos d'água nas mãos, exaustos, alquebrados, nos recolhemos para um bem merecido repouso. Às 5 horas do dia seguinte, estávamos de novo a postos, tendo trabalhado até o meio-dia, quando soubemos que o *Mercedita* já começara a flutuar e não era mais necessário continuar a transferir carga. Por volta da 1 hora da tarde o *Arari* partiu rebocando o *Mercedita*. Todos nós jantamos no *Arari*, aquela noite, para depois nos instalar em nossos beliches relativamente luxuosos e receber, com superioridade, os motejos de nossos companheiros enciumados e menos afortunados.

Antes de deixar o *Mercedita*, o Coronel Jame-son, que permanecera naquele vapor, ordenou ao Sr. Buchholz que chefiasse a turma do *Arari* e, na falta do Sr. Bird, assumisse as funções de engenheiro-chefe.

Durante a noite atravessamos o pequeno mar mediterrâneo conhecido como Baía de Marajó. Cêrca de 1 hora da madrugada, ouvimos um grito muito semelhante à palavra fogo, em inglês, que ecoou de uma ponta a outra do navio. Um momento depois colidiamos com outro navio de muito menor porte, impulsionado a rodas, que descia o rio. Felizmente o naviozinho avistara o *Arari* com tempo de manobrar o leme e desviá-lo de sua rota, de maneira que o nosso vapor apenas abriu um rombo na caixa da roda do outro. Depois do que passamos a bordo do *Mercedita*, um incidente assim fão insignificante apenas fêz com que alguns de nossos companheiros se voltassem em suas rêdes e indagassem qual a causa de terem sido acordados. Ante a explicação um dêles, ainda meio dormindo, exclamou "só isso?" e continuou a ressonar.

Estando a noite perfeitamente clara, houve quem suspeitasse de que a colisão não fôra casual, mas, antes, que os oficiais do *Arari* pretenderam afundar seu concorrente no transporte fluvial.

Continuando pelo rio Pará, que ia gradativamente perdendo sua largura primitiva, de 8 ou 10 milhas, a 1 hora da tarde do dia 6, paramos para tomar lenha, em Breves, cidadezinha ao sul da ilha de Marajó, onde havia maior atividade comercial que em qualquer outra localidade por nós visitada, depois de Belém. A seguir, por horas a fio navegamos pelo Estreito de Breves, um dos muitos

canais naturais que ligam o rio Pará ao Amazonas. Tão estreito se apresentava êle, às vêzes, que mal dava espaço para dois navios, e a ramaria da vegetação marginal quase que se encontrava, em cima. Viam-se, freqüentemente, bandos de macacos nas árvores e a beira d'água estava literalmente coberta por milhares de aves aquáticas que, a pouca distância, muito se assemelhavam à perdiz norte-americana. Levando, quase todos os passageiros, alguma arma de fogo, era incessante o pipoquear dos tiros, à medida que vencíamos êsse canal natural, ladeado de paredes vegetais quase maciças que se elevavam, de ambos os lados, a 20 e 25 metros de altura.

Pelas 4 horas da tarde, paramos novamente para receber lenha e começamos a ponderar que essas paradas freqüentes poderiam alterar em muito os nossos cálculos do tempo em que deveríamos atingir o nosso destino.

Subindo o rio, o *Arari* queimava por dia 14 mil toras de lenha de um metro cada uma. Ao carregar a lenha, os marujos e os homens do lenheiro formavam uma fila de 30 ou 40, que se estendia do tombadilho à pilha de lenha, na margem. Os paus de lenha vinham, então, passando de mão em mão, enquanto todos contavam, unissonos, "um, dois, três" etc. A décima tora era empilhada separadamente, para a contagem final. Dizia-se, geralmente, que, no caso de engano na contagem, costumavam devolver a lenha e começar de novo.

Como é fácil de perceber, êsse sistema de carregar limitava a rapidez do carregamento à capacidade do primeiro homem, em apanhar a tora e passá-la adiante, e, como todos êles eram pouco lesto em seus movimentos, essas paradas para

tomar lenha geralmente duravam diversas horas, a menos que o lenheiro não dispusesse de estoque suficiente para atender às necessidades do vapor. Para os passageiros, essas paradas eram especialmente desagradáveis quando ocorriam durante a noite, pois a monótona contagem feita ao mesmo tempo por 30 ou 40 homens, os impedia de dormir.

No geral os lenheiros estavam situados nos pontos mais selváticos e menos importantes do trajeto, sendo condições principais para sua localização a existência de árvores grandes nas proximidades e espaço para empilhar a lenha acima da linha de inundação do caudal. Via de regra, pouco havia que ver nesses lugares, a não ser uma cabana coberta de sapé onde os lenhadores se abrigavam, tôda ela cercada pela mataria tropical, cuja variedade e densidade nenhuma outra região do globo poderá igualar.

Às 6,30 do dia 7, paramos em outro lenheiro, cerca de 30 milhas abaixo de Gurupá e lá ficamos seis horas. Às 2 horas dessa tarde passamos em frente à foz do Xingu e entramos no Amazonas que, nesse ponto, mede cerca de 10 milhas de largura. A largura do Amazonas costuma desapontar o viajante, porque o rio é de tal forma atulhado de ilhas que geralmente se percebe apenas um ou dois canais.

A 8, com o dia claro, avistamos, ao longe, as altas montanhas de pico achatado, denominadas Almeirim, bem ao norte de nós, — o primeiro pedaço de terra elevada que vimos no Brasil. Às 10 horas passamos por Prainha e 5 milhas depois paramos a algumas dezenas de metros da margem junto a um embarcadouro de gado. Na atmosfera quente e úmida do Amazonas, não é possível conservar

carne por mais de algumas horas, e, por esse motivo, levávamos a bordo gado em pé. À medida que se precisava de carne, abatiam-se as reses no tombadilho inferior, da proa.

O processo de embarcar bovinos constituiu novidade para nós. O curral em que o gado estava recolhido tinha uma abertura afunilada que terminava nas águas fundas do rio. As reses eram conduzidas uma a uma, por essa abertura, até que começavam a nadar. A essa altura entravam em cena dois índios canoieiros, um manejando o remo e outro munido de um laço, sentado à pôpa. Acercando-se do boi, passava o laço pelos chifres e o guiava até o costado do navio onde, com um cabo atado à base dos cornos, o animal era rapidamente içado para bordo, sem mais esforço ou sofrimento que se levantassem um coelho pelas orelhas.

Nesse ponto assaltaram-nos sérios temores quanto ao destino do Sr. Bird e seus companheiros embarcados na lancha a vapor. Não nos parecia possível que eles já se tivessem distanciado tanto de nós pelo tempo que nos deixaram. Durante todo o nosso percurso mantivemos um vigia no tombadilho, dia e noite, a ver se o encontrava. Em cada ponto em que parávamos, fazíamos rigoroso inquérito sobre seu paradeiro, mas ninguém jamais viu a lancha. Ao que supúnhamos, uma embarcação então inteiramente nova no Amazonas não poderia deixar de atrair a atenção de quantos a vissem. Por outro lado teria sido fácil passar por ela sem a percebermos, quer fôsse durante a noite ou mesmo de dia, no aranhol de canais que liga os rios Pará e Amazonas e dos quais nenhuma carta poderá dar idéia. Afligia-nos o reccio de que durante a travessia da Baía de Marajó, em geral

tão perigosa e atormentada quanto o mar alto, a lancha tivesse sido tragada e vitimados todos os seus ocupantes.

A única coisa de notável que víamos na vegetação das margens, pelo menos a julgar pelo que podíamos observar de bordo, era que as palmeiras se iam tornando cada vez mais raras, em comparação ao grande número e variedade que apresentavam nas regiões inferiores do rio. As chuvas caíam diariamente e a atmosfera parecia saturada de umidade. Um alfinete novo que se mantivesse espetado no casaco durante o dia todo, à noite não só estaria inteiramente coberto de ferrugem, mas, ainda, tão corroído por ela como se estivesse estado enterrado cem anos. Até mesmo os nossos revólveres níquelados, Smith & Wesson, meia hora depois de terem atirado se mostravam de tal maneira enferrujados que não se conseguia virar-lhes o tambor senão depois de mergulhá-lo demoradamente em querosene.

O *Arari* era o melhor vapor da Amazon Navigation Company e, como tal, dispunha de amplos camarotes para todos nós, mas êsses compartimentos eram apenas utilizados para acomodar a bagagem e mudar roupa.

O tombadilho superior dispunha de sólida cobertura e era aí que todos nós comíamos e dormíamos. A armação de ferro do teto tinha vários ganchos onde os passageiros podiam pendurar suas rêdes. Nelas nos reclinávamos durante o dia e, à noite, dormíamos.

Só se retiravam as rêdes nas horas de refeição. Às 7 horas da manhã serviam-nos café e bolachas. Às 10, era-nos servida a primeira refeição; à 1 hora almoçávamos e jantávamos às 6. Ao jantar, o

cardápio era mais ou menos o seguinte: *roast-beef*, arroz, pão, café, bolachas, *pickles*, geléia de goiaba, bananas, passas, figos e vinho clarete. Além dessas refeições, passavam, às 3 horas, uma grande jarra de barro com a figura de um macaco, contendo água açucarada. Mais tarde ficamos sabendo que êsse hábito de tomar água com açúcar é corrente no México e na Colômbia.

Neste último país, um peão que mal podia tomar uma refeição passável, tinha, muitas vêzes, no bôlso, à hora do almoço, um grande torrão de açúcar mascavo. Em certos lugares, costumavam deitar grande quantidade de açúcar à água que os animais iam beber. Tão generalizado era êsse costume que o tipo de açúcar empregado era conhecido comumente como "doce de burro".

Nenhum dos oficiais do *Arari* falava uma palavra sequer de inglês e, por isso, logo tivemos que lançar mão de dicionários para pedir, em português, os pratos que desejávamos. Os operários que não se tinham munidos tão preciosos auxiliares, constituíam motivo de divertimento quando, à mesa, tentavam fazer-se entender. Procuravam aprender os nomes dos pratos em português e os garçons, por sua vez, mostravam-se igualmente solícitos em aprender nomenclatura inglesa, no que, em geral, eram mais bem sucedidos. O resultado foi um magnífico exemplo de como se formam os dialetos. Os garçons, no empenho de acertar com o nome em inglês, diziam *rois buff* em vez de *roast-beef* e os operários imediatamente concluíam que essa era a denominação certa do prato em português. Daí por diante, por consenso mútuo, ambos os lados adotaram o nome *rois buff*, satis-

feito, cada um, com a habilidade que demonstrava em aprender a língua do outro.

Certa ocasião, porém, um irlandês perdeu a paciência quando, ao pedir rectificação do prato de *rois buff*, o garçon voltou com as mãos vazias para dizer-lhe *não mais*. Suas palavras soaram, para o irlandês, exatamente como *no mice* (não há mais camondongos) e o homem berrou possesso: “Para o diabo com você. Quem foi que pediu camondongos?”

Nem sempre os garçons se mostravam atenciosos para com os passageiros e um dos nossos engenheiros, vendo que de nada adiantavam os improperios que dizia em inglês, elaborou uma lista completa de todos os epítetos deprimentes que conseguiu encontrar no dicionário de português.

A língua materna tem sempre palavras expressivas com que se mandar a humanidade infeliz para esta ou aquela parte. O engenheiro decorou cuidadosamente a lista compilada e o primeiro garçon que titubeasse um pouco em servi-lo, levava tamanha rajada de improperios que quase ficava fulminado no lugar.

Por essa altura vários de nós estávamos atacados de uma erupção causada pelo calor, que nos cobria todo o corpo, parecida com urticária, porém ainda mais irritante.

Durante a tarde avistamos Monte Alegre, ao norte e não muito distante. Às 4,30 o vapor deixou as águas lamacentas do Amazonas para sulcar a corrente límpida do Tapajós, perto de Santarém. Aí só paramos o suficiente para receber água potável, mas, nesse espaço de tempo, dois norte-americanos vieram ter conosco em uma canoa.

Eram dos poucos remanescentes de uma grande colônia de sulistas norte-americanos que para lá emigrara ao fim da Guerra de Secessão. Alguns componentes da colônia foram homens respeitáveis nos Estados Unidos, mas a maioria dêles era gente rude que não dispunha de inteligência nem de indústria para se manter em lugar nenhum. A colônia deu mau resultado ao governo brasileiro que havia oferecido grandes vantagens para sua manutenção. Os que vieram a bordo do *Arari* deram notícias desalentadoras da situação em que se encontravam os raros norte-americanos ainda residentes na colônia. Disseram que, apesar de residirem no país há mais de trinta anos, não falavam o português e estavam a ponto de morrer à míngua.

Um dêsses indivíduos teve permissão para nos acompanhar e passou a ser conhecido, daí por diante, pela alcunha de Santarém.

Ao tempo em que escrevemos, as distâncias, ao longo dos rios sul-americanos, são meras estimativas. As coordenadas dos pontos mais importantes são mais ou menos conhecidas, mas a posição do que lhes fica de permeio está ainda por determinar. Daí resulta uma grande divergência nas distâncias consignadas pelas diversas autoridades. A distância que separa Santarém do mar foi, assim, avaliada por viajantes anteriores: Herndon dá como sendo de 650 milhas; Orton, 500; Bates 400; Keller 400. É possível que Herndon esteja com a razão.

O primeiro caso de maleita que ocorreu entre os passageiros manifestou-se depois de deixarmos Santarém, mas foi devido a extrema imprudência e falta de cuidado.

Nada havia que quebrasse a monotonia de nossa longa viagem, a não ser, de vez em quando, uma cabana de índio ou um bando de macacos saltitando pelo tópo das árvores. Só a raros intervalos se quebrava a seqüência infinita de verde que guarnecia as margens da corrente e barrava a visão de quanto se estendesse além, para dar lugar a uma clareira pobre onde crescia vegetação apenas suficiente para alimentar algum caboclo mais afoito. Ai nos veio à memória a informação que a Herndon deu certo nativo, com relação a determinado lugar onde propunha que parassem: "hay platinos, hay yucas, hay todo". Adicione-se a isso um cigarrinho de fumo de corda, uma rêde e a lista acima compreenderá tudo de quanto os naturais consideram essencial ao bem-estar humano.

Das 5 horas da tarde, do dia 9, até às 3,45 da madrugada de 10, ficamos em Óbidos, recebendo lenha e outras provisões. A cidade de Óbidos descansa sôbre uma pequena elevação à margem setentrional do rio e é considerada a mais importante entre a foz do Madeira e o Pará. Para nós, entretanto, ela não apresenta a mesma atividade comercial de Breves.

Neste ponto a largura do Amazonas cai para menos de uma milha e a passagem é dominada por uma fortificação antiquada que se ergue sôbre um outeiro bem junto do rio e a pequena distância da cidade.

Além da costumeira coleção de choças e tape-ras, a cidade continha alguns estabelecimentos passáveis, uma igreja velha e uma escola. Grande parte de sua importância advinha do fato de cons-

tituir ponto de suprimento e distribuição para os maiores navios empregados no tráfego fluvial. Os grandes seringais das redondezas, o fato de ficar aí o pòsto militar da fronteira e sua situação elevada e saudável ainda mais contribuem para sua prosperidade. A enorme variedade de embarcações fluviais que trafegavam em suas cercanias atestava a importância do comércio que a cidade mantém com os mais afastados pontos do Amazonas e seus afluentes, muito além das fronteiras brasileiras.

Quatro ou cinco milhas acima de Óbidos, o rio Trombetas lança-se no Amazonas por duas bôcas. Foi nesse lugar que, segundo afirmou Orellana, se deu o combate com as amazonas. Até a época em que por lá viajamos, o curso superior do rio Trombetas ainda era pouco conhecido.

Mais tarde tivemos a fortuna de encontrar um mercador judeu, dêses que estão sempre dispostos a abandonar os confortos da civilização e enfrentar tôda a sorte de perigos de um clima inóspito, para ganhar alguns magros mil-réis. Esse indivíduo tentou penetrar nos sertões do alto Trombetas e negociar com os índios. Falava um pouco de inglês e descrevia os aborígenes como selvagens primitivos que costumavam pintar o rosto e atravessar penas pelo septo nasal e pelo lóbulo das orelhas. Resumiu suas impressões sobre a região e seus habitantes exclamando, com ambas as mãos levantadas, como se para invocar o testemunho celeste: "Deus nunca olhou para aquela região, só o diabo."

As 5 horas da tarde do dia 11, passamos pela vila de Serpa e, três horas depois, entrávamos em águas do rio Madeira. Sabendo-se que a foz dêste

rio está a 1.022 milhas do mar, ou 907 do Pará, segundo afirma o Comandante Selfridge, da marinha norte-americana, nossa velocidade média tinha sido de cento e trinta e uma milhas diárias, inclusive as longas paradas para reabastecimento.

Paramos em Borba, aquela noite, demasiado tarde para avistarmos mais que uma casa regularmente confortável, uma igreja em decadência e cêrca de uma dúzia de cabanas miseráveis. Provavelmente, nada mais havia que ver. O tabaco de Borba já gozou de elevada reputação, sendo mesmo considerado o melhor do Brasil, em nosso tempo. Ainda assim, porém, era tido como inferior ao da Bolívia. Esse lugar, onde antigamente houvera uma missão, tem sofrido muito últimamente, ao que dizem, com as tropelias dos índios Araras.

Em quatro dias, até a meia-noite do dia 15, fizemos nove paradas que, somadas, perfizeram vinte e quatro horas e quarenta minutos. Pode-se razoavelmente supor, portanto, que em média pelo menos uma quarta parte de nosso tempo foi gasta em receber lenha e outros suprimentos.

Pouco havia que despertasse interêsse, na atropelada viagem que fazíamos, através dessa região quase completamente selvagem; e é preciso que confessemos nossa incapacidade para distinguir, do tombadilho do vapor, as várias espécies botânicas tão bem descritas por outros que fizeram idêntico percurso em canoa e muito mais junto à margem.

Durante tôda nossa viagem contra a corrente do Madeira, não vimos um único aldeamento digno de constar das cartas rurais norte-americanas. Um dos mais importantes foi Sapucaia-Oroca,

onde aportamos à uma hora do dia 13. Acostumados a só encontrar, em mapas de escala reduzida, cidades grandes e lugares de importância, naturalmente esperávamos que Sapucaia-Oroca fôsse pelo menos um vilarejo populoso e progressista. O que encontramos, porém, foi um pequeno aldeamento de índios Muras, tristemente famosos e desprezados por serem extremamente preguiçosos e ladrões. Ouve-se freqüentemente, pelo Amazonas e pelo Madeira, a expressão "preguiçoso como um mura". A cidade era constituída por um grupo de cêrca de vinte cabanas miseráveis, assentes sôbre uma elevação de terra vermelha, à margem oriental do rio. Aí vimos as índias preparar papagaios e tucanos, para comer. Prêso a uma estaca estava um tamanduá. Papagaios e macacos abundavam ali, e, como que para comprovar a afirmativa de que onde há cachorro há pobreza, vimos grande número de cães mestiços tão famintos e acovardados, que mal tinham coragem de latir contra um estranho. Os papagaios e as araras, algumas de lindas plumagens, viviam na mais perfeita familiaridade com os outros animais domésticos.

Macacos e cães brincavam juntos, e, em certo lugar, vimos um papagaio empoleirado sôbre uma galinha, pacientemente catando parasitos dentre as penas. Tivemos curiosidade de entrar em uma das tendas e ficamos surpreendidos de lá não encontrar arma de fogo. Tudo parecia indicar um grau de civilização muito mais primitivo que o atingido pelas mais selvagens tribos norte-americanas. Não se via um só pedaço de metal, de qualquer formato ou qualidade. Nenhuma faca, colher, prato ou utensílio de cozinha. A um canto

um arco de cêrca de 2,5 metros e flechas de comprimento proporcional. No outro, via-se uma zarabatana com que se sopram flechas ervadas. Os pratos eram feitos de casca de abóbora ou de barro cozido. Examinando outro canto, que a principio havia escapado à nossa observação, demos com uma máquina de costura Singer. Êstes índios eram classificados como civilizados, em contraste com os "índios bravos" que vivem no interior e freqüentam as profundezas das florestas primitivas.

Para se ter idéia do imenso volume d'água que o Amazonas descarrega no oceano, basta dizer que a descarga do Madeira, mesmo na enchente, não produz efeito visível no nível do primeiro. Ainda assim, Keller avalia o volume d'água que, em Sapucaia-Oroca, o Madeira lança no Amazonas, em cêrca de 34.307 metros cúbicos por segundo, cifra essa que se aproxima bastante da descarga máxima registrada pelo Mississipi em Fulton, Estado de Tennessee.

Os poucos representantes da fauna selvática que pudemos ver, ao subir o rio, foram macacos, aqui e acolá alguns esquilos vermelhos, tucanos, araras, papagaios, periquitos e uma ave parecida com a nossa oriole. Lagartos com mais de trinta centímetros eram comuns nos lugares limpos onde podem expor-se ao sol. Em certo ponto, perseguimos inutilmente algumas iguanas com trinta centímetros de corpo e cêrca de 60 de cauda. Eram de côr verde e dotadas de movimentos muito rápidos, tanto nas árvores como no chão. Do Pará a Santo Antônio vimos apenas uma cobra.

As bananas e outras frutas se mostravam cada vez maiores, à medida que subíamos o Amazonas

e o Madeira, mas, ao mesmo tempo, perdiam em aroma. Nos aldeamentos, conseguíamos quase sempre obter bananas, limas, limões e laranjas. Estas últimas, conquanto bem desenvolvidas e de bela aparência, tinham casca grossa, eram rústicas e sem sabor. Nos pontos de parada conseguiam-se, em geral, ovos e galinhas, mas sempre em quantidades restritas.

Por diversas vêzes tentamos pescar, mas com resultados nulos, apesar de estar o rio cheio de peixes. Os bôtos afloravam constantemente à superfície, para respirar, e, em quase tôdas as cabanas, viam-se peles de jaguar e leopardo, atestando os prazeres da vida no mato.

Vimos de passagem numerosos indícios de que a borracha constitui a principal atividade econômica do Madeira; todavia, na época do ano em que por lá passamos, os seringais, todos situados em baixadas, estavam inteiramente submersos, e, por êsse motivo, não tivemos ensejo de apreciar o sistema de colheita e preparo do produto para o mercado.

Ao subir o Madeira, procedeu-se à escalação dos homens em grupos. A 17, pela manhã, chegamos a Jumas, a povoação mais adiantada e operosa que vimos nas margens dêsse rio. Era um aldeamento boliviano com 270 habitantes, dos quais 180 homens, ao que parece, falavam um dialeto que não era espanhol nem português e poucos dos nossos conseguiram entender algo do que diziam.

O solo estava lavrado em grande extensão, vendo-se plantações de bananas, cana de açúcar, bananas da terra, "iúcas", etc. Vimos também grande quantidade de castanhas do Pará e um

cereal que parecia arroz. Havia uma destilaria para produção de cachaça, espécie de rum tão claro quanto água destilada e forte como álcool puro. Disseram-nos que é bebida saudável, mas, para ingeri-la pura, é preciso que se tenham vísceras de ferro. A usina dispunha de um alambique e uma moenda para moer cana e extrair-lhe o caldo. Por tudo havia ordem e limpeza. As cabanas cobertas de sapé eram verdadeiros modelos de sua espécie.

Passamos ao largo de Crato e às 10 horas chegamos a Humaitá, onde o vapor ainda estava ancorado quando nos recolhemos, à 1 hora da madrugada. Nesse lugar embarcaram Dom Ignacio Arauz e seu sobrinho Dom Santos Mercado. O primeiro manifestava grande interesse em melhorar as condições do Madeira e do Mamoré, tendo prestado inestimável auxílio ao Coronel Church e ao Sr. Franz Keller.

Os nossos revólveres Smith & Wesson, chapéus e capas de borracha despertaram vivo interesse entre os naturais; se dispuséssemos de estoque, poderíamos ter vendido grande quantidade desses artigos por duas ou três vezes o seu preço em Nova York.

Antes de raiar o dia 18 já estávamos atracados em Paraíso, onde permanecemos até 10,35. Esse aldeamento, aparentemente próspero, assenta-se sobre a margem oriental do rio e sua população é composta de portugueses, judeus espanhóis e grande número de indígenas bolivianos. Estes últimos tinham a melhor conformação física de quantas víramos até então entre selvagens. Apresentavam cabeça grande, olhar inteligente, ombros largos, pele bronzeada e vestiam-se com asseio.

Os homens usavam calças brancas e uma camisinha, também branca, que caía até um pouco abaixo da cintura. As mulheres, algumas bem atraentes, usavam uma única peça de roupa que descia até pouco abaixo dos joelhos e, às vèzes, um saiote de calicó, trazendo, tôdas, colares de contas ao pescoço. Todos êles, homens e mulheres, andavam descalços. Nesse lugar vimos uma carpintaria onde um homem serrava tábuas com uma serra chicote. No momento de receber lenha a bordo foram necessários sete homens para levar à terra uma só de nossas pranchas, e, quando se formou a fila costumeira, com cêrca de quarenta índios, dez dêles ficaram sôbre a prancha.

Por volta do meio-dia passamos pela foz do rio Jamari que desemboca na margem oriental do Madeira. Êste afluente há muito que é tristemente famoso não só devido às febres que infestam suas margens como ainda pelos antropófagos que assolam a região por êle banhada.

Há muitos anos os portuguezes estabeleceram uma colônia correcional na desembocadura do Jamari e provàvelmente concluíram que a instituição era de manutenção bem econômica, pois a média de sobrevivência dos sentenciados era de dois anos apenas.

Pelo fim do dia 19 começaram a surgir montanhas de ambos os lados do rio e às 5 horas, depois de uma curva, avistamos nosso ponto de destino, três milhas além.

Alguns minutos depois estávamos amarrados à barranca do rio, em Santo Antônio, seis dias antes de terminar o prazo fixado no contrato para início das obras, tendo já perdido nosso enge-

nheiro-chefe, três homens valorosos e a lancha a vapor.

X

SANTO ANTÔNIO

Santo Antônio, situada à margem leste do rio Madeira, a 661 milhas de sua foz, segundo medição feita pelo Comandante Selfridge, da marinha norte-americana, surgiu com a missão jesuítica fundada em 1737 e logo depois abandonada, devido às febres que assolavam a região. Mais tarde instalou-se na outra margem um posto militar de fronteira: todavia, os mesmos motivos que forçaram os jesuítas a abandonar a margem oposta, tornaram impossível a permanência da força brasileira.

Abandonados tanto pela Igreja como pelo Estado, os nativos piedosos não queriam que fôsse o Príncipe das Trevas quem mais suportasse essas paragens e assim, quando lá chegamos, era corrente o provérbio "Santo Antônio é o lugar onde o diabo perdeu as botas". Parece que com isso queriam dizer que Sua Majestade Satânica também tivera má impressão do lugar e, por isso, o abandonara apressadamente.

Aquêles dentre nós que tinham lido relatos de expedições anteriores, não esperavam muito da terminal norte da estrada de ferro que nos propúnhamos construir. Todavia, levando-se em consideração as alegações da Public Works Construction Company, de que haviam gasto meio milhão de dólares nas adjacências, fomos naturalmente levados a crer que, no ponto inicial da navegação

de um dos maiores rios do globo, encontraríamos um aldeamento mais ou menos próspero.

A realidade, porém, é que nenhum dos dezesseis pontos do Madeira onde parámos nos ofereceu tão escassos atrativos. A vegetação tropical havia de tal forma invadido o local, que poucas das casas existentes eram visíveis de bordo e não nos foi possível desembarcar antes que se procedesse à abertura de uma passagem na barranca do rio, cuja altura, nesse ponto, atingia cêrca de 4,5 m acima do nível das águas, em sua enchente máxima. Para quem suspirasse

“por uma cabana em pleno sertão,
por uma sombra contfua, sem limites,”

pareceu-nos, aquela noite, que Santo Antônio seria o lugar ideal. O constante farfalhar das corredeiras próximas, onde as águas, divididas por uma grande ilha, forçavam passagem por entre fragmentos de algum imenso dique de granito com que a natureza, em tempos, lhe procurasse barrar o caminho, o emaranhado de árvores e cipós que em tôdas as direções interrompia a visão, a completa ausência de culturas, as duas únicas choças de sapé então visíveis, a umidade atmosférica, o sol escondendo-se por entre nuvens carregadas, escuras, — todo êsse conjunto nos oprimia o coração e revelava o pêso imenso da tarefa que havíamos tomado sôbre os ombros.

As únicas construções visíveis eram em número de quatro. Duas de ferro corrugado, erigidas pelos inglêses, junto ao ponto de desembarque, para servir de armazéns; as outras, de menor porte, eram habitações. Numa delas residia o Sr. Bri-

gido (a pessoa de maior destaque do lugar), que aí também tinha seu depósito. Com apenas um andar, era de estilo rústico e tinha tôda a estrutura de madeira atada com cipós, soalho e paredes de coqueiro lascado, teto de fôlhas de uma palmeira muito abundante por tôda parte. Nenhum prego em tôda a casa.

A outra, um pouco mais distante, era de construção semelhante e estava ocupada pelo comandante das fôrças brasileiras estacionadas nesse ponto. Sôbre ela, panejava orgulhosa a bandeira do Império.

O comandante tinha pôsto equivalente ao de sargento, mas, à vista do aparato com que se apresentava, muitos de nós pensamos, de início, que êle fôsse pelo menos major-general. As tropas sob seu comando consistiam precisamente em seis homens que habitavam cabanas miseráveis inteiramente encobertas pela mataria.

Os soldados passavam a maior parte do tempo cuidando cada um de sua vida, mas, em certas ocasiões, por exemplo, quando o comandante achava que deviam fazer um pouco de exercício, êles se apresentavam devidamente fardados e equipados para escoltar o chefe, guardada certa distância, enquanto êle se exibia em uniforme de gala, espada em punho, ao longo da única passagem existente no meio da capoeira alta, à guisa de rua.

Depois de algum trabalho de exploração, em que o podão não teve folga, descobrimos mais outras três construções erigidas pelos nativos, para uso dos nossos precursores inglêses. Uma delas, perto do rio, cercada por numerosas bananeiras inteiramente abandonada e asfixiada pelo mato

daninho, servira de escritório a Mr. Mathews, o primeiro engenheiro-residente. Estava, porém, em tão mau estado, que não mais podia ser utilizada. As outras duas estavam assentes sôbre terreno elevado, mas ficavam a mais de 300 metros da margem do rio e foi necessário que quatro homens trabalhassem um dia inteiro para abrir uma picada que nos conduzisse até elas. A menor dessas duas construções foi destinada aos operários que vieram conosco no *Arari*. A outra, de dois andares, em estilo local, mas que dispunha de dois quartos fechados, um em cada andar, foi temporariamente destinada aos engenheiros e desenhistas que deveriam permanecer em Santo Antônio.

Passamos a bordo a noite de 19, mas, às 6 horas da manhã seguinte, depois de uma xícara de café, todos nós nos lançamos ao trabalho. Os suprimentos e bagagens eram rapidamente descarregados. Várias pessoas foram encarregadas de levantar o inventário do material abandonado pelos ingleses nos dois armazéns onde formigas, lagartos, morcegos e aranhas tinham vivido sossegadamente durante vários anos. Iniciou-se a limpeza de diversas áreas destinadas a acampamentos, a arrumação das casas que pretendíamos ocupar, a ereção de tendas e o transporte de bagagens e suprimentos aos lugares onde deviam ser arrumados.

A turma de engenharia, sob as ordens dos Srs Runk, Byers e Stiles, foi imediatamente para o campo e os demais engenheiros se instalaram na casa que lhes fôra destinada. Os operários e mecânicos instalaram dois acampamentos, sendo um deles denominado "Acampamentos Edson" e o

outro "Variedades Gorman". Conquanto não se tivessem feito promoções, o Sr. Byers tinha a seu cargo uma turma a mais que as três primitivamente organizadas em Filadélfia e o Sr. d'Inville estava como primeiro engenheiro-assistente encarregado do escritório, em substituição do Sr. Buchholz que passara a ocupar o pòsto de engenheiro-chefe.

Aquela noite, depois do jantar, deixamos o *Arari* e quando nos despedimos dos oficiais de bordo, um velho guarda alfandegário, que fôra destacado para nos acompanhar, num assomo de entusiasmo abraçou-nos e exclamou: "Quando os inglêses para cá vieram, as únicas coisas que fizeram durante os dois primeiros dias foi beber e fumar, mas os americanos trabalham como o diabo." O número colossal de garrafas vazias que se encontrava por tôda parte constituía testemunho tácito do que afirmara o velho guarda.

A 22, tudo estava em tão boa ordem que o *Arari* iniciou sua viagem de regresso ao Pará e, de nossa parte, resolvemos guardar o aniversário de Washington para um bem merecido descanso.

Quase todos os relógios dos passageiros haviam parado uma ou duas vêzes durante a viagem e como os de bordo eram acertados diàriamente pela hora local, não havia, entre nós todos, dois relógios certos. Finalmente descobrimos pelo Almanaque Náutico que, a 26 de fevereiro, o declínio do sol seria igual à latitude de Santo Antônio e que, por conseguinte, ao meio-dia o sol estaria no zênite. Isso nos proporcionou um sistema simples e bastante preciso de efetuar a nossa primeira observação determinando o instante em que um

longo prumo, com o pêso sôbre um balde d'água, não acusasse mais sombra alguma.

A 27, a turma n.º 1, sob a direção do Sr. C. S. d'Inwilliers, iniciou o levantamento da estrada, a partir de Santo Antônio rumo ao Sul. Mais ou menos ao mesmo tempo a turma 4, chefiada pelo capitão Stiles, que até a chegada do *Mercedita* não pudera encetar suas atividades por falta de equipamento, iniciou o levantamento com o objetivo de ligar a linha de ferro ao que se supunha ser um pôrto com melhores condições de ancoragem, situado 3 milhas abaixo de Santo Antônio.

No dia seguinte a turma n.º 2, sob a direção do Sr. Joseph Byers, partiu em canoas para os Macacos, algumas milhas acima de Santo Antônio, levando instruções para proceder ao levantamento da linha rumo ao norte até efetuar junção com a turma n.º 1, que seguia em direção oposta.

Nesse dia o *Arari* voltou inesperadamente. É que encontrara o *Mercedita* encalhado cinqüenta milhas acima da foz do Madeira e o Coronel Jameson transferira para o navio fluvial tudo quanto ainda restava no segundo, tanto de passageiros como de carga, com exceção de trilhos. Foi grande a satisfação que tivemos ao encontrarmos a bordo o engenheiro-chefe, Sr. Bird.

Parece que a lancha em que embarcara fôra apanhada por uma tormenta na Baía de Marajó e a tripulação não conseguiu atinar com o canal de navegação, no imenso aranhol hídrico que liga o rio Pará ao Amazonas. Por isso tanto o *Arari* como o *Mercedita* passaram sem dar conta dela. Quando o Sr. Bird soube, pelos caboclos, que ambos os vapôres já haviam passado, todo o suprimento que levavam, tanto de carvão como de pro-

visões e dinheiro, já estava inteiramente esgotado. Seguiu então para Breves, a localidade mais próxima. Durante o trajeto, diversas barras da grelha da fornalha se inutilizaram, e, para substituí-las, a tripulação teve que lançar mão de canos de espingarda que haviam custado \$175,00 cada uma.

Os ocupantes da lancha se alimentaram principalmente da caça que conseguiram abater a revólver e tiveram que cortar a machado toda a lenha queimada na lancha.

Em Breves, o Sr. Bird empenhou valioso relógio ao judeu americano Samuel Israel, para garantia de um empréstimo de sessenta dólares. Dessa importância ele gastou quarenta para pagar sua passagem em um vapor que rumava ao alto Amazonas, na esperança de encontrar o *Mercedita* antes que este ganhasse águas do Madeira. Os vinte dólares restantes, ele os entregou a seus homens com instruções de apanhar o primeiro vapor que se dirigisse a Santo Antônio e arranjar para que a lancha fôsse rebocada para esse pôrto. Só mesmo a demora acidental, causada pelo encalhe do *Mercedita* na foz do Madeira, fez com que o Sr. Bird o alcançasse e atingisse Santo Antônio sem mais contratempos.

No dia 1.º de março, a turma n.º 3, sob as ordens do Sr. John Runk, foi despachada para Macacos para o levantamento rumo ao sul, partindo do ponto de onde a turma do Sr. Byers rumara para o norte.

Mais uma vez partiu o *Arari* no dia 4, para de novo voltar a 7, rebocando o *Mercedita* com o coronel Jameson a bordo. Só a 9, conseguiu o *Arari* regressar definitivamente ao seu destino.

As turmas dos engenheiros d'Inwilliers e Byers fizeram junção, a 3 de março, tendo assim terminado a primeira linha experimental entre Santo Antônio e Macacos, numa distância de 7,5 km.

No dia imediato iniciou-se a localização definitiva do leito da linha, tendo-se pôsto a trabalhar em Santo Antônio uma pequena turma de operários para efetuar o nivelamento.

Entre 6 e 15 de março os Srs. Bird e Buchholz efetuaram duas entradas de exploração, tendo atingido um ponto situado acima das corredeiras, em Morrinhos. Cêrca de 11 quilômetros acima dessas corredeiras e cêrca de 6,5 acima das ruínas da velha estação dos inglêses, denominada Rosstown, êles instalaram um pôsto permanente de abastecimento a que chamaram São Carlos.

Damos a seguir a descrição que dessas viagens fêz o Sr. Buchholz: "Regressamos a Santo Antônio no dia 15, convictos de que devíamos procurar um trajeto mais econômico e melhor, longe do rio, e que seria de capital importância efetuarem-se reconhecimentos preliminares quanto mais possível a montante do rio e, isso, no mais curto espaço de tempo.

"O que nos foi dado observar durante essa viagem evidenciou-nos tôdas as dificuldades que teremos de enfrentar. Não tínhamos canoas nem índios — indispensáveis, ambos, à navegação do Madeira por entre corredeiras e cataratas. Na falta de estradas e ante a impossibilidade de se penetrar no mato sem despendar esforço hercúleo, o rio continua sendo a única via por onde transportar homens, material e provisões. No rio, nosso serviço de transporte vinha sendo até então executado pelo Sr. Arauz, em suas canoas e pelos

índios a seu serviço, mas sem nenhum compromisso com relação ao futuro. Portanto, corríamos constantemente o risco de ficar impossibilitados de deslocar uma única turma, de Santo Antônio, se de uma hora para outra o boliviano não nos quisesse mais prestar o seu concurso. Mostrei, por isso, ao Sr. Bird, a necessidade urgente em que nos achávamos de adquirir canoas e contratar pelo menos 50 índios, em caráter permanente, para serem distribuídos entre as turmas de campo, auxiliando-as no transporte de abastecimentos, trabalho para o qual os selvícolas são de habilidade inexcedível. O Sr. Bird assegurou-me de que estava convencido da importância de minha sugestão, e sobre ela falou várias vezes com o Sr. Jameson. Todavia, por motivos que nunca chegaram ao meu conhecimento, jamais se tomou providência alguma (o Sr. Buchholz partiu de Santo Antônio para os Estados Unidos a 23 de agosto de 1878) no sentido de obter canoas ou índios, e, assim, fomos obrigados a continuar o trabalho da melhor maneira possível, na esperança de que o interesse pessoal do Sr. Arauz na rápida conclusão da estrada o levaria a nos prestar sempre todo o auxílio que pudesse. Além dessas dificuldades, começamos a perceber que as nossas provisões não estavam devidamente acondicionadas.

“Transportar barricas de carne e de farinha, pesando entre 90 e 136 kg cada uma, barriquinhas de presunto, barris de xarope e de vinagre de 180 a 220 kg, tudo isso morro, acima, ou por entre perigosas corredeiras; levar provisões assim acondicionadas por quilômetros de picadas estreitas e irregulares, serpeando por montanhas e vales, até o acampamento dos engenheiros, sem dispor de

vasilhame menor, em que arrumá-lo melhor, era trabalho para o qual não estávamos aparelhados e nem poderia ser feito por branco algum. No fim, até mesmo os índios bolivianos, acostumados a carregar pesadas cargas a vida tôda, deram-se por vencidos.”

A despeito dessas condições adversas, o serviço se desenvolvia de maneira favorável. Já se construía um trapiche provisório e abriam-se ruas bem traçadas, em Santo Antônio. Tôda a área compreendida no plano da nova cidade estava sendo limpa e trabalhada. A velha serraria, abandonada pelos inglêses, estava sendo reparada e posta em condições de prestar serviço. Cortava-se madeira para novas construções, de cujas plantas o escritório já se ocupava. Em resumo, só havia uma preocupação, em meio do entusiasmo com que todos consideravam a empresa: as nossas provisões estavam-se esgotando, e, o que ainda era pior, não sabíamos como e onde nos reabastecer.

À margem de um rio riquíssimo em peixes, podia-se ali ficar o dia todo com o anzol na água sem que êste fôsse beliscado uma só vez. As tartarugas, abundantíssimas no tempo sêco, quando os bancos de areia estão enxutos, não eram encontradas por essa época. No mato havia alguma caça de porte, mas a região por onde os animais selvagens podiam circular era tão vasta e tão densa e impenetrável a vegetação que a cobria, que só raramente se avistava algum. E, quando se conseguia abater uma anta, era necessário comê-la logo para não perder a carne. Não havia gado de espécie alguma, nem porcos, senão a uma distância de 960 km. Mesmo gêneros comuns, como bananas, limas, ovos e galinhas só se conseguiam

em pequenas quantidades, mandando-os buscar em canoas a 160 e 320 km de distância.

A farinha de trigo, bem como outros gêneros indispensáveis, já se tinha esgotado e nos estávamos alimentando de pratos preparados com farinha de milho embolorada que se destinava ao gado. Começavam a surgir os primeiros doentes. O Coronel Jameson, dos últimos a chegar, foi, entretanto, o primeiro a contrair a febre. As nossas reservas de medicamentos, já de início pequenas, diminuíam dia a dia. Ainda não se tinha instalado nenhum hospital e a estação insalubre já estava próxima. Era, por isso, com grande ansiedade que esperávamos notícias do vapor que deveria ter saído de Filadélfia um mês após o *Mercedita*, trazendo o Sr. Thomas Collins, mais operários e novos suprimentos.

No dia 18 chegou a Santo Antônio o vaporzinho *Andiri*, que trouxe a reboque a lancha a vapor, os três homens que ficaram tomando conta da embarcação e um operário que perdera o vapor em Barbados. Pode-se bem avaliar a consternação que nos causou a inforinação que nos deram êsses homens de que, segundo cartas recebidas no Pará, o vapor *Metropolis*, que partira de Filadélfia rumo a Santo Antônio, naufragara na Praia de Currituck, Estado da Carolina do Norte, só tendo conseguido escapar vivos, do desastre, cêrca de 50 homens.

Essa notícia lançou uma onda de aborrecimento sôbre os expedicionários. Muitos de nós esperavam amigos por aquêle paquete, e, o que era ainda pior, é que não se sabia se o Sr. Collins estava também a bordo do *Metropolis* e, no caso afirmativo, se conseguira salvar-se.

Era problemático o efeito que sua possível falta teria sobre a sorte da empresa, mas o pesar que sentíamos pelas vítimas do naufrágio associava-se à ansiedade com que a nós mesmos indagávamos como nos poderíamos manter por mais tempo em Santo Antônio. Muitos dos operários tinham família nos Estados Unidos, que dependiam deles para sua subsistência e agora, dois meses depois de terem deixado Filadélfia, ainda não havia possibilidade imediata de receberem pagamento.

Espalhou-se então o boato de que, no Pará, elevadas contas de frete e fornecimento estavam à espera do Sr. Collins para serem liquidadas. Era, portanto, de duvidar que qualquer nova encomenda de suprimentos fôsse atendida, mesmo que ainda estivéssemos vivos para recebê-las. O quadro, no geral, se apresentava o mais sombrio possível e de molde a abater o entusiasmo até dos mais ardorosos.

Todavia, com exceção de apenas alguns elementos, todos os demais manifestavam inabalável resolução de levar a cabo a empresa, ainda que para tanto fôsse necessário o sacrifício pessoal; e, é preciso que se diga, em abono da verdade, que tanto nessa ocasião, como em outras em que as circunstâncias se apresentaram ainda mais lúgubres, apenas grupos insignificantes se decidiram a abandonar o serviço por motivos de ordem pecuniária ou outro que não a absoluta incapacidade física de continuar a executar a tarefa que lhes coube.

Deixemos Santo Antônio por algum tempo e voltemos a Filadélfia, onde procuraremos nas pá-

ginas que se seguem, registrar a história dos acontecimentos que se desenrolaram após a partida do *Mercedita*.

XI

NAUFRÁGIO DO *METROPOLIS*

Com a energia que os caracterizava, os Srs. P. & T. Collins, mesmo antes da partida do *Mercedita*, já tinham tomado providências para reforçar o contingente expedicionário que seguira por aquê-
le vapor, despachando logo depois, com idêntico destino, mais homens, materiais e suprimentos. Era intenção dêsses engenheiros concentrar no serviço, o mais rápidamente possível, nada menos de 1.000 homens, perfeitamente equipados com tudo quanto fôsse necessário, medicamentos e aprovisionamentos.

Como já dissemos, páginas atrás, a escuna *James W. Wilson* fôra despachada rumo ao Pará, antes do *Mercedita*, levando carvão.

A 29 de dezembro de 1877, o vapor *Metropolis*, de propriedade dos Srs. Lunt Bros. & Co., de Nova York, foi fretado por intermédio dos Srs. H. L. Gregg & Co., corretores de navios de Filadélfia. Esta firma fôra muito recomendada aos Srs. Collins pelo Sr. Franklin B. Gowen. A 21 de janeiro de 1878, assinaram êles o fretamento da escuna *Eva I. Smith*; a 23 do mesmo mês, novo contrato de fretamento foi firmado, em relação ao vapor *City of Richmond*, e, finalmente, a 12 de fevereiro, mais outro para a escuna *John S. Wood*.

Pode-se fácilmente imaginar que o engajamento de pessoal competente e a conferência de

todo o material comprado para seguir nesses vapores manteve em constante azáfama os escritórios dos engenheiros, na Praça Walnut, em Filadélfia.

A 22 de janeiro o *Metropolis* atracou em Filadélfia e, já no dia seguinte, começou a receber carga no trapiche de Willow Street. No dia 28 à tarde, estava pronto para seguir viagem. O Sr. Thomas Collins, sua mulher e vários altos funcionários que pretendiam partir pelo *Metropolis*, no último instante decidiram esperar pelo *City of Richmond*, pois, dada a maior velocidade d'êste último vapor, poderiam atingir Santo Antônio quase ao mesmo tempo que o primeiro.

É a seguinte a descrição da partida do *Metropolis* estampada no *Philadelphia Times*, de 29 de janeiro de 1878:

“O vapor *Metropolis*, comandado pelo Capitão Ankers, o segundo despachado para o Brasil pelos Srs. P. & T. Collins, partiu ontem com 215 passageiros, 500 toneladas de trilhos e maquinário, 200 toneladas de provisões, sob os cuidados do Sr. Paul J. White, que últimamente ocupou o cargo de engenheiro-chefe da Lehigh Navigation Company, e do Sr. James T. Moore, engenheiro, também de grande reputação e experiência. Os passageiros, em sua maioria, eram operários e chefes de serviço contratados para trabalhar nas obras da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré... O longo trapiche da Reading Railroad, na Willow Street, em cuja extremidade estava atracado o vapor, achava-se literalmente coberto por milhares de pessoas. Grande parte d'êsse povo era de irlan-

deses; homens, mulheres e crianças que foram despedir-se de seus maridos, pais e amigos, antes de se enterrarem, por 18 meses pelo menos, nas densas e sombrias florestas do alto Amazonas. As cenas que aí se desenrolaram foram idênticas às que se deram nos trapiches de Queenstown e Londonderry, meio século antes, quando os galhardos filhos da Green Isle se despediam, lacrimosos, de seus amigos e parentes ao embarcar nos navios que os transportariam para uma região para eles então, tão desconhecida quanto o coração da América do Sul, para os expedicionários de ontem. Cenas patéticas se deram entre os passageiros, no momento da partida: a dolorosa separação das espôsas e crianças, umedecendo os olhos dos assistentes de há muito desacostumados às coisas tristes. Certa senhora bem parecida, espôsa de um chefe de turma, depois de ter-se despedido d'ele uma dúzia de vêzes, agarrou-se ao pescoço do marido com tal angústia que êle se viu obrigado a desistir da viagem.

“De outro lado, um guapo irlandês abraçava um lindo garôto de sete anos e pedia, com lágrimas nos olhos, permissão para levá-lo consigo. “O senhor não nos pode separar”, exclamava o pai aflito. “Mas não é possível levar o menino consigo”, retrucava o Sr. Collins. “Então não posso ir, não seguirei”, respondia o pai. O menino, que sabia da pungente necessidade que impelia o pai a tão longes terras, com uma coragem ainda superior à dor da separação disse ao pai: “Papai pode seguir; eu fico com tio Jim; êle olhará por mim”. O pai, muito mais fraco que o próprio filho, resolveu partir. Até que o navio largasse, multiplicaram-se os abraços, os beijos, as lágrimas

e os suspiros. A confusão foi tão grande no momento da partida do vapor, que muitos passageiros ficaram em terra e a bordo permaneceram poucos que foram acompanhar parentes ou amigos.”

O *Metropolis* desatracou, foi até o meio do estuário onde ancorou e permaneceu até a manhã de 29, iniciando, então, a descida do rio Delaware. Chegou ao quebra-mar às 11 horas dessa noite e lá deixou o práctico, Sr. Joseph A. Connelly, e um empregado dos Srs. P. & T. Collins que seguira até lá a fim de terminar o rol dos passageiros e auxiliar a organização das turmas. O Sr. Connelly disse que até o ponto a que chegou, o tempo estava bom e os passageiros estavam todos bem dispostos. Daí em diante e por diversos dias, não se teve mais notícia do vapor.

A 1.^o de fevereiro de 1878 o *Times* de Filadélfia publicou um telegrama de Norfolk dizendo que o vapor *Metropolis* se despedaçara na praia de Currituck, Carolina do Norte, durante um tremendo temporal, havendo a lamentar a perda de 50 passageiros que foram varridos de bordo pelo mar e cêrca de 200 desaparecidos.

A notícia provocou a mais terrível das impressões em Filadélfia. Quase todos os parentes dos passageiros residiam nas redondezas, e, durante o período de ansiedade e falta de informações que se seguiu à publicação, reuniam-se êles à frente dos escritórios de P. & T. Collins, à espera de alguma palavra sôbre o paradeiro daqueles pelos quais se interessavam. O sócio mais velho da firma estava fora quando foi divulgada a notícia da catástrofe, e, portanto, o Sr. Thomas Collins teve que desempenhar, desajudado, a penosa tarefa de atender os que vinham pedir noti-

cias de parentes seus, prestar esclarecimentos aos repórteres, receber e transmitir telegramas à estação telegráfica mais próxima do local do desastre, providenciar a remessa de socorros aos sobreviventes, e, finalmente, promover a remoção dos mortos.

O Sr. Thomas Collins abateu-se profundamente com as manifestações de dor e de ansiedade a que foi forçado a assistir durante dias consecutivos, e, como se tudo isso não bastasse, alguns jornais da imprensa local pretenderam inculcar que a firma tinha responsabilidade no desastre, insinuação essa de forma alguma justificável. Apesar das enormes dificuldades em se atingir o local onde o navio se esfacelara de encontro ao litoral, o correspondente do *New York Herald* telegrafou, em data de 1.º de fevereiro, de Norfolk, na Virginia, notícia circunstanciada do desastre ocorrido no dia anterior. Dada a extensão desse despacho e sua riqueza em pormenores, constituiu êle um feito jornalístico, que difficilmente terá sido igualado em qualquer outra ocasião e em qualquer outro país, e os resultados das investigações posteriormente levadas a efeito não impuseram nenhuma modificação de vulto nas afirmativas nêle encerradas. Damos a seguir alguns extratos dessa famosa reportagem estampada no *Herald* de 2 de fevereiro de 1878:

A REPORTAGEM

Norfolk, Virginia, 1.º de fev. de 1878. — “Até agora são por demais escassas as noticias relativas ao desastre do *Metropolis*. Sòmente um sobrevivente conseguiu chegar a esta cidade, e, sendo êle mero pedreiro, pouco nos pôde adiantar além dos

amargos momentos por que passou para safar-se do navio perdido.

“Seguindo-se tão pròximamente ao desastre do *Huron*, o do *Metropolis* produziu a mais profunda sensação aqui, pois era fato sabido de todos que o vapor não se achava em boas condições de navegabilidade. O número de vítimas é simplesmente aterrador e a situação torna-se ainda mais negra pela absoluta falta de notícias.

“O local onde se deu o sinistro fica entre 90 e 100 quilômetros de Norfolk e é quase inacessível quer por terra, quer por mar. Neste particular, a atual catástrofe apresenta-se ainda pior que a do *Huron*, cujo local podia ser fàcilmente atingido pelo canal. Aos restos do *Metropolis* só se pode chegar por meio de embarcações de calado não superior a 2½ pés, ou depois de uma aborrecida viagem ao longo de péssima estrada e pela praia acidentada onde se encontra tôda sorte de obstáculos. A história da partida do *Metropolis* e a missão a que se destinava já são do conhecimento de nossos leitores. Ia êle carregado com pesado material ferroviário e 200 passageiros, entre os quais três senhoras (1).

“Depois que o prático deixou o vapor, na altura do quebra-mar, o tempo mudou bruscamente. Forte vento nordeste açoitou violentamente o barco, e, logo no início da viagem, tanto a tripulação como os passageiros começaram a duvidar das condições de navegabilidade do navio. Na noite de quarta-feira, o casco começou a fazer água, e

(1) Investigações posteriores revelaram que o vapor levava uma tripulação de 24 homens, 221 passageiros e um clandestino. Ao todo 246 pessoas.

o pânico, que se manifestara entre os passageiros, foi dominado pelo expediente de fazê-los, todos, acionar enérgicamente as bombas. Tiveram que trabalhar com a energia que o desespero sabe emprestar, nos momentos de perigo iminente, mas, a despeito de todos os esforços, a água foi subindo, no porão. As bombas começaram a falhar e o Capitão Ankers procurou aliviar o barco atirando ao mar tôda a carga pesada que conseguiu mover. A água, porém, continuava a subir e a morte começou a fitar face a face os passageiros transidos de terror. O rombo aumentou e as bombas se mostraram incapazes de diminuir o nível crescente das águas. O Capitão Ankers procurou, então, dirigir o navio para Hampton Roads, o refúgio dos navios desarvorados, mas a mão da fatalidade fê-lo errar a direção. Isso se deu principalmente devido à terrível tempestade de neve que então desabava e à corrente de retôrno da *Gulf Stream* que levou o navio primeiro rumo ao sul e depois para o poente.

“O fogo das caldeiras já estava quase extinto, mas o navio ainda continuou navegando até que o capitão se viu na terrível contingência de fazê-lo encalhar esperando salvar pelo menos algumas das preciosas vidas que levava a bordo. Finalmente chegou o terrível momento, tão ansiosamente esperado, e o *Metropolis* foi de encontro à praia, nas proximidades do farol *Whale Back*, na praia de Currituck, mais ou menos a 40 quilômetros do ponto onde o *Huron* encalhara, cinco quilômetros ao sul do referido farol e entre os postos de salvamento ns. 4 e 5. Daí seguiu-se uma terrível cena de pânico da qual só poderão fazer

idéia os que já tiveram a desventura de se ver em tal situação (2).

“Pouco antes de o vapor encalhar, furiosas vagas varreram a parte superior da casa das máquinas e o castelo de proa. As águas precipitaram-se então para o bojo do navio e apagaram as fornalhas. O barco passou, desde então, a ser apenas um monstro enorme desgovernado, inteiramente impotente para resistir ao embate das ondas que sôbre êle rolavam, zombando de tôda a possibilidade humana de vencê-lo. A cêrca de 6 3/4 da tarde de quinta-feira, o *Metropolis* encalhou, e, adernando na direção da praia, ficou em posição tal que os furiosos vagalhões que contra êle se rebentavam, levavam, em sua espuma revôlta, dezenas de infelizes passageiros sem fôrças para resistir ao ímpeto das vagas. Durante êsses momentos de terror e expectativa, avistou-se, no lusco-fusco da tarde, um homem a cavalo, na praia, agitando o chapéu e isso deu aos passageiros esperança de socorro. Infelizmente, porém, essa esperança logo se desvaneceu. Muitas pessoas que vinham lutando desesperadamente contra a morte, não vendo probabilidade imediata de se salvar, perderam as fôrças e afundaram nas águas, para não mais voltar.

“Para os sobreviventes, êsse espaço de tempo que durou até às 11 horas, escoou-se com a lentidão de séculos. Finalmente, por essa altura, sur-

2) Daniel M. Cozzens, segundo oficial do *Metropolis*, declarou, mais tarde, que: “Não houve pânico a bordo durante as horas trágicas que precederam o seu completo desmantelamento. Todos os passageiros estavam calmos e não se pouparam esforços para salvar o maior número dêles.” — N. B. C.

giu na praia uma turma de salvamento. Nada mais foram, porém, êsses homens, que meros espectadores da dança macabra que a morte executava entre as ondas enfurecidas, cujo solurno rugir lembrava um tenebroso *requiem* aos que iam rapidamente desaparecendo. O máximo que êsses inefficientes funcionários públicos conseguiram fazer, foi retirar da água alguns náufragos mais afortunados que, agarrados a destroços do barco, foram lançados à praia pelo mar.

“As cenas que se seguiram ao encalhe do navio estão além de qualquer descrição. Era quase impossivel ouvir as ordens do comandante, mas, quando por acaso as ouviam, ninguém obedecia. A idéia de salve-se quem puder avassalou a todos. Houve uma corrida geral para os salva-vidas, dos quais havia número suficiente a bordo, e os mais fortes arrebatavam-n’os aos mais fracos. Afinal, poucos conseguiram obter salva-vidas, pois as ondas impetuosas os arrancaram do navio antes que os passageiros pudessem dêles lançar mão. De momento a momento, o mar ia tragando novas vítimas, pois, não tendo, a maioria dos passageiros, nenhuma prática da vida maritima, não sabiam como se defender nem como se valer das oportunidades de salvamento que ocorrem aos mais experientes. O Capitão Ankers e quase todos os officiais permaneceram no barco o mais tempo que puderam. Os sobreviventes são unânimes em afirmar que êle fêz esforços quase sobreumanos durante todo o tempo em que o navio lutou contra o vendaval, depois, quando já desgovernado, enveredava contra a praia, e, finalmente, quando o vapor encalhou nas traiçoeiras areias.

“O desastre foi rápido. O Capitão Ankers desempenhou o seu dever com bravura, ora dando ordens, ora auxiliando os passageiros, ora procurando animar os mais agitados. Foi dos últimos a deixar o vapor. Até o derradeiro instante ainda manifestou esperança de que chegasse socorro em tempo; se isso tivesse acontecido, muitas vidas preciosas teriam sido poupadas, e, conseqüentemente, muito menor o número de vítimas.

“Parece que o imediato, Sr. C. B. Dickman, foi dos primeiros a atingir a praia, tendo despachado, imediatamente, um mensageiro para a Estação de Kitty Hawk, vinte milhas ao sul, implorando socorros urgentes, mas, só às 6 horas da tarde de quinta-feira, foi a comunicação enviada ao Departamento do Serviço de Sinalização, em Washington, e, nesse ínterim, nada foi possível fazer para socorrer os passageiros.

“A única coisa que se conseguiu fazer foi salvar os que, tentando alcançar a praia a nado, derivavam ao acaso pelas ondas e retirá-los, meio afogados, para lugar sêco. Por algum tempo não se soube do destino do Capitão Ankers, tendo-se apressadamente concluído que êle submergira com o vapor quando êste, finalmente, se esfacelara. Para grande alívio de todos, porém, êle surgiu novamente entre os naufragos, depois de ter sido lançado à praia, várias milhas acima do local do sinistro. Era lamentável a situação dos homens que com êle conseguiram atingir o litoral. Seminus e sem meios para fazer fogo ou abrigar-se de qualquer maneira, sofreram êles, acerbamente, os efeitos do frio durante várias horas, até que pudessem recber socorro dos habitantes da redondeza.

“O povo de Norfolk, em reunião convocada aquela noite pelo Sr. John S. Tucker, providenciou a imediata remessa de socorros aos náufragos, mantendo assim a elevada reputação de nobreza que o exorna. Preparou-se um grande armazém para receber os sobreviventes que devem chegar amanhã à noite pelo *Cygnets* que, além do Capitão Ankers, trará 151 náufragos. O Dr. Sawtelle, do Hospital da Marinha Norte-Americana, partiu esta tarde para Coinjack, Estado da Carolina do Norte, a bordo do vapor *Haring*, levando roupas, medicamentos e provisões, com ordens de Washington para proporcionar todo auxilio possível aos sobreviventes. As autoridades navais também despacharam uma lancha a vapor para o local do desastre, por via do Canal Chesapeake, sob o comando do Capitão Gillis, comandante do vapor *Franklin*.

“A Barker Wrecking Company também enviou, por fora, o rebocador *Resolute*. O auxiliar do agente postal desta cidade, Sr. Samuel E. Shipp, obedecendo a instruções de Washington, partiu para o local a bordo do *Haring*, a fim de cuidar das malas postais norte-americanas destinadas ao Brasil, caso alguma delas tenha dado à costa. Para facilitar o mais possível os trabalhos de salvamento, o Serviço de Sinalação instalou uma estação telegráfica na Praia de Bold, onde os telegrafistas permaneceram em seu pôsto dia e noite, sem descanso, desde ontem pela manhã. Segundo as informações que nos chegam, são dolorosíssimas as cenas que se vêem ao longo da praia, por várias milhas de extensão, tanto ao norte como ao sul do local. A areia está juncada de destroços e, a cada instante, novos corpos vêm dar à praia para

substituir os que já foram piedosamente sepultados. Grande número de naufragos estão mais ou menos feridos, alguns, porém, em estado grave, devido a choques que sofreram, quando ainda no mar, de encontro a destroços do navio despedaçado. Esses feridos estão espalhados por muitas milhas, tendo sido recolhidos onde quer que houvesse acomodações, o mais próximo possível do ponto onde o navio encalhou. Pelo que até agora se sabe, pouca probabilidade existe de se conseguir salvar qualquer coisa de valor, de dentro do navio. O vapor desmantelou-se completamente, e a praia, no local, está tão cheia de areia movediça, que, antes que o mar baixe, de maneira a permitir que se trabalhe nos restos do vapor, os artigos mais pesados já estarão de tal forma enterrados na areia a ponto de não ser mais possível retirá-los.”

Foram as seguintes as declarações do Sr. Richard W. Brooks, residente à Prince Street, 227, Germantown, Pensilvânia:

DECLARAÇÕES DO SR. RICHARD W. BROOKS (3)

“Só havia três mulheres a bordo: a espôsa do engenheiro-chefe, a do Sr. Harris, comissário de bordo, e outra cujo nome não consegui saber. Eu e mais uma tripulação de 27 homens deixamos Filadélfia às 4 horas de segunda-feira, 28 de ja-

(3) O passageiro Brooks era pedreiro. — N. B. C.

neiro, e ficamos no rio Delaware até 9 horas da manhã seguinte, terça-feira, 29 de janeiro. No quebra-mar, deixamos o práctico e o Sr. Connelly, empregado do Sr. Collins. Ambos nos deram votos de boa viagem. Rumamos para o mar. Quando já estávamos a algumas milhas do quebra-mar, o imediato descobriu que o vapor fazia água. Imediatamente começou-se a lançar carvão ao mar, a fim de aliviar o navio. Depois de já não mais ter carvão a bordo — atiraram-se ao mar cinqüenta ou setenta e cinco toneladas — e, não conseguindo descobrir a brecha do casco, o Capitão Ankers deu ordem para que todos se munissem de seus salva-vidas e determinou que se apagassem as fornalhas porque a água estava subindo rapidamente no porão. Pela terça-feira de manhã o capitão mandou içar as velas e aproar o navio para o farol que se supunha ser o São Carlos. Às 7,30, o navio encallhou a cêrca de 200 metros da praia.

“As ondas imediatamente começaram a lavar o navio de pôpa à proa, quebrando pelo lado de fora. Todos nós resistimos a essa situação pelo espaço de cêrca de uma hora, quando um dos foguistas começou a nadar para a praia; após êle seguimos eu e o imediato. Depois de tremendos esforços, conseguimos tomar pé meia milha acima do local onde o vapor encallhara. Na praia, não havia, porém, ninguém que nos pudesse prestar auxilio. Nós três estávamos tão exaustos que mal nos podíamos mover. Logo depois, um bote com seis homens conseguiu deixar o navio e vir à praia. Aí então, já em número de nôve, partimos pelo litoral, acompanhando os postes telegráficos, à procura de socorro. O único vivente que conseguimos avistar foi uma vaca, que logo fugiu as-

sustada. Continuamos, porém, até que de uma ligeira duna conseguimos avistar o farol, e, depois de correr tôda uma milha com os pés descalços sobre o mato e gravetos, vestidos apenas de camisa e ceroulas, atingimos a sed do clube do Farol de Currituck. O Sr. William Jones, um dos empregados, recebeu-nos e fêz-nos trocar nossas roupas por outras limpas que nos forneceu, despachando, imediatamente, um menino, a cavallo, até o farol, para informar o faroleiro do desastre e pedir-lhe que mandasse aparelhagem de salvamento para o local.

“Já com roupas enxutas, voltamos todos para o ponto do sinistro, acompanhados pelo Sr. Jones e quatro homens da estação de salvamento, levando um morteiro e munição para o mesmo. Pela praia fomos encontrando cadáveres e destroços. Quando chegamos à frente do navio encalhado, instalamos o morteiro e atiramos uma linha em direção à vela da gávea. Todavia, o mar estava tão grosso, que atingiu a linha. Fizeram-se duas outras tentativas infrutíferas, e, com isso, esgotou-se a munição trazida. Os passageiros, perdida tôda esperança de socorro, puseram-se a nadar rumo à praia. Foi então que os quatorze homens de terra formaram um cordão e entraram mar a dentro a fim de auxiliar os náufragos. Dos cinco primeiros que se lançaram às águas, conseguimos salvar quatro. Os outros começaram então a abandonar o navio, um ou dois de cada vez, até que salvamos vinte e seis.

“Por volta de uma hora de terça-feira, o navio começou a desintegrar-se rapidamente. Já nessa ocasião só existia o tombadilho de proa, cobrindo o salão, dentro do qual cêrca de cento e cinqüenta

pessoas se agarravam ao madeiramento. Parti, então de novo, rumo à sede do Clube, tendo, em caminho, conseguido encontrar um terno de roupa, que, conquanto muito grande para mim, me agasalhou bastante. Daí tomei um bote com o Sr. Jones e fomos até à casa de seu vizinho, Sr. Hampton, onde jantei e passei a noite.

“Pela manhã de sexta-feira o Sr. Hampton levou-me em seu bote até o pôrto de desembarque na praia de Currituck, onde embarquei pelo *Cygnel* às 6 da manhã e imediatamente segui para Norfolk, para me comunicar com o Sr. Collins e perguntar o que deveria eu fazer para socorrer e confortar os sobreviventes e que destino dar aos corpos das vítimas. Telegrafei ao Sr. Collins, das Comportas do Canal, nos seguintes têrmos: “Que farei com os sobreviventes?”. Ao que êle respondeu: “Socorra-os. Estarei aí amanhã.”

Dos telegramas enviados pelo correspondente do *Herald* depois de ter visitado o local do desastre e datados, todos êles, de 2 de fevereiro de 1878, extraímos os trechos que se seguem, para completar a história da catástrofe.

“Todo o litoral, por muitas milhas de extensão, estava literalmente coberto de indícios do pavoroso sinistro. É interessante registrar que, mesmo ante as cenas mais pungentes, todos os que estavam a bordo manifestaram heroísmo e sangue frio, dignos dos mais altos encômios. O

capitão portou-se galhardamente e foi o seu exemplo que deu ânimo e coragem aos passageiros e à tripulação. . . . Não há expressão capaz de descrever a situação lamentável dos sobreviventes, todos maltrapilhos e tiritantes. Muitos estavam feridos e quase todos famintos. A história do naufrágio cifra-se num rosário de horrores. Constitui ela enérgico brado e motivo de justa indignação contra os que lançaram à mercê do oceano 250 vidas dentro de um navio em péssimas condições, todo podre, verdadeira armadilha da morte. . . . Idêntica censura cabe à pretensa organização do que se chama Estação Federal de Salvamento. Por ocasião dos dois últimos naufrágios, o do *Huron* e o do *Metropolis*, ficou cabalmente provada a sua inutilidade. O caminho, ao longo da praia, ficou literalmente tomado por túmulos das vítimas, assinalados por pedaços de madeira rústica. Em alguns casos as vítimas eram sepultadas de cinco e seis, na mesma cova. Só mesmo ante o pavor que uma cena assim nos infunde é que se pode compreender o significado tétrico da palavra naufrágio.

“Como se tudo isso não bastasse, foi incrível o vandalismo praticado principalmente pelos negros das redondezas, de parceria com alguns brancos. Retiravam todos os objetos de valor dos cadáveres lançados à praia, chegando ao cúmulo de despi-los. Nem mesmo a pessoa sagrada de uma mulher constituiu barreira para a mais requintada barbárie. Hoje ao meio-dia os sobreviventes embarcaram pelo vapor *Cygnét*, devendo chegar a Norfolk à noite, onde receberão os cuidados de um comitê especial que lhes fornecerá roupas e alimentação.”

DECLARAÇÕES DO SR. CHARLES B. DICKMAN,
IMEDIATO DO *METROPOLIS*

“O vapor *Metropolis* deixou Filadélfia terça-feira, às oito horas da manhã. Passamos o quebramar às 11 horas da noite, desembarcamos o práctico às 11,30 e aproamos rumo ao mar alto. O tempo estava bom e em tudo favorável a uma viagem agradável. À uma hora da madrugada o vento começou a soprar de Leste; às 7 horas da manhã já era um vendaval, agitando consideravelmente o mar e fazendo o navio jogar bastante. Reduzimos as velas, mas o vento aumentou de tal forma que fomos obrigados a colhê-las inteiramente.

“Às oito horas da noite de quarta-feira, descobrimos que o navio fazia água de maneira alarmante. Pusemos, então, todos os passageiros (num total de 220) a aliviar a carga de carvão do porão de ré, rumando o navio para Hampton Roads. Por essa ocasião o barco se achava a 60 ou 70 milhas do Cabo Henrique. Os passageiros trabalharam com eficiência, e, por volta da meia-noite de quarta-feira, já tínhamos descarregado todo o carvão do porão e boa parte do que se conseguin retirar da moega principal.

«Já então o motor mal conseguia manter reduzido o nível da água, apesar dos esforços que, durante a noite tôda, fizeram o carpinteiro e seus auxiliares para obturar o rombo. Passamos pelo farol do Cabo Henrique às 3 horas do dia 31. O tempo estava ruim e procuramos ancorar perto da praia contra o vento, a 12 braças de profundidade, a fim de esperar o amanhecer.

«Piorando cada vez mais o vento e o mar, não havendo possibilidade de manter o navio

afastado do litoral e manifestando êle sinais de se estar partindo na parte superior, sem govêrno por falta de fôrça na caldeira e contando com apenas um bote salva-vidas, o comandante *Ankers*, depois de consultar seus officiaes, decidiu embicar o navio para a praia, na esperança de salvar pelo menos algumas vidas. Já então a tempestade desabava com fúria e grossas vagas varriam o *Metropolis*. O castelo de proa já tinha sido arrancado pelo mar, da mesma forma que o abrigo provisório. Durante tôda a duração desses acontecimentos os officiaes desempenharam suas funções com calma e os passageirós portaram-se admiravelmente. Às 4,30 uma onda imensa atingiu o vapor arrancando-lhe a chaminé e as portas da casa das máquinas. Grande quantidade de água precipitou-se, então, para dentro do barco e apagou, em parte, o fogo da caldeira. Depois de ter sido o barco pôsto rumo à praia, mantivemo-lo na direção do vento, com tôdas as velas içadas, e fizemos extinguir o fogo das caldeiras. Às 6,45 demos à praia, cêrca de três milhas ao sul do Farol de Currituck, não ficando a proa do navio a mais de 100 jardas de terra.

“Quando o *Metropolis* encallhou, havia 246 pessoas a bordo e até ao meio-dia não vimos indícios sequer de qualquer turma de salvamento que nos viesse socorrer, conquanto estivéssemos apenas a 3 milhas do Pôsto n.º 4, situado junto ao farol. Logo depois surgiu a turma e lançou duas linhas. A primeira não atingiu o navio. A segunda foi apanhada, mas partiu-se, devido à inabilidade do pessoal da praia. Depois de mais duas tentativas infrutíferas, acabou-se a munição.

“Enquanto isso, alguns oficiais e passageiros lançaram-se ao mar e atingiram a praia a nado. Vários pereceram. Eu fui um dos primeiros a chegar em terra. Antes de eu deixar o navio, todos os passageiros haviam recebido salva-vidas.

«Foi tal a calma e a coragem com que se houve o Capitão Ankers, atendendo a tudo e interessando-se por todos os pormenores, que todos procuravam imitar o seu exemplo. Havia três senhoras a bordo, as quais foram alvo de especiais atenções. O navio era constantemente lavado por ondas enormes que arrancaram completamente a parte anterior do tombadilho de proa, obrigando os que ali se achavam refugiados a se agarrar à cordoalha. De vez em quando, três ou quatro pessoas lançavam-se ao mar e nadavam até à praia.

«Uma das senhoras, a espôsa do primeiro capitaz, de nome Myers, foi arrancada da casa do pilôto e atirada sem sentidos contra a amurada, afogando-se logo em seguida. Seu marido estava perto e atirou-se ao mar imediatamente, mas, não estando com o salva-vidas bem ajustado, afogou-se também.

«Não tendo, a turma de salvamento, conseguido atirar a linha até o navio, pôs-se a fazer sinais aos passageiros para que procurassem atingir a praia da melhor maneira possível, pois que em terra estavam providenciando maneiras de os salvar. Já então o navio começava a se dismantelar, tendo perdido as partes superiores de ambos os lados. Os naufragos começaram a abandonar o barco, em número cada vez maior, valendo-se de todos os meios a seu alcance. Nesta operação, exige a justiça que se diga, a turma de salvamento auxi-

liou quanto lhe foi possível, mas não dispunha de um bote sequer. Às 3 horas da tarde o mar se tornou excessivamente violento e o navio desfez-se rapidamente. Por volta das cinco horas, o mastro de frente desprendeuse e todos quanto ainda estavam a bordo, cêrca de sessenta, foram violentamente varridos. O capitão e um dos oficiais foram os últimos a abandonar o vapor.

“O Capitão Ankers recusara-se a abandonar o navio enquanto houvesse qualquer laivo de esperança e uma prancha onde pôr o pé, e só quando o navio se desfez em pedaços, foi que ordenou aos que com êle haviam permanecido, que procurassem atingir a praia. Jamais se poderá exagerar a atuação abnegada dos maquinistas que permaneceram em seus postos até que os fogos foram definitivamente extintos. Agiram nobremente.”

Nada mais se poderia acrescentar às sensationais descrições do naufrágio, contidas nas declarações acima, feitas por observadores experimentados e pelos sobreviventes atirados à praia, naquele trágico 31 de janeiro de 1878. O Capitão J. H. Ankers foi acometido de um ataque de pneumonia e só muito mais tarde se tornou possível tomar o seu depoimento. Muitos pontos de importância só foram conhecidos posteriormente. Um dêles, por exemplo, foi que o enjôo e o estado de fraqueza em que os passageiros se achavam, foram a causa de numerosas mortes.

O *Metropolis* não levava canhão, com que dar sinal de perigo. Se o tivesse, teria conseguido

atrair a atenção da turma de salvamento, estacionada apenas a 3 milhas do local do desastre e esta teria podido chegar pelo menos cinco horas mais cedo. O cômputo final revelou que o número de vítimas foi muito menor que o que indicavam as primeiras notícias.

A tripulação era de 24 homens; destes, 10 pereceram. Os empregados de P. & T. Collins eram 25 e os passageiros, 196. Havia, ainda, um clandestino, perfazendo o total de 222 passageiros. De todos êsses pereceram cêrca de 75 ou 80.

Os jornais disseram que o Sr. Edward Lafourcade, de Filadélfia, que seguira como funcionário dos empreiteiros, foi o único a chegar em terra com roupas de inverno, inclusive um pesado sobretudo. Posteriormente êsse cavalheiro afirmou, sob juramento, que "não trouxera de bordo sua valise."

Não é necessário descrever as cenas que se desenrolaram à chegada dos sobreviventes à estação de Broad Street, em Filadélfia, a 5 de fevereiro. Já se sabe quanto se pode esperar do povo americano em matéria de cooperação e auxílio material nas ocasiões de calamidade pública. Chegou mesmo a constar que, por muitos dias, certos vagabundos que freqüentavam o albergue existente nas pitorescas margens do Pennypack, passaram vida de lords apresentando-se como naufragos do *Metropolis* e explorando os mais crédulos com o relato das horrorosas cenas de que tiveram conhecimento pelos jornais.

Os verdadeiros naufragos, porém, eram de outra têmpera e o *New York Herald* de 7 de fevereiro diz que a maior parte deles pediu permissão para embarcar no próximo vapor. No dia 12 de

fevereiro, às 5 horas da tarde, atracou em Filadélfia, procedente de Norfolk, o navio *Agnes*, trazendo os corpos das vítimas. Isso elevou ao auge a indignação popular contra os armadores do navio e os inspetores de Nova York.

A onda de indignação refletiu na imprensa de todo o país. Como sói ocorrer em tais ocasiões, a piedade do povo e o desejo de vingança contra os responsáveis pela perda de tantas vidas, constituem fenômenos psicológicos por demais intensos para serem de duração prolongada. O naufrágio do *Metropolis* foi apenas uma, entre as muitas provas anteriores e subseqüentes, desta verdade. Muitas acusações de responsabilidade criminal da parte dos armadores e dos inspetores de Nova York, apareceram nos periódicos, porém nenhuma tão forte como a estampada no *Public Ledger*, de Filadélfia, a 16 de fevereiro de 1878 e que passamos a transcrever:

“Os dados que se seguem, da história do *Metropolis*, dispensam comentários. Esse navio foi primitivamente registrado com o nome de *Stars and Stripes*. Seu primeiro registro data de Nova York, 22 de maio de 1861, onde consta como tendo sido construído em Mystic, no Estado de Connecticut. Tinha 147 pés de comprimento, 34 de largura, calava 9, e deslocava 407 toneladas. O govêrno adquiriu-o em julho de 1861 e vendeu-o em setembro de 1865, não sendo, então, apresentado documento algum que dissesse da data nem do local onde fôra construído. Nessa ocasião, precisou ser novamente medido, tendo conseguido seu registro do Ministro da Fazenda, a 5 de setembro de 1865. Na remedição, deram-lhe as seguintes características: comprimento 142,9 pés, largura 35, calado

16 e deslocamento 484 toneladas. Houve diversas alterações no registro, a partir de então, até que, em maio de 1871 o navio foi matriculado para cabotagem, em Nova York, tendo sido este registro cancelado a 20 de julho de 1871. A causa da baixa foi "navio inutilizado".

«Mais tarde aparece êle com o nome de *Metro-polis*, com registro provisório, emitido em Newburyport, Estado de Massachusetts, em data de 28 de agosto de 1871, um mês e oito dias depois de ter sido cancelado o seu registro com o nome de *Stars and Stripes*, por estar "inutilizado". Deram-lhe, então, as seguintes dimensões: comprimento 198,6 pés, largura 24, 16 de calado e 879 toneladas de deslocamento.

"O navio deveria obter registro permanente mediante apresentação do certificado do carpinteiro-mestre, como exigia uma nota a lápis, existente no verso do talão, documento aquele jamais retirado. Foi, finalmente, registrado, em caráter definitivo, mediante juramento dos Srs. Benjamin P. Lunt, Geo. D. Lunt e John Hageman Jr., de que o navio fôra para êles construído em Newburyport, Estado de Massachusetts, em agosto de 1871."

As afirmativas acima, as quais, ao que nos conste, jamais sofreram contestação, foram corroboradas pelo *New York Herald* e outros jornais. Revelam elas que houve substituição do nome, já de si uma contravenção à lei norte-americana; aumentaram 55,7 pés no comprimento do navio, elevaram em 395 a tonelagem e obtive-

ram registro afirmando que o navio era novo quando de fato tinha 17 anos por ocasião do desastre. Afirmou-se, ainda, que o alongamento do barco fôra feito cortando-o ao meio e inserindo, entre as partes apodrecidas da estrutura original, 56 pés de arcabouço novo.

O Ministro da Fazenda, Sr. John Sherman, determinou imediatamente uma cuidadosa investigação, que foi feita em Norfolk, Filadélfia e Nova York. Os depoimentos conseguidos foram, todavia, tão contraditórios que difficilmente se poderá encontrar outra explicação senão a de cínico perjúrio de um lado ou de outro. É preciso que se diga, entretanto, que quase tôdas as declarações de técnicos concordaram em que o navio estava em boas condições de navegabilidade. Os armadores, os inspetores de Nova York, os officiaes de bordo, o segurador, e, de maneira especial, os que tomaram o seguro da carga, todos affirmaram sob juramento que o navio estava em condições de fazer a viagem.

Por outro lado, havia numerosas testemunhas que affirmaram estar o navio completamente podre. Diziam que se podiam arrancar pedaços de qualquer parte do tombadilho com as unhas, que, quando se partiu, dava a impressão de lenha podre, e, finalmente, que vários pedaços encontrados na praia, depois do naufrágio, podiam ser reduzidos a pó, com as mãos. A tudo isso se respondeu que "todos os navios são mais ou menos podres".

Algumas das testemunhas attribuem o desastre inteiramente ao fato de estar o casco do navio inteiramente podre, pois foi devido a isso que êle

começou a fazer água e o capitão se viu obrigado a encalhá-lo.

Os armadores tentaram lançar tôda a culpa sôbre o govérno, devido à ineficiência da turma de salvamento. Ambas as partes se colocaram, portanto, em posição defensiva, em face das investigações levadas a efeito, mas ninguém se apresentava para defender os interêsses das pobres vítimas. Os armadores alegavam, ainda, que navio algum poderia ter vencido a tormenta que inutilizou o *Metropolis*, conquanto não tenham conseguido provar que tivesse ocorrido na mesma data outro naufrágio qualquer.

O Registro Marítimo, de Nova York, classifica o navio como sendo A-1-1/2, ou seja, de segunda classe. Em Filadélfia, o Registro Marítimo classificou-o como O-2-1/2, ou seja, de quarta classe. A quinta classe equivaleria à condenação, pois os navios dessa classificação não eram jamais segurados.

A firma P. & T. Collins havia segurado a carga pela soma de \$42,000, importância essa muito inferior ao seu valor real. Os armadores fizeram um seguro, em Nova York, de \$18,500, mas afirmaram que seu valor real era de \$160,000. O Capitão Monróe, inspetor do Registro Marítimo de Filadélfia, emitiu um certificado nos seguintes termos, quando êle ancorou no trapiche de Willow Street: "acho que o valor daquele navio não seria superior a \$12,000; isso diz tudo".

Dois respeitáveis cavalheiros, Thomas J. Cogan e George A. Yohe, empregados de P. & T. Collins, declararam que o Capitão Ankers lhes havia dito que as últimas instruções que recebera dos armadores eram taxativas: "Capitão, se lhe

ocorrer algum acidente, não faça serviço pela metade, o desastre deve ser completo”.

A 14 de fevereiro Cogan e Yohe partiram para o Brasil e dois dias depois o *New York Herald* publicou uma carta do Capitão Ankers em que, depois de manifestar seu pesar por estar fisicamente impossibilitado de acompanhar o inquérito e nêle depor, desmentia categoricamente Cogan e Yohe, negando ter algum dia recebido quaisquer instruções no teor da que ficou acima registrada, e, nos termos mais positivos, declarava serem absolutamente falsas as declarações dêsses senhores.

Naturalmente Cogan e Yohe não tiveram conhecimento do desmentido senão meses depois, mas, no mesmo vapor em que seguiram para o Brasil, viajava um correspondente do *New York World* que, de São Tomás, enviou ao jornal pormenorizada reportagem da travessia, contendo, também, perfis dos principais passageiros.

A reportagem, datada de 23 de fevereiro de 1878, foi publicada a 13 de março. Nela o correspondente diz ter encontrado a bordo diversos sobreviventes do *Metropolis*, entre os quais os Srs. Yohe e Cogan. Depois de afirmar que êste último dispunha de notável memória, com sua permissão, transcreve o relato do sinistro, feito por Cogan e precedido da seguinte nota: “Êste caso obscuro ainda não foi tão completamente investigado quanto precisa e o testemunho dêsses cavalheiros reveste-se de grande importância”. A reportagem cita o final da narrativa de Cogan, a saber: “No dia seguinte (depois do desastre) vi de novo o navio e todos os que comigo se encontravam puderam, então, verificar que o madeiramento pesado estava inteiramente podre. Tive a impressão de

que os armadores não esperavam que o navio jamais chegasse ao destino". Como testemunho da opinião que formara, reiterou as declarações por êle atribuídas ao Capitão Ankers e, por êste, desmentidas. O correspondente do jornal terminava a reportagem com estas palavras: "Acho que declarações como estas dispensam qualquer comentário, mas não posso deixar de indagar quando a justiça dos homens pesará na mesma balança os crimes dos ladrões e assassinos vulgares e os dos ladrões de milhões e assassinos de multidões".

O *Times* de Filadélfia, datado de 6 de maio de 1878, publicou um telegrama de Washington dizendo que o relatório do Inspetor Geral dos Navios a Vapor, sobre o caso do *Metropolis*, havia sido recebido pelo Ministro da Fazenda e por êste encaminhado ao solicitador Raynor, do mesmo Ministério, com instruções no sentido de instaurar contra os armadores o processo que as provas justificassem.

Dito telegrama termina assim:

"O Sr. Lunt, o principal proprietário do *Metropolis*, tem estado aqui diversas vêzes, tentando conseguir que o Ministério mande rever e alterar o segundo relatório, sob a alegação de que êsse documento comete contra êle grave injustiça, além de não corresponder à verdade dos fatos. Já teve, êle, instruções de apresentar seu pedido por escrito, acompanhado de qualquer prova que possa ter em favor do que alega. Não parece, porém, que a tanto esteja disposto, e, à vista disso, não mais se dará atenção às suas representações orais".

Não tendo encontrado, nos jornais, nenhuma informação que indicasse terem as investigações

chegado a alguma conclusão, escrevemos ao Ministro da Fazenda em Washington indagando dos resultados do inquérito instaurado pelo seu antecessor, em 1878.

Nosso pedido de informação foi encaminhado ao Ministério do Trabalho e Comércio, daí para o Serviço de salvamento, e, finalmente, ao Inspector-chefe dos navios a vapor, de quem recebemos uma resposta datada de 14 de janeiro de 1905, contendo as seguintes informações:

“Foi-me encaminhada sua carta de 1.º do corrente com relação ao inquérito sôbre o naufrágio do navio *Metropolis*, ocorrido a 31 de janeiro de 1878 e, em resposta, cumpre-me informar-lhe que, a despeito do enorme volume de correspondência existente neste departamento, com relação a êsse caso, parece que o inquérito foi há muito suspenso por ter-se tornado excessivamente complicado, e, com os elementos de que disponho, não consigo encontrar nenhuma decisão definitiva.”

Não é propósito nosso determinar onde ou sôbre quem deve ser lançada a responsabilidade do sinistro. Registramos os fatos que vieram a público na época e deixamos ao leitor que conclua se o desastre foi devido a circunstâncias que escapam à esfera de ação dos homens ou à cupidez desenfreada que, fora de qualquer dúvida, foi a causa do holocausto do *General Slocum* e forneceu mais um exemplo da misteriosa lei natural de que fala Bayard Taylor em seus versos:

“Each prodigal life that is wasted
In manly achievement unseen,
But lengthens the days of the coward,
And strengthens the crafty and mean.”

XII

A PARTIDA NO NAVIO *CITY OF RICHMOND*

O naufrágio do *Metropolis* tornou imperiosa a partida do próximo vapor da expedição e, na manhã de 14 de fevereiro de 1878, já estava o vapor *City of Richmond* atracado no trapiche de Willow Street, em Filadélfia, à espera de seus 447 passageiros. Além de grande quantidade de bagagens, provisões e suprimentos diversos, o navio carregava 620 toneladas de trilhos e 235 de carvão.

Examinando a lista de passageiros, ainda hoje, deparamos com diversos nomes que merecem ser destacados. Em primeiro lugar vemos o do Sr. Thomas Collins, um dos empreiteiros. A seguir vem o do Sr. Othniel F. Nichols, que desde então tem exercido os seguintes cargos: engenheiro-chefe e gerente-geral da Brooklin Elevated Railroad, primeiro engenheiro-assistente da ponte Williamsburg sôbre o East River e engenheiro-chefe e consultor do Departamento de Pontes da Cidade de Nova York. Por essa época o Sr. Nichols era relativamente moço, pois contava apenas 32 anos, gozava de excelentes condições físicas e invejável reputação.

Depois de ter recebido o grau de engenheiro civil no Rensselaer Polytechnic Institute, em 1868, trabalhou por algum tempo na construção de pontes e linhas adutoras na Prospect Park, e, posteriormente, como engenheiro-assistente na Estrada de Ferro Elevada de West Side e Yonkers (antiga Greenwich Street). Entre 1870 e 1871 foi o engenheiro secretário do Sr. Edward Cooper, presidente da New Jersey Steel and Iron Com-

pany. Em dezembro de 1871 seguiu para o Peru como engenheiro-assistente da Calao, Lima e Oroya Railway, onde esteve, por dois anos, à testa dos serviços de pedra e túneis, em certo trecho montanhoso.

Em 1872, trabalhou como engenheiro encarregado da localização e construção de túneis na Chimbote e Huaraz Railway, estrada de bitola estreita com cerca de 256 quilômetros de extensão, situada no interior do Peru. Regressando aos Estados Unidos em 1876, serviu como engenheiro-assistente e superintendente na "Edge Moore Bridge Works" que então contratara a construção da Estrada de Ferro Elevada da Sexta Avenida, em Nova York. Em 1877, como engenheiro-assistente do Departamento de Parques foi encarregado da construção da galeria de esgotos da Brook Avenue, no bairro de Bronx.

Constava também da lista de passageiros do *City of Richmond*, o Sr. Charles F. King, então recém-casado e que desde aquela época tem sido o principal empreiteiro da Mexican National e outras estradas daquele país, senador pelo condado de Schuykill, na Pensilvânia, e, atualmente, sócio de conhecida firma de empreiteiros, em Filadélfia.

Os Srs. Collins e King seguiam em companhia de suas espôsas e a Sra. Nichols foi mais tarde ter com seu marido em Santo Antônio. Em capítulo posterior teremos oportunidade de nos referir novamente a essas damas. Basta que se diga por enquanto que seus infatigáveis cuidados para com os doentes, bem como a resignação com que suportaram as agruras que geralmente ocorrem em regiões distantes, granjearam-lhes elevada estima de todos os componentes da expedição.

Achava-se ainda a bordo o Dr. Isaac T. Coates, de Coatesville, na Pensilvânia, que além de eminente clínico e cirurgião era naturalista de nomeada. Tivera uma acidentada carreira como cirurgião da armada, durante a Guerra de Secesão; fôra cirurgião do Sétimo Regimento de Cavalaria, sob as ordens do general Custer em sua primeira expedição para o Oeste, ocasião em que também servira de correspondente de importantes jornais; estivera 4 anos com Henry Meiggs no Peru, atravessara a cordilheira dos Andes dez vêzes, explorara o vulcão Arequipa e determinara-lhe a altitude para a American Geographical Society, e, finalmente, fizera tão cuidadoso estudo dos terremotos no Peru, que passou a ser considerado como grande autoridade no assunto. De regresso do Peru, viajou por via fluvial até o Pará e só atingiu este pôrto depois de penoso trajeto em jangadas, canoas e vapor, numa distância total de 5.700 quilômetros.

O Sr. Benjamin R. Whittaker, auxiliar do Dr. Coates, era um cirurgião de grande habilitade e conhecido como *bon vivant*, companheiro jovial e possuidor de tão vasto repertório de auctotas, que costumavam atribuir suas curas, mais à graça irresistível com que as contava, que aos remédios.

Outro passageiro do *City of Richmond*, que merece especial menção, era o Sr. Franklin A. Snow, engenheiro-assistente e residente, então bastante jovem, que constava ser primo do Coronel Church e atualmente é um notável engenheiro de Boston. Desde então vem êle tendo a mais variada experiência em serviços de engenharia,

nos Estados Unidos, no Canal de Panamá e através do Chile e do Peru.

Encontravam-se, ainda, entre os passageiros, o Sr. Charles L. Moore que, para conveniência dos empreiteiros, fôra nomeado cônsul norte-americano em Santo Antônio, o Sr. Mauricio Mauris, correspondente especial do *New York World* e o Sr. F. de Grandchamp, intérprete. Comparando as listas de passageiros do *Metropolis* e do *City of Richmond*, vemos que três dêles constavam de ambas: Thomas J. Cogan, Alfred W. Newton e George A. Yohe.

O comandante do vapor era o Capitão J. A. Kelly. Iniciara a sua vida marítima, na qualidade de menino de bordo, em um baleeiro, com doze anos de idade, e nesse serviço permaneceu durante trinta anos, galgando pôsto por pôsto, pelo seu esforço, indústria e mérito. Durante todos os quarenta e dois anos de sua vida marítima jamais estivera em um naufrágio ou acidente sério, de qualquer natureza. A despeito dos numerosos anos de constantes perigos e trabalhos, era sempre cavalheiresco, bondoso, maneiroso e, acima de tudo, um conversador muito atraente.

Cedo, pela manhã, já o trapiche de Willow Street se agitava com os preparativos para a partida do *City of Richmond* que, por algum tempo, passou a ser objeto da mesma curiosidade e interesse manifestados por ocasião da saída dos barcos anteriores. Ninguém podia ir a bordo sem licença. Entre os operários que nêle deviam seguir viagem, achavam-se mais de 200 italianos, em sua maioria procedentes de Nápoles, mas recentemente arrebanhados nos arrabaldes de Nova York, Filadélfia e Baltimore. Um ou dois dêles

se apresentavam com roupas que bem pareciam as dos sentenciados de Sing-Sing. O correspondente do *World*, que também era italiano, os descreveu como “provas vivas da teoria de Darwin, tanto na estrutura física como nas fisionomias e nos gestos”, e “movidos pela coragem que empresta o desespero de ganhar a vida a qualquer preço”.

O povo aglomerado no trapiche crescia de momento a momento, agitando-se de vez em quando. Enquanto os oficiais e a maruja se ocupavam dos preparativos para a partida, os passageiros, em grupos de dois ou três, ou, às vezes, isoladamente, subiam a bordo, e, depois de se desfazerem da bagagem, iam examinar as acomodações que lhes haviam sido preparadas. Alguns dos italianos levavam consigo suas espôsas, as quais, em Santo Antônio, trabalhariam como cozinheiras e lavadeiras. Os oficiais de bordo suspeitaram de certo individuo, e, revistando-o, apreenderam-lhe um enorme revólver, que mais parecia uma carabina, e uma garrafa de whisky.

Às 10,30 o vapor deslocou-se até o pontão 41, onde recebeu o restante dos operários. Todos os pontos da circunvizinhança estavam tomados por curiosos. À medida que os trabalhadores iam entrando para o vapor, os oficiais os revistavam tendo então confiscado largo sortimento de armas, pistolas, facas, punhais de dois gumes etc.

À 1,30 da tarde havia já, a bordo, 423 pessoas, mas ainda faltavam 27. A essa altura alguns dos italianos subiram ao tombadilho e insistiram em abandonar o navio. Em vão foram repreendidos por êsse gesto, e diversos dêles tiveram permissão

para sair. Sobraçando suas malas, retiraram-se cochichando ao ouvido de cada um dos que ficavam, enquanto o povo, estacionado no trapiche, os ia recebendo com gritos e vaias. Compatriotas seus, que estavam de fora, achegavam-se mais ao vapor, procurando induzir outros a abandonar a emprêsa.

Foi então que a policia interveio, forçando o povo a afastar-se. Meia hora depois o navio soltou as amarras e desceu o rio até perto do velho Arsenal de Marinha, onde parou um pouco para que diversas pessoas pudessem desembarcar no *Rebeca*. Logo depois surgiu a lancha da policia e ameaçou os operários de bordo, seguindo o *Richmond* até junto à Green Island onde, às 6 horas, o vapor ancorou para passar a noite. Os italianos foram então alinhados no tombadilho e cuidadosamente revistados por meia dúzia de detetives. Soube-se mais tarde que a policia estava à cata de um perigoso assassino, que supunha estar a bordo, mas, que, entretanto, não pôde ser encontrado.

A organização das turmas tomou grande parte da noite, e, na manhã de 15, o *City of Richmond* levantou ferro e, sem novas paradas, seguiu viagem ao longo do rio Delaware e daí para o mar, viagem essa que nos absteremos de descrever. Todavia, o leitor pode considerar-se de passagem tomada, com destino ao Pará, em embarcação menor e inenos confortável. Contudo, para compensar êsses inconvenientes podemos desde já assegurar-lhe que fará uma das mais extraordinárias viagens jamais registradas nos anais da navegação a vapor.

XIII

MACKIE, SCOTT & COMPANY, LIMITED

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, a parte mais importante e difícil do plano que o Coronel Church se dispunha a realizar, jamais poderia produzir os resultados comerciais que dela se esperavam, enquanto não se estabelecesse a navegação a vapor nos 4.800 quilômetros de águas navegáveis que se supunha existir no Alto Madeira e seus tributários, e enquanto não houvesse tráfego marítimo regular e livre das gananciosas taxas da Amazon Navigation Company, entre Santo Antônio e Nova York, numa distância aproximada de 7.500 quilômetros.

Já antes da partida do *Mercedita*, a exposição feita pelo Coronel Church do deplorável estado das nossas relações comerciais com os países da América do Sul, dera como resultado — em ação conjunta dos governos norte-americano e brasileiro — o estabelecimento da “Roach Line”, cujos vapores trafegavam entre Nova York e o Rio de Janeiro, fazendo escala em diversos portos intermediários, inclusive o Pará. Os dois vapores dessa linha, o *City of Pará* e o *City of Rio de Janeiro*, eram ambos novos, de construção moderna e se alinhavam entre os barcos mais rápidos de sua época.

Infelizmente, porém, era tal o calado dessas duas unidades que tinham de fundear no rio, duas milhas abaixo do Pará, e a fortíssima correnteza que separava o navio da cidade fazia com que as despesas de transbordo fôsem ainda mais elevadas do que o frete de Nova York ao Brasil. Em

1877 o Coronel Church avistou-se com o Presidente Grant, em Washington, a fim de explicar-lhe a grande necessidade de se proceder ao levantamento do baixo Amazonas e do rio Madeira. O Presidente reconheceu prontamente a necessidade e deu ordens para que o vapor *Enterprise*, sob o comando do Capitão Thomas O. Selfridge, seguisse imediatamente para elaborar a carta dos rios Madeira e Amazonas, desde Santo Antônio até o mar.

A seguir o Coronel Church voltou suas vistas para o grande problema da navegação fluvial, acima e abaixo de Santo Antônio, tendo procurado nêle interessar o Coronel Thomas A. Scott, então presidente da Pennsylvania Railroad, em seu plano de desenvolvimento comercial da Bolívia e do Brasil.

Conquanto vivamente impressionado pela exposição que lhe fêz o Coronel Church, sôbre a Bolívia e as possibilidades comerciais da região situada nas cabeceiras do Amazonas, o Coronel Scott não se mostrou entusiasmado pelo plano, cuja parte principal era uma estrada de ferro já hipotecada ao Sr. Franklin B. Gowen e à Philadelphia and Reading Coal and Iron Company.

O Sr. Charles Paul Mackie, que ainda vive em Englewood, Estado de Nova Jersey, quando ainda menino, em 1872, movido pelo desejo de aventura, foi à Bolívia em companhia do Coronel Church e do Governador Samuel Greene Arnold, de Rhode Island. Mais tarde o Sr. Mackie veio a ser um dos secretários do Coronel Scott, na Estrada de Ferro da Pensilvânia, e ainda, posteriormente, secretário das companhias Pensilvânia e Pan-Handle.

Tendo formado o seu espírito sob a influência de uma grande mentalidade, e, portanto, apto a tratar de grandes problemas, íntimo tanto do Coronel Scott como do Coronel Church, era natural que o Sr. Mackie, então jovem, enérgico e entusiasta, fôsse chamado a tratar de assuntos com os quais se familiarizara durante sua permanência na América do Sul e que, finalmente, fôsse convidado a participar ativamente da execução dos planos do Coronel Church. As circunstâncias que o levaram a ligar-se à empresa Madeira-Mamoré, a magnitude da tarefa que lhe fôra reservada e as medidas enérgicas que tomou para assegurar sua perfeita execução, vão admiravelmente relatadas no trecho de sua autoria, que a seguir transcrevemos:

“Há trinta anos passados, o interior da América do Sul era, para os norte-americanos, tão remoto quanto o coração da África. Em 1876 o Coronel George Earl Church estava em Filadélfia tentando executar seu inteligente plano para o desenvolvimento de *hiterland* sul-americano, principalmente da República da Bolívia, no interesse do comércio e da indústria dos Estados Unidos da América.

“Contratara a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré com o Sr. Franklin B. Gowen, da Philadelphia & Reading Railroad e os Srs. Collins, que então se destacavam entre os mais famosos empreiteiros norte-americanos. O Coronel Church convidou-me para organizar uma companhia subsidiária, capaz de desenvolver os recursos comerciais da região naturalmente tributária à sua projetada estrada de ferro, e, como já estivesse a êle ligado, quando de negociações

levadas a efeito com o governo boliviano, ofereceu-me grandes vantagens que me seriam conferidas por meio de cartas patentes e privilégios, tanto pelo governo da Bolívia como do Império do Brasil, favores êsses de que êle então dispunha.

“Todo o plano, com suas vastas conseqüências, gravitou para Filadélfia como conseqüência natural da Exposição do Centenário, realizada em 1876. Duvido que em qualquer tempo, a partir de então, tôda a importância, para os Estados Unidos, daquele certame mundial, tenha sido devidamente apreciada. É fora de dúvida que qualquer outro posteriormente organizado, na América ou em outro qualquer continente, jamais contribuiu com um décimo dos benefícios que para os Estados Unidos resultaram da Exposição do Centenário.

“A convite do Coronel Church, acompanhei-o ao interior da América do Sul, em 1872, quando eu ainda nem tinha vinte anos. Meu pai era vice-presidente da National Bolivian Navigation Company, na qual se concentravam os planos grandiosos, mas não visionários, do Coronel Church, seu presidente. Quando, por motivo da Exposição do Centenário, Filadélfia se sobressaiu tanto aos olhos do mundo econômico, a ponto de o Coronel Church ai localizar a base de suas futuras operações, era eu o secretário das estradas de ferro Pennsylvania & Pittsburgh e Cincinatti & St. Louis, além de assistente do Capitão John P. Green, por sua vez assistente do Coronel Thomas A. Scott.

“Êsses dois cavalheiros, verdadeiros escravos do trabalho e do sucesso de seus empreendimentos, eram ambos inteligentes e dotados de grande visão. É preciso que se diga de passagem que,

quem quer que se abalance a escrever a história ferroviária daquela época, censurando com imparcialidade quem o merecer e elogiando os que a tanto fizeram jus, grandes ou pequenos, granjeará larga reputação e fará mais em prol da solidariedade financeira de tôdas as emprêsas públicas dos Estados Unidos, que qualquer detrator, pois que havia verdadeiros gigantes naquelas cras.

“O Coronel Church ofereceu-me, com a aquiescência dos irmãos Collins, um contrato assaz vantajoso para o transporte de todo o pessoal e material, necessários à construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, do Pará, na foz do Amazonas, até Santo Antônio, que então era o ponto inicial da navegação do Madeira. Além disso ofereceu-me êle o monopólio da navegação e do comércio em todos os rios bolivianos e na imensa região por êles banhada, até que a estrada de ferro estivesse terminada e a National Bolivian Navigation Company em condições de explorar com vantagem suas vastas concessões.

“Essa proposta implicava o estabelecimento do transporte e do comércio norte-americanos no rio Amazonas, em condições tais que assegurariam para sempre o seu predomínio, bem como a abertura, para o comércio norte-americano, do interior da Venezuela, da Colômbia, do Equador, do Perú, da Bolívia, da Argentina e do então Império do Brasil, com vantagem, aos nossos comerciantes, de pelo menos 50% sôbre os inglêses e alemães que naquela época monopolizavam o comércio, nas regiões acima, totalizando cêrca de \$ 250,000,000 por ano. A proposta do Coronel Church baseava-se em concessões feitas pelos governos da Bolívia e do Brasil e era garantida por um fundo que

montava a vários milhões de dólares, o qual, dentro das cláusulas de suas concessões, se achava depositado no Banco de Inglaterra, à sua disposição. Desnecessário será frisar que me baseio em documentos autênticos.

“Para romper minhas ligações ferroviárias e dissolver as relações oficiais que mantinha com o Coronel Scott, o Capitão Green e outros oficiais, todos tão generosos nas minhas dificuldades, precisava munir-me de bastante coragem. Entretanto, quando expus ao Coronel Scott a proposta do Coronel Church, êle prontamente me aconselhou a aceitá-la e pediu-me que associasse à emprêsa seu filho James P. Scott. Daí resultou a firma Mackie, Scott & Co. Ltd., e grandes trabalhos para todos os que a ela se achavam ligados.

“A história da compra de dois rebocadores fluviais, o *Juno* e o *Brasil*, bem como das peripécias que tiveram de enfrentar em sua viagem rumo ao Pará, deixarei que a conte o Sr. Hepburn, pois a êle como chefe e aos seus subordinados, pertence todo o mérito dessa ousada mas bem sucedida aventura. O *Juno* deveria ser batizado com o nome de *Bolivia*, para corresponder ao *Brasil* que fôra construído com o nome de *Hércules*. Todavia, razões que não me ocorrem, ligadas ao registro ou a alguma licença especial do Congresso, impediram que o *Juno* fôsse rebatizado antes da partida. De início tiveram êles grande dificuldade em zarpar, porque naquela época o govêrno russo, do qual o Sr. Wharton Barker era o agente especial e representante, estava construindo vários vapores nos estaleiros de Cramp e as autoridades federais eram muito exigentes em questões de neutralidade.

“Depois de tudo disposto, os rebocadores conseguiram largar sem mais dificuldade, mas, lembra-me perfeitamente que, no estuário do Delaware, havia um navio de guerra austriaco e que seus artilheiros estavam de prontidão quando navegávamos rio abaixo, arvorando a bandeira brasileira no mastro principal. Também as autoridades fiscaes acharam de nos fazer parar. Contudo, os rebocadores conseguiram atingir o Pará, graças à energia e à coragem do Sr. Hepburn. Logo depois, a expedição seguiu viagem nos vapores da linha.

“Além do Sr. James P. Scott, que sempre prestigiou a empresa, a despeito de todas as dificuldades e desastres que sobrevieram, auxiliaram-na, também, não só com dinheiro, mas, ainda, com o estímulo pessoal que a ela dispensaram, o Sr. Wharton Barker e sua firma, o Sr. William Thaw, de Pittsburgh; o Sr. Levick e outras pessoas de igual relevância nos círculos comerciais e financeiros de Filadélfia. As nossas relações com os Srs. Collins eram as mais cordiais. Os acordos que com elles fizemos foram cuidadosamente redigidos. Nada se deixou de fazer do que foi sugerido pelos que tão de perto se interessavam pela empresa, ou pelo nosso conselheiro, o Sr. George M. Dallas, de Filadélfia.

“Hoje, passada quase uma geração, parece-nos fácil perceber falhas em todos esses preliminares. Na época, porém, era opinião de muita gente de destaque que nos havíamos lançado a uma empresa que só nos granjearia méritos, beneficiaria a todos nela interessados e resultaria na supremacia comercial de nossa pátria sobre a

mais valiosa extensão territorial que então, como ainda agora, permanecia inexplorada.

“Sem dúvida o programa era bem vasto. Propúnhamos levar ao Amazonas possantísimos rebocadores, capazes de rebocar as escunas que iam chegando, carregadas de material ferroviário, do Pará pelo Amazonas e Madeira acima, até Santo Antônio, a mais de 2.500 quilômetros de distância, de onde partia a estrada em construção; fornecer balsas para o desembarque dos operários e suprimentos que chegavam ao Pará e rebocá-las ao longo do mesmo trajeto; aproveitar as escunas e balsas vazias, de retôrno de Santo Antônio, para receber borracha, madeiras para tinturaria e outros produtos do Amazonas e seus tributários situados dentro das concessões do Coronel Church e suas companhias, consignando tais artigos a Filadélfia, onde nossa firma os colocaria. Isso no que respeita ao Brasil.

“Quanto à Bolívia, tínhamos que construir três vapores fluviais, transportá-los desmontados, por terra, contornando os 386 quilômetros de cachoeiras e corredeiras, acima de Santo Antônio, e montá-los de novo no rio Mamoré, onde esperávamos ter livre acesso a vários cursos tributários, na Bolívia, num total de 4.800 quilômetros, e desfrutar monopólio absoluto de comércio e transporte até que o término da estrada de ferro habilitasse a National Bolivian Navigation Company a tomar posse e abrir a região ao tráfego geral.

“Por essa época o comércio da borracha ainda estava na infância e nós sabíamos onde ir buscar a maioria dela. A casca de quinina alcançava qualquer preço e a principal fonte de abasteci-

mento desse produto achava-se acima das cachoeiras, em território boliviano. Além disso havia, ainda, couros, salsaparrilha, madeiras para tinturaria, lã, cacau, açúcar, algodão e toda espécie de produtos tropicais e subtropicais, que poderiam ser adquiridos na região a ser percorrida pela navegação fluvial, devendo todos êles ser transportados por terra, na zona encachoeirada, até Santo Antônio e daí para Filadélfia. Por outro lado havia a considerar o consumo de seis milhões de pessoas, necessitadas de toda espécie de suprimentos e aparelhos mecânicos procedentes dos Estados Unidos. Pelas cláusulas das concessões do Coronel Church e dos contratos feitos com Mackie, Scott & Co. Ltd., essas operações, tanto no Brasil como na Bolívia, eram asseguradas por tal número de anos que, sob orientação inteligente, deveria ser suficiente para garantir, definitivamente, a supremacia comercial dos Estados Unidos sobre mais de metade da bacia amazônica.

“Naquela época, porém, talvez porque tanto os Estados Unidos como nós, os encarregados da empresa, fôssemos mais moços que hoje, nada disso nos pareceu utopia. Pouco tempo depois, Stanley fez a mesma coisa na África e cobriu-se de glória; entretanto, auxiliamo-lo bastante com sugestões baseadas em nossa própria experiência.

“Seja como fôr, logo que os rebocadores *Brasil* e *Juno* partiram, nossa firma organizou uma expedição que deveria orientar o transporte e o desenvolvimento comercial do território compreendido entre o Pará, a foz do Amazonas e La Paz, no âmago dos Andes Bolivianos.

“Para nossa emprêsa, dispúnhamos do auxilio dos governos boliviano e brasileiro, e conseguimos congregar um tal grupo de auxiliares e colaboradores para a navegação, transporte, comércio, desenvolvimento dos recursos materiais e exploração, que qualquer pessoa se sentiria honrada em dirigi-la e que, a nosso ver, não foi, ainda, igualada, dentro do vasto âmbito dos sete mares da terra. Só espero que o Sr. Hepburn tenha deixado tudo isso bem claro, em seu trabalho. Faziam parte desse grupo, Hepburn, Lockwood, Keasby, Dr. Jack Pennington, West, Lawford, Morris e tantos outros, todos revestidos de coragem e perfeitamente à altura da tarefa que se propunham desempenhar. E o trabalho não era de modo algum suave; cada homem levava a vida nas mãos, em mais de um sentido. Para encurtar razões, todos êles chegaram ao Pará, onde encontraram os rebocadores e para onde me dirigi em 1878.”

XIV

VIAGEM DO *JUNO* E DO *BRASIL*

Não nos ocuparemos, por enquanto, da parte boliviana que competia à firma de Mackie explorar. A necessidade urgente de rebocadores para conduzir as escunas e balsas carregadas de material ferroviário e provisões, até Santo Antônio, tornou premente a partida do *Juno* e do *Brasil*.

A prudência nos teria aconselhado a enviá-los costeando o litoral dos Estados Unidos, depois pelas Antilhas, até algum pôrto próximo da América do Sul, de onde pudessem continuar costeando até o Pará. Todavia, o sinistro do *Metropolis* desor-

ganizou de tal forma os planos dos construtores, que, mesmo com o alívio que a chegada do *Richmond* proporcionou, sabia-se que, sem meios de rebocar as escunas estacionadas no Pará, todo o pessoal da expedição que se achava em Santo Antônio logo estaria à mingua de provisões.

A rota direta era, portanto, a única pela qual êsses dois barquinhos teriam que se arriscar. Suas dimensões exatas eram: *Juno*, 85 pés de comprimento, 19 de largura e 8 de calado; *Brasil*, 95 pés de comprimento, 21 de largura e 10 de calado.

Os dois barcos levavam 30 homens ao todo. O Sr. Robert H. Hepburn, de Avondale, na Pensilvânia, na qualidade de gerente-geral, representava os Srs. Mackie, Scott & Co. O *Brasil* tinha como comandante o Capitão Cottrell e o *Juno*, o Capitão Denkin. Aos quenão conhecem o Sr. Hepburn ou que só conhecem o indivíduo calmo e sedentário de hoje, relatarei uma ligeira passagem da qual acidentalmente tive conhecimento e que dá perfeita idéia de seu caráter. Quando menino de apenas 13 anos, Hepburn desapareceu de casa, e, depois de longa busca, seu pai foi dar com êle no Campo Curtin, para onde tinha ido como tambor, atendendo ao chamado de voluntários para defender a Pensilvânia contra a invasão do General Lee.

Conquanto tivesse apenas 28 anos de idade, na época de que nos ocupamos, já havia êle terminado um curso em Princeton, trabalhado por alguns anos em serviços de construção, viajado pela América Central, Califórnia e Japão, tendo ainda estado na Europa e percorrido tôda a costa da América do Sul.

Valendo-nos do diário de bordo por êle escrito e posteriormente entregue ao Srs. Mackie, Scott & Co., bem como de cartas por êle dirigidas à firma, pudemos fazer pormenorizado relato de uma viagem marítima que, ao que nos conste, não encontra paralelo nos anais da navegação a vapor. Os jornais da época nos dizem que às 2 horas da tarde de 6 de maio de 1878, depois de ter sido detido por um fiscal federal pela ridícula suspeita de serem minúsculos corsários russos, o *Juno* e o *Brasil* zarparam do trapiche de Queen Street, em Filadélfia, dando início à sua viagem de 5.100 quilômetros até o Pará. Grande número de pessoas e convidados especiais se acotovelavam no trapiche para assistir à partida dos barcos, e entre elas diversos funcionários da Pennsylvania Railroad, numerosas senhoras e os senhores Mackie e Scott.

Cêrca de cinqüenta ou sessenta amigos e parentes dos interessados na emprêsa seguiram nos rebocadores, rio abaixo, até Wilmington. As tripulações engajadas para essa perigosa travessia pareciam estar tomadas de completa indiferença, ou fatalismo, com relação às suas possíveis conseqüências, ou, então, de certeza absoluta de que, com energia e vontade, levá-la-iam a bom têrmo. Foi servido um almôço a bordo e tanto os oficiais como a tripulação assumiram um ar de jovialidade forçada a fim de não perturbar a cordialidade da reunião. Ambos os barcos levavam seus bojos repletos de carvão e os tombadilhos cobertos de sacos dêsse combustível. O *Brasil*, com capacidade de 85 toneladas de carga, levava 79 toneladas de carvão e 20 de água potável, além de suprimentos, cordas, etc. O *Juno* estava igual-

mente sobrecarregado, e, quando desciam o rio, notou-se que as guardas laterais roçavam a água, enquanto que, se levassem apenas a carga que comportavam, deviam elas sobrelevar-se de dois pés sobre o nível das ondas. Antes de chegar a Wilmington, descobriu-se no *Brasil* um vazamento no compartimento que separava o porão de carga, do tanque de água potável. A vedação foi feita como permitiram os recursos disponíveis. Em Wilmington, repetiram-se as cenas de despedida, retardando a partida, mas os capitães deram todo o vapor e os dois barcos desceram as águas do Delaware, resfolegando, até chegarem ao quebramar, já tarde da noite, onde lançaram âncora para passar a noite. Terça-feira cedo, 7 de maio, os rebocadores entraram no oceano, estando os oficiais e a tripulação absolutamente decididos a levar a bom termo a arriscada tarefa que lhes lançaram sobre os ombros, ou, caso contrário, aceitar corajosamente a única alternativa que se lhes apresentava: o mar por túmulo.

Dêste ponto em diante passaremos a nos guiar inteiramente pelo diário do Sr. Hepburn e pelas cartas que dirigiu à firma Mackie, Scott & Co. Ltd.

Durante o primeiro dia de viagem, 7 de maio, o tempo e o mar se mostraram bonançosos ao extremo e a bordo tudo correu às mil maravilhas. No segundo dia, porém, as coisas já pioraram consideravelmente. O mar, bastante agitado, sacudiu as embarcações a ponto de todos a bordo enjoarem, com exceção do capitão. Surgiram os primeiros vazamentos que, apesar de todos os esforços, não puderam ser perfeitamente vedados. A água potável esgotou-se, no *Brasil*, e, no *Juno*, a que restava, apresentava-se intragável. A fim

de mitigar um pouco a sêde, resolvemos, de acôrdo com o capitão, distribuir uma garrafa de cerveja para cada homem, pois os foguistas, principalmente, sofriam consideravelmente com a falta de água. Acontece, porém, que no almôço oferecido a bordo, por ocasião da partida, foi consumida grande quantidade de cerveja, dessa forma desfalcando as reservas acumuladas para o percurso.

O pouco de água fresca que existia a bordo ia ficando em condições miseráveis, mas, mesmo assim, era reservada exclusivamente para fins culinários.

Era fora de dúvida que o barco havia sido muito mal preparado pelos armadores. Entre outros desconfortos que apresentava, a tinta com que havia sido pintado não mostrava disposição para secar. Tudo quanto encostasse em qualquer parte pintada, estava definitivamente agarrado. Um marinheiro sentou-se a um banco e encostou-se à parede da cabine e, se quis de lá se desgarrar, teve que perder o paletó. Outro, ao desencostar a cabeça, teve um punhado de cabelos violentamente arrancado.

O barco ia fazendo água e molhando quanto estivesse em contato com o piso, no porão.

As condições do mar melhoraram um pouco à tarde, para de novo piorarem na noite de 9 para 10. Também, com relação à tripulação, nem tudo corria às mil maravilhas e o Sr. Hepburn registra em seu diário que estava só à espera de tocar no Pará para pôr os pontos nos ii. Não pretendia, por isso, permitir que os marujos desembarcassem em São Tomás, antes pô-los-ia a fazer limpeza e reparos, quando lá tocasse.

No dia 11, pela primeira vez, o mar apresentou-se tranqüilo e os rebocadores puderam aproximar-se, um do outro, para que os capitães pudessem comunicar-se. O Sr. Hepburn, que ia a bordo do *Brasil*, informou-se das condições do *Juno*, e, como tudo estivesse mais ou menos em ordem a bordo daquele barco, sugeriu que tomasse a dianteira, e o *Brasil* seguisse na esteira. Todavia, o comandante do *Juno* parece ter tomado a sugestão por um desafio, e, dando tôda fôrça ao vapor, desapareceu no horizonte, rumo a São Tomás. Nesse pôrto o Sr. Hepburn pretendia tomar tôdas as providências no sentido de reparar os tanques de água potável e suprir ambos os barcos de cerveja, a fim de não se repetir, durante o resto da viagem, o suplicio da sêde por que vinham passando.

Nos dias subseqüentes a situação continuou penosíssima, a bordo do *Brasil*, até que a 13 de maio se verificou um desarranjo nas máquinas, devido a uma deficiência na montagem das mesmas. Felizmente, apesar da falta de aparelhagem, o pessoal de bordo conseguiu, não sem grande trabalho, pôr de novo as máquinas em condições de funcionar mais ou menos bem. O incidente repetiu-se ainda duas vêzes, mas, como o maquinista já estava prevenido, conseguiu evitar as conseqüências da primeira vez. À noite, desabou forte temporal, agitando as ondas e aumentando o desconfôrto a bordo. Ninguém podia sequer pensar em se deitar, pois, se o fizesse, seria certamente atirado ao chão no primeiro solavanco. Os marujos, porém, aproveitaram-se do aguaceiro para colhêr, em baldes e tôda espécie de vasilhame, a água que corria das cobertas da cabina. A água

da chuva constituiu providencial alívio para o angustioso problema da sêde.

Finalmente, às 5,30 da manhã, o *Brasil* lançou ferros no pôrto de Carlota Amália, na Ilha de São Tomás. O *Juno* tinha ancorado apenas 30 minutos antes, tendo coberto a distância de Filadélfia a Carlota Amália, em 6 dias, 19 horas e 45 minutos.

Sem dúvida a primeira providência do Sr. Hepburn foi pedir suprimento de água para bordo.

Dai o gerente-geral escreveu numerosas cartas à firma Mackie, Scott & Co., anexando o diário de bordo e acrescentando outros pormenores da tormentosa travessia. Relata, ainda, em sua correspondência, as dificuldades que experimentou na ilha a fim de conseguir reparar as máquinas e os cascos dos rebocadores, que faziam água de maneira inquietadora.

Por várias vêzes, em suas cartas, o Sr. Hepburn se refere às dificuldades que teve em manter a disciplina entre a maruja de ambos os barcos, bem como à política que sempre manteve de não baixar ordens por demais rígidas enquanto não estivessem bem longe dos consulados norte-americanos de São Tomás, Barbados e Pará, a fim de evitar que êles lá fôssem desabafar-se.

Depois de uma demora de cinco dias em São Tomás, partiram os rebocadores, a 19 de maio, dando início à segunda etapa da longa travessia. Desta feita, o tempo correu bem, conquanto o mar estivesse sempre picado e agitado. A 22, entravam os rebocadores em Barbados, onde tomaram carvão e água. Nesse pôrto o *Juno* teve ocasião de demonstrar a potência de suas máquinas, rebocando para fora do pôrto um navio de grande tonelagem, contra a expectativa de todos e grande

admiração da oficialidade de um navio de guerra inglês, que aí se achava ancorado. A 23 de maio, já ambos os barcos se achavam de novo em alto mar, rumo ao Pará. Daí em diante a viagem correu sem incidentes dignos de nota, a não ser os repetidos aguaceiros que desabavam inesperadamente. No dia 27, verificando a profundidade do mar, a sonda trouxe, de 9 braças de água, lodo fluvial. Já se achavam defronte do vasto estuário amazônico. No dia seguinte estavam à vista do navio-farol estacionado à foz do rio Pará, 21 dias, 17 horas e 30 minutos depois da partida de Filadélfia. A terceira etapa da acidentada viagem caracterizou-se por nova modalidade de preocupação por parte do Sr. Hepburn. A quantidade de carvão tomada em Barbados se revelara insuficiente diante das correntes contrárias que o mar apresentava por essas paragens. O combustível do *Juno* esgotara-se, dois dias antes, vendo-se o *Brasil* na contingência de rebocá-lo. Todavia, a situação dêste não era, também, das mais risonhas em matéria de carvão. Contudo, procedendo a uma cuidadosa verificação das reservas existentes a bordo, foi com grande satisfação que se descobriu que, dada a conformação especial do porão, havia muitas toneladas mais do que a princípio parecia. À vista dessa animadora descoberta, o *Juno* recebeu três toneladas de combustível e, com as tripulações reanimadas por confortadora sensação de alívio, ambos os barcos ancoraram no estuário do Pará às 7 horas. Calorosas foram as felicitações que receberam as tripulações, pelo extraordinário sucesso da travessia.

De fato, a despeito de não terem sido os rebocadores construídos para viagens transoceâni-

cas, conseguiram êles vencer a distância entre Filadélfia e o Pará em 9 dias menos que o *Mercedita* e 5 dias que o *City of Richmond*.

Logo que as embarcações chegaram ao Pará, iniciaram, sem mais demora, o serviço de rebocar rumo a Santo Antônio as escunas repletas de provisões. Trinta dias após a chegada dos rebocadores à foz do Amazonas, quando em Santo Antônio havia falta de tudo, as doenças afligiam todos e a morte rondava de perto, surgia o *Juno* com o Sr. Hepburn a bordo, levando a reboque a escuna *D. M. Anthony* repleta de tôda sorte de fornecimentos, inclusive remédios de que tanto necessitavam os infelizes expedicionários.

XV

A SITUAÇÃO EM SANTO ANTONIO

O *Mercedita* atingiu Santo Antônio a 7 de março, mas a ausência de facilidades para descarga da pesada maquinaria e do material ferroviário que transportara, tornou tão moroso o serviço que até o dia 18 do mesmo mês, data em que encerramos o capítulo X do presente trabalho, o vapor ainda não estava totalmente descarregado.

A 20 de março a turma n.º 4, chefiada pelo Capitão Stiles, havia completado o levantamento preliminar, num percurso de 3 quilômetros abaixo de Santo Antônio. A turma n.º 1, sob as ordens do Sr. d'Invilliers, juntamente com a turma n.º 2, dirigida pelo Sr. Byers, terminara a linha preliminar de Santo Antônio a Macacos, numa

distância total de 8 quilômetros, e, dêsse ponto, o Sr. Runk, à testa da turma n.º 3, dirigia-se rumo ao sul. No escritório já se haviam preparado os mapas topográficos indicando a projetada localização da via permanente, até Macacos. A turma da chefia já estava demarcando a linha no solo e determinando serviço para a grande quantidade de operários que deveria chegar a qualquer momento.

A velha serraria, abandonada pelos ingleses, fôra de novo posta em condições de funcionar e já fornecia madeira aparelhada, de tôdas as dimensões, para as construções.

Nos Estados Unidos, êsse progresso estaria muito longe de satisfatório, mas, à vista das condições existentes em Santo Antônio, era digno de parabéns. Cada polegada de linha tinha que ser aberta através de vegetação impenetrável. Não raro, árvores imensas, com o tronco já inteiramente decepado, mantinham-se ainda eretas, prêsa a ramaria, pela compacta rêde de trepadeiras e cipós, aos gigantes que a cercavam. Jamais se conseguia fazer idéia do terreno por onde passaria a picada. O engenheiro só sabia que o chão se encarapitava morro acima, ou desaparecia na grotta de um vale, quando seus operários desapareciam entre as copas das árvores, ou sumiam-se abaixo de seus pés, alguns metros à sua frente. O serviço de reconhecimento através de uma floresta assim, podia ser comparado a um trabalho noturno, à luz de archotes. A estação das águas ainda não tinha passado, e à vista disso tôdas as tardes, com notável regularidade, as turmas de campo tomavam seu banho involuntário. Formigas agressivas, em quantidades intermináveis, sur-

giam de cada moita, de cada árvore, reduzindo a vida no mato a uma tortura contínua.

Os fornecimentos procedentes de Filadélfia, mesmo quando abundantes, eram inadequados ao clima e acondicionados de maneira tão volumosa e pesada que seu transporte fluvial e através da mata se tornava difficilimo. Todavia, mesmo êsses suprimentos impróprios já se achavam, então, quase inteiramente esgotados. A alimentação das turmas se resumia, via de regra, em alguns biscoitos mofados e um cantil de água. De vez em quando um ou outro operário conseguia abater um macaco ou um papagaio, mas tais iguarias eram assaz raras.

A turma do Capitão Stiles ficara retida em Santo Antônio por falta de equipagem, e quando, com a chegada do *Mercedita*, foi sanada essa deficiência, já não havia mais possibilidade de lhe destinar provisões em quantidade sufficiente para que êle se deslocasse até São Carlos, o ponto de partida que lhe fôra designado, rio acima.

Em conseqüência dêsse estado de coisas, decidiu-se que logo que o *Mercedita* estivesse em condições de partir, o Sr. James T. Brown, chefe do escritório, nêle desceria até o Pará, onde faria o possível para adquirir e remeter suprimentos para Santo Antônio. Levava, porém, instruções no sentido de que, se em viagem encontrasse algum navio norte-americano trazendo socorros, não seria necessário levar a cabo sua missão. Não sabíamos, porém, de que nos havíamos de sustentar durante as quatro semanas que provêlmente duraria a viagem do Sr. Brown. Até então tínhamos conseguido suavizar um pouco a situação, comprando gêneros numa vendinha local; con-

tudo, a despeito de nossa disposição de pagar qualquer preço pelos artigos adquiridos, seu proprietário não estava, de forma alguma, em condições de atender a tão grande clientela. Foi, portanto, sob o peso de grandes preocupações que, na noite de 22, o pessoal da administração, mal alimentado, procurou repouso em suas rédes, prolongando, noite a dentro, a troca de impressões sobre a situação e pareceres sobre o melhor caminho a seguir caso não mais fôsse possível permanecer em Santo Antônio.

Às 6 horas da manhã seguinte foram êles despertados por um apito distante. Dirigindo-se ao gradil que fechava o terraço do andar superior e de onde se avistava o rio numa extensão de três quilômetros a jusante, um dos homens exclamou: "É um transatlântico!"

Imediatamente surgiram binóculos de todos os lados e os homens puderam exclamar: "Arvora a bandeira norte-americana!" As rédes se esvaziaram como se um terremoto as tivesse sacudido violentamente. Jamais nossa bandeira despertara tão forte entusiasmo. Do edifício administrativo, disparavam-se armas de fogo a fim de avisar o pessoal do acampamento. Delirantes de alegria, ansiosos por notícias das famílias e radiantes ante a possibilidade de poderem continuar o serviço em condições mais auspiciosas, os homens se abraçavam ruidosamente, como crianças de escola, cantando e dançando qual loucos num hospício.

Ninguém se lembrou do café sem açúcar, nem do pão sêco que constituíam a refeição matinal. Todo mundo convergiu para o ponto de desembarque onde às 6,45, entre aclamações e vivas, o *City of Richmond* parou e atirou para terra suas amar-

ras, 36 dias, 16 horas e 35 minutos após sua partida de Filadélfia. Minutos após, conseguíamos distinguir a bordo a figura esguia do Sr. Thomas Collins, e, mesmo antes que os passageiros pudessem desembarcar, já os de terra se puseram a fazer perguntas sobre os naufragos do *Metropolis*. Só então foi que soubemos da verdadeira história do desastre, pelo relato dos sobreviventes que vieram no *Richmond*, bem como por cartas e jornais chegados pela mala postal.

Os passageiros informaram-nos que a viagem decorrera sem incidentes. Ao deixar o Delaware, o capitão, ao que supusera, rumara direito para São Tomás. As 4 horas da tarde de 4 de fevereiro, avistou-se no horizonte, muito apagada, a silhueta de uma linha costeira, mas, logo depois, pesada neblina perturbou a visibilidade e o capitão achou prudente apitar e parar a fim de passar a noite, supondo estar apenas a 15 ou 20 milhas de Carlota Amália.

A cerração, acompanhada de chuva, prolongou-se até 9 horas do dia 22, quando, clareando o tempo, se verificou que o navio estava muito afastado de sua rota e apenas a algumas milhas da costa setentrional de Pôrto Rico que já se podia avistar claramente. O navio seguiu, então, a linha litorânea, durante todo o dia, e, ao cair da tarde, os passageiros viram, a distância, a cidade de San Juan. Daí o capitão de novo aproou para Carlota Amália, onde o *Richmond* ancorou às 9 horas do dia 23. Nesse pôrto ficou até o meio-dia de 24.

Só a 6 de março foi que o navio chegou à foz do rio Pará. Aí perdeu 39½ horas ancorado ou cruzando de um lado para outro à procura de um pilôto. O *Richmond* despachou, então, para a ter-

ra, dois escaleres que deveriam procurar comunicar-se com um farol distante, mas, por motivos desconhecidos, não regressaram êles ao navio. Mais tarde, conseguiram atingir o Pará com grande sacrificio e depois de uma puxada de mais de 100 milhas, a maioria das quais contra violenta correnteza. Finalmente, um navio costeiro que se dirigia ao Pará cedeu um práctico. Tendo atingido o pôrto às 10 horas lá permaneceu até a meia-noite do dia 11.

Na manhã do dia 19, o passageiro John Scanlan, moço de 23 anos, faleceu de pneumonia. Foi êsse o primeiro óbito da expedição, no Brasil. Seu corpo foi sepultado na floresta, junto à margem do Madeira, cêrca de 200 milhas acima de sua foz.

Sob a orientação pessoal do Sr. Thomas Collins, a situação em Santo Antônio adquiriu imediatamente aspecto mais animador. O trabalho foi reencetado com redobrada energia e decisão. Iniciou-se a construção de vários edifícios, entre os quais a residência do Sr. Collins, a do Sr. O. F. Nichols e a do engenheiro-residente; um grande armazém, onde seriam acondicionadas mercadorias de tôda espécie, para os operários; uma nova serraria e uma padaria com fornos suficientes para assar todo pão de que houvesse necessidade. Sôbre um elevado outeiro de onde se avistava o rio com suas cachoeiras, para cima e para baixo, foram lançadas as fundações para o edificio central da administração da estrada. Ao contrário das outras, esta construção deveria ser de natureza permanente. Fôra projetada para se destacar como o prédio mais evidente do lugar: dois andares circundados por varandas com 3 m de largura. O primeiro pavimento destinava-se exclusivamen-

te a escritórios e o segundo seria dividido em cômodos espaçosos e serviria de residência aos principais funcionários da estrada, em Santo Antônio.

Com tôdas essas obras em andamento, a pequena povoação norte-americana logo deu impressão de grande atividade, em flagrante contraste com a atmosfera de indolência que parecia dominar lugares mais pretensiosos, situados rio abaixo.

Os operários que chegaram pelo *Richmond* eram bastante inferiores aos que desembarcaram do *Mercedita*. O sinistro do *Mertopolis* cerceara o entusiasmo dos operários que melhor se adaptariam às condições de trabalho na América do Sul, e, à vista disso, os empreiteiros se viram na contingência de arrebanhar braços nos bairros pobres de várias de nossas grandes cidades. Os italianos, principalmente, desde o início se revelaram verdadeira súcia de vagabundos; vários jornais anteviram aborrecimentos com êles, antes que o *Richmond* tivesse passado os cabos do Delaware.

Em Filadélfia mostraram-se dispostos a trabalhar por qualquer salário que os empreiteiros lhes oferecessem, mas, ao chegarem a Santo Antônio, percebendo que os liáveis norte-americanos e irlandeses ganhavam muito mais, seu descontentamento e indignação logo culminaram em franca revolta. Logo que chegaram, os italianos tiveram como tarefa proceder às escavações necessárias ao leito da linha, em Santo Antônio, mas, quase imediatamente, abandonaram o trabalho e exigiram aumento de salário, de um e meio para dois dólares diários, inclusive alimentação. Brandindo um cabo de picareta sôbre suas cabeças,

à guisa de argumento, o Sr. Collins, em pessoa, ordenou-lhes que retomassem o serviço. A maneira enérgica com que se exprimia, nessas ocasiões, compensava sua falta de fluência na língua italiana e não deixava dúvida alguma, no espírito dos que o ouviam, sobre as conseqüências que teriam de enfrentar, caso não se conformassem com suas ordens. Pelo menos por algum tempo a argumentação pareceu convincente e os italianos voltaram logo ao trabalho.

Todavia, durante os dois dias que se seguiram, eles, silenciosamente, acumularam armas de tôdas as espécies, espingardas, revólveres, facas, punhais, machados, etc. Ao meio-dia de 27, invadiram um pequeno depósito perto da serraria, retiraram as provisões que puderam e ameaçavam, abertamente, apoderar-se das armas e vitualhas do armazém de Santo Antônio. O número dos amotinados fazia com que o movimento apresentasse feição de certa gravidade. Eram 218, mas, por outro lado, havia tanta insatisfação entre os nossos operários devido às privações por que tinham passado e também por não receberem pagamento, que fácil era prever que o número acima seria evidentemente reforçado pelos insatisfeitos de outras nacionalidades. Da primitiva turma de engenharia, 53 homens, metade se achava acampada bem acima do rio, em companhia de alguns dos nossos melhores operários que trabalhavam como medidores, cozinheiros e picareteiros. Muitos dos que chegaram com o *Mercedita* estavam trabalhando longe, ocupados em derrubar árvores para a serraria ou limpando o leito da linha, para ser nivelado. Por conseguinte, a responsabilidade da guarda, diurna e noturna, dos haveres da firma, contra

qualquer atentado por parte dêses amotinados, recaía sôbre os engenheiros e alguns empregados cujas obrigações, mesmo sem êste suplemento, já eram suficientemente pesadas.

Felizmente não havia tribunais nem advogados para criar injunções, nem políticos ansiosos por granjear popularidade, defendendo o crime, nem detetives para precipitar o derramamento de sangue onde apenas se precisava de firmeza e calma, nem, finalmente, soldados assustados prontos a abrir fogo contra suas próprias sombras. De início, nada se fêz para impedir o desenvolvimento da greve. O Sr. James T. Brown, chefe do escritório, estabeleceu o serviço de policiamento de tôdas as vias de acesso aos depósitos. Aos grevistas foi suspenso o fornecimento de gêneros, mas provavelmente nenhuma outra medida seria tomada não fôra a atitude de franco desafio que assumiram e as ameaças de vingança que constantemente renovavam.

Tornou-se logo evidente, também, que nossa reduzida fôrça armada não poderia dar conta de seus respectivos deveres, ao mesmo tempo que montava guarda contínua a propriedades tão vastamente dispersas.

Foi assim que às 6 horas da manhã do dia 28, o Sr. Brown, à frente de 40 homens armados, seguidos pelo Sr. Collins e o Capitão Stiles, surgiram inesperadamente no acampamento dos italianos antes do café da manhã, cercandoo completamente em poucos minutos. Exigiram a rendição imediata dos 10 ou 12 cabeças, sem o que seriam todos êles encerrados no acampamento, sem qualquer forma de comunicação com o exterior, nem alimentação. Se os chefes se entregassem, os

demais teriam trabalho mediante pagamento ajustado.

A proposta foi acolhida com estrondosa vaia. O Sr. Brown escolheu então 10 homens dentre os que o acompanhavam, e, tendo dado ordem aos demais que atirassem com presteza se os revoltados fizessem menção de resistir ou evadir-se, entrou na única casa do acampamento, algemou seis ou oito dos chefes que conseguiu encontrar e conduziu-os para fora, sem um tiro. Sômente um conseguiu escapar embrenhando-se na mataria densa, por trás da casa. Os prisioneiros foram primeiramente encarcerados, com sentinelas à vista, num dos armazéns, à espera de que lhes fôsse preparada uma prisão melhor.

A nova cadeia constituía verdadeiro modelo de simplicidade e segurança. Sôbre um trato de terreno plano, perto do ancoradouro, colocou-se uma camada de trilhos, ora com a base para cima, ora para baixo, de modo que se encaixassem uns nos outros como macho e fêmea de tábuas, formando uma espécie de assoalho de ferro. Sôbre essa camada colocou-se outra semelhante, prêm em sentido contrário. Em cima dêsse duplo assoalho, construiu-se uma gaiola, colocando trilhos, uns sôbre os outros na mesma disposição que se arrumam os troncos, em casas feitas de toras. O teto era constituído por duas camadas de trilhos, exatamente iguais às do piso. Dentro foram encerrados os prisioneiros. Desnecessário será dizer que, sem auxílio de fora, a fuga seria inteiramente impossível; por outro lado, um único homem armado poderia vigiar todos os presos lá detidos.

Os prisioneiros foram entregues, pelo primeiro vapor, às autoridades brasileiras em Manaus, e, como ninguém cuidasse de processá-los, foram eles posteriormente soltos e encaminhados aos Estados Unidos onde as histórias que contaram de crueldades que teriam sofrido circularam pela imprensa, desde o Maine à Califórnia. Após a remoção dos chefes do motim, o acampamento dos italianos ficou guardado por sentinelas, quatro de cada vez, com ordem de atirar impiedosamente o primeiro homem que pretendesse fugir.

Os grevistas foram privados de tôdas as provisões que haviam furtado e, prevendo a possibilidade de vencerem as sentinelas, dada a superioridade numérica com que contavam, o canhão de sinal do *Richmond* foi pesadamente carregado e voltado na direção do acampamento dos italianos.

Após os fatos acima relatados, o Sr. George W. Creighton, atualmente superintendente da linha-tronco da Pennsylvania Railroad, que estivera de guarda durante grande parte da noite anterior e assistira às prisões, voltou para seu quarto e procurou dormir um pouco. Contudo, como não o conseguisse, calçou os chinelos e saiu rumo ao ancoradouro. Ao chegar perto do acampamento dos italianos, percebeu que um dos guarda, desarmado, travava luta corporal, a uns 60 metros de distância, com o italiano que escapara à prisão naquela manhã. Antes que o Sr. Creighton pudesse aproximar-se, o italiano sacou de um revólver calibre 22, atirou contra o seu contendor e fugiu para o mato, perseguido pelo Sr. Creighton que perdera os chinelos na carreira, mas conseguira apanhar o rifle que a sentinela deixara no chão. De nada valia a espingarda para deter o

fugitivo, pois a mataria densa cada vez mais impedia a pontaria, à medida que o italiano se embrenhava por entre as árvores e o ameaçava com seu pequeno revólver, mas de grande utilidade, na ocasião. Felizmente um índio que por acaso se achava nas proximidades, compreendendo a situação, deteve o rebelde até que o Sr. Creighton se aproximasse e com o cano da arma encostado ao ouvido do italiano o levasse para a companhia dos outros prisioneiros.

O ferido foi transportado para bordo do *Richmond*, onde os três médicos da expedição foram chamados para socorrê-lo, enquanto o povo se acotovelava na barranca do rio, ansioso por conhecer as conseqüências do ferimento. Até então o nosso corpo médico não tinha tido oportunidade de demonstrar sua habilidade, nem havia conseguido sobressair-se na vida de Santo Antônio.

O único caso grave de que se havia incumbido terminara com a morte do paciente. Os maleitosos jamais se lembravam de consultá-los, a menos que se esgotasse seu estoque de quinino e necessitassem de nova receita para adquirir a droga na farmácia. O trabalho dos médicos se limitava, portanto, quase que exclusivamente, a atender os operários de Santo Antônio e redondezas.

Vendo-se repentinamente alvo da atenção pública e inesperadamente ocupando a situação de maior evidência no drama que então se desenrolava, assumiram imediatamente ares de importância e dignidade, pois seria o primeiro caso de alta cirurgia com que se teriam que haver, no Brasil. Começaram por emitir boletins sobre o estado do doente, assinados pelo poderoso triun-

virato, de cujo saber dependia a vida ou a morte do ferido.

Não dispondo, a turba, de dicionários especializados que a auxiliasse a interpretar a algaravia misteriosa com que os médicos costumam esconder o que pensam, os boletins emitidos de vez em quando só conseguiam agravar a ansiedade geral. Em linguagem vulgar, os boletins pareciam indicar que o ponto atingido pela bala e a direção que tomara, não deixavam ao paciente grande probabilidade de sobreviver, mas que, entretanto, os médicos nada poderiam dizer de definitivo enquanto não conseguissem localizar e extrair o projétil. Entretanto, à vista da extrema fraqueza do doente, a intervenção só poderia ser tentada mais tarde.

A situação se prolongou inalterada por cerca de duas horas, até que a vítima, não querendo morrer de botas, pediu aos médicos que lhas tirassem. Ao removê-las, qual não foi o espanto dos circunstantes ao ver que de uma delas caíra no chão a bala assassina.

O ferimento não passara de um arranhão mais ou menos profundo e os Esculápios, visivelmente aborrecidos, ministraram ao ferido dupla dose de whisky para acalmar-lhe os nervos depois do susto que lhe haviam infligido suas atitudes graves e palavriado arrevesado. Logo depois, o ex-moribundo movia-se livremente, na praia, entre seus amigos, evidentemente convicto de que, conquanto indignas de pisar as áureas ruas dessa nova Jerusalém, não poderia abandonar suas botas de cano comprido enquanto perambulasse pelas matas tropicais do Brasil.

A prisão dos chefes e a escassez de alimentação logo acalmaram os italianos e a 30 de março mandaram dizer ao Sr. Collins que, se lhes desse de comer, voltariam ao trabalho de bom grado. O Sr. Collins respondeu que já lhes tinha fornecido alimentação desde Filadélfia até Santo Antônio sem que, de sua parte, tivessem êles feito algo para merecê-la e que, portanto, não estava disposto a fornecer-lhes um triz de comida antes que trabalhassem honestamente, pelo menos um dia inteiro. Tendo concordado com a condição, foram imediatamente postos a trabalhar e nunca mais houve perturbação da ordem.

À medida que procuramos recordar-nos da vida em Santo Antônio, com o auxílio de ligeiras notas tomadas na época, percebemos que, com relação aos desagradáveis acontecimentos e à monótona rotina do trabalho diário, executado sob as mais severas condições, as privações e o desconforto do serviço no campo, as doenças e as mortes, nossa memória nem sempre é bastante viva. Todavia os pequenos incidentes divertidos, que aliás só de raro em raro ocorriam, vêm-nos à mente com tóda nitidez e constantemente procuram, no curso desta narrativa, situação de maior relevância do que de fato merecem. Um desses incidentes deu-se logo depois da chegada do *Richmond*.

Certo domingo à tarde, um de nossos engenheiros embarafustou-se pela floresta com a idéia de aumentar sua coleção de espécimes empalhados e logo depois voltou para o acampamento pálido e ofegante, contando que viu quatro onças nas margens de um riacho que desemboca no Madeira, logo acima de Santo Antônio. Levava apenas sua

espingarda e cartuchos de chumbo fino, para passarinhos; achou melhor, portanto, bater em retirada, seguido, a certa distância, por seus novos conhecidos. Entre os que ouviram a história achavam-se dois indivíduos em cujos cérebros algum gênio mau instilou a idéia de que lavrariam um tento se conseguissem passar a perna em seus companheiros e serem os primeiros a caçar êsses perigosos felinos, adquirindo, assim, imorredoura fama.

Ambos eram originários de populosos centros dos Estados orientais, e, até essa ocasião, o que sabiam a respeito dêsses animais e seus hábitos, tinham aprendido nos jardins zoológicos e nos livros de aventuras com que geralmente se procura saciar a enorme curiosidade que sempre manifestam os meninos, com relação a assuntos de índios e animais.

No dia seguinte, depois do serviço, os dois rapazes, armados com uma Winchester e dois revólveres calibre 38, alguns comestíveis, fósforos, tabaco, um machado e um grande cobertor de borracha, partiram por um trilho de animais selvagens, ao longo da margem norte do referido riacho. Uma hora depois achavam-se êles no ponto onde as onças tinham sido avistadas no dia anterior.

Como a noite se aproximasse rapidamente, reuniram logo alguns gravetos mais ou menos secos, prepararam uma fogueira, comeram o farnel e prepararam-se para uma noite de atividade contra os habitantes da floresta. A folhagem excessivamente densa tornava escuro o lugar, mesmo durante o dia, e, quando as trevas caíram, a luz da fogueira parecia penetrar apenas alguns metros pela floresta a dentro e tudo quanto se achasse

além estava envolto na mais completa escuridão que se pudesse imaginar.

Mal os nossos heróis haviam terminado esse arranjo, desabou uma chuva torrencial que havia de durar tôda a noite. O fogo logo se apagou e os cavacos que haviam colhido estavam por demais empantanados para atearem fogo. Os fósforos perderam-se, o tabaco molhou-se e o negror da noite era tão profundo que um só conseguia saber onde o outro se achava chamando-o ou tocando-o com a mão. Deitaram-se no chão, cobertos pelo cobertor de borracha, em cujas depressões a chuva ia formando pequenas poças. Todavia, durou pouco o repouso. Das profundezas da floresta vinham sons desconhecidos que pareciam do outro mundo. As aves piavam, os macacos gritavam, outros animais grunhiam e, de vez em quando, um ramo se partia como que pisado por algum animal de grande porte.

Não raro tais ruídos vinham de bem perto dos caçadores de onça. Atiravam então o cobertor de borracha, deixando escorrer pelas costas a água que sôbre êle se acumulara, disparavam alguns tiros e, por alguns instantes, tudo se aquietava de novo. Caso os rapazes fôsem atacados por algum animal corriam o risco de se separarem e, depois, um atirar no outro. Procuraram, por isso, conservar-se bem juntinhos, de costas voltadas um para o outro, de maneira que pudessem atirar sempre em direção oposta. Finalmente um dêles cuja audição defeituosa — e não a coragem — o tornou menos sensível ao pandemônio que o cercava, adormeceu profundamente para ser despertado, minutos depois, pelo companheiro que o cutucava violentamente, furioso por não desem-

penhar êle o papel que lhe cabia na defesa coletiva.

Num bocejo o dorminhoco, mal desperto, perguntou: "O que foi?". O companheiro respondeu-lhe: "Há um bicho a menos de 10 metros à minha frente, que vem quebrando a galharia como se tivesse o pêso de um elefante".

"Atire então! É fácil acertar num elefante a 10 metros", retrucou o surdo, quase adormecido novamente. O amigo, porém, repetiu as cutucadas com mais fôrça exclamando: "Meu Deus! há outro do seu lado e você está quase dormindo". Ambos abriram fogo em direções opostas, e logo depois tudo estava quieto de novo. A chuva continuava a cair como só mesmo nas regiões tropicais. As roupas estavam literalmente encharcadas e o chão sôbre que estavam deitados, nada mais era que um poço de lama. O cobertor de borracha continuava, porém, abrigando, da melhor maneira possível, as armas de fogo. O curto sono por que passara o surdo foram os únicos momentos de descanso que tiveram naquela noite. Cada vez que um dêles demorava um pouco para responder a qualquer pergunta, o outro começava as cutucadas com tal violência que a vítima, para se forrar da suspeita de estar dormindo, se punha a recitar um trecho qualquer de poesia.

Durante tôda a noite os alarmes se seguiram a tão curtos intervalos e tal foi a quantidade de munição gasta, que já os caçadores receavam não durasse ela até o nascer da aurora. Depois de tantos disparos, os nossos bravos esperavam encontrar, na manhã seguinte, pilhas de animais abatidos de ambos os lados, mas, qual não foi o seu espanto quando, à luz hesitante do amanhecer,

não conseguiram ver uma só caça no chão. Apresaram-se em regressar a Santo Antônio, onde os aguardavam os apupos dos camaradas que haviam mostrado tão raro talento em bordar a história com vasta série de pormenores interessantes, filhos exclusivos da imaginação.

Conquanto os métodos enérgicos empregados para sopitar a violência e a desordem tivessem impôsto disciplina aos italianos, havia, entre eles, alguns mais exaltados cuja submissão era apenas aparente. De vez em quando corriam boatos de que de qualquer maneira eles tentariam justar contas com o "padrone", como chamavam ao Sr. Collins. De tempos em tempos, tomava corpo a notícia de que queriam desertar, mas, como não dispunham de embarcações nem de dinheiro com que pagar a passagem fluvial e, como a fuga por via terrestre seria impraticável, ninguém dava maior atenção a essas ameaças, até que, certa manhã, deram pela falta de 75 ou mais deles. Pelas investigações procedidas conseguiu-se saber que haviam partido por terra, rumo à Bolívia, através da impenetrável floresta, sem mapa, bússola, nem provisões. Nunca mais se teve notícia deles, e não pode haver dúvida de que se perderam no mato e pereceram de fome, ou, o que teria sido pior, talvez tivessem servido de pasto à tribo antropófaga dos Parintintins, selvagens de cuja existência naquela ocasião duvidávamos, a despeito das várias histórias que por lá corriam, de suas depredações.

Como exemplo dos absurdos que às vêzes cometem pessoas experimentadas, quando agindo em condições com que não estão familiarizadas, vem

a pêlo relatar a seguinte passagem, aliás sem maior importância.

O Sr. Collins observara, ao subir o Amazonas, o sistema de fornecimento de gado em pé aos navios fluviais. Notou que os bovinos eram quase todos das conhecidas raças Durham e Jersey e, provavelmente, supôs que possuissem característicos idênticos aos do gado dócil e manso da mesma raça, que estava acostumado a ver nos Estados Unidos. Não sabia que no novo ambiente em que viviam, mal tratados, mal alimentados, atacados por insetos, répteis e animais selvagens os descendentes dos troncos originariamente importados, êles se tornaram tão selvagens quanto qualquer outro habitante do sertão e, alguns dêles, até mesmo perigosos. O Sr. Collins adquiriu um lote dêse gado e tendo-o transportado em vapor a Santo Antônio, soltou-os sem nada que os impedisse de escolher por moradia qualquer ponto do vasto continente sul-americano. Naturalmente o Sr. Collins esperava que o gado pastasse à vontade durante o dia e que, na hora de ser ordenhado, voltasse mansamente, esperando, ainda, com paciência, sua vez de ser abatido à medida que houvesse necessidade de carne fresca.

O gado, porém, não estava de acôrdo com o ponto de vista do Sr. Collins, nem se incomodou êste em colocar sôbre os chifres dos bovinos o feno tradicional, mesmo porque não havia feno em Santo Antônio; depois de obrigar todos os habitantes do lugarejo a se refugiarem em suas casas, o gado desapareceu no mato, como os italianos, e nunca mais ninguém teve notícia dêle.

Não nos lembramos de ter provado carne de vaca uma só vez durante todo o tempo que mora-

mos em Santo Antônio, mas, por outro lado, vemos constantemente à lembrança o hábito que daí em diante se instituiu de, aos domingos, sairmos à caça do “gado selvagem de Tom Collins”. Armados de rifle, animava-nos não só o desejo de saborear um bom bife como ainda de fazer jus ao prêmio oficial de cinco dólares por cabeça, pela captura do gado vivo ou morto.

XVI

JUNTO À TURMA DE BYERS NOS MACACOS

Exige a justiça que se destaque a turma sob as ordens do Sr. Joseph Byers, não só por ter sido a primeira, das quatro organizadas, a deixar Santo Antônio e mergulhar no desconhecido, como também por ser a que mais produziu e a última a ceder ao imperativo das circunstâncias, abandonando a empresa. Sentimos, portanto, não ter conseguido obter elementos com que traçar a história completa de suas atividades. O Sr. Byers, de há muito que dorme o sono eterno, mas, enquanto houver um só homem que o tenha conhecido nas estradas de ferro do Pacífico, nas florestas brasileiras, nas ferrovias mexicanas, ou quando executava obras públicas na Colômbia, não haverá necessidade de monumento ou história para manter viva a sua lembrança ou o respeito e a estima que lhe dedicavam quantos o conheceram.

Quando ainda muito jovem, alistou-se na cavalaria norte-americana e viveu momentos emocionantes nas guerras contra o índio no Oeste. Ao estalar a Guerra de Secessão ocupava-se êle

em cortar madeira na região pantanosa da Louisiana, mas prontamente abandonou seus afazeres para assumir o posto de capitão de infantaria dos confederados. Depois da morte de seu comandante, General Albert Sidney Johnston, pediu baixa para logo depois alistar-se na artilharia ligeira do Major Pelham. Durante a guerra por duas vezes foi aprisionado pelas forças da União, e sempre gozou da fama de ótimo artilheiro e soldado destemido. Por excesso de modéstia jamais se referiu à sua carreira militar e alguns de nós só viemos a ter conhecimento dela, depois de nosso regresso do Brasil. No convívio de seus companheiros, nunca se incomodou que o chamassem simplesmente "Joe" Byers e o máximo que exigia de seus subordinados é que o tratassem por "Mr. Byers". Pertenceu ao grupo de engenheiros ao qual os Estados Unidos devem, quase que exclusivamente, o tremendo surto de desenvolvimento ferroviário que culminou em 1873. Como engenheiro, era típico da época em que os recém-formados relutavam em se confessar possuidores de um diploma e quando a familiaridade com a luta, as armas de fogo, a cachaça e a orelha da sota eram considerados retoques indispensáveis a um "verdadeiro" engenheiro ferroviário. Calmo, impassível e infatigável, enfrentava com um sorriso de estóica indiferença tôda sorte de contratempos e olhava com desprêzo os que murmuravam contra as privações ou os ataques de febre.

Duas cartas datadas respectivamente de 20 e 25 de março, escritas dos Macacos, oito quilômetros acima de Santo Antônio, pelo Sr. Charles J. Hayden, então adido à turma do Sr. Byers, mas atualmente inspetor da Great Northern Rail-

way, dão-nos interessante descrição do que era a vida no acampamento dos Macacos.

Delas extraímos os trechos que se seguem:

“Nosso acampamento está situado na margem do rio e dêle avista-se belo panorama do Madeira, tanto a montante como a jusante. A turma do Sr. Runk está acampada no mesmo lugar. A região é tôda coberta por floresta quase impenetrável. Os cipós constituem o mais sério obstáculo ao nosso trabalho. Variam êles, em diâmetro, desde 7 ou 10 cm até fios bastante finos que oferecem a resistência do couro. Pode-se ter idéia de como é difícil abrir caminho através da mata, sabendo-se que com cinco lenhadores, o maior percurso que conseguimos fazer em um dia foi de pouco mais de um quilômetro, quando nos Estados Unidos conseguimos abrir de 6 a 8 quilômetros por dia através do mato. Nós, nos Estados Unidos, nos entusiasmos com as florestas luxuriantes dos trópicos, mas, quando nelas nos enredamos e verificamos que não conseguimos alongar a vista por mais de três metros em qualquer direção, nosso entusiasmo logo arrefece. Causou-nos desapontamento o reduzido número de animais selvagens e cobras que tivemos ocasião de ver, mas há uma espécie de praga com que não contávamos e que não dá descanso de forma alguma: as formigas.

“São muitas as suas variedades e, quanto ao tamanho, vão desde proporções microscópicas, até cerca de 37 mm. Pupulam sôbre o solo, sobem pelos cipós e pelas árvores, atacam as vitualhas, as roupas, tudo, enfim. Possuem, além disso, a característica comum a quase todos os insetos do país: picam. Existe determinada espécie, que fe-

lizmente é bastante rara, cuja mordedura passa por ser venenosa. Tem quase três centímetros de comprimento, o corpo aveludado e uma cabeça enorme. Outra variedade, muito menor em tamanho, mas numerosíssima, em compensação, causa-nos mais incômodo que tôdas as outras reunidas. Estas formigas são vermelhas e, no ato de morder, dobram-se de tal forma que as extremidades do corpo chegam a se encontrar. A picada não causa inflamação, mas parece um choque elétrico que faz o corpo todo vibrar. Na linha que estamos abrindo, existe uma enorme ravina com cêrca de 6 metros de profundidade que precisamos atravessar sôbre uma árvore tombada. O tronco é mais ou menos escorregadiço e para nos equilibrarmos sôbre êle é preciso alguma habilidade. As formigas, porém, de tal forma ocuparam a tôsca ponte que, cada vez que tentamos atravessá-la, suas mordeduras fazem com que algum de nós perca o equilíbrio e se despenhe para dentro do valo. A picada da grande formiga preta (37 mm) é muito dolorosa e provoca enorme inchação. Nossas mascotes domésticas são lagartos, alguns dos quais apresentam as mais lindas e variiegadas côres: marron, verde, branco, prêto e vermelho. Tornam-se muito mansos e passam a freqüentar nosso acampamento como se dêle fizessem parte. O único inconveniente que sua presença nos causa é que sobem pelas rêdes e, quando nos vamos acomodar e metemos os pés sob o cobertor, o contato de seu corpo liso e frio nos arrepia todo.

“Outro animal caseiro, ou antes, que aspira a se tornar caseiro, é a temível tarântula. Êste é o mais horripilante dos bichos que já temos

visto. Tem o tamanho da palma de uma mão, é todo negro e coberto de pêlos. Temos sempre o cuidado de sacudir as roupas e examinar os calçados antes de nos vestir, pela manhã, principalmente depois que o Brisbin encontrou uma em sua bota. Os macacos abundam. Comemo-los, frequentemente, assados. Sua carne parece-se muito com a de esquilo ou de coelho. O nosso melhor quitute é a anta. A carne desta caça é muitíssimo semelhante à de vaca, quando bem macia, substituindo-a tão bem como a de porco, nas raras ocasiões em que nos é dado abater um desses grandes mamíferos. Às vezes, podemos dar-nos ao luxo de saborear autêntica sopa de tartaruga. As que aqui encontramos são enormes, pois chegam a medir 1,20 a 1,50 m de diâmetro. Já temos ouvido, por várias vezes, o grasnar de perus selvagens, mas, até agora, não conseguimos abater um só. O solo é acidentado e rochoso por muitos quilômetros, como se pode facilmente imaginar à vista do número de cachoeiras e corredeiras que atravancam os leitos dos rios. Durante o trajeto a que nosso serviço nos obrigou, atravessamos regiões nunca dantes palmilhada por branco e, para falar a verdade, não vemos motivo pelo qual civilizado algum possa desejar percorrer estas paragens. A zona é totalmente primitiva, com lianas emaranhando-se à copa de esguias palmeiras e árvores de tôdas as espécies, e súbitamente cortada por enormes precipícios de paredes rochosas, no fundo dos quais serpeiam regatos límpidos, cristalinos.

“Quando chegou o *City of Richmond*, já se murmurava no acampamento dos Macacos por têrmos, como alimentação, apenas pão de milho,

duro, e chá fraco. As reservas de carne tinham sido inteiramente consumidas. Não dispúnhamos de gordura de espécie alguma com que preparar bolos. Tínhamos mandado para Santo Antônio uma requisição após outra, e tôdas elas caíram no esquecimento. A situação já era desesperadora. O dia de ontem foi rico em acontecimentos. Tivemos que andar cêrca de 4 km para trabalhar no terreno mais ingrato possível, atravessando scis ravinas, tôdas com mais de 30 m de profundidade. Nossa linha seguia, depois, o leito de um ribeirão, rumo a um emaranhado compacto de cipós e mato de tôda espécie. A atmosfera estava quente e pesada. Trabalhamos o dia todo com lama pelos canos de nossas botas. Já pela tarde, quando Bruce ia suspender o serviço, descobrimos uma enorme sucuri, enrolada no galho de uma árvore, junto ao riacho. O réptil pôs-se imediatamente em posição de ataque. A turma dispunha de uma espingarda e vários revólveres, e, portanto, abriu fogo imediatamente contra o monstro. O primeiro tiro atingiu-lhe o pescoço, na parte posterior da cabeça, e várias balas de revólver penetraram-lhe no corpo. O imenso ofídio, porém, continuou avançando em nossa direção, ao mesmo tempo que retrocedíamos. Não tardou, porém, que uma bala, atingindo-lhe a cabeça, o fizesse parar. Foi terrível sua agonia. Um grande ramo de árvore, sôlto perto da cobra, foi espedaçado pelos seus poderosos anéis. Vários tiros se sucederam até que ficou mais ou menos quieta. Os operários atacaram-na, então, com suas ferramentas, até que cessou completamente de se mover. Foi a maior cobra que já vi, pois media 7 m e meio de comprimento e tinha diâmetro máximo de 0,25 m.

“Iniciamos então o nosso regresso ao acampamento, desordenadamente, como sempre acontece quando voltamos, alguns seguindo à frente, outros retardando por um motivo ou outro. Nesse dia, um companheiro nosso de nome Delleker atrasou-se um pouco mais que os outros, e, tentando cortar caminho por um atalho, perdeu-se no mato. Não demos por falta dêle antes de chegar ao acampamento, e, mesmo então, supusemos que viesse logo atrás. Já era noite, e, portanto, tratamos de nos apressar para o jantar. Delleker, porém, não apareceu. Diante de tal demora, começamos a nos inquietar. Um grupo, munido de lanternas, partiu à sua procura. Percorreu quase 2 km disparando armas de fogo e gritando, sem que ouvissem resposta. Durante a noite tôda caiu uma chuva torrencial e pela manhã seguinte, tão logo clareou, nova expedição se pôs a caminho. Encontraram o transviado a cêrca de 3 km do acampamento, em outra linha, molhado, transido de terror e abatido de fome e cansaço. Passara uma noite terrível. . . . Quatro homens embarcados em um bote roubado ao *Mercedita* tentaram subir o rio com suas bagagens e provisões. Quando passaram pela frente de nosso acampamento alguns de nossos homens (conhecedores dos distúrbios provocados pelos italianos em Santo Antônio) mandaram-n’os parar. A princípio êles se recusaram, mas, ameaçados por uma dúzia de espingardas, acharam melhor aceder. Não souberam dizer para onde iam e ao tentarem desculpar-se caíram nas mais flagrantes contradições. O Sr. Byers mandou-os de volta a Santo Antônio, devidamente escoltados.

XVII

RECONHECIMENTOS PRELIMINARES NO ALTO
MADEIRA

A 3 de abril de 1878 duas turmas partiram de Santo Antônio rumo ao Alto Madeira, seguindo ambas, até São Carlos, o mesmo trajeto. A primeira era a turma 4, sob as ordens do capitão Amos Stiles e a segunda integrada pelo Sr. Othniel F. Nichols, engenheiro-residente e representante oficial da Madeira & Mamoré Railway Company, Sr. Charles M. Bird, engenheiro-chefe dos empreiteiros, Sr. Charles W. Buchholz, primeiro engenheiro-assistente e encarregado geral dos levantamentos, e Dom Ignacio Arauz. O segundo grupo, que também era o menor, se propunha a fazer o reconhecimento da região com a idéia de determinar o melhor traçado para a estrada de ferro e decidir sobre a conveniência de seguir de perto a barranca do rio ou desviar a linha mais para longe. Interessante documento de autoria do Sr. Nichols permite-nos reconstituir todo o trabalho de reconhecimento, que constituirá o assunto do presente capítulo.

“A partida do pôrto situado acima das Quedas de Santo Antônio foi vigorosa senão impressionante. A pequena lancha a vapor, apenas suficiente para acomodar os quatro engenheiros, levava, ainda, quatro índios bolivianos a serviço do Sr. Arauz e rebocava duas canoas carregadas de carvão.

“A correnteza era forte e a lancha não puxava bem, por isso soltaram-se as canoas para que su-

bissem o rio da melhor forma possível impulsionaldas pelos índios.

“Assim aliviada, a lancha logo atingiu as quedas do Teotônio onde foi posta a sêco e varada, em condições penosas, por 20 índios de nossas próprias embarcações e das que transportavam a turma do Capitão Stiles.

“O acampamento para ambas as turmas foi estabelecido, a 6 de abril, em São Carlos, entre Rosstown e Morrinhos. Ai nos acomodamos em uma barraca, em companhia do Sr. Bird, Buchholz e Arauz, enquanto os índios cozinhavam e lidavam com as provisões. A instalação do acampamento do Sr. Stiles parece ter assanhado as formigas. Alguns dos homens foram sèriamente picados por enormes formigas pretas com quase 25 mm de comprimento, que pareciam vespas sem asas e cuja ferrotoada nada lhes ficava a dever.

“Ao meio-dia de 8 de abril chegamos à residência de Dom Pastor Oyola, em Concepción del Morrinhos, onde passava êle a vida típica do seringueiro boliviano no Madeira. Oyola possuía vários alqueires de terreno limpo em tórno de sua vasta casa, bem como na ilha, situada do lado oposto do rio, onde pretendia criar gado. A mesa de jantar estava resguardada por enorme cortinado, pois os mosquitos se mostravam aí mais abundantes que em qualquer outro ponto do rio.

“Dos bolivianos que encontramos no Madeira, Oyola e Arauz constituíam tipos inteiramente diferentes. Oyola era homem de negócio, enérgico e dotado de senso administrativo. Jamais se servia de rêde. A cama em que dormia era uma das poucas que se poderia encontrar em tôda a vasta região banhada pelo Amazonas. Durante o dia,

sentava-se em cadeira. As benfeitorias existentes em sua propriedade, armazéns, canoas, etc., revelavam o homem de ação e econômico. Tinha seringais abaixo e acima de sua residência, empregava 50 ou 60 criados em sua casa, falava apenas espanhol, mas desejava falar também inglês. Era um homem de grande porte, pesado, mas muito ativo. Aparentava cêrca de 35 anos de idade. Arauz, ao contrário, era pequeno, magro, cabeludo e parecia ter cêrca de 45 anos. Fazia alarde de sua aversão pelo trabalho e dizia-se “zangão ou abelha-rainha, ou o que quisessem”. Esguio, de feições muito marcadas e inteligência vivaz, era homem do tipo maquiavélico. Entendia inglês muito bem, ou pelo menos pensávamos que êle entendia, conquanto jamais falasse outra lingua que não o espanhol. Tinha lido muito e escrevia bem.

“O Coronel Church conheceu-o em La Paz em 1868, época em que escreveu um ensaio intitulado “A saída fluvial da Bolívia”. Entretanto, era mais sonhador ou planejador que Oyola e capaz de exercer maior influência que êste em qualquer trama politica. Sua prosa era sempre inteligente e interessante, mas revelava tendência a crítico, mostrando-se muitas vêzes cínico e sarcástico.

“Oyola acompanhou-nos até o Jaci-Paraná, rio que se lança no Madeira vinte e sete quilômetros abaixo do Caldeirão do Inferno. Daí regressou à sua propriedade ao passo que nós seguimos por êste rio acima.

“À tardinha do dia 10, tentamos atirar alguns patos selvagens, da lancha, mas não o conseguimos, em parte porque tínhamos as armas carregadas com chumbo fino. Arauz não quis, de for-

ma alguma, atirar. Riu-se do nosso fracasso afirmando, por fim, que sabia onde encontrar patos: em seu galinheiro. Não quis parar para jantar antes que chegássemos ao Caldeirão onde mandou servir-nos um pato doméstico quase às 11 horas da noite.

“O estabelecimento de Arauz, no Caldeirão, estava lindamente situado sôbre uma elevação, perto do rio, de onde se ouvia o rugir constante da cachoeira, a que logo nos habituamos. Uma vez instalados em sua casa, identificamo-nos, prazerosamente, à vida do seringueiro.

“As residências dos seringueiros abastados do Madeira são quase tôdas do mesmo feitio: uma construção em dois pavimentos, sustentada por forte madeiramento, tendo o pavimento inferior sôbre o chão, todo fechado para servir de armazém, e à esquerda, inteiramente aberta, uma larga escada que dá para o pavimento superior, onde se acham a sala de jantar e os dormitórios. Por fora, uma larga varanda que, em geral, contorna tôda a construção. No andar superior costuma haver um cômodo espaçoso que serve ao mesmo tempo de sala de jantar e sala de estar, abrindo para a varanda. Os outros cômodos da casa, em geral dormitórios, dão para essa sala central. Não há janelas nem forro. As paredes laterais, as divisões e o assoalho, são feitos de achas de palmeira preta, de mais ou menos 10 centímetros de largura. O caule macio da palmeira é facilmente trabalhado, de modo a constituir uma superfície plana com a qual se constroem as paredes e o piso. A casca dura, arredondada e pardacenta empresta uma agradável aparência externa à casa e constitui piso rústico, mas durável. Tôdas as

portas, batentes e caixilhos são feitos de cedro vermelho pálido que desce flutuando pelo rio e se torna inteiramente impermeável durante o trajeto que é forçado a fazer do Alto Madeira ou do rio Beni. É fácil de ser trabalhado e não se deixa atacar pelas formigas que devoram tôdas as madeiras moles encontradiças pelas redondezas.

“Êstes seringueiros levam a vida de fazendeiros ricos ou aristocratas rurais, cercados — à moda de barões medievais — por serviçais indígenas e suas famílias. Gozam de crédito no Pará, em troca da borracha que de Santo Antônio para lá remetem, e seus correspondentes estão sempre prontos a lhes enviar qualquer mercadoria que desejem para conforto ou luxo. Oyola tinha quantidade de artigos de sêda, guarda-chuvas, chapéus do Panamá, etc.

“Essa vida patriarcal é esplêndida, em muitos aspectos. Tais homens são senhores absolutos de seus peões. Para êles são os melhores produtos da terra, a melhor caça e o pescado mais fino. Criam algum gado e plantam alguma coisa, mas só para atender ao consumo local. Viajam exclusivamente em canoas, e essas tiradas de dezenas ou centenas de quilômetros assemelham-se às que empreendiam os desbravadores norte-americanos ao longo dos rios Ohio, Mississipi e seus afluentes. Aqui, porém, os empregados delicados e o clima quente tornam as viagens geralmente mais agradáveis.

“Arauz, Oyola e Mercado de fato controlavam todo o comércio no Alto Madeira por uma extensão de mais de trezentos quilômetros.

“Aprendemos a respeitar êsses senhores que, por várias vêzes, nos proporcionaram hospitalidade principesca e auxílio eficaz.

“Seu modo de vida mostrou-nos que a maravilhosa fertilidade da região pode ser utilizada para manter confortavelmente milhares de indivíduos e demonstrou-nos a futilidade e o risco que corre quem quer que se disponha a orientar qualquer empreendimento comercial ou de engenharia no vale do Madeira, menosprezando êsse teor de vida patriarcal.

“No Caldeirão, Arauz possuía um rústico engenho de cana todo de madeira e movido a bois. Depois de espremida a cana, o caldo era fervido em grandes tachos de cobre, sôbre fogões de tijolos. Arauz não procurava refinar o açúcar, e, portanto, só produzia tipos inferiores.

“Sabíamos que sua mulher estava com êle no Caldeirão do Inferno porque suas mãos feminis se retratavam em cada pormenor dos obséquios que ali nos foram prestados. Contudo, jamais a vimos. A espôsa de Mercado estava sempre com êle, tanto em Paraíso como em Santo Antônio, onde êle construía uma residência. A mulher de Oyola fazia, por essa ocasião, longa e tediosa viagem à Bolívia à cata de peões e em visita a pessoas de sua amizade.

“O Sr. Bird deixou-nos em Caldeirão e regressou a Santo Antônio na lancha, enquanto que eu e o Sr. Buchholz devíamos continuar a viagem rio acima. Todavia, nossa partida era quase impossível. Arauz não estava pronto para seguir viagem; não parecia o mesmo; adiava continuamente a saída. Como hóspedes seus que éramos, nada mais podíamos fazer que referir-nos muito

levemente à data do início da viagem. Êle bebia grande quantidade de "Three Star Hennessy", terrível estimulante largamente usado nos trópicos, muito mais puro que a pinga geralmente conhecida pelo nome de cachaça, mas de efeito ainda mais pernicioso para os anglo-saxônicos. Várias vêzes tentamos partir, até que certa manhã, quase uma semana após nossa chegada, o Sr. Buchholz nos disse: "Partiremos hoje. Arauz já está em sua última garrafa de bebida e, terminada essa, iniciaremos a viagem." Nesse instante Arauz surgiu à porta de seu quarto, — que se fechou silenciosamente atrás dêle, — trazendo uma garrafa de aguardente em cada mão e outra em baixo de cada braço. "Onde arranjou essas garrafas?", perguntou-lhe o Sr. Buchholz. "Tengo una mina abajo", respondeu Arauz com seu costumeiro e cínico sorriso. Sempre tivemos a impressão de que êle ouviu e compreendeu o que dissera o Sr. Buchholz sôbre nossa partida.

«Contudo, o matejo parece ter divertido o extravagante boliviano e de fato partimos naquele dia, logo depois do meio-dia, em uma cômoda canoa que no dia anterior fôra transportada para determinado ponto situado acima da cachoeira. Essa embarcação media cêrca de dez metros de comprimento por 1,80 de largura. O casco era constituído por um tronco escavado e desbastado até a espessura de cinco ou sete centímetros. Os lados eram feitos de tábuas pregadas umas às outras, em seqüência, de maneira que a embarcação dava idéia de bote, largo e chato no meio, e ligeiramente afilado nas extremidades. Nossa viagem não se prendia ao transporte de carga, e, portanto, só levávamos, arrumados no centro da

embarcação, provisões e equipamento de campanha. A embarcação era impulsionada por seis remadores, sendo três de cada lado, sentados rente à beira do barco; o sétimo ia no leme. O "camarote", uma rústica armação coberta de fôlhas de palmeira, com cêrca de 1,80 m de comprimento, protegia uma parte da ré e sob êle podiam acomodar-se, mais ou menos bem, três ou quatro pessoas.

"O movimento dos remos era constante e eficaz. Os remadores davam cêrca de quarenta remadas por minuto enquanto o timoneiro, ou capitão, marcava o ritmo com o pé, para estimular os remadores, nos trechos mais difíceis do rio.

"Foi extraordinariamente agradável a viagem ao luar, no dorso majestoso do gigante tropical. O ar estava fresco, os remadores trabalhavam melhor e a canoa deslizava, ora pelo meio do rio, ora rente ao barranco, sob a folhagem tropical que se adensa junto aos cursos. O silêncio da noite só era perturbado pelo bater dos remos na água, pelo alarido dos símios ou pelo pio agudo dos pássaros noturnos dentro da mata.

"Na primeira noite depois que partimos do Caldeirão, acampamos não muito acima das corredeiras que vão ter à cachoeira. Levantamos nossa tenda sôbre uma armação feita de pequenos troncos. Além dos moirões habituais, fincamos quatro outros em cada canto da tenda, com encaixes nas pontas, e sôbre êles colocamos quatro traves horizontais de maneira a formar um quadrilátero e proporcionar apoio para nossas rêdes.

"Tínhamos sempre o cuidado de não deixar as roupas tocar no chão, o que geralmente conseguíamos enrolando-as nas cordas da rêde. Pela

manhã, quando o Sr. Buchholz procurou o relógio que havia amarrado a um dos moirões, pelo cordão de sêda que o segurava, logo ao tocá-lo, êle se desprendeou e caiu-lhe na mão. As formigas haviam secionado o cordão, deixando apenas um ténue fio de sêda. O fôrro de um chapéu de palha que caiu no chão, foi picado em pedacinhos e levado para fora dá tenda. A gáspea do calçado de Arauz bem como a capa de couro grosso de uma espingarda ficaram reduzidas a tiras. Tivemos a impressão de que milhares de formigas trabalharam ativamente, enquanto dormíamos, mas, pela manhã, por perto da barraca, só conseguimos encontrar algumas das vermelhas. Mediam cêrca de 12 mm de comprimento, tinham cabeças enormes e as marcas que deixaram no couro eram em forma de meia lua, dando a impressão de que as formigas se apoiaram nas patinhas traseiras e fôram descrevendo semi-circulos à medida que iam cortando o couro. As nossas tendas estavam na barranca do rio a 1,80 m acima do nível da água. Atrás de nós o terreno elevava-se bruscamente depois de um taquaral que cercava quase tôda a clareira por nós ocupada. Na parte mais alta havia grandes árvores das quais pendia enorme quantidade de lianas em caprichosos festões. A lua estava bem clara e a gritaria dos símios, os pios agudos das aves, de vez em quando encobertos pelo rugir mais forte de animais de porte, davam-nos a entender que não estávamos inteiramente sós na floresta. A atmosfera noturna estava sobrecarregada de umidade, e, pela manhã, qualquer peça de roupa que não estivesse em uso apresentava-se, geralmente, molhada.

“Atingimos as quedas do Girão antes do meio-dia. O cenário que as envolve é realmente belo. Picos isolados cobertos de vegetação sobressaíam além da floresta densa, à margem da corrente, e essas elevações, conquanto não muito altas, serviam para quebrar a continuidade monótona do enorme tapêete vegetal.

“Desembarcamos em uma pequena enseada sombreada por grandes árvores, onde, encostadas a um dos troncos, encontramos lanças e hastes de arpões.

“Seguindo a margem oriental da cachoeira, pela trilha rústica por onde se faz a varação das canoas, tomamos nossa primeira refeição no ancoradouro de montante e daí rumamos para Leste, floresta a dentro, por bem mais de um quilômetro. O terreno era, aí, acidentado e, na distância percorrida, elevava-se cêrca de 45 metros. Choveu pesadamente durante o percurso, deixando-nos literalmente encharcados. As árvores eram menos freqüentes, não tão grandes quanto as da beira do rio, mas de madeira melhor, mais durável.

“Nesta elevação havia menos lianas nas árvores e escassa vegetação rasteira, a não ser palmeiras, cujas frondes, elevando-se diretamente do chão, se expandiam em graciosas curvas de cinco a dez metros. É êsse o material com que os naturais constroem o teto de suas moradas. Feitas com grande declive essas coberturas são completamente impermeáveis à chuva e ao calor do sol, mas deixam que o ar circule livremente pelos interstícios.

“Continuando a viagem, desembarcamos em um seringal, onde pernoitamos. Daí partimos bem

cedo e pelas 3 horas da tarde chegávamos à propriedade do Sr. Arauz, em Três Irmãos.

“Não se pode fazer uma viagem dessas, em canoa, sem que nos afeiçoemos aos índios bolivianos que se encarregam de todo serviço pesado: remar, arrastar a embarcação por terra, em tórno das quedas, preparar os acampamentos, cozinhar e servir as refeições que são sempre asseadas e saborosas.

“Arauz tinha cêrca de trinta pessoas em Três Irmãos, entre seringueiros bolivianos e criados domésticos, quatro dos quais eram índios Caripunás. Dois casais dêsses índios permaneceram em Três Irmãos, quando o resto da tribo dali partiu, acossada pela vanguarda da civilização que avançava à cata da goma elástica. Viviam êles de seus próprios recursos, isolados numa tapera, pescando um pouco e levando vida ainda mais indolente que os bolivianos. Simão, o mais velho dos Caripunás, adotara, até certo ponto, modos bolivianos. Trajava camisa e calças e entendia espanhol. O outro era um Caripuna genuíno, de aspecto um tanto casmurro, não muito diverso das ilustrações de Keller.

“Maria, a mais moça das índias, aparentava quarenta anos, mas, provávelmente, não tinha mais que trinta. Isabel, a mais velha, contava pelo menos cinqüenta e parecia uma múmia peruana. Todos êles tinham, no lóbulo das orelhas, furos de quase um centímetro de diâmetro, onde colocavam dentes de javali. Tão miseráveis eram êsses índios, que todos êles possuíam apenas dois de tais dentes, e, por isso, os furos das orelhas, não utilizados, estavam cheios de pedacinhos de madeira. As mulheres tinham o septo nasal atra-

vessado por penas. Maria usava, nesse lugar, duas peninhas de arara que lhe emprestavam a estranha aparência de um bigodinho eriçado, amarelo e azul. Na testa, parece que tinha passado uma ligeira e mal aplicada camada de óleo vermelho e nas faces apresentava cruces da mesma tinta. Usava um vestido de chita muito vivo, caindo sôlto dos ombros, mas horrivelmente sujo e enlameado. Isabel vestia apenas uma saia de algodão branco, comum.

“Para interessar os índios e dar-nos ensejo de vê-los melhor, D. Augustino, o administrador do seringal, ofereceu-lhes bebida. Simão bebeu primeiro, depois Isabel, ambos fazendo horríveis caretas. O cheiro da bebida chamou-nos a atenção e verificamos então que D. Augustino se enganara e servira-lhes querosene em lugar de cachaça. Arauz achava que o querosene não faria mal aos índios, mas D. Augustino decidiu ministrar-lhes uma dose de azeite doce. As vítimas alarmaram-se ante a necessidade de ingerir o antidoto, e a expressão assustada das mulheres, com o rosto pintado, causou-nos profunda impressão. Dormimos muito bem essa noite, sob espessos dosséis de pano que nos protegiam tanto dos mosquitos como de insetos maiores.

“Arauz tinha vários alqueires de terras de cultura em Três Irmãos, alguns plantados com milho — que já estava secando no pé, outros com arroz e os demais com iucas, bananas, etc. O trabalho principal, porém, consistia na coleta e preparação da borracha. Ainda não era tempo de iniciar êsse trabalho, pois as águas não tinham baixado o suficiente para permitir que os scrin-

gueiros atingissem as árvores, pelas veredas que a elas conduziam.

“Dentre os inúmeros vegetais encontrados nas florestas brasileiras, nenhum mais característico que uma grande árvore de madeira mole, que em geral cresce na barranca dos rios. Sua casca é lisa e de cor cinza claro como as de algumas de nossas faias, mas o tronco, a cerca de seis metros do solo, tinha, às vezes, de 1,20 a 1,80 m de diâmetro. Perto do chão, grandes esteios se projetam do tronco em radial, formando uma série de poderosas espigas que sustentam a árvore. Essas espigas têm de 20 a 25 cm de espessura e frequentemente se projetam a 1,50 ou 1,80 com caule, de maneira que, se se cortasse uma seção do vegetal logo acima do solo, teria ela mais ou menos o formato de uma estrêla. Em Três Irmãos, deixaram uma dessas árvores intacta num arrozal, sem copa e com só um galho imenso, projetando-se horizontalmente sobre o campo, a cerca de vinte metros do solo. Em baixo o tronco tinha cerca de seis metros, inclusive as hastes radiais. O diâmetro da árvore, acima das hastes e a nove metros do chão, era de 1,80 m. Daí em diante ia-se afinando de maneira uniforme, como se fôra uma coluna lisa, até uma altura de 12 metros, onde então tinha aproximadamente 1,50 m. Daí saía o enorme galho horizontal que se estendia por trinta e três metros sobre o arrozal. Parasitas trepadeiras cobriam o tronco e o galho solitário, dando ambos a impressão de estar completamente mortos. Do único ramo, numerosas lianas pendiam a intervalos, de maneira que, vista a distância, a árvore parecia um enorme guindaste, de cujo vasto braço pendessem várias cordas soltas.

“A 17 de abril subimos diversos quilômetros em canoa, pelo rio Três Irmãos, e depois caminhamos sôbre o chão plano e baixo da floresta, procurando encontrar a área limpa que os índios afirmam existir ao sul e a leste das quedas. Nada encontramos, porém, a não ser a mesma floresta quase impenetrável que cobre tôda a região junto ao Madeira. Nos pontos mais altos, havia maior número de árvores de grande porte e menos vegetação rasteira, mas sempre a floresta virgem.

“Durante a viagem de regresso a Três Irmãos, choveu abundantemente, obrigando-nos a manter sempre vestidas as nossas capas. O canoeiro tinha um saco de fazenda banhada com borracha, e, portanto, perfeitamente impermeável. Quando a chuva começou, êle enrolou cuidadosamente a camisa e guardou-a no saco impermeável, de maneira que, meia hora mais tarde, o tempo melhorou e êle vestiu a camisa sêca, enquanto esperava que a calça secasse (1).

(1) Dêsse ponto subimos um tributário também chamado Três Irmãos a fim de procurar lugar conveniente onde a estrada pudesse cruzá-lo. Todavia, encontramos tôda a região — com exceção apenas da desembocadura do rio — submersa sob a enchente. Na ocasião em que lá estivemos, as águas estavam em seu nível máximo. Em vão vagueamos pela floresta, numa pequena montaria, para ver se encontrávamos a grande planície que afirmavam estender-se por tôda a península formada nesse ponto pelo rio Madeira. Vadeamos os pântanos e caminhamos sôbre pequenas nesgas de terreno enxuto; faltavam-nos, porém, tempo e recursos com que atingir, desta feita, a terra prometida. Além disso, o nosso guia nativo perdeu a direção e só com grande dificuldade conseguimos retornar ao rio debaixo de uma terrível tempestade.

— Cartas do Sr. Chas. W. Buchholz ao Sr. Franklin B. Gowen.

“Durante todo o trajeto do Caldeirão do Inferno para os Três Irmãos, avistamos morros ao sul e a leste, numa distância provável de três a cinco quilômetros. Alguns dêles eram isolados e atingiam altitudes entre 150 e 180 metros, mas nenhum tão elevado e pitoresco como os que se alteavam do outro lado do rio. Constituíam êles a prova de que o platô abaixo do Jaci-Paraná não se estendia ao sul daquele rio. Além disso, tais elevações forçariam a futura ferrovia mais para junto do rio, desde Caldeirão do Inferno até Três Irmãos. Indicavam, porém, que provavelmente se encontraria terreno favorável para a estrada junto ao sopé dos mesmos e, portanto, distante das baixadas e florestas situadas à margem do Madeira. Talvez êsse traçado fôsse mais curto e melhor que junto ao rio.

“Gastamos quase uma semana na viagem de regresso a Santo Antônio. Paramos novamente em casa de D. Pastor Oyola, onde pousamos; daí percorremos a floresta em dois ou três pontos, encontrando terreno mais alto, mais sêco e mais limpo, bastante convidativo para o leito da estrada. Sentimo-nos compensados pelo nosso esforço, com ter obtido informes sôbre as características da região por onde se projetava abrir a estrada, informes êsses que teriam sido de valor inestimável se as obras da ferrovia tivessem prosseguido até o fim.

“Concluimos, de nossas observações, que a natureza do solo e as dificuldades que teríamos de enfrentar não haviam sido mal descritas, mas que se poderia construir a estrada através dessa região, com relativa facilidade e dentro dos orçamentos elaborados, se se dispensassem os devidos

cuidados no preparo da empresa e em cuidar dos operários.

“Já por diversas vezes falamos de dois membros do triunvirato que monopolizava o comércio da goma elástica por dezenas de quilômetros a montante do Madeira. Talvez seja interessante relatarmos aqui a visita que posteriormente fizemos ao terceiro, Dom Santos Mercado, conquanto visse êle em uma região bastante afastada da em que trabalhávamos na estrada. A lavoura de Dom Mercado está situada em Paraíso, na margem oriental do Madeira, 285 quilômetros abaixo de Santo Antônio. Fizemos a viagem em uma canoa impulsionada por seis remos, três de cada lado. Entre os remadores iam acondicionados a bagagem, o equipamento de campanha e demais cargas. Os quatro passageiros, dois homens e duas senhoras, ocupavam o compartimento coberto de palha e pomposamente denominado “camarote”, na pôpa da canoa. Atrás dêsse compartimento, um homem munido de longo remo dava rumo ao barco. Numa plácida noite de luar, a canoa derivou silenciosa pelo dorso da corrente, sem necessidade dos remadores que dormiam em seus lugares. Por muitos quilômetros o trajeto desenvolveu-se pelo meio do rio onde nada perturbava a calma noite tropical a não ser, de vez em quando, o mergulho do timoneiro que se divertia em nadar.

“A casa de Dom Santos era do mesmo tipo que as outras do vale do Madeira. O piso, feito de caule de palmeira aberto ao meio, apresentava uma superfície rugosa sôbre a qual era tão difícil de se andar como sôbre uma estrada em mau estado. Os aposentos eram parcamente mobiliados e não tinham camas. Acreditamos ter sido nós

que levamos a primeira cama, rio acima. Lá, como por tôda a região amazônica, usavam-se lindas rêdes tanto para dormir, à noite, como para sentar ou repousar durante o dia. Eram poucas as cadeiras. Bancos toscos cercavam a mesa de jantar e o principal atrativo da casa era uma enorme caixa de música, de fabricação francesa, que custara mais de mil dólares (cêrca de dois contos de réis) a Dom Santos. Este possuía enormes plantações de bananas da terra e de outras qualidades, fíncadas a intervalos de nove a doze metros com fileiras de cafeeiros de permeio.

“Conquanto a banana da terra pertença à mesma familia que a banana comum, constitui gênero alimentício de uso corrente em tôda a região tropical da América do Sul; no Alto Madeira atinge proporções enormes. Não é doce e só serve para alimentação quando cozida e servida como legume.

“Certa manhã surgiu defronte da porta da casa verdadeira montanha que continha cêrca de vinte ou trinta carradas de bananas da terra. Primeiro levaram o gado para comer, depois os porcos, e, ao fim do dia, pequena era a quantidade de bananas da terra no monte.

“Durante nossa permanência de três ou quatro dias em Paraíso, Dom Santos serviu-nos um banquete que teve o aspecto de uma festa bárbara e, provàvelmente, fôra organizado tanto para surpreender como regalar seus hóspedes. No meio da mesa havia uma cabeça de boi magnificamente preparada, com os dois chifres. Êstes serviam para firmar no prato a cabeça, da qual fôra retirado o maxilar inferior. A língua aparecia em

seu lugar e todo o prato estava guarnecido com espigas de milho verde, bananas da terra e outros vegetais.”

XVIII

NOVAMENTE EM SANTO ANTÔNIO

Como dissemos no capítulo anterior, depois de grande atraso causado pela falta de equipamento de campanha e provisões, a turma n.º 4, sob as ordens do Capitão Stiles, partiu, a 3 de abril de 1878, para iniciar o levantamento que lhe cabia, de Morrinhos para cima.

Cinco dias mais tarde, o Sr. Collins iniciou o assentamento de trilhos na linha principal e, a 9 de abril, firmou um contrato com Benjamin Huff para limpar três quilômetros da estrada. O mato deveria ser cortado numa faixa uniforme de 30 metros e o preço aprezado era de setecentos dólares (um conto e quatrocentos mil réis) por milha. Tôda a madeira derrubada e que para tal servisse, deveria ser transformada em dormentes, pelos quais o Sr. Huff receberia quatrocentos réis cada.

Ao que conseguimos saber, nenhum nativo jamais penetrara a floresta a leste de Santo Antônio, mais que o necessário para retirar material com que construir suas moradias rudimentares. Não podiam, pois, informar-nos sôbre a natureza do terreno mais para o interior, nem dar-nos idéia da distância até o rio Jamari que se acreditava correr não muito longe dali, em direção oriental.

Tinhamos ouvido contar histórias de selvagens que habitavam a região, mas não conseguimos verificar a veracidade de nenhuma delas.

Isoladamente ou em grupos de dois ou três, muitos de nós haviam percorrido vários quilômetros ao longo das linhas, ao sul de Santo Antônio, sem que jamais fôsse molestados ou vissem algo que lhes atestasse a existência de índios bárbaros, — como eram chamados para distinguir dos domesticados — conquanto constasse que os ingleses foram por eles atacados em Santo Antônio, muitos anos antes. A imunidade de que gozamos, com relação a essas visitas, levou-nos a não dar crédito algum a tais informações, considerando-as de valor igual ao da série de publicações menos exatas que sôbre a região circulam livremente.

Todavia essa sensação de segurança foi certa vez abalada. Dois de nossos homens por mera curiosidade internaram-se na floresta num domingo, avançando cêrca de três quilômetros para trás de Santo Antônio, quando encontraram, mesmo a seus pés, um pedaço de cipó dos que os índios se utilizam para amarrar o arcabouço de suas moradias. O cipó, que media pelo menos quinze metros de comprimento, mostrava sinais de ter sido cortado recentemente e estava cuidadosamente enrolado e atado. Certos de que ninguém de Santo Antônio lá estivera antes, os dois homens trataram de regressar e nunca mais quiseram saber de lá voltar. Esse incidente, quando relatado em Santo Antônio, provocou certa apreensão. Dias depois, a 17 de abril, os operários se alvoroçaram ante o boato de terem aparecido selvagens em nada semelhantes aos índios semicivilizados que trabalhavam na estrada.

A 26 de abril, os bolivianos Ignacio Arauz e Santos Mercado assinaram um contrato para limpeza de tôda a linha, a partir dos primeiros dez-

seis quilômetros, até o ponto terminal ao sul, à razão de seiscentos dólares (um conto e duzentos mil réis) por milha, bem como para o fornecimento de 2.500 dormentes, por milha de estrada, a 20 centavos (quatrocentos réis) cada um, entregues na linha. O serviço de limpeza, conforme o contrato, deveria ter a largura uniforme de 30 metros.

A 8 de maio, outro contrato foi feito entre o Sr. Collins e o Sr. Darwin H. Daniels, pelo qual o último concordava em fornecer, ao preço de vinte centavos (quatrocentos réis) cada, 100.000 dormentes de madeira dura, dentro de um ano e quatro meses da data da assinatura, bem como tôda a lenha necessária para as locomotivas à razão de dois dólares e meio (cinco mil réis) cada "cord" (3,6 m³), não devendo a quantidade entregue exceder a 10 "cords" (36 m³) diários. Acredita-se que o Sr. Collins tenha feito, na mesma ocasião, diversos outros contratos para limpeza da linha, mas dêles não há notícia. Por essa época os nossos deveres nos prendiam por demais ao escritório e somente de vez em quando algum serviço especial nos levava até a linha, e então podíamos observar o progresso dos trabalhos e a vida do acampamento.

A 17 de maio recebemos ordem do engenheiro-chefe para seguir a pé ao longo da linha demarcada, a fim de levar um recado ao Sr. Byers e verificar um erro de nível que se dizia existir no leito. O Sr. Byers estava então acampado a alguma distância a leste do Madeira, cêrca de 17 quilômetros ao sul de Santo Antônio, e, com sua turma, ocupava-se em fazer a localização final da linha no trecho preliminarmente trabalhado pelo Sr. Runk, ao sul de Macacos.

Pusemo-nos em marcha às 3 horas da madrugada e depois de atravessar um riacho logo ao sul de Santo Antônio, sôbre um pontilhão de pau rosa, de construção recente, acompanhamos, por cêrca de um quilômetro, o trilho que estava sendo então assentado sôbre o que geralmente se conhecia, na gíria ferroviária, por *Shoo fly*. Este têrmo era usado entre os engenheiros norte-americanos para indicar um desvio provisório, construído em tórno de algum obstáculo muito difícil de vencer, assim atrasando a remessa de materiais e provisões aos operários, mais além. A expressão foi lançada por Ben Butler, no Congresso, quando, em resposta a um aparte de "Sunset" Cox, fêz calar seu insignificante antagonista com esta frase "*Shoo fly!* (Sai, mosca) não me aborreça."

Por estranho que pareça, mais tarde, durante os debates nos tribunais inglêscs, nem os juizes britânicos nem as testemunhas norte-americanas conseguiram explicar satisfatòriamente a origem do têrmo e os autos da questão contêm diversas referências ao *Shoo fly*. O desvio a que nos referimos prolongava-se por três quilômetros ao sul de Santo Antônio e fôra construído com o fim de evitar uma forte subida, na linha permanente.

No Campo do Limão, a cinco quilômetros de Santo Antônio, encontramos um grupo de operários praticando profundo corte: era o limite do nivelamento a que então se procedia. Percorrido mais um quilômetro e meio, paramos para pernoitar, no acantonamento do Sr. F. H. Clement, engenheiro-residente da construção e aí encontramos, na qualidade de assistentes seus, os Srs. A. P. Scull, W. G. Coughlin e T. C. Maher. Jantamos num acampamento de lenhadores, nas

proximidades. Na manhã seguinte, depois do café, continuamos nossa solitária marcha por mais um quilômetro quando soubemos que os Srs. Steart e Ward se achavam no acampamento do Sr. S. B. Coughlin, situado a algumas centenas de metros da linha. Achamos, portanto, que seria interessante ir até lá, pois foram êles que denunciaram o erro de nível que tornou necessária a ida de um mensageiro ao Sr. Byers. O Sr. Coughlin tinha um pequeno contrato de limpeza e nivelamento. Por mais de meio quilômetro além de seu acampamento, a linha já estava limpa na largura especificada, de 30 metros, mas o nivelamento ainda não tinha sido iniciado. Mais além só havia a picada rústica, feita pelos engenheiros, repleta de ramificações, para levantamento topográfico e reconhecimento da região. Não fôsse o conhecimento que adquiríramos dessas linhas, manuseando plantas no escritório, correríamos, constantemente, o risco de perder-nos. Era necessário andar com todo cuidado a fim de não tropeçar em tocos de pequenos arbustos. O ar estava sufocante e nem a mais leve brisa agitava as árvores. Por longos trechos não se conseguia água potável. Nossa viagem era lenta e penosa. A certa altura os lenhadores nos chamaram a atenção para o látex de determinada árvore que afirmavam ser excelente remédio para ferimentos e contusões. Logo verificamos que é dela que se extrai o bálsamo de copaíba. Mais adiante, encontramos outro gênero de árvore da qual os índios retiram a casca para usá-la como papel de cigarro. Durante o trajeto vimos, na floresta, enormes bandos de macacos balançando-se pelas longas caudas, de uma árvore para outra e de tal forma nos fizeram

rir com seus esgares e travessuras, que não conseguimos acertar um só tiro. De vez em quando avistávamos perus selvagens. Araras, aos pares, com suas plumagens de indescritível beleza, faziam enorme algazarra, saltitando, álacres, pelo tôpo do arvoredó. Os papagaios e tucanos aproximavam-se mais, porém, geralmente, se mantinham fora do alcance de nossas armas. A intervalos, porcos selvagens, assustados, atravessavam, com a rapidez de coelhos, a picada onde tinham estado a tomar banho de sol. Certa feita, surgiu-nos pela frente um veado, e tão perto que nos parecia impossível errar o tiro. Todavia, um ramo de árvore que não tinha mais de uma polegada de diâmetro desviou de tal forma o projétil de nossa carabina Sharp, calibre 55, que o animal nem de leve foi atingido. Outra ocasião, sentados sôbre o tronco de uma árvore, para descansar, assustamo-nos ao descobrir meia dúzia de índios do acampamento do Sr. Byers, mesmo acima de nossa cabeça, sem que antes os tivéssemos divisado nesse local. Nas florestas mais impenetráveis, onde a meio quilômetro de distância se poderia ouvir qualquer pessoa abrir passagem à fôrça, êsses nativos se moviam silenciosamente, quase como sombras.

Logo avistamos uma tampa de caixote de sabão, pregada a uma árvore, com a seguinte indicação: "3 quilômetros até "Poverty Flat" e, à uma hora da tarde, nós e o cozinheiro de Byers nos encontrávamos inteiramente sós, no já famoso acampamento. Havíamos gasto exatamente sete horas para vencer a distância de dezessete quilômetros e meio. Naquela noite, à mesa do jantar, vários incidentes ocorridos no acampamento e na

linha foram rememorados para distração do hóspede inesperado.

Freqüentemente a conversa voltava para o que os homens de Byers denominavam “a batalha das formigas”, ocorrida na noite anterior. Todavia, tendo as formigas derrotado tôda a turma em menos de cinco minutos, a palavra batalha parecia mal aplicada. Poucos dos nossos homens sabiam os nomes dos animais selvagens encontrados na linha, e, no geral, os operários iam denominando os que apareciam, pela semelhança, próxima ou remota, que apresentavam com os animais a êles familiares. Os porcos do mato eram geralmente chamados *ground hogs*, e, dada a freqüência com que os encontravam na linha, os homens da turma os consideravam inofensivos como coelhos. Não sabiam êles, entretanto, que, quando em grandes varas, êsses animais são realmente perigosos e estraçalham a vítima que não consegue subir rapidamente numa árvore.

O cozinheiro reclamou contra um dos engenheiros-assistentes do Sr. Byers que, com seus homens, sempre chegava depois da hora do jantar. À vista disso, o Sr. Byers pediu ao transgressor que, de futuro, não permitisse que seu zêlo ao trabalho continuasse a causar tais atrasos. Logo no dia seguinte o mesmo indivíduo, não só chegou de novo tarde para o jantar, mas, ainda, muito mais tarde que de costume. Interpelado sôbre a causa da demora, explicou que fôra atacado por uma vara de caïetus e, para escapar, tivera que subir a uma árvore e lá esperar até que os animais levantassem o cêrco. Essa revelação provocou hilaridade geral, que o delinqüente em nada apreciou. Daí em diante, a quem quer que se perguntasse

se conhecia o Sr. Blank, a resposta invariável, depois de alguns instantes de reflexão, era: "Oh! sim. O homem que os porcos do mato fizeram subir na árvore em Poverty Flat."

Às 8 horas da noite de 19, estávamos de volta a Santo Antônio e desde êsse momento, até a noite do dia 25, ocupamo-nos, em companhia do Sr. J. S. Ward, em conferir o nível dos primeiros nove quilômetros de linha, já demarcados. Enquanto nos entregávamos a êsse serviço, fomos atacados de fortes tremores de frio e febre. De regresso à base, naquela noite, verificamos que não éramos os únicos nessas condições. Quase todos estavam ou tinham estado doentes ou indispostos no espaço de poucos dias. É comum ouvir-se mencionar o índice de mortalidade de dois lugares diferentes para dar idéia da facilidade ou dificuldade de execução de qualquer trabalho de engenharia.

Nada pode ser mais falho que as conclusões tiradas de tais dados. Ao engenheiro, o que importa saber não é o número de óbitos, mas o de pessoas que se incapacitam para o trabalho, dentro de determinado espaço de tempo. É bem possível que o índice de mortalidade seja bastante baixo e o número de pessoas incapacitadas para o trabalho, incrivelmente elevado. Esta observação se aplica de maneira particular a regiões onde impera a malária perniciosa. Quando há cuidados médicos e alimentação adequada, as pessoas de constituição robusta resistem a muitos ataques e febres sem que a maleita lhes seja fatal. Mesmo assim, porém, os primeiros calafrios, seguidos de febre, prostram completamente o doente e o deixam mais ou menos imprestável por várias sema-

nas. As fortes doses de quinino necessárias para debelar a febre agravam a fraqueza do paciente. Segue-se um período de lassidão, acompanhado de forte transpiração noturna em que nem o doente nem seus companheiros consideram grave o seu estado, conquanto sejam necessárias várias semanas, mesmo nas mais favoráveis condições, para que recupere sua eficiência.

A 28 demaio o engenheiro-residente, Sr. Nichols, escreveu ao Coronel Church: "Os empreiteiros têm cêrca de 300 homens empregados em trabalhos de escavação, nivelamento, limpeza, etc."

Entre 26 e 29 de maio, o nosso diário se revela inteiramente falho. Em data de 30, porém, lemos o seguinte:

"Ainda me acho doente e incapaz de fazer o que quer que seja. Vi um entêrro ontem. Notei que diversas pessoas iam também carregadas, mas não consegui perceber se estavam mortas ou não. Apenas para dar idéia do estado sanitário, mencionarei, a seguir, os casos de moléstia de que tive conhecimento nos últimos dias. Nada, ou muito pouco sei dos operários, restrito como me acho às instalações da sede.

"Thomas Collins, chefe dos empreiteiros, está convalescendo de febre. O. F. Nichols, engenheiro-residente, esteve doente há alguns dias; não sei o que foi que aconteceu; C. M. Bird, engenheiro-chefe, ainda não se refez da viagem ao Jaci-Paraná; C. W. Buchholz, primeiro engenheiro-assistente, sofreu um pequeno ataque febril; C. S. d'Inviliers, chefe de turma, está-se recobrando de uma disenteria; Charles F. King, primeiro subempreiteiro, acaba de sofrer sério ataque febril; James F. Brown, chefe do Escritório, está convalescendo

de nem sei o que; Hugh Kehoe, subempreiteiro, teve febre; Thomas J. Fetterman, farmacêutico, convalescente de febre; Capitão W. L. Symmes, encarregado do transporte fluvial, acaba de se restabelecer de um ataque febril; Capitão Elder, funcionário, acha-se muito enfraquecido pela febre; Fred. B. Esler, funcionário, febre biliosa; William S. Eustis, encarregado do consêrto de instrumentos, febre; R. E. Johnson, nivelador, febre; J. H. Histeand, medidor, acha-se convalescendo de seu terceiro ataque febril; Frank Snyder, medidor, há muito que vem sofrendo de disenteria; McCracken teve febre diversas vêzes; George Yohe, empregado da sede, está com febre; Mike, cozinheiro da sede, com febre; W. A. Rawle, funcionário, com disenteria; De Coursey, funcionário, horrivelmente pálido, não sei porque; McClellan Hirsh, engenheiro mecânico e maquinista, está-se recobrando de um ligeiro ataque febril; Robert B. Evans, medidor, disenteria.

“Consta que todos os homens da turma do Capitão Stiles, no Caldeirão do Inferno, parecem esqueletos. H. B. Gill e J. W. Clark nem mais têm sombrà, segundo dizem. Da turma do Sr. Byers, cinco homens estão doentes, sendo que alguns levemente. Na do Sr. Runk, diversos também estão doentes, dentre os quais Mellvaine e Hoff — quatro nas rêdes e dois em pé. Esta relação não indica senão pequena fração do número de doentes.”

A 21 de maio, Paulino von Hoonholtz assinou um contrato para fornecer, na linha, 500 operários bons, da provincia do Ceará, à razão de 3\$000 por dia, mais provisões e assistência médica. O contrato especificava que as horas de trabalho

seria de 6 às 11,30 e de 1,30 às 5,30 da tarde. Nesse mesmo dia John S. Cox, agrimensurador, foi transportado para a sede, em uma rede atada em longo pau, aos ombros de dois índios. Tinha êle estado com a turma do Sr. Runk e ficou reduzido a mera sombra do que fôra e, tão fraco, que mal podia levantar a cabeça para tomar um copo d'água.

A 1 de junho, seguiram em viagem de regresso diversos doentes. Constava que as provisões já estavam, novamente, quase esgotadas e o Sr. Ward, que regressara do acampamento do Sr. Clement no dia seguinte, disse que, de 14 lenhadores que lá existiam, 7 não estavam em condições de trabalhar. A 3, fomos informados de que não havia mais farinha. Logo depois correu a noticia da demissão dos Srs. Runk e Stiles.

O Sr. O. F. Nichols, que se tinha recobrado de um ataque febril, no dia cinco piorou ainda mais que antes. T. C. Maher, do acampamento do Sr. Clement e W. H. Delleker, da turma do Sr. Byers, voltaram para a sede, atacados de febre. A todo momento sabia-se de novos casos de doença. Hugh Kehoe morreu no dia 6. Com êsse, elevou-se a cinco o número de óbitos entre os nossos homens, todos êles chegados pelo *City of Richmond* e que estavam na América do Sul havia apenas três meses.

No dia 7, Kerr, o lenhador, regressou bastante doente a Santo Antônio, procedente de seu acampamento situado a 6,5 km, trazendo a noticia de que muitos de seus companheiros estavam atacados de febre. O estado de Hiestand e Eustis, na sede, era alarmante e a Sra. Packer, que mantinha uma pensão para operários, comunicou a exis-

tência de sete doentes em sua casa. Dizia-se, então, que as provisões não poderiam durar mais que cinco dias e que, dentro de dez, se não chegassem os abastecimentos de há muito esperados, não haveria em Santo Antônio alimentação suficiente para um camondongo sequer. Não é de estranhar, portanto, que, em tais circunstâncias, operários mal alimentados e sem receber pagamento comesçassem a reclamar.

As três senhoras que havia em Santo Antônio, a Sra. Collins, Sra. Nichols e Sra. King, deram eloqüente exemplo de resignação que muito contribuiu para conter as ameaças e reclamações de alguns operários que pensavam que, na sede, o passadio era melhor que o dêles. Na manhã de 8, quando iam iniciar nossas atividades cotidianas, o engenheiro-chefe sugeriu-nos que, em vez de passar o dia no escritório, procurássemos pescar um pouco, ou conseguir alguma caça. Munidos de vara e arma, vagueamos pela margem do rio, por vários quilômetros abaixo de Santo Antônio e teríamos voltado com as mãos vazias se não tivéssemos encontrado alguns índios que nos venderam vários peixes apanhados com flechas. Nesse dia o Sr. Brisbin, que fazia parte da turma do Sr. Byers, chegou à sede bem doente e informou que no novo acampamento do Sr. Byers, um pouco ao sul de "Poverty Flat", havia um engenheiro e dois lenhadores passando mal. Logo depois, chegaram do Caldeirão do Inferno o Capitão Stiles, Lorenz, Gill, McCutchen, O'Connor e James Dougherty, quase todos doentes, sendo que o estado de Lorenz e Gil inspirava cuidado. O Capitão Stiles, o único que não estava doente, relatou-nos então que houve uma ocasião, em que nem três

homens, em tóda sua turma, estavam em condições de trabalhar, e, enquanto os outros deliravam em febre, ou revelavam sinais de loucura em consequência das privações por que tinham passado, éle não lhes podia fornecer nem alimentação, nem o remédio indispensável para o caso, que era o quinino.

O Sr. John P. O'Connor, atualmente secretário particular do Arcebispo Ireland, e que naquela ocasião fazia parte da turma n.º 4, fêz magnífico diário da expedição. No capítulo seguinte faremos ligeira digressão de nossa narrativa, a fim de transcrever trechos dêsse trabalho, que se referem aos dois meses passados em companhia do Capitão Stiles no Alto Madeira. Outro diário elaborado pelo Sr. Cecil A. Preston, hoje superintendente da Divisão Central da Pennsylvania Railroad, também se refere ao mesmo periodo, porém com muito menor riqueza de pormenores. Contudo, serve perfeitamente para completar o relato do Sr. O'Connor, em certos pontos onde convém uma explicação mais ampla. Não mantivemos a forma original do diário do Sr. O'Connor, mas tivemos a preocupação de não lhe alterar o sentido nem dizer coisa alguma que não se encontrasse no original. Dito isto, pode-se attribuir a autoria do capítulo seguinte ao Sr. O'Connor.

XIX

DOIS MESES COM O CAPITÃO STILES

Na manhã de 2 de abril de 1878, iniciamos os preparativos para transferir nosso acampamento a um ponto distante cêrca de 35 quilômetros de San-

to Antônio. Gray e eu passamos a primeira noite de guarda. Na manhã seguinte (3 de abril), as tendas foram desmontadas, transportadas para o pôrto e aí acondicionadas em duas canoas. Às 8,30 estava tudo pronto para a partida, mas alguma coisa houve que atrasou os índios, e, por isso, procuramos descansar um pouco, da melhor maneira que nos permitia a incômoda posição em que nos encontrávamos nas embarcações.

Às 10 conseguimos partir. Os oito índios regulavam suas remadas pelo resfolegar da lanchinha a vapor que seguia na frente e nos dava reboque nas numerosas corrédeiras do trajeto. O almôço consistiu em pão e bolacha velha, umedecida nas águas lodosas do Madeira. Depois nos deliciamos com nossos cachimbos de canudo comprido. Às 4 horas, graças às enérgicas remadas dos índios, chegamos às quedas do Teotônio onde tanto os barcos quanto a carga tinham que ser transportados por terra até acima das mesinas, onde encontramos uma "casa" à nossa espera. A construção não passava de uma cobertura de fôlhas de palmeira apoiada sôbre moirões. Todos os lados abertos. Sob êsse precário abrigo todos nós — dezesseis engenheiros e outros tantos índios — penduramos nossas rêdes para descansar os membros doloridos devido à incômoda posição em que viajáramos.

O dia seguinte foi todo gasto na remoção dos suprimentos, bagagens e embarcações sôbre uma passagem rústica, em terreno lançante, formada por uma série de pedras que cortam o rio pelo meio e provocam a tremenda agitação cujo farfalhar se houve a muitos quilômetros de distância, tanto a jusante como a montante. As quedas,

pròpriamente ditas, têm cêrca de seis metros de desnível, e, na ocasião em que as atravessamos, as pedras que ficam no meio da cachoeira estavam encobertas, pois o rio ainda se achava próximo de seu volume máximo. A cêrca de quinze metros da margem oriental, existe uma ilhota que ocasiona uma queda à parte e, provàvelmente, a mais alta daquele lado do rio. Quando terminamos nossa faina diária, muitos de nós nos sentamos sôbre as pedras e refrescamos a fronte suada, em plena queda. O pesado serviço do dia abriu o apetite da turma para o escasso jantar de que dispúnhamos. Depois da refeição retiramo-nos para nossas rêdes onde nos divertimos fazendo a fumaça de nossos cachimbos se encaracolar contra o teto de palmeira que nos abrigava.

Na manhã seguinte, 5 de abril, a turma espalhou-se, alguns se embrenharam pelo mato à procura de caça e frutos silvestres. Outros quedaram silenciosos a observar o movimento das águas que se precipitavam das pedras para se misturar no redemoinho, lá em baixo, antes de prosseguir o longo trajeto que têm de percorrer até juntar-se ao Amazonas e, depois, perder-se na vastidão do Atlântico. Alguns dos companheiros, doentes ou cansados, deixaram-se ficar em suas rêdes. Eu e um índio enveredamos por sôbre as pedras que dominam a queda e tivemos a fortuna de encontrar alguns abacaxis silvestres que nos tiraram o apetite para o almôço. Logo à tarde, chegaram, na lancha a vapor, o engenheiro-chefe, Sr. Bird, seu primeiro assistente, Sr. Buchholz e o Sr. Nichols, o engenheiro-residente. Puxamos a lancha para fora d'água, transportamos a carga para cima da cachoeira e arranjamós lugar para

os recém-chegados, a um canto do nosso abrigo, onde também êles penduraram suas rêdes. Ao fim do dia, fomos todos descansar.

Bem cedo, na manhã seguinte, já estávamos, todos nós, fazendo fôrça numa corda atada na lancha a vapor e, muito antes de o sol atingir o zênite, já estava ela de novo flutuando nas águas calmas do rio, acima das quedas. Depois o trabalho de carregá-la novamente. Todo o serviço foi executado com rapidez e, uma ou duas horas antes do meio-dia, já estávamos de novo a caminho. Por duas vêzes encontramos novas corredeiras, e, numa delas, encostamos os barcos à margem para que, desembarcados os americanos, os índios pudessem conduzir as embarcações, assim aliviadas, pela corredeira acima, até uns duzentos metros do ponto onde tocamos. Aí os índios trouxeram de novo as canoas para junto da margem para que pudéssemos novamente embarcar sem nos emaranhar na vegetação que forra o leito do rio, junto a ambas as margens. A noitinha vencemos as corredeiras dos Morrinhos e logo acima, mesmo à frente de uma ilha, acampamos sob uma tenda armada às pressas, antes que a noite caísse.

Procuramos, então, confôrto para nossas canseiras, numa xícara de café acompanhada de bolacha dura e seguida pelo cachimbo; contudo, os milhões de insetos que nos envolviam de todos os lados, tiraram-nos a esperança de uma noite bem dormida. Os pernilongos não cessaram de zunir e nos picar. A fumaça dos cachimbos parecia não ter sôbre êles o menor efeito; nem os mosquiteiros serviram para coisa alguma. Tarde da noite,

porém, já exaustos, adormecemos, a despeito dos mosquitos.

Apesar de tudo, o dia 7 de abril amanheceu tarde para nós; pois, através da folhagem densa que nos envolvia, tudo parecia triste e em perfeita harmonia com a maneira de sentir dos que pela primeira vez compreendiam que ainda era melhor combater os insetos durante o dia que servir-lhes de pasto, mais ou menos inconscientemente, à noite. Conquanto fôsse domingo, entregamo-nos ao trabalho com tal disposição, que só ao pôr do sol largamos para descansar. No lugar onde estavam instaladas as tendas, a menos de trinta metros do rio, era tal a densidade da floresta que ninguém, nem mesmo os índios, conseguiam nela penetrar, alguns metros ao menos, sem ter necessidade de abrir caminho a facão, por entre a teia cerrada de cipós e trepadeiras, presas a tocos caídos e árvores de tôdas as espécies, algumas eriçadas de espinhos, outras pegajosas ou lisas, mas tôdas cobertas de formigas pretas e vermelhas dos mais variados tamanhos. Algumas delas davam a impressão de duas cabeças de alfinete prêsas por um fio de cabelo, enquanto que outras atingiam 37 mm e até mesmo 5 cm. Por tudo havia nuvens de moscas de todos os formatos e côres e milhões de insetos alados e trepadores, peritos em doloridas picadas que não se cansavam de repetir.

Ao pôr do sol o nosso mourejar foi compensado pelo aspecto que oferecia o acampamento quase todo limpo de vegetação. Fôra o serviço mais rude que até então fizéramos.

Durante o trabalho estávamos todos divididos em grupos, — tão ocupados quanto as próprias

formigas que nos mordiam, — uns ateando fogo para queimar o mato verde e úmido e com a fumaça enxotar as formigas ou queimar os ninhos de insetos que nos vinham atormentando; outros, cortando moirões e, os demais, removendo grandes árvores abatidas pelos lenhadores.

Vários de nossos companheiros se ocuparam em armar as barracas, montando as armações e amarrando as extremidades a estacas fincadas no chão. Tanto os moirões como as estacas eram preparadas por nós mesmos. Tudo quanto precisávamos no acampamento, à guisa de móveis, tais como prateleiras, bancos etc., era feito com os recursos da natureza virgem que nos cercava.

Os índios executaram perfeitamente sua tarefa, e, emulados pelo nosso exemplo, prosseguiram no trabalho durante o dia todo, sem esmorecimento. Todos nós concordamos em que os escuros filhos das selvas sul-americanas desempenharam muito melhor o seu papel junto ao pioneiro branco, que seus irmãos bronzeados da América do Norte, em idênticas circunstâncias. Um mergulho no rio refrescou-nos bastante e, depois de um café quente com biscoitos, seguido de cigarros, retiramo-nos para nossas rêdes à procura do repouso a que fazíamos jus depois do primeiro dia de instalação do acampamento, em pleno sertão. Durante a noite, uma das traves que seguravam nossas rêdes cedeu repentinamente, atirando-nos ao chão onde as formigas nos picaram furiosamente antes que conseguíssemos acender luz e verificar a situação em que nos encontrávamos.

Na manhã seguinte, já seriam oito horas quando deixamos as rêdes e, assim mesmo, suspirando por mais uma soneca. Tínhamos que terminar o

trabalho do dia anterior e a êle nos lançamos com vigor. Primeiramente retiramos tôdas as raízes e fôlhas espalhadas pelo chão, dentro e fora das tendas e, a seguir, varremos tudo cuidadosamente até que o acampamento ficasse tão limpo e em ordem como se o serviço tivesse sido executado sob as vistas de cuidadosa dona de casa. As vassouras eram feitas por quem delas tinha de se utilizar. Com cipós esticamos varais para estender roupa lavada, de uma árvore a outra. À tarde os norte-americanos descansaram. Os índios trabalharam um pouco para matar o tempo até que a noite trouxe calma e descanso a todos.

Na manhã de 9 de abril, depois da refeição matinal, começamos nossa linha um pouco por trás do acampamento, tomando como cota inicial o nível das águas do Madeira, até que a junção com a linha do Sr. Byers nos permitisse adotar a cota de Santo Antônio. Depois de rumar diretamente para o interior, em direção a certa elevação, até atingirmos o ponto onde se esperava que passaria a linha férrea, tínhamos que alterar nossa direção para N. 24° W, pois assim, segundo nossos cálculos, fariamos ligação com a turma que vinha de baixo, ao encontro da nossa.

A menos de 60 metros do nosso ponto de partida, tivemos que atravessar um ribeirão com seis metros de largura, mas cujas margens se elevavam a três metros. Os índios gastaram apenas quatro minutos e meio para lançar, sôbre êle, uma ponte, cuja durabilidade não será menor que a da madeira de que foi construída. Cortaram quatro troncos de 20 a 25 cm de diâmetro cada, lançaram-nos de uma margem a outra, amarraram bem as toras com cipós e prenderam todo o

piso da rústica ponte a quatro estacas profundamente fincadas no solo. Depois, ataram às estacas dois cipós bem esticados, de forma a servir de corrimão. De idêntica maneira venceram êles diversos outros cursos em nosso trajeto.

Certo dia, à hora do almoço, um bando de macacos empoleirados nas árvores, a mais de quarenta metros acima de nossas cabeças, olhava para nós parecendo discutir entre êles sôbre as delícias de nossas bolachas. Um tiro de espingarda logo pôs fim às suas especulações. Um dêles caiu morto e os outros fugiram agarrando-se aos ramos com mãos e caudas, que usam talvez mais que os outros membros, quando procuram vencer distância.

Na tarde dêsse mesmo dia apareceu o engenheiro-chefe, Sr. Bird. Depois de pilheriar um pouco com o nosso capitão e perguntar-lhe se êle "ia para o Rio", determinou que todos os operários regressassem para o acampamento. Até então a linha tinha atingido a extensão de quase cinco quilômetros através de um terreno que, com exceção de algumas ravinas que tivemos de atravessar, se apresentava bastante regular e sem acidentes de monta. O desenvolvimento das árvores, das lianas e da vegetação rasteira era o mais compacto e emaranhado de que tenho lembrança. Nenhuma vegetação sôbre que tenha lido ou sonhado, poderia ser a essa comparada. Os lenhadores e os encarregados de aparar o cipoal, precisavam cortar a mataria a cada passo para que os demais operários conseguissem ver o caminho e segui-los. Raramente enxergávamos vinte metros à frente e quem se distanciasse dos companheiros duas deze-

nas de metros, tinha de gritar aos demais para se orientar.

Conquanto muito escassas as grandes árvores, pela região que atravessamos, raramente se conseguia divisar os galhos mais altos de qualquer uma delas. A eterna luta pela luz, entre as árvores e as lianas parasíticas que sôbre elas se enroscam, torna a folhagem das copas quase inacessível ao olhar de quem está em baixo.

Os maiores vegetais que encontramos mediam de 3,50 a 4,50 m. de diâmetro e de 60 m, ou mais, de altura. Os cipós e trepadeiras encaracolam-se em tórno de todos êles, grandes ou pequenos, quase sempre amarrando vários num feixe. Cada árvore tem milhares de raízes no chão e outros tantos ramos 30 m acima, com número incontável de cipós cujas pontas jamais se consegue perceber, subindo pelo vegetal acinia ou pendendo de seus galhos, de maneira a ligá-los às raízes, no solo. Sôbre tôdas as lianas, contornando todos os troncos, cobrindo tôdas as raízes descobertas, movimentam-se, incessantêmente, miríades de formigas venenosas e insetos de todos os tamanhos e de tôdas as côres. Cada fôlhazinha acima de nossas cabeças tinha a sua porçãozinha de vida animal agitando-se sôbre ela, tal o número de sêres vivos existente nestas florestas desconhecidas e quase impenetráveis.

Na quarta-feira, 17 de abril, recebemos ordem de transferir nosso acampamento para o ponto n.º 115, situado a 3 quilômetros do antigo, rumo S.45º E. Às 8 horas da manhã seguinte, podiam-se ver os trabalhadores serpeando pelo caminho, cada um levando às costas sua rêde e algumas mudas de roupa, pendentés do cano de uma cara-

bina Sharp, de cavalaria. Seguimos a linha com facilidade, pois não havia nenhuma outra vereda limpa. Logo que atingimos o fim de nossa jornada, pusemo-nos a trabalhar para a instalação do novo acampamento.

As moscas logo descobriram que estávamos invadindo seus domínios e tal foi a carga que sobre nós desfecharam que quase perdemos a esperança de terminar nosso trabalho. Era, de fato, tão grande a nuvem desses insetos sobre nós, que nem se podia dizer de que côr eram as nossas roupas, e, mesmo quando trabalhando, continuávamos cobertos, da cabeça aos pés, por um grande manto vivo composto de moscas douradas. Felizmente, porém, êsses milhões de insetos não nos picavam. Denominamo-las «moscas doces», e, para não agravar a situação, procurávamos não as espantar continuamente (1).

Os índios carregando a bagagem e os utensílios culinários chegaram em tempo, mas, devido a alguma confusão, na ocasião da mudança, não se conseguia encontrar várias ferramentas necessárias. Por êsse motivo não pudemos montar imediatamente o novo acampamento nem estávamos, mesmo, dispostos a fazê-lo. Para nos abrigar durante a noite suspendemos duas lonas pertencen-

(1) "Nunca vi tanta mosca em minha vida ... Era um perfeito inferno; mesmo assim, porém, trabalhamos quanto pudemos... Alguns dos homens passaram a noite em claro com receio de onças e outros animais ferozes... As moscas são terríveis e persistentes... Desde que para aqui viemos tem sido maior o meu desejo de regressar a Filadélfia que em qualquer outra ocasião, nos últimos três meses". (Extratos do diário do Sr. Cecil A. Preston, C. E.)

tes às tendas maiores, usando para tanto um grosso cipó e quatro árvores que a Providência bondosa colocou de maneira a nos servirem de postes. Duas grandes traves de dez metros de comprimento foram atadas às árvores, em altura conveniente, para nelas prendermos as pontas das lonas e pendurarmos nossas rêdes. Restavam ainda algumas bolachas e um pouco de café quente com que nos regalamos e reanimamos os mais abatidos. Depois dessa parca refeição, retiramos para nossas rêdes. A tenda, então, se animou com anedôtas de todos os calibres. Uns praguejavam, outros troçavam quando se comparava a experiência por que estávamos passando com as descrições mais ou menos fantasiosas da vida ao longo do Amazonas e do Madeira ou nas florestas primitivas do Brasil tropical. Ruídos e sons de tôda espécie nos mantiveram alerta até tarde da noite, apesar dos esforços que fazíamos por afogar em sono os pensamentos desagradáveis que a nossa situação e o ambiente em que nos achávamos, constantemente nos sugeriam. Centenas de aves, piando, assobiando e pipilando em todos os tons, formavam uma espécie de acompanhamento para a gritaria dos macacos. Tinha-se a impressão de que ao pé de cada árvore resfolegava uma onça. Percebia-se claramente quando as antas abriam caminho pelo taquaral ou mergulhavam no riacho que corria por perto, enquanto que outros animais de espécie desconhecida contribuíam com seus grunhidos e miados para aumentar o côro dissonante que se erguia de todos os lados do acampamento. Assim foi até mais de meia-noite, quando soltaram a última piada e contaram a

última anedota; depois, indiferentes à música infernal que nos envolvia, caímos em agitado sono.

Na manhã seguinte, depois de ótimo banho nas águas límpidas do regato, seguido de uma xícara de café simples — não havia mais bolacha — estávamos prontos para levantar as tendas. De novo as moscas nos atacaram em número crescente, mas, logo depois do meio-dia, tendo terminado os trabalhos do acampamento, pudemos descansar um pouco e tirar umas cachimbadas enquanto nos embalávamos na rêde. No dia seguinte, continuamos a abrir caminho através da floresta, como de costume.

A 25 de abril, quando almoçávamos, na linha, fomos novamente honrados com a visita de uma dúzia ou mais de macacos saltando e balançando-se, pelas caudas, no tópo de árvores que se elevavam a cêrca de 50 metros acima de nossas cabeças. Três tiros abateram dois dêles, o primeiro, um enorme sínio prêto e o outro, menor e de aspecto mais delicado. Os demais logo fizeram uso de suas pernas e caudas para fugir com incrível rapidez.

Na tarde de 29 de abril fui acometido de meu primeiro acesso de febre e tremor de frio, quando trabalhava na parada n.º 47 de nossa linha experimental, orientada para N.24°W, onde havíamos apenas iniciâdo um desvio para fins topográficos. Dêsse acesso só me refiz no sábado, dia 4, quando voltei ao trabalho. Na mesma noite, porém, experimentei a reincidência da moléstia.

O terreno por onde havíamos passado era por demais irregular; tivemos necessidade de atraves-

sar várias correntes de importância secundária e algumas ravinas que mediam até 30 metros de profundidade, com menos que isso de largura. Grandes maciços de abacaxis silvestres com suas fôlhas orladas de espinhos, extensos taquarais entrelaçados de espinheiros, tornavam ainda mais árdua a nossa incessante batalha contra o cerrado mundo vegetal e as formigas e moscas onipresentes.

Regressando ao acampamento na tarde do dia 8, recebemos a notícia, para nós bem grata, de que a turma teve ordem de interromper o trabalho e retirar-se imediatamente para a Cachoeira do Caldeirão do Inferno, cêrca de 72 quilômetros a montante do Madeira. Pela manhã do dia 10 tudo quanto nos pertencia já tinha sido devidamente arrumado nas canoas que se achavam à nossa espera.

A viagem rio acima foi muito interessante e o tempo, em geral, agradável; só duas leves bâtegas de chuva caíram durante todo o trajeto. Além dos engenheiros e dos 11 índios, seguia conosco o nosso companheiro de viagem do *Richmond*, Sr. Mauris, representante do *New York World* e Dom Mariano, o capitão de nossa tripulação nativa.

Mariano, um rapaz folgazão, contando cêrca de 23 anos de idade e natural do vale do Orenoco, era ótimo companheiro de viagem. Contou-nos, em caminho, a história de sua viagem em canoa do Orenoco a Santo Antônio e à medida que descrevia as profundas gargantas por onde se comprimiam ruidosamente as águas do grande rio, seu rosto, em harmonia com a eloqüência das palavras, refletia o patriotismo que o inspirava ao falar da terra onde nascera.

Em frágil embarcação e acompanhado apenas de um índio canoeiro, tinha êle enfrentado a forte correnteza do Orenoco, pernoitando ora nas margens, ora em ilhotas, até que, no décimo dia, penetrou numa região alagadiça, pontilhada de numerosas ilhas e ásperos rochedos. Prosseguindo por essa lagoa, o nosso herói foi, finalmente, apanhado pela correnteza que o levou até a saída. Esta se abria gradativamente, até transformar-se em caudal que corria em direção oposta à do Orenoco. Flutuando ao léu desta, que cada vez mais aumentava de volume, atravessou êle numerosas corredeiras perigosas por onde só a habilidade e a destreza do canoeiro nativo conseguiram conduzir a frágil canoa, a salvo, ao rio Negro, pelo qual derivaram até Manaus. Ai Mariano fêz presente da canoa ao seu fiel companheiro de viagem e, despedindo-se, tomou um vapor que o levou pelos rios Negro e Amazonas abaixo, e, depois, subiu o Madeira, até Santo Antônio.

Certo dia tivemos que desembarcar para permitir que os índios vencessem melhor uma corredeira e à noite atingimos determinado ponto a que denominamos "Cachorro Morto" por termos encontrado, ou antes sentido o mau cheiro entre algumas taperas abandonadas, de algum cão morto.

Prosseguindo a viagem no dia seguinte, novamente tivemos que deixar as embarcações, equilibrando-nos, desta vez, sôbre um tronco de alguns metros. Alguns dos nossos caíram nágua. As três horas atingimos La Concepción, a melhor fazenda que vimos acima do Pará. A extensa clareira estava cuidadosamente limpa e continha numerosas casas asseadas e de boa aparência. Nelas

moravam várias centenas de índios bolivianos com suas famílias, sob a administração de empregados bolivianos de descendência espanhola, todos a serviço de Dom Pastor Oyola, que ocupava a melhor casa e reinava de maneira absoluta, mas bondosa, não só sobre esta propriedade mas, ainda, sobre outras menores, situadas nas adjacências e abrangendo vários quilômetros quadrados dentre os mais ricos seringais do Brasil. Dom Pastor recebeu-nos com a maior cordialidade, oferecendo-nos, a seguir, um lauto jantar, após o qual fêz servir excelentes cigarros feitos com fumo boliviano de inigualável aroma. O vinho foi, também, abundante. Os nossos companheiros apreciaram imensamente o repasto.

Atraiu-nos a atenção um grande cruzeiro de madeira, plantado por missionários perto do rio, mesmo em frente da lavoura. Não me recordo, porém, da data nêle inscrita, nem da Ordem religiosa que o erigiu. Trata-se, todavia, de alguns desses bons missionários que, em todos os climas, desde o sol causticante das regiões tórridas até as montanhas eternamente cobertas de neve, nas regiões polares, levando a cruz como emblema e arma, sempre foram os verdadeiros pioneiros da civilização e do progresso. A cruz tinha cerca de seis metros de altura, era cuidadosamente pintada de preto, com as pontas e o letreiro em branco e tinha, pendente de seus braços, dois pedaços de renda de dois metros e meio de comprimento por 22 centímetros de largura. Ao cair da tardê, todo o povo do lugar se reuniu à frente do símbolo sagrado e, depois de repetir, reverentemente, algumas orações, os homens começaram a cantar a ladainha de Nossa Senhora, a que as mulheres

respondiam em côro. Depois recitaram mais algumas orações e devoções, às vêzes acompanhadas de música. A cerimônia encerrou-se com o hino "Alma Mater", entoado por todos os presentes. Depois da reza o côro, composto por dois violinos, dois grandes tambores feitos de barris cortados ao meio, algumas flautas, triângulos e um tambor americano, reuniu-se à frente da casa onde estávamos hospedados e fêz-nos uma serenata. Deus nos livre de outra igual!

Seguiram-se danças e cantorias, e, como último número da noite, houve uma tourada de brincadeira, em que o touro era um índio que levava sôbre os ombros o couro e a cabeça de uma rês. Seriam 11,30 da noite quando tudo cessou e nos recolhemos para descansar.

No dia seguinte, apesar de domingo, pelas 6 horas da manhã já estávamos a caminho, remando contra forte correnteza que nos obrigava a navegar junto à barranca do rio. Por volta das 10 horas, desembarcamos; os índios almoçaram e nós, os norte-americanos, tomamos café com biscoitos e "iucas" torrados, colhidos perto do lugar onde descemos. À uma hora passamos pelo lugar onde, em abril de 1875 cinco traficantes bolivianos, de sete que eram, foram assassinados a flechadas pelos índios Caripunás que dêles se haviam aproximado com a falsa atitude de quem procurava comerciar. Às 2,30 atravessamos para a outra margem e desembarcamos logo depois de uma plantação de propriedade do nosso hospedeiro da véspera. Nuvens negras anunciavam temporal, e, por isso, apenas tomamos uma ligeira refeição, apressamo-nos em pendurar nossas rêdes sob um rancho que nos fôra pôsto à disposição.

À tarde o Sr. Mauris e eu abatemos alguns papagaios e araras de variegadas côres. Apauhamos ainda alguns espécimes de borboletas que passaram a integrar a já grande coleção organizada pelo correspondente do *The World*.

Bem cedo, na manhã seguinte, estávamos de novo a caminho. Por todos os lados, e por cima de nós, havia caça em quantidade: araras, papagaios, periquitos e macacos pulando em bandos pelas árvores; nas águas, pescado abundante. Perdemos grande número de tiros devido à oscilação do barco. Mesmo assim, porém, tínhamos, a bordo, várias caças e ficaram para trás diversos animais mortos ou feridos. À 1,30 avistamos a cachoeira do Caldeirão do Inferno e logo depois tocamos no pôrto de destino, onde saltamos à terra satisfeitos por deixar a incômoda posição em que éramos obrigados a permanecer na canoa.

Próximo, havia uma lavoura de propriedade de Dom Ignacio Arauz, possuidor de muitas outras no Madeira e no Amazonas.

Esse senhor nos precedera na viagem rio acima e achava-se em sua fazenda à nossa espera. Indicaram-nos uma casa nova, terminada de pouco, para os engenheiros e empreiteiros da estrada, onde nos acomodamos durante duas noites e um dia. Enquanto lá permanecemos, tivemos ocasião de apreciar a preparação do melaço e o beneficiamento do arroz. Na quarta-feira pela manhã, dia 15 de maio, penduramos nossas rêdes nos canos de nossos rifles e caminhamos para o interior, cêrca de cinco quilômetros, por uma velha picada aberta poucos anos antes pelo Sr. Arauz para os engenheiros inglêses, a qual ia ter a uma

outra casinha rústica, onde estabelecemos o acampamento n.º 3. A 16 do mesmo mês voltamos à barranca do rio e iniciamos a nossa linha, seguindo a velha picada, ao longo de quase todo o seu percurso, até o acampamento. Fixamos, então, a distância em 5.070 metros. Na tarde do dia 20, depois de ter ajudado os índios a construir uma ponte sobre um riacho, fui novamente atacado por tremores de frio que me obrigaram a voltar ao acampamento e lá permanecer por diversos dias. Poucas dôres sofri, mas enfraqueci-me rapidamente e emagreci bastante. No dia 26, um dos amarrilhos que seguravam as traves de nossa tenda cedeu e esta veio abaixo. Alguns de nossos companheiros estavam tão fracos que não conseguiram mover-se dos lugares onde caíram. Para mim, porém, o susto parece ter sido benéfico. Deu-me coragem para ir até à beira de um córrego que passava perto do acampamento e lavar a cabeça e os braços. Vários outros seguiram meu exemplo. De repente, alguns dos que vinham vindo para o córrego deixaram-se tomar de pânico e desataram a correr, tropeçando e escorregando pela íngreme encosta. Logo descobrimos a causa da correria: era uma cobra de cerca de 2,50 m de comprimento que logo desapareceu na beira d'água.

Diante da perspectiva de longa viagem por terra, dirigi-me, aquela manhã, até a margem do rio, onde constatei que alguns volumes que eu lá deixara foram retirados. No trajeto de volta, o bom Stiles pediu-me que trouxesse uma pequena mochila. Sentindo-me um pouco melhor, não me recusei a transportá-la, apesar de que a minha espingarda já pesava suficientemente para quem, como eu, se achava em estado de extrema fraqueza.

No dia 27 de maio, estávamos de novo prontos para levantar o acampamento, e, por isso, todos rumaram para o fim da picada, no ponto onde tínhamos de erigir nossas novas acomodações. Dentro de pouco tempo, considerável área de chão já estava completamente limpa e os montes de mato cortado soltavamovelos de fumo para o céu. Por volta das 2 horas da tarde, estávamos de volta ao acampamento velho onde iniciamos os preparativos para a mudança do dia seguinte.

A 28, quase todos nós estávamos doentes, e, portanto, o trabalho na linha tornou-se impossível. Os poucos que escaparam, prontificaram-se a ir até o ponto onde havíamos desembarcado, na barra do rio, a fim de trazer farinha e outros gêneros de primeira necessidade que lá pudessem obter. Graças a um bom caçador, ou a um tiro feliz, tivemos um peru para o jantar. Como estava delicioso!

No dia seguinte eu era um dos quatro homens que estavam em condições de fazer algum trabalho de topografia na linha, entre os pontos 5 e 25. Às 11 horas, quando tomávamos merenda e descansávamos um pouco, cerca de 15 ou 20 macacos, novos e velhos, pretos, marrons e pardos, alguns dotados de longas caudas, outros sem nenhuma, apareceram pelas árvores, acima de nos e puseram-se a espreitar-nos. Ficamos absolutamente quietos, mas um dos nossos companheiros amassou um jornal e colocou-o entre as folhas, a cerca de 20 m de distância. Os símios, tomados de curiosidade, logo começaram a escorregar pelos troncos, a fim de investigar o mistério. Quatro deles, de rabo comprido, seguidos por dois outros,

cheiraram o papel. De repente uma porção de mãos se lançaram a êle ao mesmo tempo e explodiu um alarido tremendo entre o bando. Um minuto depois, os macacos, instalados nos ramos das árvores, 50 m acima de nossas cabeças, examinavam atentamente as colunas do último jornal que havíamos recebido de Nova York. O conteúdo do jornal, naturalmente, os desapontou, porque, em pouco tempo havia pedacinhos de papel voando em tôdas as direções e os macacos procuravam vingar-se de nós, sacudindo com tôda fôrça os galhos mais finos das árvores, como se procurassem fazer cair alguma coisa sôbre nós. Como, porém, as árvores em que se achavam não produziãr frutos grandes nem tinham galhos secos, cansaram-se inútilmente, sem que sofrêssemos agressão de espécie alguma. Mais ou menos às 2 horas, regressamos ao acampamento; uma hora depois, sete de nós se haviam recolhido às suas rêdes, doentes e fracos. Na manhã seguinte, o acampamento mais parecia um hospital.

Dia 2 de junho. Os últimos dias foram cheios de miséria e sofrimento para os 12 homens chefiados pelo Capitão Stiles. Nada menos de 10 passaram o tempo todo em suas rêdes delirando em febre. Fred Lorenz delirou ontem à noite. Muitos se desinteressaram completamente do serviço. Certa ocasião, dois companheiros se apresentaram inteiramente idiotas, imaginando que uma porção de gente os expulsava de suas cadeiras-preguiçosas. Nenhum de nós podia descansar, à noite; pesadelos horríveis nos impediam de conciliar o sono.

A fraqueza resultante da falta de alimentação, mais que qualquer outro motivo, nos reduziu a essa situação. Não parece haver recurso algum.

Stiles é bem intencionado. Preston nada pode fazer e está tão doente quanto os outros. Eutis atira muito bem, mas não passa de uma sombra. Gill ainda tem alguma vitalidade; mesmo assim, porém, não consegue mover-se da clareira. Fred está alucinado e eu recaí outra vez. Os gêneros que nos deveriam ter chegado no dia em que deixamos o rio, duas semanas passadas, ainda não apareceram (2).

7 de junho. Outra semana de miséria e mingaus. Sim, mingau e melaço, melaço e mingau para variar.

Stiles seguiu para a fazenda de Dom Pastor Oyola no princípio da semana. Esperamos que não esteja mais sofrendo fome. Quarta-feira Buchholz chegou trazendo provisões, o que nos alegrou bastante. Fisher veio com êle, para ficar conosco. Horas depois soubemos que seríamos rendidos. Seis homens de nossa turma partiram do Caldeirão do Inferno para a sede, a fim de se tratar. Afinal, tudo terminou bem! Há poucos dias, como frisou um dos companheiros, nada mais éramos que um punhado de indivíduos encaveirados, doentes que nada faziam que sacudir os ossos nas

(2) "A 5 de junho, visitando no acampamento a turma n.º 4, a 5 km do Caldeirão do Inferno, encontramos doentes, em suas rédes, 7 dos 11 homens que a compunham, os quais não só não podiam trabalhar, como para saírem de lá, tiveram de ser carregados por índios até o embarcadouro. Vi-me obrigado a mandar seis dêles para Santo Antônio, onde receberiam cuidados médicos. Durante êsses meses (maio, junho e julho) jamais visitei um acampamento sem que encontrasse três ou quatro doentes. Dos 50 homens que compunham as turmas só sei de dois que escaparam" (Carta do Sr. C. W. Buchholz ao Sr. Franklin B. Gowen).

rêdes e hoje, conquanto ainda bem longe de estarmos curados, já nos animam esperanças de melhores condições.

Em matéria de alimentação, experimentamos tudo, desde mingau de farinha de trigo três vêzes ao dia, durante semanas a fio, até carne de macaco uma vez na vida outra na morte. Por sinal que, como iguaria, o macaco não é carne que se despreze. O fato deu-se da seguinte maneira: Eustis, magnifico atirador, foi à caça numa ocasião em que as nossas provisões estavam de tal forma reduzidas, a ponto de nem podermos proporcionar aos doentes a indispensável alimentação. Ouvimos um tiro. A esperança deu-nos forças e pusemo-nos a esperar outros tiros. De fato, logo depois ouvimos novos disparos. O tempo passou e o incidente já estava quase esquecido quando, à tarde, sentimos um cheiro um tanto suspeito junto à nossa tenda. Mesmo assim, não nos aventuramos a fazer conjecturas. No mato sentem-se cheiros, os mais variados, mas o que então nos impressionava o olfato era dos mais agradáveis. Fred Lorenz já estava pensando que delirávamos novamente, quando o cozinheiro nos anunciou o banquete. Precipitamo-nos para a mesa. "Que cheiro delicioso! Onde conseguiu o cozinheiro êste petisco? Quem o caçou? Que bicho é êste?" Ninguém mais se lembrava dos calafrios. A carne era tenra, talvez um pouco forte, mas, preparada como veado ou filhote de anta, deliciava os nossos paladares já fartos de mingaus. O que era, só Deus e o cozinheiro sabiam, mas nenhum dos dois nos queria revelar o segrêdo. As ameaças foram inúteis. Comemos bastante, repetimos e mesmo quando voltamos à rêde, ainda chupávamos pe-

dacinhos de ossos. Mais tarde, um dos nossos companheiros, em melhor estado que os demais, aventurou-se um pouco para dentro do mato, na esperança de apanhar outro "veado". Lá encontrou os couros de dois grandes macacos, ainda com as cabeças e caudas, explicando claramente a origem do nosso banquete, senão também de nossa espécie. Todos nós para lá acorremos a examinar as peles e nos demos por vencidos. A revelação fôra demasiado chocante para indivíduos no estado de debilidade em que nos encontrávamos. Não pudemos sufocar a revolta que estalou dentro de nós. A comida por que tanto ansiávamos e que com tanto prazer ingerimos, não nos pertencia, não a podíamos conservar. É possível que Darwin estivesse com a razão? Quem nos garante que não? De futuro, coma macaco quem quiser, menos eu. A refeição, porém, não nos fêz mal, e, finalmente, demos graças a Deus por não termos sabido que estávamos praticando antropofagia.

Por volta das 6 horas da tarde do dia 7, depois de uma boa viagem rio abaixo, saltamos sôbre uma rocha, na corredeira que precede as Quedas do Teotônio, onde acampamos para pernoitar. Pelo menos por uma noite ficamos livres de insetos, moscas, pernilongos e carrapatos, mas, por outrò lado, sentíamos bem a dureza das pedras sôbre que procurávamos repousar o corpo descarnado. Não foi necessário despertar ninguém na manhã de 8 de junho. Nossos ossos doloridos e juntas endurecidas nos convidavam a deixar aquêlc lugar o mais breve possível, e, portanto, de manhã bem cedo, já estávamos de novo a caminho. Pelas 8 horas atingimos Santo Antônio, onde

tomamos nossa refeição matinal. Constituíamos uma turma desoladora. Os dois meses que tínhamos estado fora produziram grandes modificações não só em nós, mas também em Santo Antônio. Muitos dos homens que lá ficaram a 3 de abril, quando partíramos, tinham voltado para os Estados Unidos e não se conseguia notar qualquer progresso no serviço. Essas coisas, porém, não nos interessavam, pois, o que nos preocupava eram os nossos acessos febris que reincidiam com a mesma freqüência e violência.

XX

DE NOVO NA SEDE

Durante o período decorrido entre 9 de junho e 8 de julho, de que nós ocuparemos neste capítulo, a impossibilidade em que se encontraram os empreiteiros de efetuar pagamentos aos operários bem como a falta de provisões abateram completamente o ânimo de quantos trabalhavam em Santo Antônio e suas vizinhanças.

Pelo contrato que assinaram antes de sair de Filadélfia, os operários eram debitados pelo custo do transporte até Santo Antônio até que tivessem seis meses de serviço e só teriam direito à passagem de volta ao fim de dois anos. Assim é que muitos, principalmente aquêles que, devido à doença, perderam muito tempo, nada tinham a receber. Não poucos estavam em débito para com a firma. Os que tinham vencimentos a receber, podiam comprar artigos de vestuário, fumo e outras miudezas, no armazém de P. & T. Collins, mas não conseguiam obter nem por compra, nem

por qualquer outro meio, alimento adequado ao clima, ou capaz de estimular o apetite de um organismo combalido. De vez em quando os empreiteiros davam ordem aos operários para se abastecerem nos dois armazéns nativos que existiam em Santo Antônio. Tal expediente, porém, de pouco valia, porque as vendas só mantinham estoque de bebidas alcoólicas. A ingestão desregrada de bebidas só fazia com que as febres reincidissem ainda com maior freqüência, assumindo caráter extraordinariamente maligno. Não havia possibilidade de conseguir dinheiro para remeter às famílias que tinham ficado nos Estados Unidos, nem para atender às despesas de viagem, caso alguém desejasse abandonar a empresa. As únicas provisões que se obtinham eram farinha de trigo, arroz e café. A 12 de junho o suprimento de farinha se esgotou e o número de operários que trabalhavam na linha era tão reduzido que a construção estava praticamente paralisada.

Em princípios de julho a turma sob as ordens do Sr. Byers, que havia acampado a cêrca de 25 km ao sul de Santo Antônio, fôra forçada a regressar à sede, dada a impossibilidade de receber provisões. Numerosas caçadas foram organizadas com o fim de conseguir alimentação para os doentes, mas a caça apanhada não compensava o trabalho. Não dispúnhamos de meios para produzir gelo, e, sem êle, não se podia conservar carne por mais que três ou quatro horas, nas raras ocasiões em que conseguíamos obtê-la. Pode-se fazer idéia de quanto podíamos contar com carne de caça, para nossa alimentação, por um incidente ocorrido a 10 de junho, quando os Srs. Bird, d'Invilliers, King, Patterson, Ward e Stewart re-

gressaram de uma excursão que fizeram às Quedas do Teotônio, desde sábado pela manhã, até segunda-feira à noite. O resultado dessa excursão foi duas dúzias de pombos e seis novos casos de maleita.

Durante o período de que nos ocupamos, parece que se verificou acentuada melhora no estado sanitário da colônia norte-americana e, por esse motivo, várias pessoas já começavam a pensar que nos estávamos aclimatando. Era comum a crença, mesmo entre pessoas geralmente bem informadas, nos Estados Unidos, de que, depois de se passar por um período de adaptação às novas condições, se conseguia imunidade parcial ou total contra a malária. Soubemos, mais tarde, que até os índios, em condições semelhantes, sofriam tanto ou mais que nós mesmos e que aclimação completa só a conseguiam os que passavam a residir definitivamente no cemitério. A melhora registrada fôra devida talvez não a qualquer modificação física em nós, ou variação climática, mas, antes, porque estávamos aprendendo a nos cuidar melhor, a fazer uso dos remédios certos, em doses apropriadas, a nos servir dos alimentos e bebidas mais convenientes, evitando os de que era prudente nos abster, bem como tomar certas precauções que, com relação à indumentária, precisam ser observadas por quem pretenda gozar de relativa saúde em regiões infestadas pela maleita. Não era possível, aos operários, resistir às condições climáticas da região, com o regime alimentar que lhes é ministrado nos Estados Unidos. Os doentes precisavam de dieta especial, que não estávamos em condições de lhes proporcionar. As vêzes nos

sentíamos felizes quando podíamos servir-lhes toucinho, carne salgada ou farinha de trigo.

A 11 de junho foi consumido o último grama de quinino de nossa farmácia e os médicos começaram a adquiri-lo daqueles que tinham tido o precaução de trazer reservas particulares. Contudo, a quantidade assim obtida era inteiramente insuficiente para atender à grande procura desse anti-febril, e, para que os doentes não se desesperassem ao conhecer a verdadeira situação, os médicos manipulavam pílulas cobertas com uma camada de açúcar, mas sem quinino algum (1).

Jamais tivemos um hospital digno desse nome. A minúscula construção que até 8 de junho serviu para tal fim, acomodava apenas cinco pessoas e a maior de que jamais nos servimos, tinha apenas 25 camas.

O encarregado dessa instituição beneficente, onde certa ocasião 76 doentes estiveram recolhidos, era um oficial irlandês, rústico, mas de bom coração, geralmente conhecido pela alcunha de *old Mike*. Dada a grande experiência que adquirira na Califórnia, durante os dias pavorosos de 1849, supunha-se dispusesse de habilitações suficientes para desempenhar os múltiplos deveres de sua destacada situação. Mike fazia má figura entre os enfermeiros forniados de hoje. Não perdia tempo com sua *toilette* e ridicularizava a

(1) Houve ocasiões em que os remédios escassearam; nunca tivemos reserva suficiente de quinino, mas, durante semanas inteiras, não possuímos um só grama dessa droga indispensável, tendo de tomá-la emprestada dos nossos amigos seringueiros" (carta do Sr. C. W. Buchholz ao Sr. Franklin B. Gowen).

dignidade fictícia, sem relação aos merecimentos pessoais ou à habilidade profissional, que o uniforme geralmente empresta a quem o converga.

Metido numa blusa de flanela azul, as calças presas por uma cinta, botas de cano alto e um chapéu de palha em frangalhos, sempre estava êle pronto para atender aos moribundos ou cavar sepultura para os mortos.

A côr amarelada apresentada pela sua barba grisalha, revelava o único vício que tinha, enquanto que sua construção robusta, aliada à atitude respeitosa e reticente que sempre mantinha, dava logo a idéia de que não era homem para brincadeiras. Duvidamos que Mike fôsse capaz de distinguir sal amargo de ácido bórico e os médicos de Santo Antônio mais facilmente lhe pediriam que calculasse uma tábua de logaritmos, a ter que lhe pedir que applicasse o termômetro a um doente. Convicto de que a fiel execução das ordens recebidas constituia o segredo do sucesso, na vida hospitalar, Mike nunca deixava de ministrar os remédios na hora exata indicada nas receitas. O número de doentes no acampamento não permitia que se perdesse tempo em convencer quem recalcitrasse em tomar o remédio indicado.

Certa feita, um homem, tão fraco que se esperava morresse a qualquer momento, se recusou a tomar as falsas pílulas de quinino. Mike não teve dúvida, com o punho cerrado sôbre a cabeça do doente e um tom ameaçador na voz, conseguiu que, num instante, as pílulas de farinha capeadas com açúcar desaparecessem na garganta do coitado. Não ficamos sabendo se êsse doente sobreviveu ao tratamento, mas, pouco tempo depois, vimos Mike, auxiliado por um operário qualquer,

fazendo um caixão mortuário para alguma pobre vítima, depois, cavando um túmulo entre as bananeiras, e, a seguir, presidindo às cerimônias funerárias com devoção tal, que nenhum pároco o excederia. O "Velho Mike" tinha seus defeitos, mas ninguém, dentre os que foram para o Brasil em 1878, conseguiu ser mais fiel no cumprimento de seus deveres.

Nas múltiplas qualidades de diretor do hospital, fabricante de caixões, agente funerário, cozeiro e capelão, êle se distinguiu sempre, não só na sede como também mais tarde, em viagem para o Pará e durante sua permanência nessa cidade.

Não lhe era possível suprir as deficiências de acomodações do hospital, nem a falta de suprimentos e medicamentos, mas valia-se de todos os recursos ao seu alcance num esforço sincero e persistente a fim de aliviar os sofrimentos dos que estayam sob os seus cuidados e compensar, em parte, a ausência de enfermeiras e a falta de "lágrimas femininas" junto ao leito dos moribundos. Com o correr do tempo, vimos numerosas enfermeiras formadas que mediante gordos salários procuravam diminuir os horrores do hospital, atendendo à necessidade dos doentes, apresentando-se em vistosos uniformes. Contudo, a despeito de tôda a ciência dessas moças, jamais conseguiram elas apagar de nossa memória, nem sequer diminuir o profundo respeito que sempre nos inspirou a figura do "Velho Mike" com seu desinteressado devotamento ao dever.

Nem as qualidades de seu encarregado, nem os esforços que despendia, conseguiram, entretanto, tornar desejável o hospital de Santo Antônio

e poucos os que lá foram ter antes que o delírio da febre ou a extrema fraqueza os impossibilitasse de resistir. A grande maioria dos doentes evitou os cuidados médicos, enquanto conseguiu adquirir quinino, independentemente de receita. Deixavam-se, apenas, ficar nas rêdes, quer na sede quer nos acampamentos, na dependência dos companheiros para os cuidados de que tinham necessidade. Assim é que os boletins sanitários oficiais não indicavam, nem sequer aproximadamente, o número de febreiros, nas proximidades de Santo Antônio. Ao que nos conste, os médicos jamais se afastavam de 2 ou 3 km da sede, enquanto que os acampamentos se alastravam até o Caldeirão do Inferno, numa distância aproximada de 120 km rio acima.

Apesar de têmos passado a maior parte do tempo no escritório, onde eram poucas as oportunidades que tínhamos de fazer observações, encontramos em nosso diário, entre 10 de junho e 7 de julho, nada menos de 33 novos casos de moléstia, três dos quais foram fatais. Entre as vítimas da febre encontravam-se muitas das pessoas de maior destaque na empresa. O Sr. S. B. Conghlin, que a princípio fôra almoxarife, mas que então era empreiteiro, fôra transportado para Santo Antônio em condições tais que, durante algum tempo, não foi possível dizer se se restabeleceria ou não. Conseguiu, finalmente, escapar, abandonando o contrato que firmara e regressando a Filadélfia em companhia de outros que se achavam em idêntica situação.

A 28 de junho o Dr. Townsend anunciou que havia, em Santo Antônio, 186 homens impossibili-

tados de continuar em serviço devido às más condições físicas conseqüentes do clima (2).

Ainda que a temperatura máxima, durante o dia, não fôsse mais do que a comumente registrada em nossos Estados sulinos, no verão, a oscilação térmica era muito grande e aumentava à medida que a estação se adiantava. A atmosfera era, em geral, tão carregada de umidade que à noite, quando a temperatura caía, sempre havia pesada precipitação de orvalho. As temperaturas máxima e mínima que observamos à sombra, entre 23 de março e 22 de junho, foram 14° C e 36° C. Durante as horas de trabalho, a oscilação foi, em junho, entre 26,5° C e 34° C, mas a mínima, — que sempre ocorria pela madrugada, — foi muito mais baixa durante o mês de junho que por ocasião de nossa chegada, em fevereiro (3).

No principio de junho a situação tornou-se tão desesperadora, em Santo Antônio, que o Sr. Charles L. Moore teve ordem de seguir para o Pará a fim de verificar qual a causa da demora dos suprimentos e, se possível, remediá-la. Eram acerbos os comentários correntes entre os operários. Chegou-se a falar na possibilidade de um ataque, pelos italianos, contra a sede, onde se

(2) “A 21 de junho os médicos afirmaram haver 260 doentes, dentre os 550 que trabalhavam até uma distância de 6 km de Santo Antônio” (carta do Sr. Charles W. Buchholz ao Sr. Franklin B. Gowen).

(3) Em São Carlos, a 17 de maio, o termômetro caiu a 14° C às 6 horas da manhã, e, freqüentemente, desceu a 15° C. A 9 de julho, a temperatura desceu a 15° C em Santo Antônio, pela madrugada, mas, durante o dia, jamais passou de 21° C” (carta do Sr. Charles W. Buchholz ao Sr. Franklin B. Gowen).

achavam os engenheiros, por suspeitarem de que dispúnhamos de alimentos melhores e mais abundantes que êles. Discutia-se abertamente a idéia de reter o navio da Amazon Navigation Company, esperado a 15 de junho, a fim de garantir a fuga, quando as provisões estivessem inteiramente esgotadas.

A 11 de junho, o engenheiro-chefe, Sr. Bird, iniciou a construção de um bote leve, a remo, que poderia ser fâcilmente transportado por dois homens, nos lugares em que o rio estivesse obstruído, embarcação essa que se destinava à exploração de cursos menores onde nem as canoas, nem a lancha, poderiam entrar. Esse fato avivou as imaginações e deu origem ao boato de que o engenheiro-chefe se preparava para abandonar a empresa e ganhar o litoral da maneira mais econômica possível.

No dia 13 de junho o Sr. John Runk, que se incumbira da linha preliminar que partia de um ponto situado três milhas a sudoeste de São Carlos, rumo a Las Pedras, às margens do Jaci-Paraná, foi dispensado de sua missão, sendo o Sr. Robert H. Bruce encarregado da turma n.º 3. Dois dias depois, o Sr. Runk chegou a Santo Antônio e lá ficou, com o Capitão Stiles, à espera de condução para Filadélfia. A presunção geral era de que os serviços dêses dois cavalheiros não haviam sido satisfatórios para seus superiores, mas, por outro lado, não é necessário dizer que as condições em que tiveram de trabalhar não foram, em nada, satisfatórias para êles. A 17 daquele mês, chegou do Pará o vapor "Arari", havia muito esperado. Pela primeira vez o navio ancorou no meio do rio, ao invés de atracar junto à margem e isso

despertou a suspeita de que alguém pôs os oficiais de bordo ao par do plano de capturar o vapor. Foram insignificantes as provisões por êle trazidas, mas os oficiais nos deram a boa notícia de que duas escunas carregadas de fornecimentos haviam entrado no Pará e estavam à espera de reboque para Santo Antônio. À vista da informação de que receberíamos logo socorros, os nossos espíritos deprimidos se refizeram ainda uma vez e concentramos nossa atenção em concertar planos para a continuação do serviço.

Pelas informações que, por carta, recebíamos dos Estados Unidos, tão bem como pelo que sabíamos da situação local, convencemo-nos de que a firma contratante se achava em dificuldades financeiras e assim continuaria até que os pagamentos relativos aos trabalhos executados e materiais fornecidos fôsem suficientes para compensar as enormes despesas iniciais. As entradas de capital previstas ainda eram insuficientes para cobrir as despesas. Todavia, semelhante situação era mais ou menos comum no início das grandes empreitadas, e, portanto, não causava apreensões quanto à estabilidade financeira dos contratantes. Esperava-se que as importâncias já então devidas aos construtores, pela Companhia Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, seriam suficientes para restabelecer seu crédito, habilitá-los a pagar os empregados e atender a outras obrigações financeiras de caráter urgente. Não havia motivo para se duvidar que o dinheiro existente no Banco da Inglaterra seria aplicado nos fins para que fôra levantado, e, portanto, parecia ser apenas uma questão de tempo para que as entradas de numérico proveniente dos trabalhos executados e em

projeto, dissipassem as nuvens que toldavam a situação financeira.

Os remanescentes estropiados da turma do Capitão Stiles consistiam em seis norte-americanos e quatro índios sob as ordens do Sr. Cecil A. Preston, ainda acampados perto do Caldeirão do Inferno, à espera de reforços e provisões que os habilitassem a prosseguir o levantamento rumo ao Norte, em direção à barranca do Jaci-Paraná, curso pequeno, mas navegável, que desemboca no Madeira mais de 80 km acima de Santo Antônio.

Em substituição aos doentes dessa turma que regressaram à sede, foram enviados para o acampamento os Srs. Rodman McIlvaine, Arthur P. Herbert, George A. Schele, John Delario, Milton Brown, James T. Young, Jerome Harrison e alguns índios.

O Sr. William C. Wetherill, então relativamente jovem, mas que já tinha dado provas eloqüentes da energia e capacidade que posteriormente o elevou a engenheiro-chefe da Mexican National Railway, foi promovido a primeiro engenheiro-assistente e teve ordem de assumir a direção da turma.

O Sr. Wetherill deixou Santo Antônio a 25 de junho, mas, devido à inevitável demora em obter suprimentos e transporte, só chegou ao Caldeirão do Inferno, 122 km acima de Santo Antônio, a 4 de julho. Lá encontrou em condições deploráveis os sete homens deixados pelo Capitão Stiles. Todos êles tinham sofrido repetidos ataques febris. O próprio Sr. Preston tinha estado gravemente doente durante uma semana e mesmo alguns dos recém-chegados, que seguiram em companhia do Sr. Wetherill ou o antecederam de um

ou dois dias, foram quase imediatamente atingidos pela febre. A 5 de julho eram tão numerosos os doentes que foi necessário pôr de lado a idéia de prosseguir o trabalho. A 6, o Sr. Wetherill escreveu nos seguintes termos ao Sr. Buchholz, engenheiro encarregado dos levantamentos, em geral: "Sinto informá-lo de que somente três pessoas — McIlvaine, Schele e eu — estão em condições de trabalhar". Foi essa a última notícia que tivemos do Sr. Wetherill e sua turma até 8 de agosto, quando surgiram do mato, na barreira do Jaci-Paraná, cerca de 800 m abaixo de Las Pedras, onde existia um acampamento de seringueiros, estabelecido por Dom Pastor Oyola.

Estando já terminada a localização final da estrada de ferro, desde Santo Antônio até próximo de São Carlos, não havia mais razão para se manter na sede uma turma completa de levantamento, e, mais ou menos por ocasião da partida do Sr. Wetherill, soube-se que a turma n.º 1, sob as ordens do Sr. C. S. d'Invilliers, também seria transferida mais para o sul, logo que do Pará chegasse o abastecimento esperado. Aceitamos, com alvoroço, a oportunidade que se nos ofereceu de trocar nossas obrigações mais ou menos monótonas, na sede, por um lugar, embora subalterno, nessa turma. Nada nos disseram sobre o destino que teríamos, e a estudada reticência do Sr. Bird, nesse assunto, logo levantou em nós a suspeita de que a região que teríamos de palmilhar não era de molde a poder ser anunciada com vantagem. Contudo, os que conheciam os mapas do escritório, sabiam que as três turmas em campo já haviam coberto quase todo o trajeto entre Santo Antônio e o Caldeirão do Inferno, com exceção

do trecho que deveria atravessar a região a leste de La Concepción e imediatamente ao norte do Jaci-Paraná.

Pelas descrições que fizeram os ingleses, nossos predecessores, era sombria a fama de toda a região marginal desse rio, aliás confirmada por um provérbio corrente entre os nossos canoieiros nativos, de que nenhum branco poderia viver nas margens do Jaci-Paraná. Igualmente alarmante fôra a experiência do nosso engenheiro-chefe, que, mesmo numa rápida viagem que fizera na lancha a vapor, em companhia de alguns homens, teve quase toda a tripulação violentamente atacada de febre.

As 4 horas da tarde do dia 27 de junho o Sr. Hepburn chegou a Santo Antônio a bordo do *Juno*, trazendo a reboque a escuna *D. D. Anthony*, e foi recebido entre vivas demonstrações de alegria. No dia 1.º o *Vila Bela*, pequeno navio fluvial, trouxe mais provisões do Pará. O Sr. d'Invilliers deu ordens para que se fizessem as requisições e tudo estivesse pronto para a partida da turma a 9 de julho.

Um grupo de doentes, reunidos à sombra de uma palmeira, procurava entoar a canção

“I love thy rocks and rills,
Thy woods and templed hills,”

e constituía o único lembrete do nosso grande feriado nacional. Contudo, diversas circunstâncias tornavam o dia 4 de julho de 1878 memorável na história da expedição. No dia anterior os mecânicos haviam terminado a montagem da primeira locomotiva até então vista em toda a bacia

amazônica. Era um belo produto da indústria norte-americana e trazia, bem visível, na cabina, a designação de *Coronel Church*. No dia 4 de julho, acenderam a fornalha pela primeira vez e a locomotiva, trafegando por todos os trechos de linha assentados nas vizinhanças de Santo Antônio, fazia, com o bimbalar do sino e o apito contínuo, um alarido que se ouvia por muitos quilômetros ao redor.

A experiência da *Coronel Church* provou muito bem, até que pretenderam passar por um trecho de linha onde havia uma curva que o Sr. Collins tinha construído a olho. Aí a espetacular exibição foi bruscamente interrompida por ter a máquina saltado fora dos trilhos. No dia seguinte foi ela reposta, tendo trabalhado sempre a contento, enquanto estivemos em Santo Antônio, e, salvo se algo houve desde então, de que não tivemos conhecimento, deve ela lá estar ainda enferrujando entre as ruínas que constituem o único monumento de nossa desventurada empresa.

Desde o dia em que a primeira parte da expedição chegou a Santo Antônio, pelo vapor *Arari*, até o dia 4 de julho, decorreram 117 dias de trabalho. Durante esse espaço de tempo, conseguimos construir 3 km de linha provisória e 800 m de via permanente, sobre os quais estavam prontas para trafegar uma locomotiva e uma gôndola. Por mais 8 km de distância, o leito da linha estava sendo nivelado. A faixa de terreno por onde corria o leito, numa largura de 30 m, havia sido completamente desmatada 22 km ao sul de Santo Antônio e a localização definitiva tinha sido estabelecida e demarcada num percurso de 25 km. Para conseguir tais resultados os engenheiros ti-

nham sido forçados a abrir picadas e fazer levantamentos através da mata, numa extensão total de 173 km.

Freqüentes e severos ataques febris tinham afetado sèriamente a saúde e a capacidade de trabalho do nosso engenheiro-chefe, Sr. C. M. Bird, e era do conhecimento de todos que, a menos que suas condições físicas melhorassem bastante, teria êle que abandonar a emprêsa e procurar clima melhor. Mesmo assim, porém, foi com grande surpresa que lemos a comunicação oficial de que seu pedido de demissão fôra aceito, tendo sido nomeado para seu lugar o Sr. C. S. d'Invilliers.

Dois dias depois o Sr. Bird, acompanhado pelos Srs. John S. Cox, R. E. Johnson e A. P. Scull, apresentaram suas despedidas e embarcaram no *Juno*, rumo ao Pará. O aborrecimento que tivemos com a partida daquele que até então nos tinha dirigido em plena selva foi, em parte, compensado pela satisfação que nos causou a escolha de seu sucessor.

Conquanto tivesse, naquela ocasião, apenas 26 anos de idade, o Sr. d'Invilliers já havia demonstrado tal capacidade administrativa, tão elevado critério e inflexibilidade que a todos inspirava confiança. Depois de formado pela Escola Politécnica de Filadélfia, trabalhara, de 1870 a 1874, como engenheiro-assistente, na construção da parte baixa de Alleghany Valley Railroad. Depois passou para a Pennsylvania Railroad, em Pittsburgh onde teve a seu cargo importantes trabalhos de construção até 1876, ano em que a Estrada precisou de seus serviços na Seção de Filadélfia. Aí continuou êle a servir, com grande eficiência, em trabalhos de construção e conservação até a

época em que partiu para o Brasil. Além de competência, dispunha êle de vigorosa saúde, condição esta de grande importância, que o habilitava a suportar melhor as condições do meio. A popularidade de que gozava entre os componentes do corpo de engenharia assegurava-lhe a lealdade de seus subordinados.

A promoção do Sr. d'Invilliers e o forte ataque febril que o vitimou, três dias depois, fizeram com que fôsse necessário pôr outra pessoa à testa da turma n.º 1. Quem seria seu substituto, não se soube senão na noite de 8 de julho, quando fomos chamados ao gabinete do engenheiro-chefe, onde o encontramos reclinado na rêde. Suas faces ruborizadas, seus olhos injetados, o grande mapa que empunhava, os que se espalhavam pelo soalho e um vidro de quinino à mão, tudo nos dizia da luta íntima que se travava ali, entre a moléstia e o dever.

Após um breve intróito, o Sr. d'Invilliers nos disse: "Você terá que tomar, pelo menos por enquanto, a direção da minha turma. O Capitão Symmes atenderá aos transportes. Apronte as canoas amanhã bem cedo e venha receber instruções".

A impossibilidade de reconstituir a história completa do que sucedeu depois, obriga-nos a relatar, nos seis curtos capítulos que se seguem, apenas os fatos de que tivemos conhecimento durante o tempo em que estivemos à testa da turma n.º 1. Ademais, as freqüentes referências que temos de fazer à nossa própria pessoa, nos levam a adotar a forma de narrativa pessoal.

Esta decisão, só a tomamos depois de muito relutar, por ser a única maneira de eliminar uma

lacuna, que de outra forma existiria, na história da expedição, entre 9 de julho e 11 de outubro. Apresenta ela a desvantagem de emprestar imerecido destaque a uma turma que não poderia ter tido pior sorte que a de ter por chefe, embora temporariamente, quem então adquiria suas primeiras experiências no serviço ferroviário. Todavia, por essas recordações pessoais, o leitor poderá fazer idéia dos obstáculos, dificuldades e perigos que tinham de enfrentar homens de grande experiência como Byers, Wetherill e Bruce.

XXI

VIAGEM DA TURMA N.º 1, EM CANOA, ATÉ SÃO PATRÍCIO

Quando organizada para trabalhar em climas salubres, uma turma de engenharia comum em 1878, consistia, geralmente, de dezoito homens. Nas regiões acima de Santo Antônio, onde às vezes três quartas partes da turma eram atacadas pela febre, seria indispensável, para a eficiência do serviço, que as turmas dispusessem de mais homens, a fim de substituir os enfermos, e de vários índios para transporte de provisões e mudanças do acampamento, sem que o serviço de campo fôsse, por isso, afetado.

Como anteriormente tivemos ocasião de dizer, formaram-se quatro turmas com os homens originariamente tomados para três. Além disso, eram elas constantemente desfalcadas pela necessidade de atender aos serviços do escritório e superintender as construções próximo a Santo Antônio,

bem como pela moléstia e pelo regresso forçado de alguns.

As vagas abertas nas posições subalternas podiam ser remediadas por operários inteligentes, mas não era possível substituir engenheiros-assistentes. Portanto, logo de início, apresentou-se-nos essa dificuldade: a turma que íamos chefiar compunha-se de apenas 11 homens, a saber: 1 topógrafo, um desenhista, três medidores, um auxiliar, quatro operários e um cozinheiro.

Além de nossas provisões, equipamento de campo, instrumentos e bagagens pessoais, tínhamos ainda que transportar abastecimentos para a turma do Sr. Wetherill, que os não conseguira por ocasião de sua partida.

Havendo, para o serviço de transporte, em Santo Antônio, apenas uma canoa com tripulação de dez índios e um "capitão", tornava-se necessário fazer duas viagens entre a sede e as cachoeiras do Teotônio, onde esperávamos encontrar o Sr. Buchholz, o primeiro engenheiro-assistente, encarregado dos levantamentos, em companhia de Dom Ignacio Arauz. Esperávamos igualmente lá conseguir meios de nos transportar para o nosso destino, ainda desconhecido.

Antes das 10 horas do dia 9 de julho informamos o engenheiro-chefe de que a primeira parte de nossa turma, composta dos Srs. Ward, Patterson, Snyder, Bly, Belcher e o autor destas linhas, escoltada pelo Capitão Symmes, como chefe dos transportes, estava pronta para partir.

As instruções a que devíamos obedecer nos foram entregues em envelope fechado, com ordem de não ser aberto antes que despachássemos de volta a canoa para Santo Antônio. A razão evi-

dente para essa precaução era o receio de que, se o nosso destino fôsse antecipadamente conhecido, a má reputação da zona que tínhamos de atravessar poderia levar os menos corajosos ou doentes a desertar da missão e assim agravar ainda mais a situação da turma, já de si pequena em relação à tarefa que lhe incumbia realizar.

As dimensões da canoa eram mais ou menos as seguintes: 6,5 m de comprimento, 2,40 de largura e 60 cm de calado. Em poucos minutos estávamos todos acomodados. Três dos passageiros comprimiam-se num pequeno trecho do bôjo. A seguir vinham os dez índios remadores, cinco de cada lado, trazendo apenas um chapéu de fôlhas de palmeira e uma camisa branca, até os joelhos atada à cintura. A carga, pesando mais de uma tonelada, ia empilhada no meio da embarcação, entre as duas fileiras de índios. Atrás dêles havia uma espécie de tôlido, feito de fôlhas de palmeira, onde se poderiam acomodar os demais passageiros, ao abrigo do sol e da chuva.

De pé, à pôpa do barco, atrás do tôlido, ia o capitão, firme no leme, emitindo ordens aos seus homens, e, à medida que subíamos a corrente entre rochas mais ou menos submersas, ou por entre as fortes corredeiras acima de Santo Antônio, mostrava possuir a habilidade e a destreza que fizeram famosos, como navegadores, os índios sul-americanos.

Para evitar os trechos onde a corrente é mais intensa, fomos forçados a bordejar a margem direita do rio, aí encontrando, como era natural, obstáculos de tôda sorte, tais como barranca solapada, árvores tombadas, troncos submersos, bancos de areia e rochas à flor d'água, que não se

encontrariam no meio do rio. Nossa força propulsora era, sob certos aspectos, superior à do vapor. Nos pontos mais rasos os índios pulavam água e conduziam a embarcação mais para o fundo.

Uma vez ou outra, tornava-se necessário que também nós auxiliássemos a empurrar a canoa ou suavizássemos o trabalho dos índios, cortando caminho por alguma saliência do terreno, através da vegetação quase impenetrável, onde piuns e pernalongos picavam tôdas as partes da pele não protegidas pela roupa. As formigas também, em número incontável, cobriam tudo, subiam pelas nossas calças, penetravam por baixo do colarinho e por dentro das mangas a fim de atingir regiões mais sensíveis do corpo, vedadas aos seus alados amigos.

As torturas que sofriamos a cada passo, no seio da floresta virgem, moderaram nosso entusiasmo pela exuberância da vegetação tropical, expressa na variedade infinita de árvores e trepadeiras que tumultuavam em tôdas as direções. Era tão denso o matagal debruçado sôbre a corrente que nem podíamos fazer a menor idéia da conformação do terreno, alguns metros além da margem.

Cipós, inteiramente destituídos de fôlhas, enroscavam-se em tão grande profusão pelos troncos das árvores, até as pontas dos mais elevados ramos onde então explodiam em luxuriante folhagem, que se tornava difícil distinguir entre a da árvore e a do cipó. Depois, num expediente supremo para vencer a luta pela luz e também como que para complicar ainda mais o emaranhado da vegetação que proliferava debaixo dêles, êsses ci-

pós se penduravam no ar, balançando, até conseguir tocar o solo, onde lançavam novas raízes e constituíam mais uma fonte de nutrição para o vegetal.

Árvores gigantescas, com seus troncos recobertos de orquídeas e raízes enormes à mostra, qual monarcas da floresta, erguiam-se aqui e acolá em solitárias majestade, assoberbando as demais, como se lançasse um olhar de desdém ao torvelinho da luta que continuamente se desenvolve lá em baixo, pela conquista de um lugar ao sol.

De vez em quando reconhecíamos algumas espécies com cuja madeira nos havíamos familiarizado em trabalhos de construção, tais como o cedro, o *lignum-vitæ*, o pau-rosa e outra, de porte imenso, cujo lenho se parece muito com o pinho. À medida que prosseguíamos, maciços de *caoutchuc* (*Siphonia elastica*) se apresentavam com freqüência cada vez maior, e, nos lugares onde o terreno era mais alto, consseguíamos distinguir espécimes do castanheiro (*Bertholletia excelsa*), que produz a conhecida castanha do Pará. Viam-se, também, várias qualidades de palmeiras, mas não em tão grande abundância junto aos rios, como quando era mais elevado o terreno, para o interior.

Touceiras de taquara eram comuns nas regiões alagadiças e, aí, a penetração era ainda mais difícil, devido ao emaranhado de espinheiros que formam verdadeiro tecido compacto, em tôdas as direções.

Os troncos apodrecidos, de árvores mortas, apresentavam-se revestidos de musgos e, ao longo de cada riacho, o chão desaparecia sob maciços extensos de *graciosos* fetos.

Às vêzes, ao contornarmos silenciosamente determinado ponto, surpreendíamos um bando de patos selvagens ou de macacos de longas caudas fazendo tôda sorte de diabruras numa árvore, sôbre nós. Em certos lugares, encontrávamos à beira d'água grande quantidade de certa ave aquática, sem utilidade, que, a distância, se poderia confundir com a nossa perdiz. De vez em quando éramos forçados a interromper a solene meditação de uma grande garça branca apoiada sôbre uma só perna, nas águas rasas das lagoas. Martins-pescadores e tucanos, cautelosamente empo-leirados a certa altura, miravam-nos cuidadosamente, quando passávamos. Papagaios e periquitos faziam a algazarra costumeira e araras multicores voavam aos pares nos topos das mais altas árvores, alarmando, com seus estrídulos gritos, todos os habitantes da floresta, quando nos aproximávamos.

Nas praias, percebíamos, freqüentemente, pegadas de veados, autas, onças, porcos-do-mato e outros animais de porte, mas, com a floresta sem limites por onde vagáear, nunca se expunham êles à mira de nossas armas.

Muitas vêzes o olhar penetrante dos índios percebia — o que jamais nós, norte-americanos, teríamos visto — jacarés imóveis nas águas quietas de algum córrego, tendo, acima d'água, apenas os olhos e a ponta do focinho. Muitas vêzes tínhamos ouvido contar casos de pessoas que confundiam jacarés com troncos de árvore, a ponto de se sentarem sôbre êles, mas só então nos convencemos de que êsse engano é fácil de se dar.

A distância, entre Santo Antônio e as quedas do Teotônio, era de cêrca de 16 quilômetros, pelo

rio, mas já seriam mais de 4 horas da tarde, quando desembarcamos naquele ponto, abaixo das corredeiras. Foi, então, necessária a cooperação de todos, passageiros e remadores, para levar a canoa, através da forte correnteza, por entre rochas, até um ponto de atracação, abaixo das quedas. Depois de descarregada a carga, o Capitão Symmes e os índios só se demoraram o suficiente para sorver uma xícara de café e algumas bolachas, partindo, em seguida, rumo a Santo Antônio.

Abandonados aos nossos próprios recursos, pusemo-nos a transportar para o rancho de sapé que se erguia logo acima das quedas, os artigos de que tínhamos mais urgente necessidade. O cozinheiro começou a preparar o jantar enquanto os operários tratavam de suspender suas rédes e acomodar-se, para pernoitar. Enquanto estávamos assim ocupados, surgiu um seringueiro que morava cêrca de 700 m além e se ofereceu para pescar um peixe grande em troca de um punhado de bolacha. O negócio foi imediatamente aceito e, momentos depois, voltava o caboclo trazendo um enorme peixe, com quase um metro de comprimento, ainda vivo e saltando em seus braços. Surpreendidos com a precisão e facilidade com que a transação tinha sido cumprida, negociamos outro peixe e mandamos, côm o seringueiro, um de nossos homens para aprender a maneira pela qual êle pescava tão facilmente. Como desconfiávamos, o serviço era bem fácil, e daí em diante nós mesmos apanhávamos os peixes que queríamos, sem auxílio do seringueiro.

As quedas do Teotônio, ainda no tempo da sêca máxima, tinham cêrca de 7,5 m de desnível, mas, sendo de mais de 12 m a diferença entre

o nível máximo e o mínimo do rio, durante o ano, qualquer descrição das quedas que se faça em determinada época, não coincidirá com a de outra. Quando lá chegamos, havia uma ilhota, a cerca de 30 m da margem oriental, que dividia a cachoeira em duas. Na parte que ficava junto à margem, as águas se precipitavam em enorme bacia, onde giravam ameaçadoramente em ruidoso remoinho, para depois se esgueirar por uma garganta estreita, com menos de um metro de abertura, mas muito profunda. Viam-se, constantemente, grandes peixes de 60 a 90 cm, subindo a violenta corrente dessa garganta, na vã esperança de encontrar algum fio d'água por onde pudessem subir a cachoeira. Ganhando a bacia rochosa, acima da passagem, os peixes se exauriam tentando galgar a cachoeira, e, sem forças, deixavam-se arrastar pela correnteza, boiando à tona, ao longo da estreita abertura, onde o esperto seringueiro escolhia e físgava o melhor entre uma dúzia ou mais. Na falta de um bom arpão, os nossos homens adotaram um sistema diferente: trabalhavam sempre de dois em dois; um dêles tonteava o peixe com um tiro de revólver enquanto o outro o apanhava com auxílio de um grande gancho adaptado à extremidade de um pau. Seria fácil apanhar, nesse lugar, peixe suficiente para mil homens, se já não se estivesse formando um pequeno banco de areia, um pouco abaixo, de maneira que na sêca o pescado não poderia mais atingir a passagem rochosa e todos os que ficassem presos entre o banco de areia e a cachoeira estariam irremediavelmente condenados. Todos os anos, quando o rio baixa, centenas de peixes morrem dessa maneira. Na ocasião em que lá estivemos, conse-

guimos pegar com a mão um enorme que encalhará em água rasa e não conseguia mais ganhar a corrente, nem para baixo nem para cima.

Logo à tarde do dia seguinte (10 de julho), o Sr. Buchholz, com Dom Ignacio Arauz e várias canoas, atingiram Teotônio de regresso do Caldeirão do Inferno. Uma hora depois chegava de Santo Antônio o Capitão Symmes com o restante da nossa turma e respectivas provisões. Para que fôsse tão curta quanto possível a difícil variação das canoas sôbre veredas rústicas e rochosas, o ideal era que se puxassem as embarcações o mais perto possível da cachoeira. Para conseguir isso o Capitão Symmes desembarcou os passageiros e respectiva bagagem sôbre as pedras, cêrca de trinta metros abaixo do ponto que desejava atingir, e todos os homens válidos tiveram ordem de auxiliar a tripulação a rebocar a canoa através da perigosa corredeira, em tórno de um promontório rochoso, até um ancoradouro seguro, nas águas relativamente calmas de uma gruta, logo acima.

Fôsse por falta de prática ou por excesso de energia por parte dos norte-americanos, a canoa foi de encontro a uma rocha submersa, atravessou na correnteza e virou. Os tripulantes nativos, ora vadeando com água pelo pescoço, ora nadando, conseguiram endireitar a embarcação e recuperar quase tôda a carga. As barricas de farinha e açúcar molharam-se, mas os ancorotes contendo carne salgada e presunto defumado não se estragaram.

Foi por nosso intermédio que o Sr. Buchholz teve noticia da demissão do Sr. Bird e da nomeação do Sr. d'Inwilliers para engenheiro-chefe,

bem como de outras modificações ocorridas em Santo Antônio durante sua ausência. Decidiu, então, visitar a sede antes de nos acompanhar até o nosso destino. Tivemos ordem de continuar, na manhã seguinte, até São Carlos, em duas canoas, e lá esperar até que regressasse de Santo Antônio. Assim, poderíamos utilizar-nos de todos os índios para rebocar as canoas pelas corredeiras dos Morrinhos, situadas entre São Carlos e a desembocadura do Jaci-Paraná.

Deixando os Srs. Bucholz e Arauz em Teotônio e levando apenas pequena quantidade de provisões, a turma tôda embarcou na manhã de 11 e prosseguiu a viagem rio acima. Não tínhamos ainda percorrido dois quilômetros, e já se tornara necessário desembarcar os passageiros para que os índios pudessem fazer a canoa vencer uma estreita passagem entre pedras, onde a água era rasa e forte a corrente. Em um ou dois outros pontos a correnteza era por demais violenta para ser vencida a remo e os índios tiveram que puxar a canoa. Durante o dia, um dos americanos teve forte tremor de frio, seguido de febre. Dois outros de nossos homens, um dos quais o cozinheiro, também estavam doentes.

Depois de uma viagem de seis horas, desembarcamos em São Carlos, que nada mais era que uma pequena clareira à margem oriental do rio, onde se levantava um rancho de sapé igual ao existente em Teotônio. Os nossos índios fizeram seu próprio acampamento, no meio do mato, enquanto nós, os norte-americanos, arrumávamos a bagagem e pendurávamos as rêdes dentro do rancho.

O Capitão Symmes tinha aportado em São Carlos diversas vèzes em suas viagens para cima e para baixo do rio, mas, por motivo que nunca chegamos a saber, não gostava do lugar. Seu cachorro aí desaparecera, certa noite, e êle atribuía a perda às onças que indubitavelmente abundavam nessa região. De outra feita, também à noite, uma grande tenda, desmontada, desapareceu do rancho onde o Capitão Symmes a tinha guardado, e, como é natural, era preciso encontrar explicação para o fato. A turma do Capitão Stiles tinha passado algum tempo na floresta, próximo a São Carlos, sem perceber o menor vestígio de que ali havia mais gente, além das pessoas que a compunham, e, na falta de explicação mais plausível, o Capitão Symmes viu-se obrigado a culpar os felinos pelo segundo roubo, da mesma forma que o primeiro. A hipótese, porém, era de tal forma inverossímil que, só em mencioná-la provocava hilaridade a todos, menos ao capitão que se irritava com a jocosidade dos companheiros, convicto, como naturalmente se achava, de que os inúmeros perigos por que se passara, tanto em terra como no mar, deviam garantir-lhe certa imunidade contra a suspeita implícita de que seus temores o predispuham a visões noturnas de misteriosos assaltantes.

À vista, porém, do fato irrefutável de que tanto o cachorro como a tenda tinham desaparecido, fôsse qual fôsse a explicação, êle nunca se acomodava sem primeiro suspender sua rêde tão alto, a ponto de precisar escada para galgá-la. Assim, êle dormia com enorme revólver ao lado, indiferente ao perigo de se precipitar daquela altura ao chão, hipótese que todos temiam muito mais que as imaginárias onças.

Antes de partir de Teotônio, lemos as instruções do engenheiro-chefe e, por ela, ficamos sabendo que o nosso destino era um ponto, na margem oriental do Madeira, quase oposto à famosa fazenda de Dom Pastor Oyola, geralmente conhecida pelo nome de La Concepción del Morrinhos. Partindo do ponto onde desembarcamos, tínhamos de fazer o levantamento de uma linha com sete quilômetros de extensão, na direção S.57° E, até atingir o local por onde deveria passar a estrada de ferro; daí tínhamos de iniciar o levantamento preliminar do leito da linha, seguir na direção S.60°30'W, até o Jaci-Paraná, continuar pela margem norte dêste rio até encontrar um ponto conveniente para atravessá-lo, e, finalmente, fazer junção, ao sul do rio, com a linha do Sr. Wetherill, que partia do Caldeirão do Inferno.

Nossa estada forçada em São Carlos não teria sido má, se nos tivesse proporcionado oportunidade de se descansar e acumular energia para a tarefa que íamos enfrentar, mas nada havia no lugar que nos convidasse a repousar nem o espírito, nem o corpo. Quase todos nós estávamos sofrendo de uma erupção de pele semelhante à urticária, pior, porém, e que não nos deixava dormir um momento sequer. Durante o dia, os piuns formavam nuvens em volta de nós e a cada picada dêsses insetos surgia uma bôlhazinha de sangue que, depois de dois dias, enegrecia e nós apresentava uma aparência impressionante. Êsses mosquitos, os mais vorazes que tivemos a infelicidade de encontrar, eram nossos companheiros constantes dia e noite. O Sr. Ward tentou banhar-se num riacho próximo, mas, apenas se despira, já centenas de filetes sanguíneos escorriam pelo corpo,

partindo das picadas dos mosquitos e dando-lhe a aparência de ter sido impiedosamente açoitado.

O extraordinário era que os índios, conquanto protegidos apenas com uma peça de roupa muito folgada, pareciam sofrer relativamente pouco com suas ferretoadas. O capitão passou horas balançando na rêde, com as pernas nuas e baixando-se freqüentemente, entre as baforadas que tirava do cigarro, para espantar os mosquitos. Parece que êle quase sempre conseguia apanhar o inseto antes da sangria, mas, para ter a certeza de não perder parcela alguma do precioso fluido, ia engulindo os piuns à medida que os agarrava.

Nosso cozinheiro continuava com seus repetidos ataques febris, mas, mesmo nos intervalos, sentia-se tão fraco que não podia trabalhar. Conquanto tivesse ficado em nossa companhia, ainda por algum tempo, só de raro em raro conseguia êle atender às suas obrigações. Maher e Manninn também ficaram doentes em São Carlos e o Sr. Ward teve fortes dôres no estômago, seguidas de intensa agonia, que o maltrataram bastante tempo.

Os nossos índios voltaram para as quedas do Teotônio e de lá nos trouxeram todo o equipamento de campo e as provisões que havíamos deixado; êsse serviço, porém, só os ocupou durante um dos três dias que passamos em São Carlos; durante os outros dois, êles nada tiveram que fazer. Aproveitamo-nos, portanto, do ensejo para dilatar nossos parcos conhecimentos da língua indígena, conversando com êles, em geral, sôbre os Estados Unidos, assunto por que sempre manifestavam grande curiosidade.

Na esperança de que os fenômenos naturais de que não tinham notícia lhes despertassem a

curiosidade, contei-lhes que às vêzes, nos Estados Unidos, fazia tanto frio que os rios se endureciam a ponto de sustentar, sôbre suas águas geladas, cavalos e até carroças com pesadas cargas. O effeito, porém, nos desapontou, pois a impassividade de suas fisionomias nos levou a crer que não nos compreenderam. Logo depois o Sr. Vieira, um brasileiro, perguntou-nos o que tínhamos contado a êles, e, devidamente informado, retrucou-nos: "O Senhor está desmoralizado, entre os índios. Eles me disseram em tom triste: "o engenheiro Craig é um bom homem, mas um grande mentiroso."

O Srs. Buchholz e Arauz regressaram à tardinha do domingo, 14 de julho, e, naquela noite, reunidos em sua tenda de campanha, relataram-nos vários incidentes divertidos que se deram durante a viagem, alguns dos quais constam do relatório que o Sr. Nichols elaborou, do reconhecimento feito em companhia dos Srs. Bird, Buchholz e Arauz.

O Sr. Ward tinha sofrido horrivelmente e nada do que se fizesse lhe proporcionava mais que passageiro alívio. Considerou-se, portanto, de bom aviso que êle permanecesse em São Carlos, aos cuidados do Capitão Symmes, até que estivesse em condições de voltar para Santo Antônio, onde poderia ser atendido pelos médicos. Até então era ótima a sua saúde, até mesmo quando outros, aparentemente mais fortes, baqueavam. Sua capacidade, o valor e a resistência física de que era dotado, faziam dêle pessoa extraordinariamente útil à turma, e, portanto, sua perda provavelmente reduziria em muito a eficiência do grupo.

Cedo, na manhã de 15, o resto da turma partiu rio acima, em duas canoas. Por volta do meio-dia atingimos Morrinhos, onde tivemos que descarregar um pouco as embarcações para conseguirmos puxá-las contra a correnteza das corredeiras. A variação da carga levou algum tempo e, portanto, só às 4 horas da tarde conseguimos embarcar de novo, acima dos obstáculos. Um forte acesso de febre, acompanhado de tremores, tornou-nos bem penosa a viagem, mas, à custa de pesadas doses de quinino, conseguimos debelá-lo antes de pararmos junto a uma barraca abandonada à margem oriental, onde passaríamos a noite.

Às 6 horas da manhã seguinte de novo nos achávamos nas canoas. Nada houve para quebrar a monotonia da viagem a não ser a caça de um peru selvagem. Às 11 horas atingimos o ponto indicado nas instruções, de onde deveríamos iniciar o levantamento.

A única coisa que diferenciava o nosso desembarcadouro da natureza virgem que o cercava, era uma pequena clareira na margem leste do rio. Uma grande ilha fluvial escondia La Concepción, situada na margem oposta. A canoa em que viajavam os Srs. Buchholz e Arauz havia chegado antes das outras e a tripulação indígena já estava tratando da construção do costumeiro rancho de sapé, onde nos abrigaríamos juntamente com a carga.

A conclusão do rancho, a descarga das canoas e a separação das coisas que nos pertenciam, das que deveriam seguir para o Caldeirão do Inferno, além da ligeira refeição servida, detiveram-nos até cerca de 2 horas da tarde, quando os Srs. Buch-

holz e Arauz se despediram e continuaram a subir o rio, deixando conosco dois de seus índios.

Entre os numerosos lugares com nomes de santos, não conseguimos descobrir, em nenhum mapa da América do Sul, um só com a denominação de São Patrício, o grande apóstolo irlandês, e, portanto, decidimos reparar a omissão, dando êsse nome ao ponto inicial de nosso levantamento.

Aí só precisávamos levantar uma tenda que abrigasse nossa mesa de jantar, e, assim sendo, antes do escurecer tudo já estava em ordem no acampamento. Até então, porém, nossa turma já tinha sido reduzida de um têço.

A falta do Sr. Ward era desanimadora, todavia descobrimos que também o Sr. Patterson estava atacado de febre, o Sr. McKnight estava sofrendo do estômago e Belcher, o cozinheiro, se achava completamente prostrado pelos ataques febris que sofrera. Por último tivemos que substituir Bly, o melhor operário de tôda a turma e dono da mais variada habilidade, pois, com a mesma facilidade com que abatia uma árvore, cozinhava, atirava com absoluta perfeição, trabalhava com a locomotiva e dirigia uma serraria melhor que qualquer dos especialistas a serviço de P. & T. Collins.

Logo descobrimos que ao deixar os dois índios para nos auxiliar, o Sr. Arauz tinha antes consultado os seus próprios interesses, que os nossos. Um dêles era o único homem, que até então tínhamos visto do Alto Madeira, com mais de quarenta e cinco anos de idade, mas, poucas semanas depois, morria tuberculoso.

XXII

DE SÃO PATRÍCIO AO JACI-PARANÁ

Na manhã de 17 de julho de 1878, iniciamos o levantamento de nossa linha "A", designação que usávamos para distinguir das que chamávamos "X" (experimentais). As linhas "A" eram simples perpendiculares que, partindo do rio, atingiam a localização da projetada estrada de ferro, enquanto que as linhas "X" visavam aproximar o mais possível e auxiliar a determinação da estrada.

Fazzer, como de costume, o levantamento da linha, tirar o nível e a topografia com três turmas separadas, quando às vezes só conseguíamos homens para uma, era empresa de todo impossível. Não obstante essa dificuldade, a turma do trânsito atingiu, na tarde de 22 de julho, um ponto cinco quilômetros distante do rio.

Entre os dias 17 e 22, um fôra domingo. Maher não estava passando bem, conquanto insistisse em desempenhar suas obrigações. Ferguson tinha tido febre e tremores de frio, mas só ficara no acampamento metade do dia. McKnight sofrera um forte acesso, e, apesar de só ter faltado ao serviço um dia, sentiu-se bastante fraco durante vários outros. O indiozinho que nos acompanhava teve acessos dois dias consecutivos. Wilkinson, atacado do mesmo mal, só conseguia sair da rede um dia em cada cinco. Belcher, o cozinheiro, o mais que conseguia fazer, era ajudar um pouco o Bly, no acampamento. O Sr. Patterson que passou a fazer parte da turma graças à sua forte compleição, estava doente no acampamento. Se des-

ceamos a tantos pormenores foi porque nossas notas referentes a êsses dias indicam com precisão o estado sanitário da turma durante todo o trabalho de levantamento.

No dia 21 o Sr. d'Invilliers, o engenheiro-chefe, acompanhado por Dom Pastor Oyola, o Sr. F. A. Snow, assistente do engenheiro-residente e pelo Sr. Wyndam Robertson, intérprete, veio ter ao nosso acampamento, de passagem rio acima. Dois dias depois o Sr. Buchholz regressou e, vendo que nossa linha "A" tinha atingido o alto de um platô a mais de seis quilômetros da margem do rio, deu ordem para que iniciássemos nossa linha "X" a partir do ponto alcançado.

No dia 24, com auxílio de seis ou sete índios que acompanhavam o Sr. Buchholz, iniciamos a transferência de nosso acampamento de São Patrício até um lindo riacho de águas cristalinas que cortava nossa linha "A" a uma distância de quatro quilômetros do rio. Cada um de nós carregou sua própria bagagem e os índios transportaram, para o novo acampamento, metade do nosso equipamento e provisões, durante o dia. Cada selvagem fêz três viagens, naquele dia, totalizando dezenove quilômetros.

O Sr. Buchholz partiu na manhã seguinte, mas, para completar a mudança do acampamento, deixou-nos três índios bem fortes em substituição aos dois que nos haviam dado anteriormente. Por muito tempo as torturas por que passamos no Acampamento n.º 2 pareciam exceder os limites da resistência humana. A mata era infestada por duas variedades de moscas de aparência diversa, mas possuidoras de idênticos característicos, uma preta e outra amarela. Os nossos homens cha-

mavam a ambas de “moscas boazinhas” porque jamais nos atacavam de manhã, enquanto não tínhamos o corpo e as roupas umedecidos pelo suor. Depois caíam sôbre nós aos milhões. Pelos rasgões porventura existentes em nossas roupas, punham-se em contato com a pele e enchiam nossas camisas de flanela até distendê-la ao máximo. Cobriam-nos as mãos, o rosto, o pescoço e entravam nos olhos com tal insistência que muitas vêzes eram necessários dois homens para espantá-las, enquanto o encarregado do trânsito visava a próxima baliza. Para quem não experimentou tal tormento, torna-se difícil imaginar como essas pragas, conquanto não nos picassem, conseguiam tornar a vida intolerável e o trabalho quase impossível. Todos os pratos, na mesa, ficavam completamente tomados por elas, mas o sal, o açúcar e a mostarda eram seus favoritos. Difícilmente se conseguia tomar qualquer alimentação, a não ser que se permitisse que meia dúzia de moscas acompanhassem todos os bocados que levávamos à bôca. A mosca doméstica, comum, consegue-se enxotar agitando-se fortemente um espanador, mas as espécies com que tínhamos de lutar no Alto Madeira, eram muito mais temíveis. Agarravam-se com tamanha tenacidade a qualquer coisa que lhes agradasse, que cada uma tinha que ser arrancada à fôrça, isoladamente. Ameaças de ferimento ou morte não tinham, sôbre elas, o mais leve efeito, e, contanto que se lhes permitisse ficar agarradas às suas iguarias prediletas, suportavam calmamente a mastigação sem nada fazer para escapar à morte. Minutos depois de se ter aberto uma barrica de carne salgada, verdadeira nuvem de moscas encobria o seu conteúdo. Se ficasse

aberta, em pouco tempo desaparecia todo o sal que estivesse sobre a carne. Os pernilongos, como sempre, não se faziam notar pela ausência. Os piuns eram abundantes também, mas restringiam suas atividades ao período diurno. Durante três dias todos os componentes da turma se ocuparam exclusivamente em dar combate às moscas, e, por algum tempo, a sorte da batalha parecia duvidosa, apresentando mesmo probabilidades em favor dos terríveis insetos.

O chão do acampamento foi rigorosamente capinado, não se permitindo uma única fôlha na zona por nós ocupada. Acendemos grandes fogueiras em todos os pontos não ocupados, até mesmo dentro das tendas, e, atirando a elas fôlhas e madeiras verdes, conseguiu-se produzir tal quantidade de fumaça que muitas vêzes nós mesmos corríamos para o mato a fim de evitar a sufocação. A constância de nossos esforços fêz, finalmente, com que a localidade se tornasse um pouco menos atraente para os nossos perseguidores, conquanto jamais conseguíssemos expulsá-los para sempre.

Na linha, naturalmente, não dispúnhamos de recurso contra êsses insetos, porque a fumaça que fôsse capaz de espantar pernilongos, piuns e as "moscas boazinhas", nos impediria, também a nós, de trabalhar. Formigas de vários tamanhos e espécies estavam em tôda parte, dentro do mato. Se se precisasse deixar uma caixa de trânsito na linha, era necessário saturá-la de querosene para evitar que as formigas a devorassem até a manhã seguinte.

O Sr. Patterson guardava cuidadosamente meia dúzia de lenços de sêda, que, quando usados

no pescoço, lhe emprestavam certa aparência de luxo num ambiente onde alguns de seus companheiros só possuíam uma camisa. Certa manhã, quando se dirigia ao trabalho, parou um pouco junto a um riacho que cortava nossa linha e, depois de lavá-los cuidadosamente, estendeu-os para secar sôbre um arbusto, com a idéia de apanhá-los à tarde, quando de volta ao acampamento. Terminada a faina diária, quando se achava inda a mais de oitocentos metros do ponto onde havia estendido os lenços, percebeu que tôda a floresta, em grande extensão, estava ornamentada por milhões de minúsculos pedaços de sêda de várias côres, em movimento constante. Chegando perto, verificou que cada pedacinho de sêda ia sendo transportado por uma formiga, enquanto que, no arbusto, não havia o mais leve sinal dos lenços.

Certa espécie de formiga pequena e vermelha era a mais numerosa e a mais brava. Elas beliscavam e picavam ao mesmo tempo e o efeito dêsse duplo ataque era semelhante ao de uma agulha incandescente que penetrasse na pele. Ocupavam elas tôdas as árvores, tôdas as fôlhas, todos os cipós. Às vêzes os golpes do machado contra um tronco de árvore fazia chover milhões de formigas sôbre nós e não se passava um só minuto, enquanto estávamos na linha, em que não houvesse formigas em alguns de nós.

Outra espécie em geral se deslocava em intermináveis exércitos que, às vêzes, levavam uma hora passando por determinado ponto. Uma vez em movimento, só o fogo ou um curso d'água conseguia fazê-las desviar. Era comum acordarmos à noite, com milhões de formigas sôbre nós, sôbre as rêdes, sôbre as tendas e sôbre tudo, no

acampamento. Quando a tortura de suas ferretoadas nos obrigava a saltar, descalços, para o chão onde cada polegada quadrada estava tomada por uma dúzia de formigas, éramos obrigados a executar uma dança verdadeiramente macabra, enquanto procurávamos luz, calçados, roupas e alguma coisa com que nos defender das hostes atacantes. E, como tudo estivesse sempre úmido de orvalho e verdes os gravetos que apanhávamos, tornava-se difícil conseguir uma série contínua de pequenas fogueiras em torno do acampamento, para barrar-lhes a passagem. Enquanto se tomava essa providência, era necessário muito cuidado para evitar que as formigas atingissem qualquer espécie de provisões fácil de ser por elas carregada, pois seus numerosos exércitos eram capazes de carregar um alqueire de arroz numa só noite.

Mesmo quando os pernilongos, piuns, formigas e os ataques febris não nos atormentavam, tínhamos os corpos de tal forma inflamados pelas picadas e erupções causadas pelo calor, que raramente conseguíamos um sono reparador. De uma feita, quase loucos pela impossibilidade de dormir, havia mais de uma semana, saltamos da rêde à meia-noite, e, num gesto de desespero, friccionalmos o corpo com solução de amoníaco. Foi como se tivéssemos levado uma ducha de metal em fusão, mas, depois de alguns momentos de intensa agonia, sentimos algum alívio.

Até então, quase que o único comestível que havíamos encontrado no mato fôra a castanha do Pará. Encontram-se em árvores altas, uma dúzia ou mais delas encerradas dentro de uma casca do tamanho de um côco. Os macacos apreciam

muito as castanhas, mas, na impossibilidade de partir a casca que as envolvem, lançam mão de um inteligente stratagem. Vários macacos atiram ao chão os frutos que desejam partir e se escondem no tópo das árvores até que os porcos do mato surjam e rebentem a casca externa; então, num abrir e fechar de olhos, os macacos atiram-se sôbre elas, apanham tôdas as castanhas e retornam aos seus esconderijos até que os queixadas reiniciem o trabalho.

Nas baixadas por onde tínhamos de atravessar, os nossos melhores homens gastavam, às vêzes, um dia inteiro de trabalho para abrir 200 metros de picada de metro de largura. Todavia, nos terrenos mais altos do interior, a floresta era mais aberta, a vegetação rasteira mais leve, e, portanto, o trabalho aí rendia mais.

Certo dia, quando ainda estávamos no acampamento n.º 2, foi necessário mandar dois índios até o nosso depósito de provisões em São Patrício, para nos trazer uma barrica de carne. Voltaram, à noite, porém, de mãos vazias, alegando terem sido perseguidos por onças, e, como estavam desarmados, acharam melhor abandonar a empresa e voltar ligeiro para o acampamento. Nenhum de nós tinha até então visto espécime algum desses terríveis felinos, e, por isso, não nos dispusemos a crer na veracidade da história. No dia seguinte demos ordem aos índios que voltassem em companhia de Alem Bly que ia armado com um mosquetão Sharp de cavalaria e seis cartuchos. Às 5 horas o grupo chegou de volta ao acampamento, mas, quando ainda atravessava um grande tronco de árvore que servia de ponte sôbre um riacho, todos nós percebemos a fisionomia assus-

tada de Bly. Tinham sido seguidos durante quase todo o trajeto, desde São Patricio, por quatro onças pintadas que os rodeavam constantemente, surgindo de vez em quando na picada, ora na frente dêles, ora atrás. Os índios quiseram outra vez largar a carne, mas Bly não permitiu que o fizessem. Atirara quatro vêzes contra as feras, tendo conseguido ferí-las. Quando chegou ao acampamento, tinha apenas dois cartuchos, um na carabina e outro firmemente prêso entre os dentes. O incidente convenceu-nos de que êsses animais, conquanto inspirem terror pelas suas enormes dimensões e grande agilidade, não são de fato perigosos a não ser que estejam feridos ou esfaimados. Pouco tempo depois, encontramos dois dêles, ao atravessar um taquaral por onde passava a nossa picada. Não estavam a mais de seis metros quando os avistamos, e, como ficássemos quase petrificados de terror, já que estávamos armados apenas com um revólver Smith & Wesson, calibre 38, os felinos calmamente se levantaram da posição em que se achavam, bocejaram, espreguiçaram-se e se retiraram vagarosamente.

Tínhamos percebido muitos indícios de que a caça era abundante cêrca de seiscentos metros a leste da cota n.º 36 de nossa linha preliminar, mas, cada vez que nos dedicávamos a atividades venatórias, como derivativo ao trabalho, fracasávamos completamente. Para conseguir alguma coisa em regiões como essas em que a caça pode esconder-se tão bem na vegetação rasteira, seria necessário que alguém devotasse o seu tempo exclusivamente em persegui-la a certas horas do dia e da noite bem como se familiarizasse com seus hábitos. Encontrávamos, por exemplo, rastos de anta perto

de todos os córregos; entretanto, durante todo o tempo que passamos na América do Sul, não conseguimos ver um só desses animais. Em alguns lugares, dois bons caçadores nativos conseguiam manter nossa mesa constantemente suprida de carne fresca, mas, na época de que nos ocupamos, não podíamos dispor de ninguém para êsse trabalho. A febre atacava tantos de nossos auxiliares que, em vez de prosseguir o trabalho simultaneamente em todos os setores, éramos freqüentemente forçados a fazer que os mesmos homens, em dias sucessivos, trabalhassem na abertura da picada, medição, nivelamento, trânsito e no serviço de tomar notas topográficas.

No dia 28, domingo, saímos em companhia de Manning à procura de lugar conveniente para o nosso próximo acampamento. Ambos levávamos espingardas e revólveres, e, na volta, detivemo-nos algum tempo em explorar a zona a que acima nos referimos, como sendo abundante em caça. Só conseguimos atingi-la cortando caminho pelo leito de um riacho que atravessava nossa linha preliminar e depois seguia em direção ao nascente, pelo fundo de uma grota. Logo em seguida saímos nas margens de um ribeiro cheio de bancos de areia pelas curvas. A julgar pelos rastros que encontramos nas proximidades, concluimos que ali se congregavam tôdas as antas, porcos do mato e outros animais selvagens da região. .

Na areia havia sinais de que os perus selvagens também freqüentavam aquêlo ponto. Escondemo-nos no mato, um afastado do outro cêrca de quinhentos metros e, antes do sol pôsto, conseguimos abater um peru selvagem de grande porte

e duas galinhas d'Angola. Quando nos reunimos de novo, Manning afirmou da maneira mais categórica possível que tinha visto pegadas humanas nas margens do riacho. A informação, porém, não nos impressionou, na ocasião. Pensamos que Manning fôsse um tanto alarmista, e, como a noite já se aproximasse, não havia mais tempo para cogitar da veracidade do que nos dissera. Além disso, se houvesse selvagens por ali, não tinha importância, à vista do cuidado que sempre manifestaram, de se manterem afastados de nós.

Durante os dois últimos dias de julho, cinco de nós, americanos, e um índio tiveram ataques febris, e, por isso, não puderam trabalhar. Voltando ao acampamento na noite de 1.º de agosto, soubemos que o Sr. Buchholz tinha estado lá e deixado recado dizendo que no dia seguinte traria mais índios para ajudar a mudança para o Acampamento n.º 3 já localizado junto a um lindo regato que cortava nossa linha "X" a dois quilômetros de seu ponto de partida, cinco do Acampamento n.º 2 e perto de 9, de São Patricio. Tendo já entrado a estação seca, em que raramente chovia, julgou-se aconselhável diminuir o trabalho de transporte deixando nossas tendas grandes montadas no Acampamento n.º 2 e só levando conosco suas coberturas. Estas poderiam ser utilizadas para proteger uma armação de madeira, forte, mas de fácil construção, onde pendurar as rédes. Sob essa proteção estaríamos abrigados das chuvas a menos que fôssem demasiado pesadas e contínuas. Contudo, levamos uma tenda tipo "A", para abrigar as provisões. Gastamos três dias transportando abastecimentos da barranca do rio e só na noite de domingo foi que terminamos as

nossas novas instalações. O Sr. Buchholz não ficou até o fim da transferência do acampamento, mas, antes de sair, aumentou para quatro o número dos índios que tínhamos a nosso serviço. No primeiro dia que passou entre nós, um acesso febril o deteve em sua rêde, mas, logo que melhorou, encetou a viagem sem dificuldade. Foi essa a última vez que o vimos, no Brasil. Logo depois demitiu-se e a 31 de agosto deixou Santo Antônio rumo a Filadélfia. Com grande pesar de nossa parte, o Sr. Patterson acompanhou o Sr. Buchholz até La Concepción, onde se esperava que, sob os cuidados de Dom Pastor Oyola, logo se restabelecesse. O Sr. Patterson tinha estado continuamente doente, desde que desembarcara em São Patrício, e tão freqüentes e fortes tinham sido os seus acessos febris que achávamos perigoso, para êle, permanecer por mais tempo entre nós.

Durante os primeiros dias que passamos no Acampamento n.º 3, houve acentuada melhora na saúde do pessoal devido à melhor qualidade e maior abundância de nossas provisões. Dom Pastor Oyola, que por várias vêzes nos proporcionara hospitalidade e auxílio, enviara-nos bananas da terra e iúcas. Os índios acharam algumas fôlhas de couve, que comemos com satisfação. Por diversas vêzes conseguimos apanhar perus selvagens e em muitas ocasiões carne de macaco, refogada, substituía com vantagem a de vaca ou de porco, salgadas.

Certa tarde, quando a escuridão caiu e “o horror das florestas sem sol” envolveu nosso acampamento, banhávamo-nos num ribeirão quando percebemos um movimento na densa vegetação da margem oposta. Momentos após, pareceu-

nos ver um rosto humano espiando por entre a folhagem. De um salto apanhamos o revólver de que jamais nos separávamos dia e noite, disparando-o por duas vèzes na direção em que o mato se mexia. A seguir apanhamos as roupas e corremos para o acampamento.

Na incerteza de haver motivo para receio, só dissemos aos companheiros que tínhamos percebido um movimento entre as fôlhas, à margem do riacho e que atiramos para espantar algum animal selvagem que por ali vagueasse. Contudo aquêlê rosto, real ou imaginário, continuou estereotipado em nossa memória e a impressão de que êle pertencia a uma criatura de compleição muito mais escura que qualquer dos nossos índios domesticados, ficou-nos ainda por muito tempo.

Seguindo em direção ao Jaci-Paraná, por duas vèzes encontramos terreno de tal forma acidentado que fomos forçados a gastar vários dias fazendo explorações em dilatadas áreas, abandonando por vèzes nossa linha original e alterando a orientação que trazíamos.

Durante todo o tempo gasto nesse levantamento, raramente tivemos alguém em perfeita saúde, na turma, mas indisposições ligeiras e debilidade geral jamais foram considerados motivos que justificassem o abandono das obrigações, e, por isso, enquanto os homens conseguiam manter-se em pé, estavam sempre prontos para trabalhar.

Na manhã de 9 de agôsto deixamos um índio e três norte-americanos doentes no acampamento. Quando estávamos trabalhando na linha, nova praga alada, até então desconhecida, veio visitar-nos. Enxames de formiguinhas aladas que picavam horrivelmente enchiam o ar e quase cega-

vam os homens procurando penetrar-lhes nos olhos. Nessa tarde, quatro norte-americanos, no mesmo lugar e quase ao mesmo tempo, foram atacados por fortes acessos febris. Em cêrca de apenas cinco minutos ficaram de tal maneira debilitados que mal podiam ficar em pé ou andar sem auxilio de outrem. Por êsse motivo tivemos que suspender os trabalhos bem cedo e não foi sem grande esforço que os homens não atingidos pelos acessos conseguiram levar os doentes para o acampamento antes do cair da noite.

No dia seguinte fomos forçados a dar descanso à turma para que pudesse recuperar um pouco as fôrças. No dia 13 os Srs. W. C. Wetherill e Patterson visitaram o acampamento em nossa ausência. O primeiro deixou-nos um bilhete informando que o Sr. Buchholz estava de novo doente em La Concepción, mas que no dia immediato seguiria para Santo Antônio, em companhia dos Srs. Wetherill e Preston. Dizia, ainda, o bilhete, que a turma do Sr. Wetherill tinha atingido o Jaci-Paraná no dia 8 e levado a linha 800 m além da margem sul daquele rio, até Las Pedras, onde Dom Pastor Oyola estabelecera uma barraca para alojar seus seringueiros.

O Sr. Patterson, que ainda não estava bom, nem em condições de trabalhar, resolveu ficar conosco.

De 16 a 18 estivemos de novo ocupados em remover o acampamento para mais 5 km ao sul, e, como estavam doentes dois dos índios que nos serviam, o trabalho tornou-se extraordinariamente tedioso. Achávamo-nos então a 8 km do ponto de partida de nossa linha preliminar e a 14½ do local onde desembarcamos, à margem do Madeira.

Tôdas as provisões acumuladas em São Patricio tinham sido consumidas e esperávamos nova remessa pelo Jaci-Paraná, onde já deveríamos ter chegado por aquela época. A 20 de agosto, não havia mais banha, farinha, fermento, bolacha nem fumo. Dispúnhamos ainda de carnes de vaca e de porco salgadas, café e açúcar, mas os homens preferiam passar fome a ter que comer qualquer espécie de carne salgada e quando os índios conseguiam abater um macaco ou encontravam um pé de couve, havia um frêmito de alegria no acampamento.

Nesse dia fomos atingidos por um golpe accidental de machado que nos obrigou a ficar no acampamento durante quatro dias assistindo, sem nada poder fazer, ao rápido esgotamento de nossas reservas alimentícias, bem como ao gradual desaparecimento da única nascente de água que se sabia existir numa extensão de vários quilômetros. Felizmente a 23 uma pesada chuva, a primeira que tivéramos desde 2 de maio, aumentou um pouco o volume da nascente até que, na noite de 24, se tornou evidente que o nosso suprimento de água não duraria mais que dois dias e o mesmo, as nossas provisões. A linha preliminar tinha então atingido a distância de 12 km e a extremidade setentrional estava a 19, de São Patricio.

Era imprescindível que atingíssemos o Jaci-Paraná sem mais demora, e, incapacitados de nos mover mais ligeiro que os demais, deixamos o acampamento no domingo, em companhia de dois índios, levando conosco a pequena tenda "A" e passamos a noite no mato, quase ao fim da picada. Deixáramos instruções para que os outros continuassem o trabalho na segunda-feira, seguindo a

orientação com a qual nos propúnhamos cortar direito em direção ao rio.

Antes da partida, na manhã de 26 de agosto, os dois índios que tinham estado à procura de água, pelo mato, vieram ter conosco e, apontando assustados para o sul, repetiam "Caripunás aqui!" Já sabíamos que palmilhávamos uma região onde tais selvagens eram às vezes encontradiços, mas sabíamos também que, conquanto conhecidos como ladrões e assassinos, constituíam eles a tribo mais covarde do rio, e, portanto, jamais atacariam quem quer que estivesse preparado a dar-lhes uma calorosa recepção. Mantendo-nos na dianteira dos índios, armados com uma espingarda de dois canos e um revólver, enquanto eles iam abrindo a picada e abatendo as árvores que encontravam no caminho, conseguimos acalmar seus receios e ir descendo aos poucos, até que nos encontramos num seringal onde as marcas deixadas pela última enchente indicavam que o terreno estava de 2 a 3 m abaixo do nível máximo do rio.

Percebia-se que o látex das seringueiras já havia sido recolhido, porque eram nítidas as marcas encontradas nas árvores e existia pela floresta um verdadeiro labirinto de trilhas bem batidas, cuja evidente finalidade era a de atingir as seringueiras com o mínimo possível de esforço. Essas trilhas mudavam constantemente de direção e, sem dúvida, atrapalhariam qualquer estranho que procurasse segui-las.

Prosseguindo numa direção fixa por mais de 600 m, tivemos a satisfação de atingir pela primeira vez, às 2 horas da tarde, a margem norte do rio Jaci-Paraná e três horas mais tarde, quando a turma do trânsito chegou, os índios já tinham

desmatado uma pequena área, levantado a barraca, pendurado as rédes e estavam à procura de algo com que enganar o estômago de todos nós.

Desde a partida de São Patrício, havíamos gasto 41 dias até a barranca do Jaci-Paraná. Dê-se tempo, seis dias foram domingos, sete gastamos na remoção de acampamentos e um para descanso do pessoal. Nos 27 dias devotados ao trabalho propriamente dito, levantamos os 19 km, partindo de São Patrício até o Jaci-Paraná além de linhas subsidiárias, totalizando distância quase igual. A nossa média de progressão fôra, portanto, de quase 800 m por dia, a qual, por mais estranho que possa parecer a quem não esteja acostumado a trabalhar em regiões insalubres como essa e no meio de vegetação tropical de tal densidade, foi considerada perfeitamente satisfatória.

O Jaci-Paraná tinha uma largura média de 100 m, mas, na ocasião em que chegamos, o curso mal chegava a 50, em alguns lugares, e raramente atingia o máximo de 60. Por ocasião da cheia, só as múltiplas e fechadas curvas de seu curso impediam que os maiores transatlânticos nêle navegassem por muitos quilômetros. Contrariamente, porém, por ocasião da sêca, havia passagens tão rasas que somente as grandes canoas e outras embarcações de calado igualmente insignificante, poderiam navegar.

O estabelecimento do Acampamento n.º 5 na extremidade ribeirinha da linha, a remoção de nossos pertences, do antigo acampamento, e a solução do problema da subsistência, mantiveram ocupados, a todos nós, durante o dia inteiro que se seguiu à chegada. Tudo quanto tínhamos em matéria de provisões estava reduzido a uma pequena quanti-

dade de arroz, boa porção de sal e muito mais café do que nos seria necessário para o consumo imediato. Não havia mais pesadas barricas de carne de porco, de vaca e bolachas para nossos índios carregarem, e, por êsse motivo, a mudança do acampamento foi menos penosa que de costume.

Esperávamos que logo nos chegassem provisões de Santo Antônio, mas, enquanto isso não se dava, alimentávamos a esperança de pescar o suficiente para nossa subsistência. Tendo, porém, falhado êste recurso, restava-nos descobrir o acampamento do Sr. Wetherill e dêle obter as provisões que pudesse dispensar.

Soubemos bem cedo que Dom Pastor Oyola tinha uma barraca em Santa Helena, cêrca de 800 m rio acima e do mesmo lado que o nosso acampamento. Aí encontramos uma pequena colônia de seringueiros que nos forneceu iúcas e bananas da terra. Tinham também algumas galinhas, mas não as conseguimos comprar porque as estavam reservando para postura. Pela manhã munimo-nos da vara de pescar a fim de apanhar alguns dos numerosos peixes que enxergávamos nas águas claras do rio, tendo conseguido logo agarrar um pequeno que lembrava o formato do nosso peixe-sol. Sem nenhum cuidado especial, introduzimos o dedo na bôca do pescado para extrair-lhe o anzol. Momentos depois o dedo sangrava abundantemente; só então percebemos que o peixe dispunha de duas fileiras de dentes triangulares, mais cortantes que o melhor dos bisturis, com os quais havia tirado uma fatia do dedo sem que o tivéssemos percebido. Não nos lembramos de ter conseguido apanhar outro peixe no Jaci-

Paraná apesar de o têmos tentado por tôdas as maneiras, premidos pela necessidade em que nos achávamos de refazer o estoque de provisões.

A maioria das pessoas supõe que o pescado, como a caça, se torna arisco à vista do perigo iminente. Todavia, jamais se imaginou maior despautério. Certa qualidade de peixe, particularmente abundante nesse rio, manifestava incrível discernimento. Tinha cêrca de 30 cm de comprimento e era facilmente diferenciado dos outros por uma pinta que tinha de cada lado do corpo, perto do rabo, e que lembrava os olhos de uma coruja. Dezenas dêles afluíam imediatamente para qualquer ponto onde se atirassem insetos, minhocas ou lixo do acampamento, mas, se se usasse qualquer dessas coisas como isca, na ponta de um anzol, poder-se-ia permanecer o dia todo na barranca do rio, sem que nenhum dêles desse um único puxão na linha. Com o auxilio de um mosquiteiro e um arco de barril, construimos uma rêde com entrada afunilada e dentro pusemos tudo quanto achamos, capaz de despertar o apetite dos peixes. Dúzias dêles nadavam ao redor do improvisado côvo, examinando-o atentamente, sem que entretanto um só quisesse entrar. É provável que, à vista do grande número de insetos que da vegetação constantemente caía na água, achassem êles de bom aviso não se expor a nenhum risco para obter alimentação.

Seja lá como fôr, nunca vimos peixes tão ariscos como no Jaci-Paraná.

O acidente que sofrêramos com o dedo fêz-nos lembrar de uma passagem quase esquecida, do relatório de Keller. Dizia ela: "Esse peixe (o peixe-cão) não é tão perigoso para o homem quanto as

arraias e as piranhas, peixes largos e curtos que já têm estraçalhado mergulhadores ousados. Suas duas carreiras de dentes protuberantes, agudos como agulhas, são ainda mais temíveis porque essas terríveis criaturas andam quase sempre às centenas e atiram-se sôbre as vítimas com a rapidez do raio, tão logo a água se tinja com o sangue proveniente da primeira mordedura, cada peixe arrancando pedacinhos de carne. Sem dúvida alguma essas piranhas constituem empecilhos muito maiores aos banhistas que os jacarés, cujas vítimas se contam por número muito menor do que geralmente se crê". A vista do trecho que acabamos de citar, não é de admirar que nunca nos entregássemos à natação, nesses rios, como esporte. Mais tarde, quando descobrimos que enormes jacarés saíam do rio à noite para repousar num banco de areia, mesmo defronte do acampamento, e que havia arraias em quantidade na beira d'água, os homens se recusaram, terminantemente, a entrar no rio.

XXIII

A PROCURA DA TURMA DE BRUCE

Já findava o primeiro dia no acampamento do Jaci-Paraná; as coisas iam tomando aspecto de arrumadas e, apesar do desejo de fumar, que nos atormentava, da falta de suprimento de bôca e da tortura que nos infligiam as nuvens de piuns pairando sem cessar sôbre nossas cabeças, procurávamos cultivar um espírito de calma resignação perante condições que escapavam inteiramente ao

nosso contrôle, quando percebemos uma canoa impulsionada por alguns remadores nativos, que subia o rio com dois americanos. Só depois de olharmos atentamente foi que reconhecemos as fisionomias bastante conhecidas de "Doc" Lafferty e Edward Green. Estavam ambos adidos à turma do Sr. Bruce, que então se ocupava em levar o levantamento do leito da estrada desde um ponto situado a leste de Morrinhos, até fazer junção com nossa linha preliminar, 6½ km a leste de São Patrício. Os passageiros só conseguiram murmurar algumas palavras incoerentes sobre "febre" e "inanição". Entregaram-nos, a seguir, um bilhete e depois permitiram que os levássemos para as rédes, onde os deixamos no mais absoluto repouso até a manhã seguinte, só lhes falando no momento em que levávamos alimentação e remédios. Era tão deplorável o estado de fraqueza em que se achavam e tal a modificação fisionômica por que passaram desde a última vez que os vimos, que não pudemos reprimir as lágrimas, apesar de já longamente acostumados a espetáculos dessa ordem. O Sr. d'Invilliers sem dúvida esperava que seus mensageiros nos dessem tôdas as informações que porventura desejassemos, mas os homens estavam quase desfalecidos, horrivelmente abatidos e, ao que parecia, em perigo iminente de vida. Seria inútil tentar obter dêles qualquer informação, e, por isso, só algum tempo depois foi que soubemos do longo e penoso trajeto percorrido por êsses homens atacados de febre e famintos, desde o acampamento do Sr. Bruce até o ponto de partida da turma, na barranca do rio; da longa espera a que aí foram forçados, sem provisões; de seu subsequente encontro com o engenheiro-chefe e

do pedido dêste, a Dom Pastor Oyola, para que os transportasse ao nosso acampamento, em canoa.

O bilhete do Sr. d'Invilliers dizia que as provisões da turma de Bruce estavam completamente esgotadas e os homens passavam fome; que acreditavam estar perto do ponto de partida de nossa linha preliminar, mas não o tinham conseguido localizar e estavam praticamente perdidos no mato. Dava-nos, portanto, ordem para regressar, com tôda a turma, o mais prontamente possível, ao ponto de partida de nosso levantamento preliminar, bater cuidadosamente tôda a região à procura da turma de Bruce, e, encontrando-a, conduzi-la pela nossa linha "A" a São Patrício, onde armazenara suprimento de carne salgada, bolachas, melaço e outros gêneros.

Uma coisa não conseguíamos compreender: por que a turma de Bruce estaria passando fome uma vez que dispunha de índios para transportar provisões e abrir a picada que devia levá-los até à margem do rio, em São Carlos. O caminho era longo, mas não víamos motivo para privações de vez que era desimpedido. Soube-se mais tarde que, pensando ser fácil efetuar a junção com nossa linha, o Sr. Bruce tinha despachado as provisões diretamente para São Patrício que então se achava muito mais próximo de seu acampamento. A 23 de agosto um dos índios empregados como carregadores, fôra morto em São Carlos, pelos selvagens, quando lenhava no mato. O fato alarmou de tal forma os outros, que não foi mais possível conseguir que viajassem pelo caminho por onde haviam anteriormente transportado os suprimentos.

Considerando, porém, que nossas provisões estavam praticamente esgotadas, que dependia-

mos dos seringueiros para o fornecimento de bananas da terra e iúcas, que Lafferty e Green não podiam mover-se e exigiam muito cuidado, que seria necessário muito trabalho e tempo para transportar todo o nosso equipamento ao longo de quase 13 km e que, tendo atingido o fim de nossa linha preliminar, ainda teríamos de vencer mais 6½ km até São Patrício e utilizar-nos das provisões destinadas a Bruce, convencemo-nos da impossibilidade de empregar todo o pessoal da turma nos trabalhos de procura.

Fizemos, portanto, preparativos para partir no dia seguinte, levando conosco apenas Frank Snyder e dois índios. Aos que ficaram no acampamento dissemos que deveriam esperar pelo nosso regresso na noite do terceiro dia e que durante êsse tempo se alimentassem com as provisões de que então dispunham. Caso, porém, não aparecêssemos no prazo estipulado e falhassem os outros meios de conseguir alimentação, caçassem quantas galinhas quisessem na "barraca" situada acima de nosso acampamento. Na manhã de 28, bem cedo, iniciamos a viagem.

Além dos nossos revólveres, rêdes e algumas iúcas, Snyder levava uma carabina Sharp e, nós, uma espingarda de caça de dois canos. Os dois índios nos acompanhavam levando uma grande caixa de fósforos, um balde de fôlha, cheio d'água, uma cafeteira, uma pequena frigideira, sal, café e algumas iúcas.

Nos Estados Unidos, tal viagem seria fácil, mas, aí, saltando tocos, vencendo cipós e ramos de árvore em nossa picada mal aberta, com uma perna ainda dura devido ao ferimento que so-

frêramos havia apenas oito dias, só conseguíamos caminhar, em média, 800 m por hora.

Aquela noite dormimos na rêde sem nenhuma outra proteçãõ além da folhagem das árvores a que estava pendurada. As refeições da noite e da manhã seguinte exauriram nossa modesta reserva de iúcas, e uma arraia que os índios haviam fisdado ao atravessar um córrego. Daí por diante teríamos que contar com caça, para nos alimentar, e por isso nos mantinhamos alerta.

Por volta das 10 horas do dia 29, aproximávamo-nos da grotã que havíamos atravessado um mês antes em companhia de Manning, a camininho de nossa caçada. Quando começamos a franqueá-la, Snyder ia à frente, seguido pelos dois índios. Logo que desceu cêrca de 6 m pela grotã a dentro, ajoelhou-se repentinamente e levou a arma em posiçãõ de tiro. Esperamos vários minutos e, como êle procurasse jogar qualquer coisa sôbre algum alvo que estivesse mais para baixo, tentamos descobrir o que era, da posiçãõ mais elevada em que nos achávamos. Avistamos logo o topete vermelho de um peru silvestre que levantou vô, e, com a arma em mira, acompanhamos a ave, disparando ambos os canos da espingarda mesmo acima da cabeça de Snyder. Êste voltou-se para nosso lado com um olhar de reprovaçãõ e ia dizer qualquer coisa quando ouvimos, em resposta, uma salva de tiros a cêrca de 900 m a leste. Ninguém, familiarizado com o uso de armas de fogo, penetrara êsses sertões antes de nós, e, portanto, não podia haver dúvida de que os homens da turma de Bruce nos estavam dando sinal.

Satisfeitos pelo rápido sucesso de nossa missão, disparamos diversas vezes nossos revólveres para que a turma de Bruce soubesse que tínhamos compreendido o aviso. Depois, rumando para o fundo do vale, seguido de perto por Snyder, só nos detivemos um momento para apanhar um imenso peru e entregá-lo aos índios antes de nos meter pelo lodaçal negro à margem do regato, por onde já havíamos passado com Manning. Tendo vadeado a corrente com água pelo peito, logo que chegamos do outro lado disparamos de novo nossas armas a fim de, pela direção da resposta, orientar a marcha. Engolfamo-nos, então, pelo mato, abrindo caminho como loucos e, depois de alguns minutos, encontramos o Sr. Bruce, acompanhado de diversos componentes de sua turma. Todos êles mostravam sinais de grande sofrimento. O Sr. Bruce informou-nos que seu acampamento estava situado vários quilômetros ao norte, que há diversos dias vinham tentando, sem o conseguir, encontrar nossa linha e se achavam sem alimentação alguma a não ser arroz que seus estômagos não aceitavam por falta de sal.

Ao saberem que tínhamos sal, café e enorme peru à nossa espera, na linha, não foi preciso instar muito para contar com a presença de todos êles ao banquete em perspectiva. E, dêsse dia em diante, duvidamos que alguêm da turma tenha conseguido olhar para um peru de Natal sem se recordar daquela alegre reunião.

Contudo, não fomos apenas nós que obsequiamos o pessoal do Sr. Bruce. Logo descobrimos que êles traziam fumo, que, para nós, era tão precioso quanto para êles o peru. Depois de uma boa refeição, umas boas cachimbadas e um pouco

de descanso, partimos todos, pela nossa picada, rumo a São Patrício, onde chegamos às 4 horas da tarde. Ai houve outra festa, desta vez, porém, sem cozinha, nem pratos, nem mesa. O cardápio constou apenas de bolachas e melaço, dos quais consumimos prodigiosa quantidade. Tirávamos as bolachas do barril e, molhando-as no melaço que tirávamos de outro, comíamos sem mais delongas.

Passamos então a nos preocupar com o acampamento abandonado, no Jaci-Paraná. Disparamos, por isso, três tiros, o sinal combinado para o caso de sermos atacados por selvagens, e, meia hora depois, o providencial Dom Pastor Oyola chegava com um bote carregado de índios armados. Ao saber da situação em que nos achávamos, êle prontamente acedeu ao nosso pedido de nos levar de volta, em companhia do Sr. Snyder, com algumas provisões.

Cedo, pela manhã de sexta-feira, 30 de agosto, já uma canoa tripulada por índios e cheia de lúcas e bananas da terra estava à nossa espera em São Patrício. A essa carga adicionamos um pouco de bolachas e melaço e, depois de prolongadas despedidas, deixamos Bruce e seus homens a fim de partir em socorro dos doentes que êle havia deixado atrás, remover o acampamento para um ponto próximo de onde o havíamos encontrado e terminar o levantamento que lhe competia, efetuando junção com o nosso.

Snyder e eu observávamos com satisfação as vigorosas remadas dos índios, não só porque tínhamos executado nossa tarefa, mas também porque tínhamos a certeza de chegar ao acampamento naquela mesma noite, justamente até quando se

esperava que durasse a alimentação de que a nossa turma dispunha.

Todavia, ao chegarmos à desembocadura do Jaci-Paraná, à tardinha, o capitão atracou o barco à margem, junto de uma das numerosas barracas de Dom Pastor e nos informou que, por ter êle que fazer um serviço a seu patrão, tínhamos que pernoitar ali. Todos os protestos foram inúteis, e, não podendo explicar as razões pelas quais estávamos aflitos por chegar ao acampamento aquella noite, já nos atormentava a idéia de que o nosso atraso resultaria em tremenda chacina das galinhas de Dom Pastor, em Santa Helena, pela manhã seguinte, e sentíamos a consciência doer antecipadamente.

Muitas vêzes Dom Pastor fizera o papel do bom samaritano para com os norte-americanos que se achavam doentes ou em dificuldades, e sua hospitalidade era proverbial desde as cabeceiras do Madeira até o litoral do Pará. Era horrível pensar agora que, justamente quando êle tirara seus homens do serviço para os enviar em missão de caridade, os próprios beneficiários de sua benevolência estariam provavelmente roubando suas galinhas, ato êsse por nós mesmo autorizado. Que idéia faria êle de nós e de nossa miserável ingratidão?

Nunca tínhamos palmilhado a região situada entre o nosso acampamento e a desembocadura do Jaci-Paraná, e, portanto, não sabíamos qual a distância a que nos achávamos. Só sabíamos que o labirinto de trilhos de seringueiros cobria tôda a zona. De qualquer forma, decidimos seguir a pé. Levamos mais de duas horas andando ligeiro para percorrer uma distância que, em linha reta,

não teria mais de 2 km. Uma vez no trilho, tinha-se que segui-lo sempre, sem saber onde nos levariam suas infndáveis curvas. Todavia, procurando manter-nos o mais perto possível da margem do rio, logo depois do sol pôsto, quando o manto da noite se estendia sôbre tudo e ameaçava envolver trilhos e floresta em completa escuridão, saímos repentinamente na clareira, que circundava nosso acampamento.

Era fora de dúvida que nenhum dos homens esperava que voltássemos dentro do prazo indicado, e alguns dêles a quem a moléstia havia enervado já duvidavam de que voltássemos algum dia. Só tinham café e sal, nada mais, e era lamentável a situação de todos êles. A primeira coisa que fizemos foi informá-los de que as provisões chegariam na manhã seguinte e a segunda foi indagar das galinhas de Dom Pastor. Um dos homens confessou que encontrara uma galinha desgarrada, a alguma distância do galinheiro, e não pudera resistir à tentação de atirá-la. Felizmente a perda dessa ave jamais foi atribuída a nós e, assim, nossa reputação continuou imaculada, aos olhos de nosso benfeitor.

XXIV

A VIDA NUM SERINGAL

Apenas um incidente digno de nota ocorreu durante nossa ausência. Manning estava sofrendo da debilidade geral que se segue aos ataques febris. Outro irlandês da turma a quem êle foi queixar-se disse-lhe que o de que êle precisava era "uma boa limpeza". Foram, então, juntos, à

farmácia de emergência para ver se encontravam algum remédio que servisse. Como, porém, quase todos os medicamentos trouxessem rótulos em latim, o único que conseguiram entender porque tinha nome em inglês, foi o “Emético Tartárico”. O médico amador não conhecia a droga nem sabia qual a dosagem a ser administrada, mas, supondo que qualquer emético faria o desejado efeito, assegurou ao Sr. Manning que era “justamente o remédio de que êle precisava” e ato contínuo serviu-lhe elevada dose. O doente quase morreu da cura, e a partir de então nunca mais conseguiu trabalhar um dia inteiro.

Enquanto estivemos, em companhia do Sr. Snyder, à procura da turma de Bruce, os nossos homens que ficaram no acampamento do Jaci-Paraná fizeram intimidade com os índios da colônia de Santa Helena e não se cansavam de elogiar as qualidades de certa bebida por êles fabricada, e que insistiam para que experimentássemos. Logo às primeiras perguntas, nos convencemos de que êles tinham entrado de vez na famosa “chicha”. Expliquei-lhes então que a bebida era preparada pelas índias “nem sempre as mais novas nem as mais belas”, no dizer de Keller, as quais, sentados em redor de uma vasilha, nela iam depositando milho bem mastigado; a essa massa adicionavam água, e, depois de tudo bem fermentado, a bebida era filtrada e estava pronta para ser servida. Os bons índios de Santa Helena eram tão rigorosos na limpeza de suas roupas e tão cuidadosos com o asseio corporal e de suas casas, que poucos dos nossos homens deram ouvido à explicação. Ao passar pela barraca dos nativos, no dia seguinte, alguns dos incrédulos foram sur-

preendidos pela declaração que lhes fêz uma índia no sentido de que se êles quisessem podiam apressar a preparação da bebida de que tanto gostaram, se fôsses ajudá-las a mastigar o milho.

O nosso acampamento estava mesmo no coração da zona de onde era originária a melhor qualidade de borracha que então se embarcava para o Pará, e, portanto, não será descabido descrever, ainda que ligeiramente, o processo de colheita e preparação dêsse valioso produto. É surpreendente o número de árvores diferentes que nas florestas brasileiras produzem látex aparentemente igual ao líquido branco que corre da *siphonia elastica*. A árvore da goma elástica parece-se um pouco, principalmente na casca e nas fôlhas, com o nosso olmo. Difere dos outros vegetais encontrados na região do Madeira, em que cresce em extensos maciços e vinga melhor nas baixadas situadas entre 60 cm e 3 m abaixo da linha de enchente dos rios.

Portanto, só durante a estação sêca é que se pode fazer a coleta do látex. Em ambas as margens do Jaci-Paraná, notava-se uma faixa de seringueiras com cêrca de seiscentos metros de largura e que se prolongava por enorme distância. Essa região imensa que, para todos os efeitos, constituía propriedade de Dom Pastor Oyola, era dividida em distritos, tendo cada um sua barraca e o competente número de índios de ambos os sexos, sob as ordens de um administrador que em geral era um indivíduo maneiroso, de boa aparência e inteligência viva.

Cada distrito tinha certo número de "estradas", que conduziam a tantas seringueiras quantas uma só pessoa poderia atender por dia. Ao rom-

per da aurora os seringueiros praticavam incisões na casca das árvores com um minúsculo machado cuja parte cortante mal atingia a três centímetros. Por baixo de cada incisão colocavam uma canequinha especial que era cravada na casca da seringueira por meio de uma ponta. A seguir grudavam um pelote de barro por baixo da incisão de maneira a dirigir o fluxo do látex para a tijelinha. Por volta das onze horas o fluido cessava de correr e as índias colhiam-no em vasilhas especiais, levando-o para as respectivas barracas. Aí, por um processo extremamente simples, reduziam-no à forma de borracha crua, durante o resto do dia.

Instalavam sôbre uma fogueira de fôlhas de coqueiro, um funil de barro para concentrar a fumaça. Mergulhavam, então, uma pá de madeira no látex, fazendo-a, depois, girar sôbre o jacto de fumaça, de maneira que todo o líquido na pá coagulava. Repetiam, então, o processo, até que em tórno da pá se formasse uma grande quantidade de borracha que, a seguir, era cortada e retirada. A colheita do dia era, ao fim, reunida de envolta com terra e fôlhas, de modo a formar bolas de tamanho irregular, as quais, devido à sua qualidade inferior, eram vendidas abaixo do preço no mercado do Pará, sob a denominação de "cabeças de negro". Enquanto a borracha ainda não estava bem sêca, imprimiam sôbre ela as iniciais do seringueiro. De início a borracha é perfeitamente branca, mas, depois de exposta ao sol por alguns dias, adquire a côr do produto comumente encontrado no comércio.

Dom Pastor Oyola colhia então, ao que diziam, cêrca de trinta mil quilos de borracha por ano, os quais, aos preços vigentes naquela época, lhe

produziam a renda aproximada de quarenta contos de réis.

Não dispúnhamos de embarcações, nem as conseguimos encontrar em ponto algum do rio, de modo que 31 de agosto, em companhia do Sr. Snyder, partimos, pelos trilhos coleantes, à procura do acampamento do Sr. Wetherill. Depois de muito andar, encontramos-lo do outro lado do rio, cêrca de 800 m abaixo de Las Pedras, nome pelo qual era conhecida a barraca de Dom Pastor, que se achava situada mais a montante do Jaci-Paraná. Em linha reta, a distância entre os dois acampamentos não seria superior a 3 km, mas, pelo trajeto sinuoso que tivemos de fazer, foi quase o dôbro. Era o Sr. George A. Schele que estava à cargo do acampamento e seus homens nos fizeram atravessar o rio numa balsa. Ai permanecemos apenas o suficiente para conseguir de Schele um pouco de farinha e carne salgada, gêneros que nos foram levados a 4 de setembro pelo engenheiro-chefe, em uma de suas inspeções periódicas aos diversos acampamentos.

O Sr. Wetherill acompanhou o Sr. d'Inwilliers, na viagem, a Las Pedras, da qual regressaram com êles Rodman McIlvaine e Arthur P. Herbert, ambos impossibilitados de continuar o serviço.

Tendo conseguido uma pequena reserva de gêneros alimentícios, prosseguimos o levantamento do rio. Por alguns dias tudo correu bem a despeito da incidência comum das febres no acampamento e das torturas de sempre, que nos infligiam diversos insetos, dentre os quais o piú era o pior. Esta terrível praga alada enchia a atmosfera em tôrno do acampamento durante o dia inteiro, tornando possã existência um verdadeiro

inferno e forçando-nos a fazer todo o serviço de escrituração e desenho à luz artificial.

XXV

NOSSO ENCONTRO COM OS ANTROPÓFAGOS

A 7 de setembro recebemos, por um índio canoeiro, uma carta que nos dirigiu o engenheiro-chefe em La Concepción, datada de dois dias antes, contendo a surpreendente revelação de que John King, o cozinheiro da turma de Bruce, tinha sido assassinado pelos selvagens. A carta dizia ainda que a tragédia se havia dado perto do local onde Manning dizia ter descoberto pegadas humanas na areia e não muito distante do ponto onde, em companhia de Snyder, havíamos encontrado Bruce e seus homens.

Depois de deixar nosso acampamento, a 4 de setembro, o Sr. d'Invilliers parou, aquela mesma noite, em companhia dos Srs. Wetherill, McIlvaine e Herbert, em La Concepción, onde encontrou o Capitão Symmes. Deixando os demais em descanso, êle partiu com o Capitão Symmes e alguns índios, a fim de levar provisões à turma de Bruce. O grupo atravessou o Madeira em canoa até São Patrício, onde encontrou o Sr. Samuel Hoff, agricultor da turma de Bruce que se havia adiantado até êsse ponto com a evidente intenção de dar sinal a Dom Pastor e conseguir alimentos para si, como nos tinha visto fazer dias antes. Informado de que o Sr. d'Invilliers dispunha do suprimento necessário, Hoff decidiu acompanhá-lo durante o percurso de 8 km ao longo de nossa linha "A",

até o acampamento de Bruce. Quando lá chegaram, os índios, carregados de provisões, ainda estavam bem atrás.

Hoff mostrou-se grandemente surpreendido por não encontrar nas vizinhanças nenhum dos homens de Bruce, pois esperava que terminassem o levantamento naquele dia, antes da hora do almoço. Seu espanto foi ainda maior quando descobriu que as rêdes, suprimentos de várias espécies e grande parte da bagagem do pessoal de cada um não se achavam no acampamento. Finalmente, seguindo a direção do fogo onde o cozinheiro preparava as refeições, foi encontrar o corpo de John King atravessado por três longas flechas.

Os três norte-americanos prontamente concluíram que a turma de Bruce fôra expulsa do acampamento pelos selvagens, horas antes, vendo-se obrigada a procurar refúgio no mato. Era grande o risco de permanecerem nesse lugar, onde, abrigados pela densa vegetação, os índios podiam facilmente cercá-los e trucidá-los. As armas de fogo eram aí tão inúteis quanto inofensivos brinquedos de criança, para protegê-los contra êsses sanguissedentos selvagens capazes de deslizar silenciosos como sombras pelo maciço da floresta, aproximando-se tanto de suas vítimas a ponto de alcançá-las com lanças ou tacapes. Os três homens não se consideravam em condições de bater o mato à procura da turma desaparecida que, ao que suspeitavam, teria sido atacada por número consideravelmente superior. Além disso temiam êles que os índios bolivianos desarmados abandonassem as provisões, tomassem a canoa em São Patrício e os deixassem sem meios de atravessar o rio, caso viessem a saber do assassinio.

Apressaram-se, por isso, em retroceder, encontrar os índios ainda em caminho, voltar com êles a La Concepción e de lá regressar com fôrça sufficiente para palmilhar a floresta e socorrer Bruce e seus homens.

Logo depois de passar pelo nosso acampamento n.º 2, onde havíamos deixado as tendas montadas, o Sr. d'Invilliers olhou para trás e viu que os índios, por qualquer motivo, haviam ateadado fogo entre as fôlhas, junto às tendas. Supondo que tivessem feito alto para almoçar, o engenheiro-chefe disse-lhes que não o fizessem ali, ao que êles lhe assentiram com gestos significativos: "Aqui não é bom lugar para ficar". Evidentemente tinham visto algo que os alarmou.

Chegando a São Patricio por volta das duas horas da tarde, o Sr. d'Invilliers se preparava para atravessar o rio quando um barulho esquisito, vindo do mato, fêz com que êle e seus companheiros procurassem esconder-se por trás das árvores a fim de resistir a um possível ataque dos selvícolas. O ruído foi aumentando e, poucos minutos depois, Bruce e seus homens surgiram na picada correndo e se dirigiram para o desembarcadouro.

Haviam êles regressado ao acampamento pouco depois que o Sr. d'Invilliers partira, e, tendo descoberto o corpo de King e convictos pelo vulto do roubo que deveria haver grande quantidade de índios pelas vizinhanças, abandonaram apressadamente o acampamento. De fato, não lhes era mais possível permanecer ali, já que os selvagens os deixaram sem provisões nem rêdes. Durante todo o trajeto, até a barranca do rio, estiveram aprensivos ante a possibilidade de um ataque. A fogueira feita pelos índios do Sr. d'Invilliers no

acampamento n.º 2 queimou quatro tendas que ardiam ainda quando Bruce chegou. Nada mais foi necessário para acelerar a marcha. Viram, na fogueira, prova evidente de que os selvagens estavam adiante deles e que provavelmente cortariam a retirada rumo ao rio. Foram necessárias numerosas viagens com a canoa, para transportar todos até La Concepción, mas o Sr. d'Invilliers foi o último a cruzar o rio.

No dia seguinte uma fôrça armada composta de dez norte-americanos e dez índios foi ter ao acampamento de Bruce, enterrou o corpo de King, recolheu o equipamento restante e retirou-se para La Concepción. Felizmente o Sr. Bruce tinha já quase terminado o levantamento ao fazer junção com nossa linha. Não havia, portanto, motivo para que ficasse por mais tempo nas cercanias. Contudo, a própria junção tinha aberto aos selvagens uma ligação direta entre o seu acampamento e o nosso, distantes, um do outro, apenas 12 km.

Não era, portanto, de admirar que o engenheiro-chefe tivesse julgado prudente dar-nos aviso rápido do ataque ao acampamento de Bruce e do triste fim do cozinheiro. O fato de têmos conseguido passar indenés pela região onde estava situado o acampamento de Bruce, muito antes de ter êste conseguido atingi-lo, pareceu-nos significativo. As depredações pareciam ter sido feitas por selvagens de outra zona. Não teriam sido os Caripunás, que viviam ao sul do Jaci-Paraná, porque então teriam encontrado primeiro nossa turma, ao se dirigirem para o norte. Anos antes, conforme Keller, os inglêses foram atacados em Santo Antônio pelos Parentintins e a única hipótese razoável parecia ser a de que essa mesma tribo tinha

seguido a picada de nosso levantamento preliminar, que então seguia sem interrupção desde Santo Antônio até o último acampamento de Bruce.

Assim estaria explicado o desaparecimento do cão do Capitão Symmes, o furto de sua tenda e o subsequente assassinio do índio boliviano em São Carlos, onde, anteriormente, o Capitão Stiles não tinha percebido indícios de selvagens. Supondo que nossa hipótese estivesse certa, o nosso acampamento seria provavelmente o próximo objetivo, na trilha dos Parentintins, e talvez um de nós fôsse a primeira vítima.

O relatório de Keller constituía, então, o *vade mecum* do Alto Madeira e as informações nêlé contidas sôbre os Parentintins não eram de molde a confortar-nos. A certa altura Keller, referindo-se a êles, dizia serem “os tristemente famosos Parentintins, hordas antropófagas, sempre prontas a roubar e assassinar”. Sôbre os ataques praticados contra seringueiros dizia êle: “o risco de ser morto e assado é por demais grande em comparação à migalha de goma elástica que consegue colhêr.” Mais adiante relatava: “tôda uma família foi assassinada e assada por êles.” Páginas depois liamos ainda: “com as tibias das vítimas faziam flautas”, e, finalmente, encerrava o capítulo com o seguinte parágrafo:

“Sabemos quanto podemos esperar dêles; e, conquanto a certeza nem sempre seja confortadora, pelo menos nos poupa surpresas desagradáveis e nos faz com que estejamos preparados para qualquer eventualidade”.

Esse trecho destinava-se, sem dúvida, a divertir os leitores de Carlsruhue, onde fôra publi-

cado o relatório, mas para nós, que então pal-milhávamos as margens do Jaci-Paraná, jamais serviria de encorajamento.

Dispúnhamos de variado sortimento de armas de fogo, mas a munição para as mesmas estava quase esgotada. De fato, não nos era possível defender-nos com eficácia dos selvagens, conhecedores como eram da vantagem que sôbre nós levavam, tanto em se aproximarem furtivamente, como, quando perto, com suas armas silenciosas. Só nos encorajava o fato de não conhecerem, os Parentintins, o uso de armas de fogo e olhá-las com temor sobrenatural. Nenhuma das armas existentes no acampamento de Bruce foi por êles tocada. Os nossos índios bolivianos nos informaram de que não era comum os índios atacarem alguém que levasse arma de fogo, pois os raros encontros que tinham tido com os seringueiros os ensinaram a temê-las, levando-os a crer que seus possuidores, por algum sortilégio incompreensível, passavam a ter autoridade sôbre o raio e o trovão. Contudo, adotávamos todos os meios possíveis para nos proteger. Não seria de surpreender que a constante presença do perigo, em que vivíamos, gerasse pânico entre nós, mas as inúmeras privações e torturas que assinalavam a vida cotidiana no Jaci-Paraná, nos preocupavam o espírito e impediam de fazer cogitações sôbre os possíveis sofrimentos que porventura o futuro ainda nos reservasse. Havia ocasiões, porém, em que ruídos estranhos, na floresta, nos faziam saltar das rêdes, à noite, ou, durante o sono agitado que dormíamos, imaginar que ouvíamos a música bárbara dos selvagens, tirada de instrumentos feitos com nossos próprios ossos.

O Sr. George A. Schele, que então se achava provisoriamente à testa dos poucos remanescentes da turma do Sr. Wetherill, perto de Las Pedras, era natural da Suécia, e, da mesma forma que outros, via com satisfação a promoção rápida que a pouca saúde dos mais experimentados proporcionava aos demais. Vendo-se pela primeira vez à frente de uma turma de campo, em várias ocasiões Schele exprimiu a decisão em que se achava de "estabelecer um recorde", e, com esse fim em mira, forçava os seus homens, atacados de febre, a trabalhar desde cedo até quando lhes permitia a combatida resistência física. Aviso idêntico ao que nos fôra enviado pelo engenheiro-chefe, fôra também despachado a Schele que, por diversas razões, não se deixou alarmar.

Conquanto em anos anteriores se tivessem visto índios Caripunas do lado do Jaci-Paraná em que Schele se achava, nunca se soube que os Parentintins tivessem atravessado o rio. A própria corrente que junto ao acampamento de Schele se apresentava desusadamente larga, com seus jacarés e piranhas, proporcionava-lhe certa proteção. Além disso, não havia picada que ligasse a linha de Wetherill com a nossa.

Schele dizia que, de qualquer forma, o nosso acampamento seria o primeiro atacado; sentia-se, por isso, perfeitamente seguro. Contudo, os homens às suas ordens não concordavam com a idéia de estabelecer recorde de produção. De vez em quando a atenção de Schele se via atraída para certos trilhos feitos pela própria turma, na floresta. Ruídos estranhos, vindos de muito perto do campo, perturbavam-lhe o sono, à noite, e às vezes cavacos de madeira eram violentamente arremes-

sados contra a lona de sua tenda. Finalmente, certo dia dois homens voltaram ao acampamento muito alarmados, dizendo ter visto índios Caripunás procurando aproximar-se dêles, no mato. Declararam que estariam dispostos a correr os riscos de uma luta real, mas não queriam sacrificar a vida em luta com inimigos invisíveis.

Foi o suficiente para arrefecer a ambição de Schele e fazê-lo dar por terminada sua tarefa. Até o momento de serem removidos para Santo Antônio, êle e seus homens estavam sempre no acampamento.

De volta de La Concepción para Santo Antônio em companhia de Bruce e seus homens, o engenheiro-chefe parou em São Carlos e daí caminhou diversos quilômetros por terra até o acampamento do Sr. Byers, a fim de avisá-lo, bem como aos outros, do perigo iminente dos Parentintins. Ao chegar ao acampamento, à noitinha, apresentou o Sr. Byers com uma garrafinha de *cognac* francês, provavelmente para tonificar-lhe os nervos antes que ouvisse a narrativa das atrocidades dos selvagens. Não desejando alarmar os homens, o Sr. d'Inwilliers achou melhor deixar para declinar o motivo de sua visita na manhã seguinte, antes de deixar o acampamento.

Aos que não conheceram "Joe" Byers — como era afetivamente chamado pelos subordinados, em sua ausência — pode ser necessário explicar que tôdas as suas atenções e energias estavam inteiramente concentradas no serviço. Não era possível tratar com êle, por algum tempo, de outro assunto que não de estradas de ferro. Falava de estradas de ferro pela manhã, ao meio-dia e à noite, durante a semana inteira; estradas de ferro à mesa de

refeição, estradas de ferro à rêde, sonhando. Dotado de grande coração, votava, entretanto, supremo desprezo a quem permitisse que qualquer obstáculo, dificuldade ou perigo o impedisse de atingir o único objetivo capaz de tornar a vida digna de ser vivida: a construção de estradas de ferro. Naturalmente que nenhum ser humano poderia resistir ao esforço de trabalhar com tão contínua energia e firmeza de propósitos, sem que de alguma forma aliviasse a tensão de nervos em que vivia. Isto o bom "Joe" procurava conseguir de forma líquida, mas em ocasiões espaçadas e depois de trabalho árduo e continuado. O efeito dessas libações só eram perceptíveis por uma hilaridade um pouco fora do comum, mas, por mais que sua inteligência se deixasse turvar nessas ocasiões, com relação a qualquer assunto, no que respeitava a estradas de ferro, ela se apresentava, sempre, invariavelmente lúcida.

Infelizmente o Sr. d'Invilliers e seu *cognac* chegaram justamente numa ocasião em que Byers acabava de atravessar um período de prolongada abstinência forçada, e quando, na manhã seguinte, chegou o momento de o engenheiro-chefe dar o aviso a que viera e partir, Byers estava tão alegre que nenhum assunto que não dissesse respeito diretamente a estradas de ferro poderia causar-lhe a mais leve impressão. Com o ar mais sério que o de um agente funerário, o engenheiro-chefe ministrou-lhe todos os detalhes do assassinio de King pelos Parentintins, indicando, a seguir, quais as precauções que Byers deveria tomar a fim de proteger seus homens. Procurou, então, perceber o efeito que suas palavras teriam causado em Byers, mas o único sinal de compreensão que conseguiu

perceber foi um olhar interrogativo. Mais uma vez percorreu êle sôbre a história e os motivos por que temia um ataque dos Parentintins contra o acampamento de Byers; o resultado, porém, foi o mesmo.

Finalmente, pensando que Byers não estava mesmo dando importância ao aviso, por não saber quem eram os Parentintins, passou a informar-lhe de tudo quanto Keller dizia em seu relatório sôbre êsses índios, tendo o cuidado de repetir constantemente o nome Parentintins. Foi então que o rosto de Byers começou a traír sinais de apreensão, e, quando o Sr. d'Invilliers parou um pouco à espera de uma resposta, êle retrucou em tom de censura: "Eu, e...u, não quero saber de seu cantil de fôlha".

Algumas semanas depois, quando Byers mudava o acampamento e a turma se achava dividida entre o acampamento velho e o novo, os selvagens saquearam o primeiro, levando, durante a noite, enquanto os homens dormiam, quanto lhes aprouve. Entre as coisas furtadas, lembro-me da cavadeira com que abríamos covas para plantar postes, o alvo que se costumava instalar na baliza de nivelamento e várias peças de latão polido para fixação do trânsito e do nível. Felizmente não houve agressão pessoal, mas, apesar disso, os homens se mostraram por demais alarmados, na manhã seguinte. Notou-se depois que os corpos das vítimas abatidas pelos índios não estavam mutilados. Era, portanto, provável que tanto Keller como nós estivéssemos errados em atribuir aos Parentintins as depredações ocorridas. Foram provavelmente praticados pelos Acanga Pirangas (Cabeças vermelhas), que se supunha viverem às

margens do rio Jamari, ao sul e a leste de Santo Antônio, e que tinham o hábito de pintar a cabeça de vermelho.

XXVI

NOSSOS ÚLTIMOS DIAS NO JACI-PARANÁ

Logo depois que chegamos ao Jaci-Paraná, começamos a perceber que as coisas não corriam bem em Santo Antônio. Nunca conseguimos receber provisões apropriadas ao clima em que vivíamos, nem acondicionadas de maneira a serem facilmente transportadas pelos índios, ao longo das picadas. Enquanto estávamos no mato, a distâncias consideráveis da nossa fonte de abastecimentos e sem meios de dar a conhecer à sede a necessidade em que nos achávamos, sofreremos resignadamente privações, até certo ponto inevitáveis, mas, depois de atingir o rio onde as canoas podiam trafegar livremente até o nosso acampamento, todos nós achávamos que não havia desculpa para não recebermos alimentos em quantidade suficiente, ainda que de qualidade imprópria.

Ao invés de melhorar, nossa situação no Jaci-Paraná piorou consideravelmente. Foi-nos prometido abastecimento mais abundante, mas não chegou no tempo indicado e, por isso, dentro de pouco tempo, passamos a depender da generosidade dos índios de Santa Helena e Las Pedras, para conseguir iúcas e bananas da terra. Não dispúnhamos de dinheiro para comprar coisa alguma. Schele podia fornecer-nos um pouco de carne salgada, mas, mesmo essa, tinha que ser transportada por terra, visto como não se conse-

guia uma única embarcação. Alguns dos índios a nosso serviço estavam doentes, e o assassinio de King os alarmara de tal forma que não se ariscavam fora do acampamento sem escolta. O resultado foi que os norte-americanos tinham que transportar suas provisões. Se tivéssemos que nos utilizar dos índios, teríamos que mandar, para protegê-los, todos os norte-americanos capazes de andar.

A 12 de setembro o estado de saúde do Sr. Snyder tornou-se bastante alarmante, e, para que pudesse restabelecer-se em La Concepción, foi transportado em canoa por empregados de Dom Pastor. Depois do dia 18 o trabalho foi praticamente suspenso. No dia seguinte nós e o Sr. Mc Knight éramos os únicos homens no acampamento que não se achavam prostrados de febre, e, não tendo com que alimentar os doentes, tivemos que ir a Las Pedras e trazer nas costas quanto pudéssemos suportar. A generosidade dos seringueiros indígenas tinha sido de tal forma explorada por nós, que, para eles, já se tornava difícil atender-nos sem prejuízo próprio. Finalmente começamos a trocar latas vazias e todos os objetos de que pudéssemos dispor, por iúcas e bananas da terra.

Por essa ocasião um dos componentes da turma deu-se ao trabalho de calcular quanto os empreiteiros gastavam com nossa subsistência, tendo chegado à conclusão de que cada homem custava, para eles, em despesas de manutenção, mil e duzentos réis, por dia. Não cometemos a imprudência de gastar, caçando, a pouca munição de que dispúnhamos, à vista do perigo que corríamos de ser atacados pelos Parentintins. Justamente quando todos no acampamento, norte-americanos e ín-

dios, mais tinham necessidade de quinino, nossas reservas desse medicamento se esgotaram totalmente. Durante semanas os homens tinham passado sem fumo, cuja falta sentiam principalmente durante a convalescença, ocasião em que se mostravam extremamente irritados por isso.

As chuvas, já por essa época bastante pesadas e freqüentes, tornavam nosso acampamento bastante desconfortável. As lonas das barracas já não nos proporcionavam proteção perfeita, e, como as tendas de campanha tinham sido incendiadas, não havia solução em perspectiva antes que pudessemos contar com número suficiente de homens em boas condições de saúde, quer para construir ranchos cobertos com fôlhas de palmeira, quer para terminar o levantamento e nos retirar. Na floresta, os insetos se mostravam extraordinariamente ativos.

Além das formigas-de-fogo, onipresentes, pius e grandes exércitos de formigas freqüentemente nos expulsavam de nossas rêdes à noite, obrigando-nos a lhes dar combate. Essas invasões, senpre exasperadas, assumiam proporções ainda maiores quando obrigavam os febrentos, no auge de seus acessos, a saltar das rêdes em plena chuva.

Besouros colossais, providos de chifres e medindo, às vêzes, mais de seis centímetros, também praticavam sortidas contra o nosso acampamento. Lagartos, inofensivos mas desagradáveis ao tato, corriam por entre nós, com o evidente propósito de estabelecer camaradagem. À noite, enormes aranhas cabeludas, capazes de encher um círculo de vinte centímetros com suas grossas pernas, tentavam subir em nossas rêdes e canos de bota, ou

meter-se sob as roupas. Várias vêzes um ou outro homem acordava com o rosto todo coberto de sangue que algum animal — que os nativos afirmavam ser morcegos vampiros e cuja presença ninguém percebia — lhe sugava do nariz enquanto dormia. Raramente se passava um minuto, quer de dia quer de noite, em que não estivéssemos sofrendo alguma forma de tortura, a tal ponto que todos nós nos convencemos de que o inferno apresentaria encantos, a quem se acostumasse à vida nas margens do Jaci-Paraná.

O Sr. Vieira não escapou da febre um único dia depois que chegou à beira do rio e, a 24, dois dos índios, escoltados por Ferguson, levaram-no embora numa rêde pendurada a um pau. Foi transportado até a primeira barraca de Dom Pastor e de lá, em canoa, para La Concepción.

Quando Ferguson voltou, no dia seguinte, trouxe a informação de que um índio boliviano fôra ferido por selvagens, em Santo Antônio, quando se ocupava em construir uma canoa.

No dia 26 o estado dos doentes melhorou um pouco. Manning ainda estava com febre alta e Belcher, desde o início da moléstia, tinha estado afastado do serviço. Vieira e Snyder continuavam ausentes. Apesar de tudo, nossa turma estropiada reiniciou o serviço de levantamento do rio. Por volta das quatro horas daquela tarde, quando já tínhamos chegado na metade da distância entre o nosso acampamento e Las Palmas, forte pancada de chuva nos obrigou a refugiar-nos sob a espessa folhagem que pendia da barranca do rio. Enquanto lá estávamos, à espera de que a chuva passasse, vimos, com grande surpresa, uma linda mocinha boliviana saindo da mata, do outro lado do rio,

para buscar água. Aparentava cerca de dezoito anos de idade e, ao contrário das outras índias que até então havíamos visto no rio, trajava um vestido de calicó, simples, mas bonito, parecido com o que as senhoras do Pará usam em casa. Nunca soubemos que houvesse seringueiros estabelecidos entre Santa Helena e Las Pedras e naturalmente supusemos que essa moça pertencesse a algum aldeamento boliviano que não estivesse sob o contróle de Dom Pastor.

Até então nada houvera capaz de induzir nossos homens a atravessar o rio a nado, tal era o mêdo que nutriam de jacarés, peixes^e elétricos e piranhas, por demais abundantes nessas águas. Como a chuva continuasse e nos convencêssemos de que nada mais podíamos fazer naquele dia, pusemo-nos a discorrer sôbre as possibilidades de conseguir um pouco do mundialmente famoso fumo boliviano, na colônia que provàvelmente existia na outra margem. Finalmente McKnight nos convidou para juntos tentarmos a travessia. Os demais receberam ordem para, no caso de conseguirmos atravessar o rio, voltarem a nos procurar no mesmo ponto, na manhã seguinte. Protegidos por dois dos melhores atiradores de que dispúnhamos, lançamo-nos nágua completamente vestidos, para evitar que fôssemos mordidos pelos peixes. Quando já nos achávamos em meio da corrente, um tronco submerso, que pensamos ser um jacaré, deu-nos tamanha pancada no estômago que, por momentos, lamentamos o vício que nos impelia a essa arriscada emprêsa.

Do outro lado do rio a moça boliviana assistia com interêsse a tôda a cena e logo que saímos d'água ao lado, ela, com graça e cortesia pró-

prias de uma dama nobre, conduziu-nos ao longo de um curto trilho batido em meio da floresta, até um acampamento de seringueiros compreendendo diversos ranchos de sapé em meio de uma clareira.

Além de nossa língua mãe, o que sabíamos era apenas o pouco de português que havíamos estudado durante a viagem de Filadélfia ao Brasil. Todavia, no Alto Madeira, a língua geralmente usada era o espanhol, mesmo assim tão corrompido por dialetos dos índios bolivianos que mesmo o Sr. Vieira, brasileiro perfeitamente familiarizado com ambas as línguas, nem sempre conseguia entender. Portanto, nossa conversa se cingiu às palavras que havíamos conseguido aprender no acampamento, abundantemente secundadas de gestos e sinais. Conseguimos logo saber que o nome do lugar era Natividade e Domitila Galves, o da moça que nos acompanhara.

Com as roupas totalmente encharcadas, não era boa nossa aparência. Não parecia haver ninguém no acampamento, além da moça que nos conduziu à barraca central, medindo aproximadamente três metros quadrados e aberta de todos os lados. Sob ela viam-se várias rédes penduradas e, pelo número de armas e petrechos diversos, podia-se concluir, com segurança, que era ali a sede de uma turma grande de operários. A moça nos apresentou imediatamente roupa limpa, de algodão, e chinelos. Nós e nosso companheiro nos entreolhamos perplexos, por momentos, pois, para nos despír em pleno mato, teríamos que suportar uma tortura imensa causada pelas formigas e pelos mosquitos, mas, como não houvesse outro remédio, enveredamo-nos por uma das estradas, a fim de trocar roupa discretamente. Domitila,

porém, a isso se opôs, e delicadamente sentou-se a uma das rêdes, de costas voltadas para nós, a fim de que nos pudéssemos despir na própria barraca. Momentos depois, trajávamos a indumentária característica dos seringueiros "mayordomos".

Maneiras tão cativantes, tal dignidade e segurança, em pleno sertão tropical, provocaram-nos tão grande admiração a ponto de não hesitarmos em externar-lhe a opinião de que muitas moças de sociedade, nos Estados Unidos, poderiam, com vantagem, receber lições de boas maneiras desta perfeita filha da Bolívia. Talvez sem perceber que possuía acentuados encantos pessoais e inteiramente preocupada com o de que pudéssemos precisar, sempre cortês e bondosa no trato, ainda assim nada fêz ou disse que nos convidasse a uma excessiva intimidade.

Antes do anoitecer o "mayordomo" regressou de suas atividades com seus dez índios, empenhando-se todos, imediatamente, em tornar o mais agradável possível nossa permanência entre êles. Causou-nos surpresa ver o jovem e bem parecido chefe do estabelecimento surgir do mato tão corretamente trajado que poderia, sem sombra de receio, apresentar-se nas mais luxuosas praias da América.

Apresentaram-nos a melhor refeição de que nos servimos desde que deixamos o Pará, regada com pinga e *cognac* francês. Não satisfeita com nossa habilidade em fazer cigarros, a moça boliviana insistiu em fazê-los para nós.

Notamos que vários índios se ocupavam em tecer quatro esteiras de palmas, sem que soubés-

semos a que se destinavam. Desvendou-se, porém, o mistério quando chegou a hora de nos recolhermos. As quatro esteiras foram arrumadas, umas sôbre as outras, mesmo em baixo da rêde da moça que balouçava a pouco mais de sessenta centímetros acima delas. Disseram-nos que ali descansaríamos aquela noite. A moça provavelmente não dormiu bem, porque, até tarde da noite, trocamos impressões, com nosso companheiro, sôbre a hospitalidade dos seringueiros e os encantos da jovem boliviana. Não deixamos de observar, porém, que, conquanto nos fôsse conferida a honra de pernoitar tão próximo da única dama existente no acampamento, não estava ela inteiramente desprotegida. Em seu cabelo estavam atados, pelas antenas, numerosos pirilampos de grandes proporções, os quais, ao mais leve movimento da moça, agitavam as asas e dissipavam as trevas em tórno, de maneira que tôda a rêde, tão bem como os que debaixo dela dormiam, poderiam ser vistos por todos quantos estavam no rancho. Na manhã seguinte, depois da refeição matinal, devidamente supridos de boa quantidade de fumo, transportaram-nos em canoa para o outro lado do rio onde reiniciamos o trabalho, sob os olhos invejosos de nossos companheiros.

Logo depois McKnight foi atacado de febre após ter feito um percurso de doze quilômetros à cata de provisões. Manning piorou tanto que se tornou incapaz de fazer qualquer serviço, e, por isso, ficava sempre no acampamento guardando o cozinheiro. Ele tinha uma espingarda de vinte mil réis, adquirida na venda dos empreiteiros, em Santo Antônio, e, tendo gasto tôda a munição para a mesma, mantinha-a carregada com chumbo.

Certo dia, abatido pelo desânimo, afastou-se do acampamento para fugir dos piuns que o atormentavam horripelantemente durante o dia, e, tomando um dos trilhos de seringueiros, parou ao acaso e sentou-se sôbre um tronco. Largando a arma no chão, aos pés, os cotovelos fincados sôbre os joelhos e o rosto apoiado nas mãos, deixou-se ficar, distraído, inteiramente indiferente a quanto lhe ia ao redor. De repente ouviu um leve ruído entre as fôlhas, mesmo à sua frente, e, levantando os olhos lânguidamente, deu de cara com uma onça, encarando-o a menos de um metro de distância. Como quase todos os irlandeses, Manning manifestava instintiva preferência por um bom cacête como arma de defesa; portanto, num impulso natural, agarrou a espingarda pelo cano e descarregou tal coronhada na cabeça da fera que a culatra da arma voou aos pedaços. A vítima deu às de vila-diogo e, no dia seguinte, Manning passou o dia amarrando os pedaços da espingarda. Pouco adiantou, porém, o consêrto, porque cada vez que atirava, a culatra se desmantelava de novo.

Pouco tempo depois Manning apresentou sinais evidentes de alienação mental. Num ponto, porém, sua doença era *sui generis*. Durante o dia êle passava muito bem, mas, logo que a noite caía, seu estado agravava. Imaginava, então, que tôda a expedição tinha abandonado Santo Antônio de regresso aos Estados Unidos. Certa vez, passou a mão numa espingarda e fêz menção de dispará-la a êsmo pelo acampamento, repetindo sempre "os demônios me estão perseguindo. Já os expulsei uma vez, mas êles vêm de novo, em bando, me

lamber." Depois disso tinha-se o cuidado de não deixar nenhuma arma de fogo ao seu alcance; contudo, no dia seguinte, pedíamos a todos da turma que não lhe revelassem suas alucinações.

Na difícil situação em que nos achávamos, contando com escasso número de homens, raramente superior a quatro e dois índios, continuamos a procurar provisões, cuidar dos doentes e dar tímidas investidas no serviço, até 30 de setembro, quando o engenheiro-chefe e o Capitão Symmes chegaram em duas canoas, de tal forma carregadas de provisões, como jamais tínhamos visto em qualquer acampamento ou hospital. Pela primeira vez recebemos legumes enlatados, de procedência norte-americana, bem como carnes. Cinco de nossos homens foram enviados para Santo Antônio, inteiramente impossibilitados de trabalhar, e, com eles, o Sr. Schele e um de seus auxiliares.

Nossa turma, que de início contava com doze norte-americanos, e agora estava reduzida a cinco, foi reforçada com três homens procedentes da turma do Sr. Wetherill. O levantamento foi logo terminado com o auxílio e sob as vistas diretas do engenheiro-chefe.

A 8 de outubro deixamos o nosso acampamento do Jaçi-Paraná, e, depois de ligeiras paradas em São Patrício e São Carlos, atingimos Santo Antônio três dias mais tarde. Quatro pessoas, inclusive nós e o engenheiro-chefe, tiveram fortes acessos febris durante a viagem de volta.

Conquanto já tivéssemos, em anos anteriores, executado outras obras de engenharia, os sucesos que acabamos de narrar podem ser considerados verdadeira iniciação à vida rude do enge-

nheiro ferroviário, naquela época. Além disso, se tivesse sido escrita, a história das outras turmas revelaria incidentes muitos mais sensacionais que estes.

XXVII

DESINTEGRAÇÃO E COLAPSO

Ao desembarcar em Santo Antônio, no dia 11 de outubro de 1878, vimos que a construção primitivamente usada para sede dos engenheiros fôra abandonada. O novo prédio do escritório estava terminado e nêle se instalaram os engenheiros, empreiteiros e empregados.

Conquanto destituído de qualquer ornamentação, o edificio era sólido, admiravelmente adaptado ao clima, muito bem localizado e consideravelmente superior a qualquer outro existente nas margens dos rios, acima do Pará. O primeiro andar era inteiramente tomado pelos escritórios, onde se encontrava tôda a aparelhagem necessária para desenho e outros serviços. O segundo pavimento era dividido em magníficos dormitórios, alguns dos quais com camas americanas e todos dando para espaçosa varanda, onde os moradores podiam reunir-se, apreciar esplêndida vista do rio e da povoação, reclinar em suas rêdes e trocar idéias sôbre os trabalhos e sofrimentos por que passavam, tanto em campo como nas linhas.

O prazo de seis meses de serviço a que todos os empregados estavam obrigados, pelos termos dos contratos firmados, expirara no dia 19 de agôsto, e, como não se podia esperar que todos continuassem indefinidamente num serviço que

não lhes trazia vantagem alguma, presente ou futura, antes só lhes acarretava privações, doenças e até a morte, ninguém se surpreendeu com o verdadeiro êxodo que teve início naquela data. É preciso, porém, que se diga que, dos que regressaram para os Estados Unidos, apenas reduzido número abandonou a empresa ainda em condições físicas de prosseguir no trabalho.

Poucos tinham ainda crédito suficiente para atender às despesas de regresso e os empreiteiros não tinham a menor obrigação de os mandar de volta antes de dois anos de serviço. Os que partiam, levavam ordens contra casas de Filadélfia e do Pará, para as importâncias a êles devidas, mas, no geral, tais ordens não eram resgatadas, quando apresentadas, e somente anos depois foram muitas delas parcialmente atendidas. Os vapôres de linha geralmente exigiam que a passagem fôsse paga à vista, e, por êsse motivo, a grande maioria dos retirantes foi obrigada a se conformar com as acomodações precárias e a alimentação inferior que os empreiteiros conseguiam obter para êles nas balsas e escunas que regressavam ao Pará.

Alguns dêles, não podendo dar-se ao luxo da fome e de duas semanas de sol abrasador, nas chatas, valiam-se de canoas e jangadas. Até hoje não se sabe quantos dêles conseguiram chegar vivos ao litoral, mas, os que o fizeram, encontraram a situação no Pará ainda mais intolerável que em Santo Antônio.

O corpo de engenheiros, originariamente composto de 54 pessoas, e posteriormente aumentado para 57, só contava com 26, quando regressou, a 11 de outubro, e, mesmo assim, muitos dêles

não mais estavam em condições de trabalhar. Era evidente que, depois de deduzido o número necessário para atender aos serviços do escritório e das construções, os restantes dificilmente bastariam para constituir uma única turma de campo. Portanto, o Sr. Collins firmou um contrato com os Srs. Joseph Byers e C. H. Patterson, para a demarcação final da estrada de ferro até o Caldeirão do Inferno, à razão de 500 dólares (cêrca de um conto de réis, ao câmbio da época) por milha.

Durante nossa ausência, a colônia de Santo Antônio atravessara a estação mais insalubre do ano e, quando voltamos, 35 homens que, por ocasião de nossa partida, estavam em perfeito estado de saúde, descansavam no bananal, denominação pitoresca que davam ao cemitério. Dêsses óbitos, 17 ocorreram em agosto, mas o período agudo tinha sido em julho, quando o boletim oficial do Sr. T. M. Fetterman, o farmacêutico, acusou uma média de 100 receitas por dia e de 30 a 50 consultas, no ambulatório. Baseados em informes da mesma fonte, podemos afirmar que tempo houve em que 300 pessoas se achavam em tratamento ao mesmo tempo, tanto em seus alojamentos como no hospital. Naturalmente essa cifra não é completa, nem compreende os muitos que tomavam quinino sem prescrição médica.

Não sabemos da existência de documento algum que nos habilite a fazer idéia segura do que se deu em Santo Antônio, enquanto estivemos de lá afastados, mas alguns trechos de cartas, de que tivemos conhecimento, tornará possível, ao leitor, avaliar o que foi a situação na sede, em períodos isolados daquela época e mais tarde.

A 12 de julho o Comandante Selfridge, do vapor *Enterprise*, visitou Santo Antônio em companhia de um de seus oficiais e, percorrendo o relatório que depois publicou, encontramos a seguinte passagem: "Santo Antônio é reconhecida-mente insalubre. ... Nunca, em tôda a minha vida, deparei com grupo de pessoas mais tristes e doentes que os empenhados na construção da estrada de ferro... Dificilmente se encontrava um que tivesse escapado aos achaques febris e a aparência cadavérica de quase todos era verdadeiramente lamentável".

Do depoimento do Sr. Nichols, engenheiro-residente, feito meses depois nos tribunais ingleses, destacamos o trecho que se segue: "A 16 de julho de 1878, recebemos em Santo Antônio as primeiras notícias positivas, de que os depositários do fundo de garantia se recusaram a resgatar os certificados. Já havíamos, anteriormente, ouvido boatos nesse sentido". Era um golpe de morte contra os empreiteiros e os que para êles trabalhavam. O verdadeiro custo das obras tinha excedido em muito as importâncias, reclamadas pelos certificados emitidos pelo engenheiro-residente. Todavia, mesmo que o trabalho inicial tivesse dado lucro e os pagamentos tivessem sido efetuados com presteza, o tempo gasto na remessa das contas de Santo Antônio para a Inglaterra e na passagem do dinheiro em direção contrária, por intermédio dos Srs. McCalmont Bros. & Co. e Franklin B. Gowen, manteria a companhia de estrada de ferro sempre em débito para com os empreiteiros.

A certeza de que mesmo essas importâncias insuficientes, já devidas, não seriam pagas sem

demora, era verdadeiramente desalentadora. A notícia abalou seriamente o crédito dos Srs. P. & T. Collins nos Estados Unidos e, no Pará, eliminou completamente a confiança na estabilidade financeira da firma. O efeito, em Santo Antônio, consta do seguinte trecho de uma carta escrita pelo Sr. Nichols ao Coronel Church, a 17 de julho de 1878: "Não devemos ter mais que 50 homens em serviço, atualmente, e mesmo estes estão desanimados pela falta de pagamento."

Contudo, o Sr. Thomas Collins não era homem que se deixasse facilmente dobrar pelo vendaval do infortúnio. Com um sorriso irônico aos caprichos do destino e completo desprezo para com os azares da sorte, na mesma data em que o Sr. Nichols redigia as linhas que acabamos de citar, o Sr. Collins fazia um contrato com Francisco Mareno, pelo qual este se comprometia a fornecer 100 homens dentro de 24 dias e mais 100 um mês depois. O contrato estipulava que Mareno deveria transportar os operários até Santo Antônio, fornecer-lhes alimentação, alojamento e assistência médica. Os empreiteiros pagariam ao Sr. Mareno \$1,50 (cêrca de três mil réis) por operário e por dia de trabalho de nove horas e meia.

A 19 de julho o Sr. Joseph S. Ward, que há muitos anos vem sendo engenheiro-residente da Philadelphia & Reading Railroad, escrevendo a parentes seus nos Estados Unidos, assim se expressou:

"Esta manhã morreu um homem. Acabo de assistir à colocação do corpo no caixão. Outro deve ter-se suicidado ou caído nágua. Na semana passada faleceu mais um. O Sr. Collins está muito doente."

De novo escreve êle, a 24 do mesmo mês: "Acho que o Sr. Collins está aborrecido por não lhe enviarem dinheiro dos Estados Unidos. Tem os movimentos completamente tolhidos. Não consegue obter crédito nem comprar coisa alguma sem dinheiro. Acho que não há um só real em caixa, aqui. O Sr. King está seriamente atacado de febre".

Ainda a 27 de julho, informa-nos a mesma fonte: "Todos aqui estão aborrecidos com a marcha das coisas e já cansados de se alimentar de pão e melaço três vêzes ao dia. Desde que lhe escrevi pela última vez, morreram mais três pessoas. Com êstes, sobe a 17 o número de óbitos até hoje e êsse crescendo constante já nos vai causando inquietação. Dos 700 homens que para cá vieram, acho que não há 200 ou 300 em serviço. Os demais estão doentes... Não conseguimos receber um níquel, nem para pagar a lavagem de roupa".

No dia seguinte escrevia o Sr. Ward: "Outro pobre homem faleceu ontem à noite. Isto já está ficando impressionante! Os doentes são encerrados numa pequena construção de madeira onde ficavam suando a mais não poder e vendo os companheiros morrerem sem alimentação adequada. Por mais forte que seja uma pessoa, estando doente, jamais poderá restabelecer-se comendo carne salgada, feijão, melaço e pão de farinha embolorada. Os componentes do corpo de engenharia passam um pouco melhor. Não permitimos que sejam recolhidos ao hospital. Levamo-los para os nossos aposentos e servimos-lhes o que de melhor conseguimos encontrar na venda, como, por exemplo, leite condensado... Temos seis ou sete

doentes na sede, os quais, por falta de medicação e alimentação adequada, vão melhorando muito lentamente. O caso mais grave é o do jovem O'Connor. Foi muito bom V. ter-me enviado aquê-le quinino. Na farmácia local não existe mais e êsse medicamento é quase indispensável aqui”.

Felizmente o referido O'Connor conseguiu sobreviver e de seu magnífico diário extraímos o trecho que se segue, registrado na mesma data que a carta acima citada.

“O desânimo é o característico geral de todos, mas, sendo hoje domingo, dia em que se deve descansar, procuramos esquecer o abatimento em que nos achamos, os tremores de frio, as pilulas e outros males de um clima hostil. Nossa maior fraqueza é nas pernas. Fico aqui sentado, matando o tempo entre um calafrio e outro e não entre uma refeição e outra como habitualmente se diz.

Muitos de nós não se aventuram a andar, pois as condições internas não nos permitem fazê-lo. Mesmo quando nos acomodamos na rede não a deixamos balançar. Noto que a transpiração aumenta à noite. Esta manhã meu travesseiro estava completamente molhado. Mesmo a cabeça os-suda transpira cem vêzes mais que o resto do corpo.”

Cinco dias depois escrevia o Sr. O'Connor: “Tenho passado muito mal êstes últimos cinco dias. O médico faz-me tomar hipnóticos quase tôdas as noites. A transpiração aumenta a ponto de se tornar incomodativa. As roupas umedecidas pelo suor aumentam consideravelmente os calafrios”.

Em data de 31 de julho escrevia o Sr. Ward: “Ben Huff, um dos que tinham feito contrato com

os empreiteiros, faleceu ontem à noite". Dias depois, em outra carta, informava o mesmo senhor: "Nosso velho cozinheiro, Mike Rodgers, morreu de febre a noite passada."

A próxima carta do Sr. Ward, escrita a 2 de agosto, relata o risco enorme por que passaram os moradores da sede. É preciso que se diga, antes, que, nesse local, se derrubara muita madeira e se abatera grande quantidade de mato. Doutro modo não teria sido possível um sinistro de tão largas proporções. Diz êle em sua carta: "Passamos momentos bem aflitivos ontem à tarde. O mato situado por trás da sede pegou fogo e as chamas caminharam céleres, atingindo grande extensão. Estando o paiol de pólvora apenas a 300 m do incêndio e sendo de seis ou oito toneladas o estoque de explosivos, todos nós fomos tomados de viva ansiedade. Finalmente os homens que estavam tentando salvar a pólvora, dispararam a correr pela ladeira abaixo, atiraram ao chão os volumes que traziam e gritaram: "Corram, corram, se não quiserem morrer". Todo o mundo em Santo Antônio desatou a correr. Os doentes foram transportados a um quilômetro, rio abaixo. Felizmente o paiol não explodiu, mas à tarde, quando fomos examinar o local, verificamos que havíamos escapado milagrosamente. Tôda a madeira existente em redor havia sido devorada pelo fogo e o depósito ficou bastante chamuscado. Sômente explodiram duas ou três barricas que haviam sido levadas para longe do depósito".

A 3 de agosto encontramos o Sr. O'Connor entoando hosanas a um prato de ovos com presunto que lhe enviou a Sra. Collins que, da mes-

ma forma que a Sra. Nichols e a Sra. King, serão por muito tempo lembradas devido às muitas atenções que sempre dispensaram aos doentes. O Sr. O'Connor encerra seus comentários com a seguinte frase. "Nunca mais hei de ridicularizar uma refeição de presunto com ovos". A 17 dizia êle, em seu diário: "Se conseguir manter-me sobre as pernas e andar um pouco, talvez me deixem voltar para os Estados Unidos pelo vapor *Juruá*, que parte amanhã. Já vão para 10 semanas desde que regressei à sede. Sou apenas um entre muitos. Naturalmente ainda há muitos outros acampados no meio do mato, mas, da mesma forma que eu, inteiramente inúteis para os empreiteiros."

O *Juruá* partiu na data marcada, levando a bordo o Sr. O'Connor e muitos outros engenheiros. Como de costume o Sr. Ward aproveitou a oportunidade para mandar uma carta aos seus, da qual extraímos o trecho que se segue: "É portador da presente o Sr. Delleker que hoje parte para os Estados Unidos, tendo, com grande dificuldade, conseguido condução até o Pará, em companhia de outros companheiros. Lá terão que contar com a sorte para regressarem aos seus lares, pois dinheiro não há por aqui. Para conseguir transportar-se até Belém, êsses homens tiveram que vender relógios, abotoaduras, espingardas e outros objetos que porventura ainda possuísem... Envie-me o mais breve possível alguns remédios dos mais necessários e um vidro de quinino. Aqui não existe mais uma só grama, e, ainda há pouco, uma pessoa me ofereceu 20 dólares (cêrca de quarenta mil réis) ouro, por uma onça de quinino... As coisas vão de mal a pior. Alimentação escassa, doenças e falta de dinheiro".

O Sr. O'Connor encerra o seu diário com as seguintes palavras: "Minha partida está marcada para hoje, pelo *Juruá*. Faço os melhores votos de felicidade para os que ainda ficam. Só os fracos, que já não podem mais, é que estão saindo. Os pernilongos, as aranhas e as infernais formigas-de-fogo aí ficam para lembrar aos mais fortes que a luta pelo sangue continua. Não terei pressa em voltar para lutar pela vida e pela fortuna, seja no cabo do machado ou com o trânsito. Contudo, não me arrependo de ter vindo. Pelo contrário, estou satisfeito. Não perdi meu tempo. Acho que aprendi muita coisa. Nunca mais me exporei, voluntariamente, ao sofrimento, sem saúde, em prol da fortuna. No Madeira convivemos com companheiros geniais. Agora, vamos embora. Espero que nos encontremos de novo com saúde e talvez em florestas menos habitadas onde tenhamos saudades das côres berrantes e dos gritos estrídulos das araras, dos papagaios, dos tucanos e dos macacos de cara branca e cauda robusta. Adeus, amigos! Espero que nos encontremos de novo sob céus mais tranquilos onde, acima de tudo, possamos gozar saúde! Desejo que cada um de vós possa trazer consigo, quando voltar, corpo mais saudável e pernas mais firmes que as em que hoje procuro firmar-me! Acho-me hoje fraco das pernas e fino de corpo, tendo deixado no sertão pelo menos 14 bons quilos de pêso".

O Sr. Preston, que estava havia três dias em Santo Antônio, escrevia em data de 19 de agosto, em seu diário: "Quatro homens já faleceram depois da minha chegada, elevando o total de óbitos a 30, desde 18 de fevereiro. Surpreendeu-me o número reduzido de homens em serviço. Cerca

de um quarto está trabalhando e três quartos doentes. Os trilhos estão assentados até o ponto n.º 150". (Os pontos de referência estavam situados a 30 m um do outro.)

Em uma carta do Sr. Buchholz ao Sr. Franklin B. Gowen, que foi publicada, encontramos a seguinte declaração:

"Pouco antes da chegada do rebocador *Brasil*, que conduzia uma balsa cheia de provisões (27 de agosto de 1878), havíamos pago 25 dólares (cerca de cinquenta mil réis), por uma barrica de farinha, a um dos comerciantes brasileiros estabelecidos em Santo Antônio."

A 28 de agosto o Sr. Ward escrevia:

"O *Brasil* chegou ontem à tarde, rebocando duas chatas em que vinha parte da carga transportada pelo vapor *Ida M. Eldrige* que fôra obrigado a descarregar no Pará. Essa remessa chegou mesmo na ocasião oportuna, porque já estávamos quase sem mantimentos, sem medicamento algum e obrigados a comprar farinha dos naturais a 25 dólares a barrica. Temos agora mantimentos de primeira qualidade, entre os quais bastante lataria, de que tínhamos urgente necessidade, pois o escorbuto já começava a aparecer... O estado sanitário ainda é mau, sendo de 34 o número de mortes, mas agora há esperança de melhorar. Do Ceará vêm vindo 500 homens para trabalhar em terraplenagem. As finanças, tanto nos Estados Unidos como na Inglaterra, parece que vão bem (1).

(1) Esta conclusão inexata foi devida à natureza dos fornecimentos recebidos.

Ainda não recebemos dinheiro. Acho que por êste vapor chegou algum numerário, mas ainda insuficiente para fazer pagamento”.

O *Brasil* partiu de regresso ao Pará, a 29, e, horas depois, o Sr. Hepburn redigia uma carta aos Srs. Mackje, Scott & Co., dando suas impressões sôbre a situação em Santo Antônio. Nessa carta, depois de alguns dados relativos ao trabalho já executado, rende êle êste merecido tributo ao Sr. Collins: “Merecem os mais altos encômios a coragem e a energia reveladas pelo Sr. Thomas Collins. Lutando contra dificuldades que teriam desanimado qualquer outro, êle prosseguiu as obras com operariado mal alimentado, abatido e não pago. Debatendo-se na dúvida constante quanto à continuidade dos fornecimentos e por duas vêzes salvo da calamidade pela chegada oportuna dos rebocadores com suas cargas, vivendo numa atmosfera carregada de ameaças e denúncias contra êle, agitado pelas mais graves dúvidas e incertezas, êle soube manter-se firme como rocha adamantina e evitar que a fase final da empresa terminasse num caos. Talvez tenha cometido seus erros, mas ninguém é infalível, neste mundo. Todavia as provações por que passou, atingiram o limite máximo da resistência humana”.

Sob a data de 7 de setembro, encontramos o trecho seguinte, no diário do Sr. Creighton: “As 9 horas da manhã vimos selvagens no trilho que vinha ter à velha sede. Tive que voltar rumo à sede nova e de lá seguir para nosso alojamento”. Acontecimentos posteriores, aí registrados, provam que o Sr. Creighton não estava enganado.

O Sr. Hepburn levou com êle, de regresso ao Pará, sete engenheiros e doze ou mais operários.

A 8 de setembro, por volta das 2,30 horas da tarde, Patrick Gorman faleceu repentinamente numa das balsas. Naquele clima não se pode demorar mais que algumas horas para enterrar um cadáver, e, por isso, foram tomadas as necessárias disposições para que o sepultamento se desse naquela mesma tarde. O Sr. Hepburn queria que as exéquias fôsem celebradas com tôdas as formalidades, mas não havia sacerdote algum a bordo, nem alguém suficientemente piedoso para ler as orações fúnebres. Depois de algumas consultas, escolheu-se para oficiante a um senhor, a quem chamaremos Sr. Blank, conhecido pela circunspecção com que se exprimia, mesmo em circunstâncias nas quais outros adotavam vocabulário inteiramente contrário ao bíblico.

Depois de alguma hesitação o Sr. Blank concordou em ler as orações, mas, com a condição de que o Sr. Hepburn o acolitasse e, às palavras "O pó para o pó e as cinzas para as cinzas", êle lançasse um punhado de terra sôbre o féretro. Seriam 5 horas da tarde e o sol já se recolhia, quando o séquito fúnebre chegou à beira da cova. À essa hora os pernilongos e piuns são terríveis e durante todo o tempo em que Mr. Blank lia as orações, sofriamos o mais rude ataque dos insetos. Quando o oficiante pronunciou as palavras após as quais o Sr. Hepburn devia jogar a terra sôbre o defunto, estava êle aos pulos de um lado para outro, inteiramente esquecido de suas funções, espantando mosquitos furiosamente com grandes ramos de árvore em ambas as mãos. Houve um momento de pausa enquanto o Sr. Blank contemplava a mímica de seu acólito, mas depois, indignado com o prolongamento da tortura alada

responsável pela demora do Sr. Hepburn em desempenhar o papel simplíssimo que lhe fôra designado, o oficiante, voltando-se para o faltoso, disse numa voz calma, porém petulante: “Hepburn! por que diabo não joga a terra?” (O Sr. Blank vive ainda e é o prior de uma igreja ortodoxa.)

No dia 14 de setembro, um índio boliviano foi atacado pelos selvagens e seriamente ferido, quando construía uma canoa nas matas situadas atrás de Santo Antônio.

O vapor *Canumã* chegou à sede a 17 de setembro, trazendo a bordo de 400 a 500 operários recrutados no Ceará. Tratava-se de miseráveis sobreviventes de uma epidemia de varíola que matou muita gente.

Pelo vapor de mala *Javari*, escrevia o Sr. Ward, a 20 de setembro, dizendo que o número original, de 700 homens, havia sido reduzido “por morte, fuga e regresso à pátria, a cerca de 150 ou 200... A situação continua mais ou menos a mesma... Não há muitos doentes, mas, é geral o descontentamento pela falta de dinheiro”.

Para dar idéia da maneira pela qual alguns dos operários de Santo Antônio conseguiram regressar aos seus lares, inserimos, a seguir, trechos de uma entrevista concedida à imprensa pelo Prof. S. C. Hartranft, da Escola Normal e Industrial de Aberdeen, Estado de Dakota do Sul, que, quando mocinho, trabalhou em Santo Antônio, como lenhador:

“Sua turma era composta quase que exclusivamente de rapazes de Northumberland, Pensilvânia, sob as ordens de um tal Huff... Obrigados a trabalhar nesse clima nocivo, dormir sobre o chão

úmido e cheio de miasmas da malária, depois de exaustivo labutar, a alimentação má e insuficiente, só poderia dar em resultado a doença e a morte. O desespero começou a apoderar-se dos operários e muitos dêles fugiram, na esperança de conseguir voltar para os Estados Unidos... Hartranft e mais 10 companheiros decidiram partir também. Tinham já trabalhado seis meses, cumprido suas obrigações contratuais e obtido permissão para sair. Compraram um bote e carregaram-no com várias barricas de bolacha e um pouco de carne salgada. Isso feito não sobrou dinheiro algum, visto como os empreiteiros não lhes haviam pago um só níquel, prometendo, entretanto, que seus agentes no Pará o fariam. No dia 21 de outubro à noite, deixaram Santo Antônio e durante 19 dias remaram descendo o Madeira e o Amazonas, num percurso de 1.112 km até Serpa, lugarejo de 700 habitantes, onde havia um pôsto alfandegário. Durante êsse tempo as provisões se tinham acabado e não havia acôrdo quanto ao destino que a turma deveria tomar. Os homens estavam com os nervos abalados, já pelos sofrimentos por que haviam passado, já pelo estado de fraqueza em que se achavam quando partiram.

«As noites dormidas na canoa foram horriyeis. As trevas estavam sempre cheias do alarido dos macacos, do rosnar das onças e de outros ruidos aterradores. Um certo Carpenter, de Ohio, foi abandonado na margem do Amazonas por se manter sempre bêbedo e insubordinado. Nunca mais se soube dêle. Ao chegar a Serpa os retirantes entraram em contacto com um navio, venderam o bote, algumas quinquilharias, e, depois de paga-

rem 11 dólares por pessoa de passagem até ao Pará, ficaram com apenas oito dólares cada um. A bordo, foram tratados, alimentados e alojados como escravos, no convés, junto ao gado. Ao chegarem ao Pará disse-lhes o agente dos empreiteiros que não tinha recebido dinheiro algum para êles. Achavam-se na mais desesperadora das situações, sem dinheiro, e longe dos amigos. Resolveram apelar para o Cônsul norte-americano. Esse representante consular lhes disse que não competia ao govêrno cuidar de todos os vagabundos que andassem vagueando pelo país, mas, se não conseguissem meios de subsistência, êle veria o que poderia fazer por êles. Finalmente conseguiu pouso para todos no hotel de um inglês.

“Alimentaram-se gratuitamente no restaurante de propriedade de um operário que abandonara a estrada de ferro. Ao fim da semana foram êles expulsos pelo inglês por não terem com que pagar o alojamento. Mudaram-se, então, para um hotel brasileiro onde permaneceram até 15 de novembro, data em que conseguiram embarcar numa escuna, com destino a Nova York. Um dos passageiros que encontraram no barco foi o Sr. Horacio Aunxt, vizinho e amigo do Sr. Hartranft, na cidade de Milton, Pensilvânia.

“Retardado em sua marcha pelas calmarias tropicais e pelas tempestades, no litoral dos Estados Unidos, o navio só chegou a Nova York na véspera do Natal. O Capitão, Jesse R. Cavalier, enfureceu-se com os homens porque verificou não terem valor algum as ordens que lhes deram. Desembarcou deixando-os a bordo por dois dias sem fogo nem alimentação. Vestidos ainda com roupas tropicais, quase se enregelaram nesse tem-

po e a ceia de Natal dêsse ano consistiu apenas em algumas batatas cozidas, já frias.

“Finalmente conseguiram desembarcar, e foi *sui generis* sua entrada em Nova York. Traziam uma carta endereçada a um comerciante estabelecido em Maiden Lane. Êste os auxiliou o mais que pôde, mas o Sr. Hartranft nos revela hoje que teriam todos morrido de frio ou de fome se não fôsem as casas de pasto. Conseguiram vender alguns pedaços de madeira tropical, com cujo produto embarcaram para Filadélfia onde chegaram a 27 de dezembro. Lá procuraram o Sr. Philip Collins, no escritório, mas êste já estava arruinado e não lhes pôde pagar. A primeira refeição boa de que se serviram desde fevereiro, tomaram-na em companhia dos criados de um hotel de Filadélfia. Os rapazes comeram até tarde da noite e no dia seguinte o Sr. Collins providenciou a viagem de regresso a seus lares.”

O dia 7 de outubro de 1878 foi assinalado por dois acontecimentos, uma chegada e uma partida, tendo ambos causado profunda impressão aos norte-americanos, em Santo Antônio. O primeiro foi objeto do mais generalizado júbilo e o segundo causou mais pesar que qualquer outro infortúnio dos que esta narrativa encerra.

Naquela data a Sra. King presenteou o marido com uma filhinha que recebeu o nome de Maria Juanita King. Era o primeiro rebento do casal e, em uma de suas cartas, o Sr. Ward diz, com muita propriedade: “A rapaziada está radiante com a recém-chegada e manifesta grande interêsse por ela”.

É preciso morar por muitos meses num acampamento onde nunca se ouve o chôro de uma

criança para compreender a alegria dos rapazes com o advento de Miss King. Nos Estados Unidos nenhum de nós se interessaria por crianças, mas em Santo Antônio era diferente. Queremos crer que nenhuma reunião de mães jamais falou tanto de suas próprias crianças, quanto os homens em Santo Antônio, a respeito de Miss King.

O vapor *Canumã* que deixara Santo Antônio a 18 de setembro tinha tomado, como passageiros, 18 componentes do corpo de engenharia, dentre os quais o Sr. McIlvaine, de Filadélfia. Êste senhor já não estava passando bem quando embarcou, mas durante a viagem continuou a piorar.

Um pouco acima de Santa Rosa o *Canumã* encalhou numas pedras e lá ficou durante dois dias até que surgisse o *Javari*. Como o Sr. McIlvaine precisasse de urgentes cuidados médicos, o Sr. Wetherill transferiu-o para o segundo vapor, e com êle outros, chegando a Manaus a 7 de outubro. Chamaram logo o melhor médico do lugar; já era tarde, porém, e o Sr. McIlvaine faleceu antes que chegassem os remédios receitados. Foi sepultado no cemitério católico de Manaus, onde o monumento erigido pelos seus camaradas até hoje atesta a elevada estima em que era tido por todos que o conheceram. Tínhamos viajado no mesmo camarote, a bordo do *Mercedita*. Naquela época os seus hábitos morigerados, sua ótima saúde e seu esplêndido físico pareciam assegurar-lhe excepcional resistência às dificuldades e privações da vida que juntos iríamos viver. A partir de 19 de fevereiro esteve quase sempre no campo até chegar, em companhia do Sr. Wetherill, à barra do Jaci-Paraná, a 8 de agosto. O serviço que

executou em campo fôra, portanto, excepcionalmente árduo e longo.

Fato curioso, do qual tivemos numerosas provas, é que a malária ataca com extraordinária violência as pessoas que gozam de boa saúde, enquanto que os fracos dos pulmões ou portadores de moléstias que os impediriam de trabalhar, em geral apresentam surpreendente resistência à febre.

Em carta datada de 15 de outubro o Sr. Ward escreve de Santo Antônio dizendo que "com a chegada dos operários do Ceará, o trabalho vai prosseguindo um pouco mais ligeiro que antes ... mas pequena percentagem de norte-americanos se acha em serviço. ... Muitos dêles já regressaram aos Estados Unidos e outros estão de partida em pequenos barcos a remo, construídos por êles mesmos. Só restam atualmente 16 engenheiros". Contudo, a emprêsa não foi abandonada nem se pensava em fazê-lo, naquela época.

Ainda existe um contrato datado de 17 de outubro de 1878, pelo qual o "comandante" da Praia de Tamanduá se comprometia a fornecer ao Sr. Collins 1.000 tartarugas que logo depois foram entregues vivas. Eram enormes, medindo, algumas delas, de 90 cm a 1,20 m da cabeça à cauda. Servidas com moderação constituíam elas verdadeiro tratamento para os doentes que durante meses se haviam alimentado exclusivamente de carne de porco salgada, com gordura. Todavia, enquanto havia fartura de quelônios, abusou-se dêsse gênero de alimentação. Estando, naquela ocasião, com a saúde muito abalada, tomamos pensão em casa do Sr. Brigido, proprietário do melhor armazém da localidade, ao preço de 22 dó-

lares (cêrca de 44\$000) por mês. O Sr. Brígido determinava a qualidade da alimentação pelo número de pratos e, portanto, era comum servir tartaruga ou ovos de tartaruga, preparados de várias maneiras, cinco ou seis vêzes em cada refeição. Só se conseguiam tartarugas em grande quantidade na baixa máxima das águas, em setembro e outubro, época em que elas galgam, aos milhares, os bancos de areia para desovar.

Uma canoa repleta de índios desliza silenciosamente rio abaixo até o local da desova, logo ao cair da noite. Aí todo o problema se resume em virar o maior número possível de quelônios antes que consigam fugir para dentro d'água. Os ovos são desenterrados da areia, alguns já meio germinados pelo calor do sol. A seguir esmagamos, pisando-os, e deixam a massa decantar. A parte oleosa logo sobrenada e, colhida com cuidado para que não se misture com o resto, constitui o que na região se conhece por manteiga de tartaruga. A nossa inclinação era aceitar, passivamente, a opinião de Keller sôbre essa iguaria: "Sabor abominável, inteiramente insuportável para o paladar de um cristão civilizado". Brígido, entretanto, só servia na mesa da pensão ovos tirados do ventre da tartaruga logo depois de abatida.

Só os Srs. Collins e Nichols tinham, por essa época, idéia nítida da situação na Inglaterra. Os demais apenas sabiam o que lhes informavam os oficiais dos vapôres vindos do Pará. Êsses boatos, porém, eram quase sempre contraditórios, e, por isso, oscilávamos constantemente da confiança ao desespero e vice-versa. Todavia, em princípios de novembro tornou-se perfeitamente evidente que os empreiteiros não poderiam pagar os operários en-

quanto não fôsem solucionadas as questões judi-
ciárias levantadas na Inglaterra, o que poderia
levar meses ou mesmo anos.

Quando se convenceram de que estavam sacri-
ficando a saúde e até mesmo a vida sem nenhuma
vantagem pecuniária nem esperança de poder ter-
minar a estrada de ferro, muitos se decidiram a
partir na primeira oportunidade.

Mais ou menos por essa ocasião o Sr. Collins
soube que vários engenheiros brasileiros, que por
comissão de seu govêrno acompanharam o desen-
volvimento dos trabalhos, estavam elaborando um
relatório e se mostravam inclinados a recomendar
que o Brasil auxiliasse os empreiteiros até que ter-
minasse a demanda em curso na Inglaterra. O Sr.
Collins decidiu seguir imediatamente para o Rio
de Janeiro a fim de ter a certeza de que o Impe-
rador fôsse devidamente informado. Entretanto,
adiou a sua partida até a chegada de seu irmão,
Sr. Peter Collins, que se sabia ter partido de
Filadélfia.

A lancha a vapor *Carlo Lima*, em que o Sr.
Peter Collins chegou a Santo Antônio a 12 de no-
vembro, partiu no dia seguinte levando o Sr. e a
Sra. Collins com destino ao Pará, de onde segui-
riam para o Rio de Janeiro.

No mesmo dia, três índios bolivianos foram
atacados por selvagens quando lenhavam perto
do paiol de munições, em Santo Antônio. Um
deles morreu logo depois, com sete ferimentos,
mas os outros dois, ainda que gravemente feri-
dos, conseguiram salvar-se.

Pelo vapor *Anajás*, partiram, a 20 de no-
vembro, os Srs. Preston e Clark, do corpo de en-
genheiros, bem como diversos operários.

Em data de 27, escrevia o Sr. Ward: «Parece que vamos ter amolações com os trabalhadores vindos do Ceará. Tenho má impressão dêles. O Sr. Peter Collins (que então estava apenas há 15 dias em Santo Antônio) já teve seu ataque-zinho febril, mas está melhorando... Todos (na sede) estão doentes, com exceção apenas de dois desenhistas”.

No dia imediato o vapor *Teotônio* zarpou rumo ao Pará, levando a reboque duas chatas vazias. Chegou ao destino a 13. A bordo iam o Dr. Whittaker e 12 engenheiros; 199 operários seguiram nas chatas. Cinco homens faleceram em viagem e, dos demais, poucos chegaram com saúde ao Pará. O “velho Mike”, conquanto já não mais trabalhasse para os empreiteiros, tomou conta dos doentes durante a viagem, construiu os caixões e recitou as orações fúnebres nos cinco enterros. Mesmo quando, já no Pará, desembarcaram todos os que estavam em condições de o fazer, não quis êle abandonar os numerosos doentes que ficaram a bordo das chatas, mesmo sabendo que as reservas de mantimento estariam esgotadas dentro de dois dias. Atualmente não sabemos se o robusto irlandês de então ainda está vivo ou se já se foi reunir àqueles aos quais tão devotadamente serviu na doença e na morte. Já nos esquecemos de seu nome todo, — se é que algum dia o ouvimos — mas nenhum nome, por mais illustre que fôsse, poderia aumentar o profundo respeito que sempre nos inspiraram a rústica simplicidade de caráter e as peregrinas virtudes do “velho Mike”.

Antes de partir para Nova York, o Dr. Whittaker conseguiu internar na Santa Casa do Pará

alguns dos doentes em estado mais grave, conquanto achasse que êsse hospital ainda «era pior que o inferno».

Chamaram a atenção do nosso cônsul para quase 200 norte-americanos descolocados, a maioria dos quais doentes, sem saber português, sem conhecer o lugar nem ter esperança de receber mais que 7% das importâncias que lhes eram devidas, conforme ordens que exhibiram ao agente dos Srs. P. & T. Collins no Pará.

Depois da partida do *Teolônio*, a 28 de novembro, o número de pessoas que trabalhavam na estrada caiu para 11 engenheiros, cêrca de 150 operários norte-americanos e 325 cearenses. Em carta do Sr. Ward, datada de 11 de dezembro, lemos o seguinte: “Poucos são os que estão em serviço. . . Não conseguimos que muitos dos cearenses voltassem ao trabalho. . . Ontem o Sr. King só tinha seis homens no trabalho de nivelamento. . . O engenheiro-chefe precisa estar sempre lutando para conseguir que se termine alguma coisa.”

O Sr. O. F. Nichols, engenheiro-residente da Companhia de Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, costumava então receber comunicações confidenciais do Coronel Church, que se achava em Londres, e, por duas vêzes, essas cartas foram abertas em trânsito para o Brasil. Por uma delas o Sr. Nichols foi informado de que poderia ser chamado a depor na demanda, em Londres. Decidiu, portanto, reduzir, imediatamente, a distância a que se achava do pôsto telegráfico, embarcando para o Pará.

Deixando como seu representante em Santo Antônio o seu assistente Sr. Franklin A. Snow, seguiu êle para aquela cidade a 17 de dezembro, lá chegando duas semanas depois.

A maior parte dos 212 passageiros que chegaram ao Pará pelo *Teotônio* lá estava ainda quando o Sr. Nichols chegou. O total de americanos descolocados que então se achava naquela cidade era pouco inferior a 300 e o Sr. Nichols assim descreve a sua situação:

“Êsses homens desanimados e saudosos, que pacientemente esperavam a vez de regressar à pátria, eram norte-americanos natos ou residiam nos Estados Unidos e a situação em que se achavam, no Pará, era verdadeiramente lamentável. Sem roupa, sem dinheiro e sem abrigo êles perambulavam pelas ruas, esmolando. Tinham dois quartos no segundo andar de um prédio onde pernoitavam e para alimentá-los durante as duas ou três semanas que ainda tinham de esperar pelo vapor norte-americano que os levaria de volta para os Estados Unidos, o cônsul norte-americano fazia correr uma subscrição pela cidade. Conseguiu dinheiro suficiente para fornecer-lhes uma refeição por dia, porém muitos dêles insistiam em que tomassem três, confiando na sorte e na caridade pública para se alimentarem depois de esgotados os recursos provenientes da subscrição.

“Todavia os promotores do movimento permaneceram firmes na idéia primitiva de servir-lhes uma única refeição por dia e assim foi por mais de duas semanas. Mais da metade dêsses indivíduos esmolavam, e, com o que conseguiam arrecadar, entregavam-se à bebida, pois, com al-

guns níqueis apenas, conseguiam manter-se embriagados por mais de meio dia (2).

“Ficaram doentes, muitos foram para o hospital e alguns faleceram.

“Um dos incidentes mais tristes por que já passamos foi com relação ao pobre Rulon Gray, de Chester, na Pensilvânia. Era um rapagão forte, com cêrcã de 20 anos de idade, que viera para o Brasil a bordo do *City of Richmond* e ficara detido no Pará. Apanhou tifo, em forma maligna, foi para o hospital, e, quando da última vez que o visitamos, estava inteiramente amarelo, parecendo a própria imagem da morte. O enfermeiro disse que não teria vida por muito tempo. Prometemos visitá-lo novamente no dia seguinte. Quando lá voltamos, informaram-nos que tinha morrido e já estava enterrado. Não acreditamos na informação, e, procurando saber a verdade, soubemos que seu corpo estava no necrotério para ser sepultado no campo da olaria. De nada adiantaria reclamar a menos que nos propuséssemos a fazer o entêrro. Assim o fizemos e o corpo do jovem Gray, que apenas tinha sido envólto num lençol, foi transferido para um bom caixão. Depois de têmos conseguido uma certidão de óbito e permissão para enterrá-lo no cemitério dos ingleses, procedeu-se ao sepultamento, tendo sido o féretro acompanhado por um carro com duas pessoas e a chave do caixão remetida para seus pais, em Chester.

(2) A melhor qualidade de cachaça custava 250 réis o litro.

“O vapor chegou, finalmente, e todos os coitados que se achavam no Pará foram transportados para Nova York, onde chegaram em janeiro, depois de 10 dias de viagem, tristes, quase todos trajando levíssimas roupas de verão e vários dêles com chapéu de palha e guarda-pó de linho, isso em pleno inverno.”

Voltando a tratar do estado de coisas em Santo Antônio, soubemos que, depois da partida do Sr. Nichols, o Sr. G. W. Creighton, em companhia de dois outros engenheiros e cêrca de vinte índios, saiu a recolher equipamentos de campanha abandonados em diversos pontos do rio. Durante essa viagem teve êle ocasião de passar a noite em La Concepción e assim descreve sua visita:

“Quando nos aproximávamos ouvimos música e os nossos canoieiros, pensando que nos esperava uma noitada alegre, apressaram-se em desembarcar. Qual não foi, porém, a nossa surprêsa quando ao tocar em terra Dom Pastor Oyola nos informou que um de seus filhos acabava de falecer e os colonos estavam entoando cantos fúnebres. Com a gentileza que o caracterizava, conduziu-nos à sua casa, nossas rêdes foram penduradas em lugares confortáveis e, a seguir, fomos ter à grande sala central, no segundo pavimento, onde, num ambiente quase bárbaro, jazia o corpo de seu filhinho. O caixão estava sôbre uma mesa, ao canto da sala. O pequeno cadáver estava ricamente vestido e tinha, nas mãos, duas ventarolas multicores, de papel. As ventarolas estavam arrumadas, uma em cima da outra, de maneira que a mais alta fi-

cava cêrca de 30 cm acima do corpo. O caixão era construído de madeira rústica, coberto com papel branco e tirinhas de diversas côres, coladas em diagonal, umas sôbre as outras, de maneira a formar pequenos losangos de mais ou menos 6 cm, ao centro dos quais havia pequenas cruces de papel de côr. No geral, a arrumação estava bem feita e geomètricamente regular, mas o efeito era chocante, conquanto estranhamente patético. Do lado oposto da sala estavam os músicos com tambor, flauta, pistão e violino. No soalho, sentadas à turca, estavam mais de 20 índias vestidas de branco. Com a cabeça baixa elas choravam e lamentavam-se, balançando o tronco para a frente e para trás, na cadência da música. Quando a noite envolveu o ambiente, a luz trêmula das velas, o cheiro de incenso, a música bárbara e o choro selvagem das carpideiras, tudo contribuía para encher de vagos temores o estrangeiro desacostumado a essas cenas. De vez em quando um grito mais agudo, vindo do interior da casa, denunciava a presença da mãe, lamentando, como só as mães o fazem, a perda do filho. Horas a fio, pela noite a fora, a cena continuou sem interrupção. Quando os músicos se cansavam ou as carpideiras desmaiavam, outros os substituíam e as lamentações, os gritos e a música desafinada prosseguiram até dia claro. Então os pais desolados se despediram do filhinho morto e fecharam o caixão. Quatro índios vestidos de branco levaram-no da casa, precedidos pelos músicos e seguidos, em fila dupla, por tôda a população de La Concepción. Os funerais logo terminaram. Voltamos então para almoçar, e logo depois partimos para Santo Antônio.”

Em data de 15 de janeiro de 1879, ainda o Sr. Ward escrevia: "A situação em Santo Antônio não pode piorar muito. ... É grande o número dos doentes e dois ou três já morreram. Os poucos cearenses que ainda nos restam estão falecendo rapidamente. Não se pode fazer idéia da imundície existente entre êles. Não estamos fazendo serviço algum, conquanto haja trabalho para quem se apresentar ao escritório. Os bolivianos e brasileiros queixam-se da maneira como são tratados pelos empreiteiros. Os que querem voltar para casa não conseguem dinheiro para a viagem, e o pior é que soubemos que quase todos os que foram para o Pará em novembro, cêrca de 200 homens, ainda lá estão. ... Aqui pessoas vendem relógios, roupas, etc., para fazer dinheiro com que viajar, e a situação, vista de conjunto, é alarmante."

Dois dias mais tarde dizia o Sr. Ward: "Estou preocupadíssimo... Ao que soubemos, as nossas cartas são abandonadas no Pará e entregues a quem quer que as peça. Além disso, ao que me consta, tenho volumes na Alfândega e não posso recebê-los. Parece que são em número de quarenta os volumes destinados a particulares. Dizem que pelo último vapor vieram bexiguentos, mas, graças a Deus, estou bem de saúde. Tenho, porém, muito mêdo da variola. Há muita no Pará e em Manaus, e no vapor havia dois doentes que não deixaram desembarcar."

O Sr. Vasa E. Stolbrand, um dos mais eficientes moços do corpo de engenheiros, teve que partir inesperadamente, a 19 de janeiro, por haver tido notícia de que fôra nomeado cadete na Academia Militar de West Point. Na data em que publi-

camos êste livro, depois de se ter distinguido por muitos anos no serviço público, seu nome consta entre os dos coronéis reformados do exército regular.

Temos diante dos olhos o relatório médico do Dr. E. R. Heath, relativo à última semana de janeiro de 1879. Por essa época, difficilmente haveria 120 norte-americanos em Santo Antônio, e, no entanto, o documento em questão acusa 66 pessoas quer internadas no hospital, quer em tratamento durante a semana. Nessa relação encontramos muitos nomes conhecidos, freqüentemente citados no decurso desta narrativa, tais como Peter Collins, C. S. d'Invilliers, W. L. Symmes, C. L. Moore, Charles F. King, J. Dougherty, Fred Lorenz, W. S. Nevins, Charles La Mot, C. J. King e "Baby King". Tendo, então, Miss King, apenas três meses e meio de idade, constitui sinal de evidente precocidade o motivo pelo qual se achava na lista dos que estavam em tratamento: "dentição". Considerando-se que era grande o número de pessoas que se medicavam, o documento citado prova fartamente que poucas eram as pessoas que gozavam boa saúde em Santo Antônio, nos últimos dias de janeiro de 1879.

Enquanto o estado de coisas em Santo Antônio ia de mal a pior e circunstâncias fora do contrôle humano pareciam tornar impossível o prosseguimento das obras, havia alguém que não abandonou a luta, não perdeu a fé no successo final da empresa e não poupou esforços para vencer os obstáculos quase insuperáveis que barravam seus movimentos, até que não mais conseguiu homens saudáveis para substituir os seus doentes, até que seu físico não mais respondeu aos

reclamos da coragem indômita e da vontade inflexível que o animava.

Esse homem era "Joe" Byers. Contando apenas com alguns índios bolivianos e com os norte-americanos que conseguia obter, êle tinha, desde setembro, determinado e demarcado no solo, a localização final da estrada de ferro ao longo de uma distância de mais de 43 km. Tendo deixado seu acampamento nas margens do Jaci-Paraná em fins de janeiro, veio até Santo Antônio para conseguir fornecimentos e trocar alguns de seus homens atacados de febre, por outros sadios.

De regresso ao acampamento, depois de uma viagem de ida e volta de 163 km, em canoa, levando consigo apenas o Sr. Ward, encontrou cinco de seus homens impossibilitados de se levantarem das rêdes e as provisões limitadas a carne enlatada, café e limas. Auxiliado pelo Sr. Ward e pelos índios, êle transferiu o acampamento alguns quilômetros para o norte e tentou prosseguir o trabalho. Não melhorando, os doentes, com os cuidados que o Sr. Byers lhes dispensava, foram êles instalados da maneira mais confortável possível, a despeito da escassa alimentação e das tendas gotejantes que já não os resguardavam das chuvas, então bem abundantes. Levantando-se com a luz do dia, êle mesmo preparava o almoço para todos e depois, deixando um balde com caldo de lima e água em lugar que os doentes pudessem facilmente alcançar, saía para o trabalho com o Sr. Ward e os índios. Um dia trabalhava com o trânsito, no dia seguinte, com o nível. Assim continuou por algum tempo até que, finalmente, êle próprio foi atacado por severos ataques febris que não cederam com o tratamento comum. Seus auxilia-

res estavam em condições muito pouco melhores e logo se tornou evidente que nem mesmo a energia indomável, a decisão inflexível e os nervos de ferro de "Joe" Byers podiam levar a bom têrmo a tarefa que se impusera. Mesmo assim relutou em abandonar o serviço. Não foi fácil conduzir seus homens até o rio. Alguns tiveram de ser carregados, mas, finalmente, todos chegaram a Santo Antônio a 15 de fevereiro de 1879.

No dia seguinte o Sr. d'Invilliers, o Sr. King e família e o Sr. Ward embarcaram em um navio fluvial com destino ao Pará. O Sr. d'Invilliers tinha conseguido uma licença pouco tempo antes, e, como precisavam de seu depoimento nos tribunais de Inglaterra, não constituiu surpresa a sua partida. Contudo, pelo menos temporariamente, assinalou ela o completo colapso da empresa.

O Srs. Collins, Byers, Creighton, Patterson, Brisbin, Lorenz e outros ficaram em Santo Antônio ainda por vários meses, alguns porque precisavam cuidar de valiosos haveres, outros porque esperavam que os entraves legais à continuação do trabalho fôsem logo suspensos, mas, a grande trabalho fôsem logo suspensos, mas a grande viajar.

No dia 3 de maio o Sr. Peter Collins e um homem chamado George Gray foram agredidos pelos selvagens, perto da velha sede, em Santo Antônio. Ambos ficaram gravemente feridos. O Sr. Collins foi atingido por duas flechas, uma das quais lhe varou um pulmão e provocou tal hemorragia que, por algum tempo, não houve certeza de que recuperasse a saúde.

Finalmente a 19 de agosto tôda a colônia norte-americana de Santo Antônio, que então se

achava reduzida a 60 pessoas, teve ordem de regressar aos Estados Unidos. Com exceção do Sr. Charles B. Brisbin, do corpo de engenheiros, que permaneceu por alguns anos no Pará, todos chegaram a Nova York a 26 de setembro de 1879.

XXVIII

O SR. MACKIE NO PARÁ

Conquanto a construção da estrada de ferro e a organização da navegação tivessem sido confiadas a firmas diferentes, é preciso que se tenha sempre em mente que a ação isolada de cada uma delas se enquadrava dentro do plano geral da empresa. Daí encerrarmos este nosso relato das atividades norte-americanas no Brasil com a narrativa das vicissitudes por que passou o Sr. C. P. Mackie no Pará quando lá esteve na qualidade de gerente da firma Mackie, Scott & Co. Ltd. Nossa tarefa cifra-se unicamente em resumir as memórias do próprio Sr. Mackie, a partir do ponto em que ficaram interrompidas, no fim do décimo terceiro capítulo.

Quando o Sr. Hepburn deixou o Pará, a 7 de junho de 1878, em sua primeira viagem a Santo Antonio, viajou no rebocador *Juno* levando a reboque uma escuna de três metros, a *D. M. Anthony*, carregada com 700 toneladas de trilhos, carvão e provisões, mais uma chata de 200 toneladas repleta de carvão. A escuna calava 14 pés e quem quer que entendesse um pouco de navegação fluvial, no Pará, predizia a impossibilidade de o *Juno* rebocá-la até Santo Antônio naquela época do

ano. Êsses prognósticos se baseavam na suposta incapacidade de tão pequeno rebocador vencer as correntes do Madeira que, em diversos pontos, atingiam o máximo de sua velocidade durante a vazante, bem como na opinião dos melhores pilotos fluviais, de que nenhuma embarcação que calasse mais que oito pés, conseguiria navegar no Madeira.

Ninguém condenou mais persistentemente a temeridade do Sr. Hepburn que o Sr. Fred. Pond, o chefe do único estabelecimento comercial norte-americano existente no Pará e que então estava no lugar do Capitão Lima, como agente financeiro dos Srs. P. & T. Collins. Êsse desalentador parecer agitou de tal forma os receios do Capitão MacLane, do *Anthony*, que, como dizia o próprio Sr. Hepburn, “êle me abordava de tôdas as maneiras possíveis, ora furioso, ora implorando que lhe permitisse descarregar o seu barco ao invés de obrigá-lo a correr o risco de uma tentativa ousada. Recusei-me, porém, com energia e dei-lhe ordens terminantes no sentido de se aprestar para a partida dentro de uma hora.”

Já nos referimos à oportuna chegada do *Juno* e seu reboque a Santo Antônio no dia 27 de junho.

Foi provavelmente enquanto o Sr. Hepburn se ausentou do Pará, de viagem a Santo Antônio, que o sócio mais velho de Mackie Scott & Co. Ltd., chegou àquela cidade. Sem mais delongas passaremos a transcrever trechos das interessantes memórias do Sr. Mackie.

“Logo após à minha chegada começou a correria que deveria ser ao mesmo tempo variada e intensa. O Sr. Hepburn tinha seguido rio acima com o *Juno* rebocando uma escuna e uma balsa — emprêsa tida como absolutamente maluca no

parecer de quantos entendiam de navegação fluvial no Pará — e levando com êle a maioria dos componentes de nossa fôrça expedicionária. Sua coragem e a de seus companheiros, bem como a habilidade e o bom senso de todos que se empenharam nessa temerária tentativa, conseguiram estabelecer a praticabilidade dêsse sistema de transporte num percurso de 2.708 km entre o Atlântico e Santo Antônio. Se nada mais tivesse resultado da experiência, o atual comércio de goma elástica com os Estados Unidos representa, já, elevado tributo à ousadia e à visão dêsse pugilo de norte-americanos. A simples comparação de qualquer carta hidrográfica do Amazonas e do Madeira antes de 1878 com as subseqüentemente publicadas pelo Departamento Hidrográfico do govêrno norte-americano, ou pelo Almirantado Britânico, será suficiente para convencer quem quer que seja de quanto fizeram êsses valentes moços.

“Como agente geral e gerente da firma, deixamos no Pará o Sr. West, encarregado de atender às nossas relações com o govêrno e com o agente geral dos Srs. P. & T. Collins, bem como superintender à montagem da *Santa Maria*, do *Beni* e do *Mamoré*, no Arsenal de Marinha, cujas instalações nos foram cedidas pelo govêrno imperial do Brasil.

“A *Santa Maria* era uma lancha de exploração, de pouco calado e grande fôrça, mas que fazia água quando navegava a grande velocidade. O *Beni* era um poderoso rebocador fluvial que deveria trabalhar acima das quedas do Madeira. O *Mamoré*, navio mercante de pequeno calado, dotado de poderosas máquinas e destinado a penetrar os rios bolivianos fazendo convergir para

Santo Antônio a produção de tôda a região, de onde seria posteriormente embarcada para Filadélfia, via Pará.

“O agente geral e procurador dos Srs. Collins no Pará era o Capitão Lima que por inuitos anos fôra comandante dos navios da Pacific Mail Steamship Company. Brasileiro nato e gentleman de fino trato, o Capitão Lima possuía personalidade absolutamente distinta. O inspetor da alfândega no Pará era brasileiro, e, tendo sido educado em Salem, no Estado de Massachusetts, falava inglês perfeitamente e era a personificação da cortesia. Contudo, não conseguia tirar da cabeça a idéia de que Mackie Scott & Co. Ltd. e os Srs. Collins estavam enchendo o Brasil de contrabandões, cuja entrada era acobertada pela transferência que nos fizera o Coronel Church das isenções de direitos garantidas às suas concessões e que tais mercadorias nos enriqueceriam sem que a êle trouxessem vantagem alguma.

“Quanto à montagem dos três navios, quem quer que tenha trabalhado na América do Sul, com mão de obra nativa, sob contrôle oficial, dentro de 150 km do Equador e cêrca de 1.500 de qualquer oficina mecânica, poderá fazer idéia do que teve de sofrer o pobre West, no desempenho de suas funções. Enquanto Hepburn e seus companheiros conduziam o *Juno* em sua viagem excepcional, explorando e sondando os rios ao mesmo tempo que iam determinando as posições astronômicas, West lutava contra a situação *sui generis* que encontrara no Pará. Ambos eram verdadeiras encarnações do trabalho e tanto êles como seus auxiliares trabalhavam antes por amor ao sucesso que com vistas às vantagens pecuniárias.

“Quando se penetra na colossal desembocadura do Amazonas e se ganha o braço denominado rio Pará, as tôrres da cathedral de Belém vão surgindo aos poucos. Logo depois avistei um belo rebocador do tipo usado no rio Delaware, ostentando, orgulhoso, no costado, o nome de *Paul Mackie*. Meus companheiros tomaram isso como bom presságio, mas fiquei sem saber a que attribuir tal entusiasmo, pois, afinal de contas, não passava eu de minúscula rã dentro de enorme lagoa. Finalmente verificamos que se tratava do tênder de propriedade dos Srs. Collins, assim denominado por engano do agente geral dos empreiteiros, o Capitão Lima, que tinha noção inteiramente errada do papel que eu representava no gigantesco empreendimento em que todos nós estávamos empenhados. Dois dias depois West chamou-me a atenção para o mesmo rebocador ancorado de frente ao hotel, no Pará, e passou-me o binóculo, com o qual pude ver que o nome do barco havia sido alterado para *C. de Lima*. Em tão pouco tempo já as coisas se tinham modificado. Assim é a fama!

“O nosso contrato com os Srs. Collins era muito claro e preciso. Tínhamos que executar certos trabalhos entre Pará e Santo Antônio, recebendo, por êles, quantias estipuladas. A viagem em que o Sr. Hepburn estava empenhado, no *Juno*, representava, para nossa firma, cêrca de \$100.000 (duzentos contos de réis) e o Capitão Lima ficou preocupado com essa tentativa. Cada viagem subsequente representaria mais ou menos a mesma coisa. Esperávamos que o contrato fôsse suficiente para cobrir tôdas as despesas e dar-nos bom lucro ao fim do primeiro ano de trabalho.

Era perfeitamente justo que assim fôsse, devido aos enormes riscos do percurso, tanto para o material como para o pessoal e a grande soma de trabalho que a empresa exigia, logo no início. Todavia, por motivos de que jamais tivemos conhecimento, o Capitão Lima — que era muito ligado tanto ao governo da província como ao central e se dava muito bem com todo o funcionalismo, — sentiu-se ofendido e, a partir de então, até a derrocada final da empresa e nosso regresso aos Estados Unidos, tivemos que lutar contra dificuldades e obstáculos comparados com os quais os mistérios da navegação no Amazonas e no Madeira e o obstáculo constituído pelos 386 km de cachoeiras e corredeiras dêste último, nem sequer poderiam ser mencionados.

“O Sr. West, nossos companheiros e eu, trabalhávamos para pôr a flutuar os nossos três navios fluviais bem como para criar uma atmosfera de cooperação entre nós e os representantes oficiais da província, do governo central e dos Srs. Collins. A situação era bastante complicada, e, sem dúvida, cometemos muitos erros, mas, para encurtar razões, uma noite estávamos, o Sr. West e eu, sentados à frente do hotel que dava para o rio Pará, quando ouvimos o sinal combinado, do rebocador. Esse sinal, constituído de dois apitos longos e dois curtos, foi, em tempos, usado exclusivamente pela Estrada de Ferro da Pensilvânia. Revelava-nos êle que o *Juno* estava de volta de sua longa e perigosa viagem que iríamos ter informações de como corriam as coisas no acampamento estabelecido pelos Srs. Collins a mais de

1.400 km do Pará (1). Foi então que tivemos uma visão do inferno. Lá longe, em Santo Antônio, onde 700 homens se achavam largados nas margens de um rio tropical da mesma forma que os trilhos que para lá havíamos transportado, as doenças campeavam infrenes e era alarmante o número de óbitos. Muitos empregados pediram passagem a bordo do *Juno* e vários regressaram ao Pará nas escunas vazias. Alguns dos que desembarcaram estavam tão fracos que nem se mantinham em pé e, em vinte e quatro horas, a palavra americano passou a ser sinônimo de mendigo, no Pará.

“Tínhamos, ancoradas no pôrto, duas escunas carregadas de provisões e material ferroviário, e havia já várias semanas que em vão tentávamos conseguir permissão do agente dos Srs. Collins e das autoridades alfandegárias para a remessa dessa carga para Santo Antônio, rebocada pelo *Brasil*. Agora procurávamos obter licença para mandar o material ferroviário pelo *Juno* e, devido à sua grande força, despachar o *Brasil* na frente carregado com provisões e remédios para os doentes. Foi, porém, formal a recusa. Também recusada foi a proposta que a seguir fizemos, de despachar o *Brasil* — então reconhecidamente o vapor mais rápido do Amazonas — com remédios para os doentes. Quando tratávamos do caso com o

(1) O *Juno* partiu de Santo Antônio a 6 de julho rebocando a escuna *D.M. Anthony*. O Sr. Hepburn, nesse rebocador, desceu o rio quase 650 km e depois regressou a Santo Antônio pelo “Javari”. De novo partiu dessa localidade, pelo mesmo barco, a 18 de julho tendo chegado ao Pará a 2 de agosto de 1878.

agente dos empreiteiros e os funcionários da alfândega, sentados numa sombra agradável, perto de seus escritórios, podiam-se ver norte-americanos doentes e desempregados que por diversas maneiras haviam chegado ao Pará, procurando aconchegar-se à sombra dos muros e dos armazéns, para fugir aos raios causticantes do sol, onde os mais debilitados pareciam estar prestes a morrer. Nada tínhamos que ver com o caso, mas fizemos recolher os doentes ao hospital e por nossa conta, ou por conta de alguns de nós, conseguimos, para muitos deles, passagem para os Estados Unidos, nas escunas que estavam de partida.

“Não se pode duvidar do grande interesse que o govêrno brasileiro sempre manifestou pelo sucesso de nossa empresa, nem se pode duvidar que os Srs. Collins tivessem sempre em mente o bem estar de seus empregados, mas os representantes de ambas as partes, no Pará, estavam sempre de ponta conosco sobre questiúnculas sem importância, tais como inspeção de caldeiras, transporte de inspetores da alfândega em nossos botes, etc. Para quem já estava impaciente com as exigências do serviço, tôdas essas pequenas coisas davam a impressão de burocracia intencionalmente criada para causar delongas. Esse estado de coisas quase resultou em conflito aberto entre os subordinados e as três partes interessadas. Não conseguimos demover nem os representantes do govêrno nem os dos empreiteiros, e, nesse ínterim, as notícias que recebíamos de centenas de compatriotas nossos em apuros em Santo Antônio, quase nos levavam à loucura.

“Finalmente resolvemos agir por nossa própria conta e risco, e, apesar de as autoridades al-

fandegárias terem postado um bote ao lado do *Brasil*, de armas embaladas, êste partiu sem novidade para sua segunda viagem, subiu o rio com duas chatas a reboque e chegou a Santo Antônio a 27 de agôsto, contribuindo enormemente para aliviar a aflitiva situação em que se achava todo o acampamento. Neste episódio, o homem que se sobressaiu de maneira tôda particular foi o Dr. Jack Pennington. Não nos resta a menor dúvida de que os sofrimentos por que passou lutando contra as doenças, o terrível calor e o ar empesado durante as várias semanas em que atendeu devotada e humanitariamente aos seus deveres profissionais entre essa leva de doentes abandonados, mesmo sob a linha equatorial, em um dos piores climas de todo o mundo, foram responsáveis pela sua morte, ocorrida anos mais tarde, no Colorado. Paz para sua alma, pois êle foi um bravo na verdadeira acepção da palavra!

“Para agravar a confusão de nacionalidades, enquanto ainda estávamos em meio a essa mistura terrível — um vaivém constante de Londres a Filadélfia, de Filadélfia ao Pará, do Pará a Santo Antônio e de Santo Antônio de novo para trás, numa distância total de cêrca de 25.000 km quase sem comunicações — o govêrno norte-americano enviou o vapor *Enterprise*, para fazer o reconhecimento do Amazonas e do Madeira. Coube a nós a missão de receber o comandante T. O. Selfridge e seus subordinados, bem como fazer quanto estivesse ao nosso alcance para facilitar a sua missão nas águas do Brasil Central, até então desconhecidas aos navios de guerra.

“A missão do *Enterprise* estava diretamente ligada ao grande intêrêsse que os planos do Coro-

nel Church despertaram no General U. S. Grant, então presidente dos Estados Unidos. A National Bolivian Navigation Company fôra criada por ato especial do Congresso e, portanto, gozava das vantagens mais ou menos vagas, mas efetivas, do caráter oficial de que se revestia.

“O General Grant e sua administração logo avaliaram os enormes benefícios que traria aos Estados Unidos a construção da estrada de ferro Madeira-Mamoré e a abertura ao comércio dos imensos e fertilíssimos territórios do Brasil, da Bolívia e do Peru, acessíveis através do sistema combinado da estrada de ferro e das navegações fluvial e transoceânica.

“O Govêrno de Washington fêz sentir aos seus representantes diplomáticos e consulares nos países em questão, a importância de emprestar todo o apoio possível ao Coronel Church e suas companhias. Por um ato de largo descortino administrativo, Dom Pedro II, já em 1867, havia aberto a navegação dos rios amazônicos a tôdas as nações do globo e o Presidente dos Estados Unidos achava que seria ato de amizade oferecer os préstimos da marinha norte-americana para explorar e cartografar o grande rio, no interêsse do comércio.

“O *Enterprise* era uma bela corveta admiravelmente bem tripulada. Sua chegada ao pôrto do Pará foi interpretada exatamente como o nosso govêrno desejava que fôsse e o efeito moral de sua presença tornou-se rapidamente perceptível na melhora de nossas relações com as autoridades locais. O navio de guerra norte-americano subiu o rio até Manaus, fazendo a sondagem e a demarcação do canal principal, mas, devido a um aci-

dente em suas máquinas, que não lhe permitiu avançar mais, apenas subiu o Madeira numa distância de 320 km. Nesse ponto oferecemos — e o Comandante Selfridge aceitou — o levantamento hidrográfico feito por Hepburn e Keasby, para nosso uso, levantamento êsse que foi incorporado aos mapas impressos pelo Ministério da Marinha. Recordo-me de que, nessa ocasião, a lancha do *Enterprise* subiu até Santo Antônio com diversos oficiais que, depois, relataram a situação que lá observaram.

“Muitos incidentes, alguns divertidos, pontilharam essa excursão *sui generis* de um navio de guerra pelo coração do continente. Um dos que jamais foram esquecidos, ocorreu em Manaus. O *Enterprise* ancorou junto à praia, deixando o palácio e outros prédios principais mesmo sob o seu costado repleto de peças de artilharia. O primeiro disparo de um dêsses antiquados bacamartes mocus metade dos vidros do vale amazônico e fêz subir o preço dessa mercadoria por todo o litoral, até à Bahia. Cada novo tiro aumentava os estragos e apesar dos desesperados esforços que de terra se faziam para que tivesse fim a pernicioso demonstração de simpatia, o Comandante Selfridge insistiu em que Sua Excelência o Governador recebesse exatamente a quantidade de barulho que determinam os regulamentos protocolares da Marinha. Quando cessou a tocante demonstração de fraternidade internacional, as tôres da catedral ainda estavam firmes, mas o bispo alimentava suas dúvidas. Certamente foram apresentadas desculpas pelo “lamentável acidente”, e, mesmo os mais prejudicados pela tremenda salva, reconheceram ter sido bastante elevada a honra

prestada ao Governo Imperial. Elevada também deve ter sido a despesa com a colocação de vidros em tôdas as vidraças danificadas. Por algum secreto motivo a maruja divertiu-se a valer com as desastrosas conseqüências da cortesia do comandante, acrescentando: “o velho salvou-os direitinho”. Por que? êsse é um dos muitos segredos do mar.

«De natureza diversa foi a odisséia do Tenente Spalding, na desemboçadura do Amazonas. Quando o *Enterprise* voltou ao Pará, o Comandante Selfridge achou conveniente fixar a posição astronômica exata do pequeno farol existente na praia setentrional da Baía de Marajó, cêrca de 50 milhas acima do Pará, através daquela enorme extensão de águas agitadas e difíceis.

“Despachou rumo ao farol a lancha de bordo, com provisões para três dias, mas, passado o prazo e mais outros três, a embarcação não regressou. Naquela época, até mesmo os maiores navios fluviais se recusavam a atravessar a baía quando soprava vento forte contra a corrente que descia do Amazonas. Uma noite, lá pelas duas horas, West, Lawford, eu e outros que faziam parte da empresa Mackie, Scott & Co. Ltd., tentávamos dormir quando fomos despertados por violentas pancadas na porta e um vozerio terrível do lado de fora. Era o tenente Spalding, navegador do *Enterprise*, acompanhado de três marinheiros cuja aparência recordava épocas heróicas de nossa marinha de guerra. A mensagem que nos trazia o tenente era urgente e sua atitude imperativa. Depois de apresentar os cumprimentos do comandante Selfridge, disse que precisava alugar o *Santa Maria* para sair imediatamente à procura da lancha que não

regressara. O preço não constituiria obstáculo; o comandante nos emitiria um saque contra o Ministério da Marinha, para a importância que exigissemos. Certo de que acederíamos ao seu pedido, tinha já enviado os tripulantes para o nosso bote, pois cada hora perdida poderia representar a morte para a tripulação da lancha.

«Foi um pouco duro para nós. O próprio Tenente Spalding sentiu-se um tanto acanhado em falar no saque. Má figura de herói estava eu desempenhando naquele momento, de pijama, com uma trêmula vela nas mãos, vela que os morcegos a todo custo queriam apagar, e esfregando um pé contra o outro para evitar que as baratas me subissem pelas pernas. Explicamos logo ao tenente que o nosso negócio não era explorar o serviço de salvamento, contudo estávamos dispostos a emprestar o *Santa Maria* a Tio Sam, contanto que pudéssemos levar o Lawford, nosso enorme e cauteloso maquinista, para acioná-lo e pudesse também eu acompanhá-los como representante da firma e para tomar qualquer providência que se tornasse necessária.

“Uma hora depois estávamos a caminho, depois de termos apanhado, no trapiche, as provisões que Spalding trouxera do *Enterprise* em seu bote. Fomos pelo norte das ilhas a fim de evitar a maré matinal; mesmo assim, porém, só chegamos à praia setentrional da baía na noite seguinte. Os mapas que Spalding trazia não tinham a menor utilidade, e, depois de explorar diversas pequenas baías e reentrâncias, atingimos o mocambo que fazia as vezes de farol para orientar o tráfego, na desembocadura do maior rio do globo. Lá subemos que a lancha do *Enterprise* chegara vários

dias antes e seguira de volta depois de ter feito as necessárias observações. Era tremenda a agitação das águas por tôda a baía, e, depois de tentarmos várias vêzes atravessá-la, tivemos que ficar parados por cêrca de 24 horas.

“A borda do *Santa Maria* estava apenas a 25 cm acima d'água e jogava tanto que, de cada três ondas, uma lavava inteiramente o convés e nos molhava até os joelhos. Que falar das fornalhas! Finalmente, estando já bem reduzidas as nossas provisões e mostrando-se o Tenente Spalding bastante ansioso por regressar ao seu navio, decidimos forçar a passagem cortando o curso das águas, com a idéia de atingir o desaguadouro do Tocantins e de lá voltar para o Pará pelos furos de canoas.

“Levamos 14 horas para cobrir as cinqüenta milhas e muito mais vêzes o “Velho Natucket” esbravejou por ver o barco cheio d'água. Pelo romper da aurora atingimos a desembocadura do Tocantins e enveredamos pela primeira passagem que se nos deparou entre as centenas de ilhas que fracionam o delta daquele rio. Estávamos todos molhados, fanintos, completamente exaustos por falta de dormir e pelo constante jogar da embarcação, e não tínhamos a menor disposição de lutar mais contra a correnteza do grande rio. Tendo-se esgotado tôda a nossa lenha e forçada, a tripulação, a almoçar e jantar carne de macaco, pusemos a examinar atentamente ambas as margens do canal, à procura de uma praia onde pudéssemos desembarcar para lenhar e caçar. De repente, ao fazer uma curva, demos de frente com um grande seringal que aparentava certa opulência e alguma população.

“Não custamos muito a atingir o desembarcadouro onde, atraído pelo apito da lancha, já nos esperava o proprietário do estabelecimento, um corpulento português acompanhado do costumeiro séquito multicolor de negros, negras e crianças. Ciente do que precisávamos, espontaneamente o homem nos propôs deixássemos seus empregados abastecer a lancha de lenha enquanto íamos até sua residência almoçar.

“A refeição foi farta e deliciosa. Antes, porém, enquanto preparavam o almôço, o nosso benfeitor nos crivou de perguntas, procurando saber quem éramos e o que estávamos fazendo nessas remotas regiões. Informado de que éramos norte-americanos, perguntou se era a bandeira dos Estados Unidos a que tínhamos hasteada na lancha. Tendo-lhe assegurado que sim, insistiu em ir imediatamente até a lancha onde contou cuidadosamente as listas e as estrêlas, dizendo que nunca tinha visto a nossa bandeira, mas considerava Lincoln o maior homem que o mundo já tinha visto.

“Durante a refeição o nosso anfitrião parecia preocupado, e, terminado o repasto, deu algumas ordens que resultaram na reunião de cinquenta ou sessenta de seus camaradas, quase todos negros ou mulatos. Sem qualquer preâmbulo fêz-lhes uma ligeira alocução para dizer-lhes — apontando a bandeira norte-americana — da grandeza de Lincoln e de como conseguiu êle libertar da escravidão milhões de negros nos Estados Unidos. Finalmente anunciou-lhes, com a maior simplicidade, que a partir daquele instante todos os seus escravos estavam libertos. Propôs-se a lavrar, imediatamente, a carta de alforria, mas, ao que pare-

ce, fôra-lhe mais fácil dar liberdade a trinta ou quarenta escravos, que encontrar à mão pena e tinta. Tendo, finalmente, conseguido o necessário, e, valendo-se de fôlhas arrancadas de um livro de escrituração, pôs-se a lavrar o documento numa fraseologia tôda floreada, mas em péssima ortografia. A declaração foi, então, assinada e selada com tôdas as formalidades, tendo o bom homem solicitado que todos nós, seus hóspedes, a assinássemos como testemunhas. "Natucket", muito a contra gôsto, viu-se obrigado a recusar sua assinatura, por motivos assaz imperiosos, o que causou profundo pesar ao nosso hospedeiro porquanto, sem saber porque, êle se havia convencido de que o velho marujo era o chefe da expedição. Nós outros assinamos o documento que foi imediatamente fechado em um envelope endereçado ao Ministro da Agricultura, no Rio de Janeiro. Como deveríamos seguir viagem para o Pará nos prontificamos a postá-lo, o que foi prontamente accito. Logo depois partimos de novo e, depois de nos emaranhar pelo labirinto de canais em que se divide o rio, chegamos ao costado do *Enterprise* onde tivemos a sensação de têmos ressuscitado. Já nos tinham dado por perdidos e todo o mundo começava a exaltar as nossas virtudes. Duas horas depois o *Enterprise* fazia-se ao mar.

"Relatei êsse incidente com tantas minúcias para demonstrar o absurdo de duas crenças populares que a mim pareceram particularmente condenáveis. A primeira, que antes da guerra hispano-americana, a nossa Marinha nada mais fazia que receber vencimentos. De fato possuía ela justamente as qualidades com que tão prontamente conseguiu vencer em Santiago e Manila e estava

tão bem preparada então, como posteriormente, para enfrentar as emergências. A segunda, que antes de nossa vitória sobre a Espanha, em 1898, a bandeira norte-americana não era respeitada nem suficientemente reconhecida a fôrça de nossa pátria. Durante os vários anos que residi em diferentes pontos da América espanhola e no curso das minhas relações com oficiais e cidadãos de diversas nacionalidades, jamais notei que a nossa bandeira deixasse de inspirar todo o respeito com que a desejaria ver considerada o mais patriota dos norte-americanos. Por outro lado, tive ocasião de ver concidadãos nossos não serem alvo da consideração que supunham lhes ser devida, mas, em todos êsses casos, os motivos eram perfeitamente evidentes e residiam nêles, exclusivamente.

“O coitado do Spalding, anos depois, foi vítima da explosão de um torpedo, durante experiências feitas em Newport, Estado de Rhode Island. Era um belo tipo de marinheiro, excelente oficial e *gentleman* na mais perfeita acepção da palavra.

“Com a partida do *Enterprise*, todos nós chafurdamos de novo na confusão que envolvia tudo quanto se relacionasse com a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. As notícias que recebíamos tanto da Inglaterra como dos Estados Unidos eram cada vez mais sombrias. O Coronel Church estava lutando pela sobrevivência de seus grandes planos, em Londres, e nos Estados Unidos imperava a mais viva ansiedade com relação à detenção dos fundos da Companhia. Todavia, êste capítulo da história do empreendimento, não nos compete escrever. Basta dizer que cada vapor que saía levava uma porção de empregados e operários que abandonavam as obras. No que dizia respeito

à nossa firma, idêntica dispersão se processava. O espetáculo era desalentador, mas todos o encaravam com o melhor ânimo possível, afirmando sempre que não se tratava de abandonar a construção, mas, sim, de interrompê-la temporariamente à vista das dificuldades criadas por influências adversas, na Inglaterra.

“Também o nosso cálice de amargura transbordou quando o *Santa Maria* foi para o fundo do rio Pará em quarenta pés d’água. O desastre revestiu-se de circunstâncias singulares. Tínhamos levado os dois rebocadores, o *Juno* e o *Brasil*, rio abaixo, rebocando duas escunas rumo ao mar, e ancoráramos a setenta milhas da cidade para examinar uma praia onde pretendíamos pôr a sêco os rebocadores, antes de os lançar na viagem de retôrno aos Estados Unidos. O *Santa Maria* ficara ancorado em frente à cidade, prêso a uma corrente que pensávamos fôsse suficientemente longa. Quando almoçávamos a bordo do *Brasil*, tivemos a atenção voltada para uma imensa parede d’água que surgia do mar e avançava para o rio, por tôda a extensão da desembocadura, a perder de vista. Era a famosa pororoca que periôdicamente se forma tanto na desembocadura do Amazonas como na de outros grandes rios do globo. Quando a grande onda passou por nós, levantou os dois barcos e atirou-os com tal violência para a frente que o esforço exercido sôbre os cabos ameaçou parti-los. Poucos minutos depois o fenômeno havia passado e tudo voltou, de novo à calma. De longe víamos a crista da onda desaparecer em direção à cidade.

“Quando regressamos, à noite, soubemos que o *Santa Maria* e outras embarcações fluviais ti-

nham sido arrebatadas pela pororoca — muito mais forte na frente do Pará devido à menor largura do canal — e que a nossa lancha, tendo corrido o quanto lhe permitiu o limite do cabo da âncora, simplesmente submergira quando a grande onda passara por sobre ela. Por aquela época do ano a correnteza da vasante era superior a cinco milhas horárias e a água do rio não passava de lama líquida, tão carregada se achava de sedimento proveniente das vastas regiões aluviônicas de montante.

“Nenhum canoeiro seria capaz de pagar 10\$000 pela lancha, mas não nos conformamos em perdê-la. Pedro, um peruano nosso empregado, prontificou-se a mergulhar e localizá-la. A tarefa era assoberbante, mas o rapaz estava de fato decidido, e, depois de seis ou oito mergulhos, conseguiu fornecer-nos informações que nos convenceram de que valeria a pena tentar fazê-la flutuar de novo.

“Dizer que tôda a população caçoou de nós à medida que prosseguíamos em nossos preparativos, é dizer pouco. O fato é, porém, que conseguimos passar correntes sob o casco da lancha e puxá-la cêrca de 100 m até que ficasse em posição tal que, com o emprêgo de chatas, conseguimos libertá-la do fundo e puxá-la para lugar seguro. Era a primeira vez que se tentava trabalho dessa natureza, nessas águas, e quando a trouxemos à tona, tivemos a explicação da incredulidade com que nossa tentativa era considerada. O barco e tudo quanto nele existia estava absolutamente cheio de uma lama finíssima que penetrava por todos os interstícios, até na caixa da bússola e na culatra das carabinas Winchester que tinham ficado no porta-armas. O trabalho

era dos que exigem atenção constante, dia e noite, mas foi executado com cuidado e zêlo tais, que muito honraram os membros da expedição bem como os homens dos rebocadores que os auxiliaram. Relato êsse fato apenas como exemplo — talvez supérfluo — do espirito de que se achava imbuída tôda a nossa organização e que felizmente existe em quase tôdas as organizações norte-americanas, com exceção, talvez, das menos hàbilmente administradas e instaladas em paragens remotas, e conduzidas em circunstâncias especiais. A longa duração da “Madeira & Mamoré Association” prova, por si mesma, a existência de idênticas qualidades, em escala ainda maior, na parte ferroviária do grande empreendimento.

“Quando chegou a ocasião de nos dispersar e regressar aos Estados Unidos, fizemo-lo com o desejo sincero de que as dificuldades existentes na Inglaterra e em nosso país fôsem logo solucionadas para que pudéssemos reencetar o trabalho. Assim, porém, não deveria ser, e a interrupção acabou sendo de caráter definitivo.

“Mesmo naqueles dias de profundo desapontamento e aborrecimentos, davam-se incidentes que nos faziam espairer. Um dêles foi a partida do nosso jovem intérprete Ernest Morris, conhecido pelo público leitor como o “Menino Naturalista do Amazonas”.

“Foi êle, a princípio, do Estado de Indiana para a América do Sul, a fim de collhêr orquídeas para um milionário de Troy, Estado de Nova York. Fêz o percurso descendo os rios Wabash, Ohio e Mississippi, ganhando depois o Gôlfo do México e o Mar das Caraibas, subindo o Orenoco e depois descendo pelos rios Negro e Amazonas. Fôra mui-

to bem sucedido e tomamo-lo a nosso serviço, não só devido ao conhecimento que tinha da língua local, mas, também, pelo conhecimento que possuía de uma região até então quase inexplorada. Quando tudo se acabou, êle decidiu subir o rio para colecionar orquídeas e negociar em borracha por conta própria. Para isso pediu-nos que lhe cedêssemos a maior quantidade possível de quinilhanias; demos-lhe inteira liberdade na escolha. Feito isso, verificamos que êle tinha levado todos os baralhos que havíamos reservado para nosso uso. Quando lhe perguntamos o que pretendia fazer com êles, respondeu-nos que "o pessoal que mora na beira dos rios vai achar que as figuras são de santos e oferecer por elas qualquer quantidade de borracha. Morris faleceu há pouco tempo, segundo li nos jornais, quando lecionava numa Universidade do Estado de Indiana.

"O *Juno* e o *Brasil* regressaram aos Estados Unidos e os três barcos menores foram vendidos a armadores do Pará. Sempre fiel à sua propensão de procurar o nível mais baixo, o *Santa Maria*, quando seguia a reboque para o seu destino, num dos tributários superiores do rio-mar, mergulhou ao largo de Serpa, no ponto mais fundo que conseguiu encontrar no leito do Amazonas. Seus novos proprietários o abandonaram e, muito provavelmente, as iaras fascinantes dêle fizeram logradouro para seus passeios subfluviais.

"Tínhamos cem homens a nosso serviço, dos quais não perdemos um só. Tão brilhante resultado devemos-lo sem dúvida à habilidade profissional do Dr. Jack Pennington e à disciplina dos respectivos chefes de seção, pois os riscos eram constantes, muitas as vicissitudes e enorme o es-

fôrço. Não conseguimos levar a bom t rmo nossos planos, mas o mal gro não foi devido   falta de esforço de nossa parte. Todos os que ocupavam posi es de responsabilidade fizeram quanto lhes foi possível e, d esse esforço coletivo, resultou elevada média de produ o individual. A responsabilidade de quanto se queira imputar contra nós, cabe exclusivamente ao autor destas linhas, como chefe que foi da expedi o.

“Os acontecimentos posteriores provaram soberbamente que o erro mais grave cometido pelo Coronel Church e seus auxiliares imediatos foi o -- aliás comum -- de se colocar trinta anos   frente do progresso da época, tempo que, no dizer do falecido Sr. Collis P. Huntingdon,   indispensável para amadurecer qualquer grande projeto com que se deseje beneficiar a humanidade e que seja tentado em condi es idênticas às com que defrontamos na América do Sul”.

XXIX

RESULTADOS

Quando os Srs. P. & T. Collins assinaram o contrato para a constru o da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, não acharam êles necessário conhecer a história do projeto. Sabiam do litígio que determinou o abandono da emprêsa pela Public Works Construction Company, mas o Sr. Franklin B. Gowen assegurou-lhes que o resultado da pendência tinha sido tornar o fundo de garantia, depositado no Banco de Inglaterra, aplicável às finalidades para que fôra levantado.

Até maio de 1879, as despesas feitas com a execução do contrato somaram mais de \$ 500.000, sem que tivessem recebido um só centavo em compensação. Viram-se na contingência de fazer mais despesas desnecessárias a fim de proteger suas fortunas particulares involuntariamente comprometidas por nova demanda iniciada na Inglaterra, conquanto não fôsem elles nem partes do feito nem interessados na contenda que a originou. Eram portadores de certificados para mais £ 20.000, os quais o engenheiro-chefe da Companhia se recusou assinar e tinham executado grande quantidade de trabalhos extraordinários, tanto de nivelamento, como de assentamento provisório de trilhos, cujo pagamento não podiam reclamar, dentro das cláusulas contratuais.

O engenheiro-residente, Sr. Nichols, afirmou mais tarde, sob juramento, que as obras dos primeiros nove quilômetros ao sul de Santo Antônio foram cêrca de seis vêzes mais dispendiosas que a média prevista para tôda a estrada. Tôdas as investigações e orçamentos elaborados confirmaram essa afirmativa e a localização dos primeiros oito quilômetros de linha, a partir de Santo Antônio, nas condições técnicas impostas pelo contrato quanto à rampa máxima e o raio das curvas, constituiu problema muito mais difícil que a localização dos outros noventa e nove quilômetros até o Caldeirão do Inferno.

Há um aforismo eminentemente applicável a obras de engenharia que tiveram de ser executadas em condições estranhas e em lugares distantes da civilização: "o princípio equivale à metade do serviço." As primeiras experiências, conquanto de grande valor mais tarde, são sempre dispendiosas

e desanimadoras, quando adquiridas. No geral só o transporte de homens e materiais para o local das obras já é suficientemente dispendioso para eliminar qualquer margem de lucro dos trabalhos preliminares. A Public Works Construction Company havia recebido £50.000 adiantadamente e obrigado o Coronel Church a lhe prometer mais £45.000 em paga de trabalhos e materiais que, praticamente, nada valiam. Com o crédito abalado e o operariado por pagar, os Srs. P. & T. Collins tinham conseguido dar início a um difficilimo empreendimento, assegurar resultados verdadeiramente surpreendentes à vista das circunstâncias, e, mesmo assim, não conseguiram receber as importâncias que lhes eram claramente devidas, segundo os termos do contrato. Tinham êles despachado para Santo Antônio grandes quantidades de provisões, ferramentas, aparelhagem mecânica, material rodante e ferroviário e assinado subcontratos que jamais poderiam ser repudiados.

As obras realizadas podem ser assim resumidas:

Extensão total de linhas abertas e levantadas através da floresta	514 km
Localização provisória da linha, de Santo Antônio ao Caldeirão do Inferno, numa distância de	108 "
Localização definitiva da linha, demarcada no leito e aceita pela companhia ferroviária	58 "
Localização demarcada no leito mas ainda não aceita pela companhia	6,4 "
Faixa de terreno de 30 m de largura, inteiramente desmatada na extensão de	40 "
Nivelamento completo ou em andamento ..	11 "

Composição de serviço correndo de Santo Antônio	6,4km
Linha permanente, assentada	3,5 "
Linha provisória, assentada	2,7 "
Postes telegráficos fincados ao longo de ...	4,5 "
Linha telegráfica terminada num percurso de	2,7 "
Dormentes feitos	30.000
Pontilhões de madeira	9
Extensão total dos pontilhões	443 m

Além de se valer do transporte fluvial pôsto à sua disposição pela Amazon Navigation Company, os empreiteiros tinham fretado nos Estados Unidos três navios transatlânticos e sete de vela. Além disso, utilizaram-se êles, por algum tempo, do maior navio de passageiros do Amazonas e mantiveram sempre ocupados os dois rebocadores da firma Mackie, Scott & Co., assim como o vaporzinho de sua propriedade *Carlo de Lima*.

Foi o seguinte o total de homens enviados dos Estados Unidos para Santo Antônio:

Pelo <i>Mercedita</i>	220
Pelo <i>Metropolis</i>	222
Pelo <i>City of Richmond</i>	467
Pelo <i>Juno</i> e pelo <i>Brasil</i>	30
Pelo <i>Carlo de Lima</i>	1
Contratado em Santarém	1
Total	<u>941</u>

Sabendo-se que nenhum dos passageiros do *Metropolis* jamais chegou ao seu destino por aquê-
le vapor, sòmente 719 pessoas do total que partiu dos Estados Unidos atingiram Santo Antônio e, dessas, seis eram mulheres.

Cêrca de 200 índios bolivianos e 400 cearenses trabalharam nas obras da estrada, mas o total de

operários jamais excedeu de 1.000 homens em qualquer momento e, só por um período bastante curto, aproximou-se daquele limite.

Não se fêz registro dos óbitos ocorridos entre os nativos, mas sabe-se que muitos faleceram. A percentagem de mortalidade entre os cearenses, devido à falta de asseio, pobreza extrema e ignorância quanto à região e ao clima, foi extraordinariamente elevada. Quase nada se ficou sabendo sobre a sorte de muitos norte-americanos que tentaram atingir o Pará em canoas e jangadas. Não foram poucos os que faleceram depois do regresso aos Estados Unidos, em consequência de moléstias adquiridas no Brasil, mas não dispomos de meios para apurar o número de tais óbitos. A mortalidade entre o pessoal levado dos Estados Unidos, segundo dados positivos, foi a seguinte:

Falecidos no naufrágio do <i>Metropolis</i> . . .	80
Falecido a bordo do <i>City of Richmond</i> . . .	1
Falecidos em Santo Antônio	56
Falecidos quando tentavam atingir a Bolívia por terra	75
Morto por selvagens em Santo Antônio . . .	1
Falecido a bordo do <i>Brasil</i>	1
Falecidos a bordo do <i>Teotônio</i>	5
Falecido em Manaus	1
Falecido no Pará (até quanto se conseguiu saber)	1
	<hr/>
Total	221

MORTOS OU FERIDOS POR ÍNDIOS

Norte-americano morto	1
Índios bolivianos mortos	2
Norte-americanos feridos	2
Índios bolivianos feridos	3
	<hr/>
Total	8

Das 941 pessoas que deixaram os Estados Unidos com destino a Santo Antônio, em 1878, é absolutamente certo que pelo menos 23,6% perderam a vida. A verdadeira expressão dessa percentagem só se percebe quando se reflete que a mortalidade resultante de acidentes, ferimentos e moléstias entre os soldados da União durante os quatro anos da sangrenta Guerra Civil, foi de apenas 10,5%. Este confronto encerra eloqüente lição para os que acham que só na vida militar há campo e oportunidade para demonstração de coragem e resistência física.

Em discurso pronunciado na Universidade de Harvard, anos atrás, disse William Everett: "São maiores e mais numerosos os atos de sacrificio e o heroísmo que num dia se praticam em obras pacíficas que os de que se podem blasonar os arautos da guerra." Se o leitor duvida, que se dê ao trabalho de comparar as cifras citadas com as estatísticas relativas à nossa guerra com a Espanha. Durante êsse conflito a percentagem de mortes do Exército norte-americano foi de apenas um por cento, ou seja metade do índice de mortes geralmente verificado entre os pacíficos residentes de nossas grandes cidades. Sòmente três empregados dos Srs. P. & T. Collins foram mortos por selvagens, mas, mesmo êsse número insignificante dá um índice de mortalidade duas vêzes maior que o proveniente dos ferimentos produzidos por espanhóis nas tropas norte-americanas em 1898. Ao fim de uma campanha de sete semanas em Cuba, o vitorioso exército do General Chafter estava de tal forma desmoralizado, acovardado e vencido pela maleita, que 90% dos soldados estavam doentes e muitos dos officiais pediram ao govêrno per-

mitisse seu regresso aos Estados Unidos. Diante de mortalidade proporcionalmente muito maior, foi preciso um ano e meio de privações para que os operários de 1878, sem receber um único real de salário, abandonassem a emprêsa para a qual tinham sido contratados. Mesmo assim, a retaguarda dos homens decididos só abandonou Santo Antônio quando para tanto recebeu ordens positivas de seus superiores.

Há uma população enfatuada que jamais se cansa de cumular de honras políticas e militares, bem como de vantagens pecuniárias, os ídolos de farda que nos forçaram a dissipar o tesouro nacional e as energias de nosso povo entre os malaios do Oriente bem como perder a simpatia da raça que ainda governa metade do Hemisfério Ocidental. Por muitos anos ainda as promoções do Exército, as reformas com gordos vencimentos e pensões, continuarão a ser os galardões dos que se empenharam na guerra bufa de 1898. O tempo já apagou a memória das cenas humilhantes que representavam grupos de moças exageradas, acotovelando-se pelas estações, para cobrir de beijos valentes marinheiros cujo heroísmo culminou numa tentativa mal sucedida de engarrafar a esquadra espanhola no pôrto de Santiago. De outro lado, podemos ainda ver à testa de nosso exército um general que fêz o serviço militar numa faculdade de medicina, combateu em Cuba contra os únicos inimigos de calças que jamais viu pela frente e atingiu o zênite de sua breve mas brilhante carreira militar, no massacre indistinto de homens, mulheres e crianças na cratera do Monte Dajo.

Os ferroviários que, em 1878, arriscaram a vida e a saúde na vã tentativa de desenvolver, de maneira pacífica, muito maior riqueza potencial que a existente nas Filipinas, há muito jazem no esquecimento. Nada houve de espetacular que atraísse a atenção do público em sua prosaica tentativa de estabelecer relações comerciais diretas entre os Estados Unidos e a América do Sul. Parcela diminuta do dinheiro perdido com a guerra da Espanha e em consequência dela, teria transformado em brilhante sucesso o seu malôgro; teria estabelecido uma permanente comunidade de interesse entre nós e os povos que ficam ao sul; teria granjeado para nossa pátria posição de destaque no comércio das duas Américas e teria relegado ao esquecimento a famosa Doutrina de Monroe, como expressão inútil da proposta atitude dos Estados Unidos, em condições que jamais poderiam existir.

Os atores do drama de 1878 não possuíam nenhum dos requisitos com que se granjeia fama e glória. Não vestiam vistosos uniformes, não levavam bandeiras panejando ao vento, não precisavam de bandas militares que os fizessem esquecer o perigo, no cumprimento do dever, nem dispunham de equipes de correspondentes de jornais que registrassem a morte de cada muar varado pelas balas inimigas.

Hoje, muitos dêles ainda ocupam posições de responsabilidade em estradas de ferro e serviços públicos tanto nos Estados Unidos como no México e na América do Sul, mas, à medida que vão passando, um por um, à eternidade de além túmulo, não há uma bandeira para lhes cobrir o féretro nem salvas à beira da cova.

Tais honrarias constituem apanágio exclusivo dos que se consagram à destruição de seus semelhantes e à dissipação da energia humana.

XXX

A DEMANDA NA INGLATERRA

Quando, a 11 de dezembro de 1874, Sir George Jessell, juiz do Tribunal de Apelação, lavrou o despacho liberando os fundos depositados no Banco de Inglaterra e eliminando qualquer possível dúvida quanto à aplicabilidade dos mesmos na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, o excesso de escrúpulo e o receio de uma possível conquanto improvável apelação por parte de alguém fora da jurisdição do Tribunal, levaram-no a acrescentar uma cláusula condicionando o despacho, nos seguintes termos: "sem prejuízo de qualquer embargo interposto pela República da Bolívia."

À guisa de explicação acrescentou ele: "Não sei qual seja o fundamento do embargo, nem sei se ele existe. De fato, nestes autos não ha nenhum, e, é preciso que haja outros autos e novas provas para me convencer."

Esse despacho seguiu muito de perto a terminação do processo instaurado pelos tomadores bolivianos, no qual os autores foram simplesmente informados de que: "não há equidade nesta petição, e, portanto, sou forçado a indeferi-la."

Em princípios de 1877, a Comissão dos Tomadores, na Inglaterra, mandou para La Paz um Sr. Richard Reader Harris, com autorização para gastar até £20.000, contanto que conseguisse o

cancelamento da concessão boliviana ao Coronel Church, a transferência, para os tomadores, de qualquer direito que o governo boliviano tivesse sobre o fundo de garantia e autorização para fazer valer tais direitos, em nome do Estado, junto aos tribunais de Londres.

As negociações prosseguiram até 1 de dezembro de 1877, quando o Sr. Harris conseguiu, finalmente, por meios bastante duvidosos, o que o Coronel Church chamou "sua insípida missão".

O Congresso boliviano ratificou, então, um acôrdo pelo qual todos os direitos, privilégios e obrigações do governo em relação ao empréstimo boliviano, eram transferidos para os tomadores dos respectivos títulos com poderes para, em nome da Bolívia, revogar a concessão dada ao Coronel Church e abandonar seu projeto, e, com permissão do Tribunal, dar destino conveniente ao fundo de garantia.

Em uma circular emitida a 1 de março de 1878 pelo Sr. A. W. Ray, presidente do Comité de Tomadores de Títulos, lia-se o seguinte: "Os fundos depositados no Banco de Inglaterra, que estamos pleiteando sejam distribuídos entre os portadores de títulos, monta a £ 743.000, ou sejam £ 45 por título de £ 100. A construção da estrada de ferro não é possível, e, por isso, já foi instaurada a necessária ação judicial no sentido de evitar que os fundos sejam malbaratados em inúteis tentativas de construção. Os novos empreiteiros requereram do Tribunal um pagamento com recursos do fundo, o qual foi recusado".

Torna-se, portanto, evidente que, apenas 10 dias após a chegada dos engenheiros norte-americanos a Santo Antônio, quando o naufrágio do

Metropolis os tinha reduzido a uma situação de penúria, e o *City of Richmond* navegava ainda, a todo o vapor, a fim de aliviar a situação dos expedicionários, os portadores inglêses já tinham embargado os fundos dos quais dependiam os Srs. P. & T. Collins para pagamento de salários e despesas. Adiantaram-se mais os tomadores inglêses, a ponto de declarar impraticável a execução das obras.

A 2 de março de 1878 um representante dos portadores de títulos deu entrada em um processo, no Supremo Tribunal de Justiça, para que o fundo de garantia fôsse rateado proporcionalmente entre os tomadores e os depositários não efetuassem mais pagamentos por obras executadas na estrada de ferro. Os réus, nesse processo, foram a National Bolivian Navigation Company, a Madeira & Mamoré Railway Company, Ltd., a Public Works Construction Company Ltd., os depositários do fundo de garantia e um único tomador de título que se opôs à opinião da maioria. O caso só foi julgado a 23 de abril de 1879.

Devidamente expurgada do palavrório processual, das redundâncias e dos exageros, o que o autor reclamava se resumia no seguinte:

- 1) Que a concessão boliviana fôra obtida por meios fraudulentos e desleais pelo Coronel Church;
- 2) Que a concessão brasileira fôra feita ao Coronel Church, pessoalmente, de acôrdo com a legislação do Império e que seu prazo havia expirado;
- 3) Que a Public Works Construction Company não fizera jus ao pagamento que já lhe fôra feito ou ainda estava apenas

prometido, no total de £ 95.000 e que tal pagamento, já feito ou por fazer, só poderia ser efetuado em detrimento do fundo de garantia.

- 4) Que todos os contratos subsequentes para construção da estrada de ferro foram assinados sem consentimento ou consulta aos tomadores;
- 5) Que era desconhecida a extensão da estrada de ferro que se propunha construir. A petição inicial continha, ainda, alegações como estas:

“A região por onde a estrada de ferro terá que passar é coberta de floresta quase impenetrável, cheia de pântanos e lagoas, cortada de ravinas, e inundada, a grande profundidade, durante a maior parte do ano. Seu clima é o mais pestilento possível. Nenhum operário branco pode lá viver mais que algumas semanas. Além disso a zona é infestada por tribos selvagens que impedem o desenvolvimento das obras. As dificuldades da construção da estrada de ferro, não só devido à natureza da região como a outras circunstâncias, são praticamente insuperáveis, ... e a estrada não poderá ser construída sem grandes riscos e sacrifício de vidas humanas”.

- 6) Que o custo da estrada de ferro, de acordo com o contrato feito com os Srs. P. & T. Collins, excederia em muito o fundo de garantia.

- 7) Que o Coronel Church havia afirmado, tanto no prospecto que apresentou aos tomadores de títulos, como ao govêrno da Bolívia, que a estrada poderia ser construída em dois anos e que tal prazo já se havia escoado sem que ninguém pudesse dizer com segurança quando as obras seriam terminadas;
- 8) Que desde junho de 1875 não se pagavam juros sôbre o empréstimo e que os anteriormente pagos, o foram com recursos fornecidos pelos próprios tomadores;
- 9) Que nenhum título fôra, até então, resgatado e que o fundo de consolidação, constante do prospecto, não fôra observado;
- 10) Que nem a companhia de navegação nem a estrada de ferro tinham capital algum empatado nos projetos do Coronel Church e que nenhuma delas contava com capital a não ser o proveniente do empréstimo boliviano;
- 11) Que a renda provável de ambas as companhias jamais seriam suficientes para atender às despesas de funcionamento;
- 12) Que a garantia oferecida aos tomadores, no prospecto, era "ilusória e sem valor".
- 13) Que a falta de recursos impossibilitou o Coronel Church de executar as condições da concessão boliviana;
- 14) Que a fraude tornara cancelável a concessão e que o govêrno da Bolívia a revogara e anulara completamente;

- 15) Que os Srs. P. & T. Collins se tinham comprometido a construir a estrada de ferro com pleno conhecimento de que nem a Bolívia nem os tomadores a queriam e que ambos se opunham a que o fundo de garantia fôsse aplicado para esse fim;
- 16) Que, pelos têrmos de seu contrato, os empreiteiros P. & T. Collins poderiam abandonar as obras caso os pagamentos não lhes fôsem efetuados e que, sendo para tanto insuficiente o fundo de garantia, o único resultado possível seria uma tentativa infrutifera para construir uma estrada de ferro através de região destituída de população e recursos, redundando, assim, a emprêsa, inteiramente inútil para qualquer finalidade prática.

Em sua defesa os réus fizeram um histórico completo dos planos do Coronel Church e desmentiram a maioria das alegações do autor. O juiz do processo foi o Sr. J. Fry e o principal advogado da defesa o Sr. Judah P. Benjamin, antigo procurador Geral dos Estados Confederados. Logo de início o Sr. Benjamin informou seus adversários que era propósito seu ser absolutamente leal e que, por êsse motivo, os avisava de que seria bom apresentar tôdas as suas provas no início dos trabalhos, pois não haveria réplica e êle se propunha a requerer que o processo não prosseguisse, à vista das provas apresentadas pelo autor.

Meses antes do julgamento os tomadores mandaram a Santo Antônio um tal Sr. Harris acompa-

nhado pelo engenheiro mecânico William Cunningham, para testemunharem o progresso das obras. Harris levava um mandado do juiz para examinar os trabalhos e emprestou-se tamanha importância ao testemunho que prestariam êses senhores, que os tomadores conseguiram adiar o julgamento da causa, até o seu regresso. Foram juntos da Inglaterra até Pernambuco e daí para o Pará onde, por motivos desconhecidos, êles se separaram e o Sr. Harris deixou a missão exclusivamente a cargo de seu subordinado. O engenheiro-residente da Madeira-Mamoré, Sr. Nichols, se achava então no Pará e a êle se dirigiu Cunningham para pedir informações, exibindo o mandado emitido pelo Tribunal, em favor de Harris. Naturalmente o Sr. Nichols se recusou a reconhecer que o enviado tivesse qualquer interêsse com relação à estrada de ferro e, por isso, o Sr. Cunningham embarcou pelo primeiro vapor, rumo a Santo Antônio, a fim de ver, êle mesmo, o que lá fôra feito. Não sabia, porém, êsse cavalheiro, que na mala postal do mesmo vapor seguia um bilhete do Sr. Nichols ao engenheiro-chefe em Santo Antônio dizendo que o investigador fôra enviado por pessoas hostis à emprêsa e dando a entender que não seria necessário muita coisa para satisfazer a sua curiosidade.

Cunningham tinha pressa em conseguir as informações desejadas e regressar imediatamente. Tendo chegado a Santo Antônio às 6 horas da manhã de domingo, 16 de fevereiro de 1879, marcou seu regresso para o dia seguinte às 11 horas, a fim de não ter que esperar um mês inteiro pelo próximo vapor. Sua missão não teria finalidade

se não conseguisse chegar a Londres antes do julgamento do processo. Não tinha, portanto, tempo a perder.

O pessoal de Santo Antônio demonstrou profusamente o desejo que tinha de auxiliá-lo. Ofereceu-se para mostrar-lhe tôdas as obras, quer terminadas quer em curso, acompanhá-lo aonde quisesse ir e mostrar-lhe tudo quanto desejasse ver, ainda mesmo que suas investigações exigissem uma viagem à Bolívia. Havia êle, porém, chegado no domingo, e todos tinham correspondência inadiável a preparar e remeter pelo vapor do dia seguinte; “amanhã” todos estariam às suas ordens; “amanhã” organizariam um trem especial para mostrar-lhe a linha pronta; “amanhã” com prazer lhe mostrariam todos os mapas, desenhos e estimativas, para dar-lhe à conhecer quanto desejava saber; mas, por “hoje”, estavam todos demasiado ocupados para dispensar-lhe atenção demorada. Finalmente, hora e meia antes do pôr do sol, no domingo, êles se prontificaram a satisfazer a curiosidade do inglês. Puseram pressão numa locomotiva e levaram-no a mais de cinco milhas de Santo Antônio. Em caminho deram-lhe preciosas informações sôbre os selvagens que habitavam a região, e, em resposta às suas indagações, relataram numerosos casos horripilantes de atrocidades. Ao chegar ao fim de um pontilhão de madeira, a locomotiva parou e, apenas uma hora antes do escurecer, disseram ao Sr. Cunningham que, devido a um reparo que estavam procedendo no pontilhão, seria arriscado prosseguir a viagem, mas que teriam prazer em esperá-lo se quisesse percorrer a pé o resto da linha. Êle de fato andou um pouco, sem contudo, perder de vista a loco-

motiva. O mato já estava escuro e sua imaginação fôra posta a trabalhar superexcitada por histórias horripilantes de orgias canibalescas com que lhe encheram os ouvidos. O Sr. Cunningham hesitou, e, finalmente, cedeu ante a consideração das complicações de ordem legal e a consternação que inevitavelmente se dariam se os tomadores ingleses soubessem que a sua mais importante testemunha se tinha metido em paragens onde apenas um documento, — exibido a selvagens da América do Sul, — poderia identificá-lo.

Voltou a Santo Antônio, seguiu rumo ao Pará no dia seguinte à hora marcada e, depois de viajar cêrca de 19.000 km, apresentou-se como testemunha, no Tribunal.

Como se poderá deduzir da explicação acima, suas declarações foram decepcionantes. Não conseguira ver um só operário trabalhando na estrada, fato êsse em nada surpreendente, já que lá estivera num domingo. Não sabia dizer até que ponto o leito da linha estava limpo, porque não estivera nem a 30 km do ponto até onde a limpeza havia sido executada. Não vira a ponta dos trilhos, e, portanto, não podia dar seu testemunho pessoal quanto à extensão já pronta. Ao perguntarem-lhe por que não caminhara até o fim da linha, limitara-se a responder: "Eu não iria percorrer tôda essa distância a pé". Nesse ponto, o juiz Fry, não podendo reprimir seu desapontamento pelas declarações da testemunha por cuja causa havia adiado o julgamento, exclamou: "Confesso que esta é a prova mais extraordinária de que tenho conhecimento". O Sr. Day, advogado dos autores, acrescentou: "É uma região extraordinária para se viajar nela. O Coronel Church dá

a entender, em seu livro, que é perigoso aventurar-se até lá, devido aos selvagens”.

Os tomadores foram pouco mais felizes com as outras testemunhas e, portanto, não conseguiram provar suas alegações. Os réus não apresentaram provas. O Sr. Benjamin requereu o cancelamento do processo e o juiz Fry, depois de rever as alegações apresentadas em favor dos tomadores, encerrou sua sentença com as seguintes palavras:

“A meu ver a argumentação é falha, e, portanto, atendendo ao que requereram os réus, alegando não haver motivo para ação, determino que se archive o processo, condenando os autores ao pagamento das custas”.

O caso subiu, então, à Corte de Apelação onde foi praticamente rejuizado pelos desembargadores James, Brett e Cotton. A defesa apresentou copiosas provas. Entre as testemunhas constavam o Coronel Church, Thomas Collins, O. F. Nichols, C. S. d'Invilliers e vários outros. Infelizmente as provas, que no primeiro julgamento primaram pela ausência, foram abundantes no segundo e nenhuma poderia ter sido mais útil para os tomadores de títulos que o Sr. Thomas Collins que, com a franqueza que o caracterizava, disse tudo quanto julgava ser a verdade, sem se importar com o efeito que suas declarações pudessem ter contra seus próprios interesses. Declarou, com toda infelicidade, que seria necessário mais de um milhão de libras para terminar a estrada, importância essa que excedia em muito o montante dos fundos e afirmou que confiava na garantia dada pelo Brasil para obter o capital restante. O resultado do julgamento foi oposto à sentença dada pelo juiz Fry: um mandado para distribuição do fundo

de garantia, entre os tomadores de títulos, na proporção do capital de cada um.

O litígio foi seguido de ferinos ataques pela imprensa, divulgados nas principais cidades da Inglaterra, dos Estados Unidos e da América do Sul. Às vêzes o Coronel Church era a vítima preferida, mas, nos Estados Unidos, os tribunais e juizes da Inglaterra foram fortemente atacados. O cuidadoso exame das provas e dos argumentos apresentados à Côrte de Apelação, bem como a leitura de numerosos artigos de jornal nos convenceram de que nunca houve motivo para imputar injustiça intencional ou conduta desairosa quer ao Coronel Church quer aos desembargadores da Côrte de Apelação. Estes nem sequer discutiram ou consideraram a possibilidade de se construir a estrada de ferro Madeira-Mamoré, do ponto de vista técnico. Nem pretenderam decidir se a estrada, depois de construída, constituiria sucesso financeiro e traria os beneficios proclamados pelo Coronel Church.

A decisão foi, em resumo, “que do ponto de vista legal e financeiro, seria impraticável tentar construir tôda a estrada com os recursos então disponíveis”.

A análise dos três pareceres apresentados mostra que o raciocínio dos juizes se apoiava em duas premissas. Se fôsem falsas, os pareceres não teriam valor algum, mas, se verdadeiras, somos forçados, pela lógica, a concluir da mesma forma que os desembargadores da Côrte de Apelação. Esses fatos ou alegações fundamentais eram:

- 1) Que a concessão boliviana fôra revogada por autoridade competente;

- 2) Que não seria possível construir tôda a estrada apenas com o fundo de garantia.

Durante os debates, os réus não procuraram negar nem discutir a primeira.

Certo ou errado, o Sr. Thomas Collins admitiu claramente a verdade da segunda. Pode ser que estivesse errado, pode ser que não, mas os réus não podiam repudiar as declarações de sua própria testemunha.

Depois de algum trabalho e pesadas despesas, conseguiu-se permissão para levar o caso ao mais alto tribunal da Inglaterra, e, pouco depois, a Câmara dos Lords, funcionando como Côrte de Apelação, confirmou a decisão da instância inferior.

Conquanto admitamos a imparcialidade e a lisura dos tribunais inglêses, não queremos dizer que o resultado da contenda não tenha causado enormes contratempos a muita gente que por ignorância, ou má orientação jurídica, se havia identificado a uma emprêsa de enorme alcance. Nem se pode esconder o fato de que os principais beneficiados com a decisão do litígio foram alguns piratas comerciais, sem escrúpulo, que haviam comprado os títulos bolivianos por preço nominal e com o propósito deliberado de destruir os planos a que o Coronel Church conseguira dar corpo depois de muitos anos de incansáveis esforços.

O estudante de direito que definiu o tribunal como sendo "um lugar onde judiciosamente se ministra injustiça", não estava inteiramente errado. Em direito, como em medicina, os remédios mais geralmente aceitos quase sempre produzem efeitos remotos deploráveis e nenhum tribunal humano jamais foi ou será capaz de resolver todos

os complexos problemas que se lhe apresentam sem prejudicar interessados de boa fé.

As conseqüências imediatas das decisões legais acima indicadas podem ser resumidas da seguinte maneira:

Conquanto a demanda tivesse girado exclusivamente em tórno do fundo de garantia, a decisão final caiu com igual força sôbre todos os recursos então existentes e provenientes do empréstimo boliviano, inclusive a importância destinada à National Bolivian Navigation Company. Esses dois fundos somavam, inicialmente, £ 708.228, mas foram tão hábilmente colocados pelo Coronel Church que, além dos juros acumulados, conseguiu um lucro de £ 150.000. Assim sendo, o produto líquido do empréstimo boliviano, deduzidas as despesas, montava, finalmente, a mais de £ 850.000.

O custo total do desmantelamento da empresa, inclusive £ 27.000 pagas a Richard Reader Harris pelos serviços que prestara conseguindo o cancelamento da concessão boliviana ao Coronel Church, foi de £ 59.632. O saldo dos fundos foi distribuído entre os tomadores de títulos.

O motivo que levou os especuladores londrinos a adquirir títulos bolivianos no mercado, a 16% de seu valor facial, torna-se evidente ao considerarmos que os recursos da companhia de estrada de ferro e da de navegação eram suficientes para pagar 52% do valor dos títulos emitidos.

P. & T. Collins jamais receberam qualquer compensação pelas despesas feitas e foram à falência. Calcula-se que os prejuízos por êles sofridos ascenderam a cêrca de \$ 800.000. A dedicada senhora do Sr. Thomas Collins, que esteve sempre ao seu lado nos momentos difíceis, quando

terminou a pendência, em Londres, teve de ser internada em um hospício de alienados, onde faleceu logo depois.

Por muitos anos P. & T. Collins não puderam pagar as grandes importâncias devidas a empregados seus e outros credores, porém nunca pretenderam envolver seus subordinados na desgraça que os atingiu. Ultimamente, quando as coisas lhes correram mais à feição, elles dividiram seus lucros com os credores. Nunca conseguiram pagar inteiramente o que deviam, mas esforçaram-se quanto possível para o fazer. Quando, há poucos anos, a morte levou ambos os sócios da firma, ninguém sentiu mais sinceramente a perda que os que com elles participaram da desastrosa expedição de 1878.

O Coronel Church, vendo por terra os frutos de onze anos de trabalho, foi ao Rio de Janeiro e conseguiu o cancelamento da concessão para que inimigos da emprêsa de forma alguma se beneficiassem com o que elle havia conseguido através de negociações pessoais com o Imperador.

Nenhuma das partes da demanda tinha mais interêsse na execução dos planos do Coronel Church que a República da Bolívia. É verdade que circunstâncias fora de seu contróle e inteiramente imprevisíveis acarretaram delongas e despesas com que ninguém contara, mas se o govêrno boliviano tivesse amparado lealmente tanto o Coronel Church como os legítimos interêsses do país nas horas da adversidade, mantido o crédito da República e pagos os juros devidos sôbre os títulos do empréstimo, não haveria motivo para litigio. Todavia, o mesmo regime de intrigas, o mesmo desprezo pela honra nacional, a mesma miopia governamental que durante a administração do

presidente Belzu levara a Bolívia a romper tratados, responder a protestos de ministros estrangeiros com a expulsão do país e o Ministério das Relações da Inglaterra a declarar que a Bolívia não mais seria considerada como nação civilizada, estavam de novo no supremo contrôlo de seus destinos.

A Bolívia, o “altar sôbre o qual primeiro se derramou sangue em prol da liberdade, o país onde pereceu o último tirano” na demorada luta que a América do Sul manteve pela independência, a Bolívia em tôda a grandeza de seu passado e as enormes possibilidades de seu futuro, a Bolívia com seus recursos inexplorados que poderiam conquistar-lhe posição de domínio no comércio sul-americano, era mais uma vez vítima de um usurpador sem consciência que traía os seus mais elevados interêsses.

O Coronel Church ganhou tôdas as pendências, nos tribunais inglêses, em que teve de se defender antes da revogação da concessão boliviana, e, mesmo depois disso, havia conseguido uma decisão favorável com relação a provas apresentadas por seus adversários, mas, depois, o próprio govêrno da Bolívia desacreditou seu agente financeiro, destruiu a só garantia que existia para o reembolso do empréstimo por ela contraído, tornou impossível ao Coronel Church defender seus planos contra a avareza dos especuladores londrinos e adiou para futuro bastante remoto a utilização dos rios Amazonas e Madeira como estrada para escoamento do comércio boliviano.

Para completar a destruição de tôdas as esperanças longamente acariciadas por quase todos os grandes estadistas que até então haviam surgido

em seu cenário político, a Bolívia envolveu-se em uma intriga que resultou numa aliança secreta com o Peru, violou as obrigações assumidas por tratado, com o Chile, e, na época em que o processo movido pelos tomadores de títulos ainda estava na Côrte de Apelação, entrou em guerra com este último país, da qual resultou a perda de todos os territórios que possuía na costa do Pacífico.

Isolada por sua própria perfídia, tem ela sido forçada a pagar tributo às nações limitrofes, pelo privilégio de fazer transitar por seus respectivos territórios o comércio internacional, com risco de perder, de um momento para outro, a pequena consolação que a caridade ou os interesses dêsses países os levam a conceder-lhe.

XXXI

RESTABELECIMENTO DOS PLANOS DO CORONEL CHURCH

À vista de uma tão grande seqüência de desastres como a que as páginas anteriores registram, seria natural que se esperasse o definitivo abandono do projeto do Coronel Church. Contudo, governava, então, o Brasil, um dos estadistas mais sábios e previdentes que jamais guiaram os destinos do Império. Homem cuja confiança na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré nunca seria abalada e que sempre manifestou admiração e confiança na vontade férrea e na energia constante de seu principal animador. Esse homem era D. Pedro II, Imperador do Brasil. Não viu com

bons olhos a atitude assumida pela Bolívia e deploreu as conseqüências que sofreria o progresso comercial da região banhada pelo Amazonas.

A guerra com o Chile dera boas lições à Bolívia e provocara, em sua vida política, o despertar de uma era de reformas e sábia orientação governamental. Privada de sua região costeira, a Bolívia começou a cultivar a amizade do Brasil, e, em princípios de 1882, por sua própria iniciativa, fez um acôrdo com o Império que lhe prometia granjear certas vantagens comerciais baseadas na construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Tendo em mente a pouca fé que manifestara a Bolívia nesse empreendimento, o Brasil exigiu que se inserisse no acôrdo uma cláusula assim redigida: "O presente tratado entrará em vigor quando fôr aberto o tráfego da estrada de ferro e por mais cinquenta anos a partir dessa data."

As freqüentes declarações feitas na Inglaterra de que a construção da estrada era impossível ou impraticável, tinham de tal forma abalado a confiança do público que o Imperador resolveu verificar de vez a veracidade ou a falsidade de tais afirmativas, e, graças à sua insistência, em 1882 foi despachado um grande corpo de engenheiros para examinar todos os levantamentos anteriormente executados e elaborar um orçamento para a construção da estrada.

A expedição foi chefiada pelo Dr. C. A. Morsing, engenheiro de grande competência e energia, nascido na Suécia, educado nos Estados Unidos e naturalizado brasileiro. Os planos do Dr. Morsing foram bons, mas parece que êle não se revelou à altura das dificuldades que teria de enfrentar na prática, e, ao que conseguimos saber, nada mais

fêz que tirar algumas vistas fotográficas para mostrar o estado das obras em Santo Antônio e um pouco acima.

No ano seguinte o Sr. Júlio Pinkas, official-engenheiro austriaco que estivera subordinado ao Dr. Morsing e desfrutava de grande prestígio no Brasil, foi pôsto à testa de uma comissão composta de quinze membros, com autoridade para fazer quanto fôsse preciso para estudar a estrada de ferro.

A comissão partiu do Rio de Janeiro a 10 de janeiro de 1883, e de notas deixadas por duas testemunhas oculares do embarque, extraímos os trechos que se seguem. Escreve um desses observadores: "Parece que ainda estou vendo a chusma de jovens engenheiros, trajando indumentária típica, com botas altas, esporas, revólveres, binóculos a tiracolo e capacetes de mato, passeando pelos cafés chics do Rio de Janeiro, antes de embarcarem para desempenhar a patriótica missão de dar "aos *yankees* uma lição em construção ferroviária". A outra testemunha assim se exprime:

"Fomos a bordo do vapor *Espirito Santo*, no qual êles deveriam seguir viagem, movidos por grande curiosidade; e nós dois, reliquias da expedição norte-americana, ficamos de lado observando o movimento com vivo interêsse. Lembrávamos, — e muito bem — da partida dos Estados Unidos, das várias turmas da expedição norte-americana e quando vimos êsses filhos da nobreza e da aristocracia brasileira, pendurando-se chorosos ao pescoço de todos, no momento da despedida, chegamos à conclusão de que não seria essa gente que iria verificar o serviço que havíamos executado. As cenas de bordo não tinham

descrição e os derviches ululantes, reduzidos a silêncio pela inveja, desistiriam da profissão, se as vissem.”

O Sr. Pinkas e seus homens chegaram a Santo Antônio a 19 de março de 1883, e, em seu próprio relatório, diz êle que o estado de tristeza em que, no dia seguinte se achavam os rapazes, contrastava, de maneira singular, com a alegria que manifestaram durante a viagem (1).

A 13 de abril uma turma de campo composta de 29 homens iniciou os trabalhos de exame da linha construída pelos Srs. P. & T. Collins, à razão de 400 m por dia, mas, ao que parece, nem chegaram até onde a locomotiva *Coronel Church* costumava ir menos de cinco anos antes. Os casos de moléstia começaram a aparecer com frequência. Um homem faleceu e os três cemitérios, mesmo à vista, constituíam sinistras lembranças do fatal destino que anteriormente colhera tantos operários, na mesma região. Os doentes eram enviados a tôda pressa para Manaus e êsse processo desfalcou de tal forma a turma que a comissão que a 19 de março desembarcava festiva e feliz, dois meses depois estava completamente desorganizada (2).

Tornou-se logo evidente que seriam necessários dois anos para a comissão brasileira verifi-

(1) “No dia seguinte partiu o vapor que nos tinha levado àquelas plagas e singularmente contrastou a consternação, aliás natural, que então se pintou no semblante dos nossos jovens com o contentamento que manifestaram durante a viagem.” Pinkas.

(2) “A Comissão que a 19 de março tinha desembarcado festiva e alegre, achava-se pois, a 19 de maio, dois meses depois, em plena debandada.” Pinkas.

car a localização da estrada de ferro, feita pelos norte-americanos em nove meses e o Sr. Pinkas, com uma visão que lhe faz honra, começou a descobrir merecimentos — até então despercebidos — no trabalho de seus antecessores. Convenceu-se de que o serviço de verificação poderia ser feito mais rápida e satisfatoriamente no clima salubre de Manaus que nas florestas a montante de Santo Antônio. Começou mesmo a prever que, com tal verificação, talvez fôsse possível aceitar sem modificações tôda a localização feita pelos norte-americanos.

Os trabalhos em Santo Antônio foram, por isso, interrompidos e a turma enviada para Las Pedras, no Jaci-Paraná, onde o Sr. Pinkas chegou, em pessoa, a 11 de julho. Registra êle, em seu relatório, como coisa extraordinária, que, nove dias depois da chegada, 20 de seus 40 homens estavam doentes. Comentando essa terrível situação, exclama êle: “Quanto tempo resistiremos ainda?” Logo depois descobre notável coincidência e acrescenta: “Felizmente está concluída a verificação desta parte.”

Afirma claramente que males incuráveis pela medicina aumentavam a desmoralização da turma e agravavam ou mesmo determinavam acessos febris (3).

(3) “Dos 45 indivíduos de que se compõe o pessoal, há, hoje, 20 com parte de doente. Entram nessas moléstias, para muitos, causas morais que, incuráveis pela medicina, agravam e as mais das vêzes determinam acessos de febre. Quanto tempo resistiremos ainda? Poderemos permanecer aqui até que venha refôrço ou auxilio da côrte? Felizmente está concluída a verificação desta parte”. Pinkas.

A essa altura, os extremosos genitores dos jovens engenheiros, sabendo que houvera um óbito entre os expedicionários e cheios de cuidados pela saúde de seus preciosos rebentos, começaram a escrever e telegrafar aos moços que se demitissem e regressassem. Felizmente para a reputação desses rapazes, não acederam êles imediatamente a êsses sedutores chamados.

O dia 23 de agosto encontrou o nosso herói no Caldeirão do Inferno, onde diz êle ter localizado as ruínas de uma casa anteriormente ocupada pelo "falecido" Ignacio Arauz. A 31 do mesmo mês atingiu as quedas do Girão e no dia seguinte foi acometido pelas febres. Sob a influência de morfina e quinino êle se achou quatro dias depois, juntamente com a turma, em Santo Antônio, sem saber como lá foi ter. Obrigado a esperar pelo vapor, o Sr. Pinkas empregou seus momentos de lucidez no exame e verificação dos planos do Sr. Collins, em telegrafar ao govêrno dando sua inteira aprovação a tôda a localização feita pelo engenheiro norte-americano e em observar a situação de seus homens.

A 15 de agosto dizia êle: "Todos estão doentes. Nem um só homem goza de boa saúde."

Em data de 19 de agosto, exatamente cinco meses depois de sua chegada, a expedição partiu para Manaus levando consigo todos os planos e notas deixados por P. & T. Collins, no escritório de Santo Antônio. Durante o processo de verificação faleceram um engenheiro e três operários. Os resultados da expedição se resumiram em algumas observações astronômicas sem valor e na aceitação, pelo govêrno brasileiro, de todo o projeto de localização da estrada, elaborado pelos

norte-americanos, desde Santo Antônio até o Caldeirão do Inferno, numa distância de 106 km. Parte da localização não tinha ainda sido feita, e, parte, conquanto já demarcada no terreno, ainda não havia sido definitivamente aceita nem pelos engenheiros dos Srs. P. & T. Collins, nem pelo engenheiro-residente da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. O ilustre Sr. Pinkas excedera, portanto, o trabalho de verificação e endossara o serviço de seus antecessores de maneira mais completa do que se poderia pretender que o fizesse.

No ano seguinte o Sr. Pinkas foi mais feliz. Dispondo dos recursos ilimitados do govêrno brasileiro, voltou a Santo Antônio a 17 de maio de 1884 e com cinco grandes turmas de campo continuou o levantamento de Collins, partindo do Caldeirão do Inferno até Guajará-Mirim, onde a última estaca foi fincada a 5 de setembro de 1884. O trabalho deixou muito a desejar. Sua melhor parte foi a linha reta tirada por dentro da grande curva do Madeira, acima da queda dos Três Irmãos. Nenhuma tentativa se fêz no sentido de reduzir o percurso, em muitos outros pontos. De tôda a distância de 329 km, 106 foram localizados por P. & T. Collins, 123 eram constituídos por pequenas retas dentro de curvas do rio e os 100 restantes simplesmente acompanharam as sinuosidades do Madeira sem consideração ao custo da construção, distância, ou topografia. Baseado nesses dados, o Sr. Pinkas proclamou que a construção da estrada de ferro seria perfeitamente executável pelo preço total de £ 873.671, inclusive o equipamento necessário e uma margem de 10% para eventuais.

Consta que, mais tarde, o Coronel Church fêz nova proposta ao Imperador do Brasil para a construção da estrada. O Sr. Mackie, que então representava o Coronel Church no Rio, disse que D. Pedro “mostrou-se bastante favorável a ela e muitas vêzes me disse da grande admiração e confiança que nutria por aquêlê homem inquebrantável, mas o ambiente político era contrário a que qualquer estrangeiro construísse aquilo que os brasileiros consideravam como a chave do coração da América do Sul. A sombra da república já se projetava sôbre o cenário político do Brasil, e, portanto, nada de positivo resultou.”

Foi assim que, pór muitos anos, o projeto da Madeira-Mamoré permaneceu em suspenso. As florestas produtoras de quinino, da Bolívia, já se exauriram, mas o comércio da goma clástica nos tributários do Amazonas tornou-se tão valioso, a ponto de levar um espanhol aventureiro a proclamar a existência do “Estado Independente do Acre”, compreendendo territórios em disputa, situado entre os limites territoriais do Brasil, Bolívia e Peru, de extensão muito maior que tôda a Nova Inglaterra.

A extinção dessa efêmera entidade quase acarretou um conflito sangrento entre as três nações contíguas, em disputa dos seringais que eram tudo quanto constituía a evanescente república. Felizmente a contenda foi dirimida com o tratado de Petrópolis, assinado em 1903 e ratificado no ano seguinte.

Pelos têrmos dêsse tratado, em compensação das concessões territoriais, o Brasil se comprometeu a construir a estrada de ferro Madeira-Mamoré, no prazo de quatro anos e pagar à Bolívia a im-

portância de £ 2.000.000, que este último país recebeu “com a intenção de aplicar de preferência na construção de estradas de ferro e outras obras tendentes a melhorar as comunicações e desenvolver o comércio entre os dois países.”

Soube-se, recentemente, que banqueiros de Nova York, com ligações na Europa, se comprometeram a dotar a Bolívia de uma rede de estradas de ferro no valor de £ 20.000.000, cuja chave se encontra no nosso quase esquecido plano de transporte fluvial, e, no momento em que estes originais vão para o prelo, a imprensa anuncia que o governo brasileiro fez um contrato assegurando a execução dos sábios planos elaborados pelo Coronel Church há quarenta anos atrás e a imediata construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Escrevendo em 1904, Dawson assim se referia à Bolívia: “Seus grandes recursos jamais poderão ser proveitosamente utilizados enquanto não se abrir uma saída praticável para o mar... As explorações realizadas por Heath nos tributários superiores do Madeira resultaram em descobrimentos que poderão habilitar a Bolívia a utilizar-se da magnífica e fértil planície que se estende ao sopé do planalto, até agora quase tão inacessível quanto o Polo Sul. Vastos rios navegáveis sulcam essa enorme região, que apenas espera a construção da estrada de ferro em torno das corredeiras do rio Madeira, para se comunicar com o Amazonas e o Atlântico”.

Desde 1878, apesar dos obstáculos existentes acima de Santo Antônio, vários vaporzinhos foram lançados nos tributários do Madeira e hoje percorrem centenas de quilômetros pelas águas

do Beni, Madre de Dios e Mamoré. Todavia, a montaria do índio ainda é usada no transporte de carga e passageiros entre Guajarará-Mirim e Santo Antônio.

Provavelmente nenhum contemporâneo poderá, nem de leve, fazer idéia dos maravilhosos resultados que sem dúvida advirão do estabelecimento de um sistema perfeito de transporte entre êsses dois pontos. É bem conhecido o fato de que, anos atrás, um comerciante de Trinidad, a fim de evitar as fadigas e as dificuldades da viagem por terra a La Paz, distante apenas 458 km em linha reta, desceu o Mamoré, o Madeira e o Amazonas até o Pará, daí seguiu por mar até Colon, cruzou o Istmo do Panamá por estrada de ferro, viajou por mar até Molengo, no Peru, de novo por estrada de ferro até tomar o vapor no Lago Titicaca e, finalmente, depois de mais alguns quilômetros por estrada de rodagem, chegou ao seu destino. Isso dá bem idéia da importância dos rios bolivianos, como meios de comunicação, na situação atual. Não é provável que jamais se construa uma estrada de ferro que, partindo da costa do Pacífico, galgue os Andes para depois descer as planícies do norte e de leste da Bolívia, antes que a riqueza e a população do país se desenvolvam prodigiosamente. Quais serão os resultados de se tornar essa vasta e fértil região facilmente acessível pela costa do Atlântico, ninguém pode, com segurança, predizer. Duas coisas, porém, são certas. O desenvolvimento comercial será maior que o previsto pelo Coronel Church e a nação que controlar a estrada de ferro Madeira-Mamoré certamente exercerá notável influência sobre a vida econômica das duas Américas.

APÊNDICE

A NAVEGAÇÃO DO RIO MADEIRA

Sem dúvida, grande parte das dificuldades experimentadas durante a viagem do *Mercedita* até Santo Antônio, foram devidas, não tanto à pouca profundidade do canal, mas à falta de cartas que indicassem com precisão por onde corria êle. Em fevereiro e março de 1878, as águas do Madeira deveriam estar cêrca de 30 pés acima de seu nível mais baixo, e calando, o *Mercedita*, apenas 18, não deveria haver obstáculo sério à sua marcha. Pode-se fácilmente compreender que os pilotos nacionais, os quais, através da experiência, conheciam todos os trechos do rio com mais de 10 ou 12 pés de água, ainda assim poderiam não conhecer os limites mais restritos do canal por onde poderiam passar vapôres cujo calado atingisse a 18 pés.

A primeira tentativa para levantar o mapa do canal do Madeira, abaixo de Santo Antônio, foi feita pelos Srs. R. H. Hepburn e George M. Keasby, a bordo do rebocador *Brasil*, em 1878. De acôrdo com as instruções de Mackie, Scott & Co., êsses cavalheiros fizeram milhares de sondagens e examinaram cuidadosamente todos os pontos do rio onde a navegação era perigosa ou difícil. A carta original, feita pelo Sr. Keasby, em duas fôlhas, acha-se sôbre nossa mesa de trabalho, no momento em que traçamos estas linhas. A escala é por demais reduzida para indicar mais que algumas das numerosas sondagens efetuadas, mas o canal mais profundo está definitivamente assinalado e muitas notas à margem indicam os obstá-

culos encontrados e a maneira de evitá-los. Correnteza forte, locos de árvores, rochas expostas ou submersas e bancos de areia estão claramente indicados. Esse trabalho é particularmente valioso por ter sido executado entre 18 de agosto e 6 de setembro, quando as águas do Madeira estavam rapidamente atingindo o seu nível mais baixo. Percorrendo essa carta hoje, vemos apenas cinco pontos no canal, abaixo de Santo Antônio, onde os homens a bordo do *Brasil* encontraram menos de 12 pés de água. São eles: 1 — junto à Ilha Uroa, 11 pés; 2 — na foz do rio Manicoré, 11 pés; 3 — junto à Ilha dos Marmelos, 9 pés; 4 — do lado oposto à Bôca do Lago, 11 pés; 5 — acima da Ilha dos Papagaios, 10 pés.

O Comandante Selfridge foi enviado ao Brasil para levantar o canal do Amazonas e do Madeira até Santo Antônio, mas o resultado dos trabalhos que efetuou em 1878 não foram publicados senão muito tempo depois do regresso da expedição norte-americana, e, por conseguinte, de nenhum proveito para nós. Esteve apenas 37 dias no rio Madeira e só conseguiu levar seu navio, o *Enterprise*, até cêrca de um têrço da distância entre a desembocadura do rio e Santo Antônio, jamais tendo visto a corrente quer no seu nível máximo, quer no mínimo. Poderia fâcilmente ter determinado, pelos sinais existentes nos troncos, a linha máxima de enchente do rio, mas não havia maneira de estabelecer o nível máximo e o mínimo do ano, a não ser por meio de postos de observação instalados em vários pontos do rio, pelo prazo mínimo de seis meses. O curto espaço de tempo que gastou na região não possibilitou tais providências e os elementos indispensáveis para reduzir

suas sondagens ao nível mínimo, deve tê-los obtido de informações fornecidas por índios e gente ignorante. Esta falha vicia todo o seu trabalho e o torna inútil, a não ser quando o nível do rio estiver próximo ao em que as sondagens foram efetuadas. O comandante só se deteve algumas horas em Santo Antônio; mas foi o suficiente para saber que nenhum dos engenheiros tinha até então conseguido determinar que a diferença entre o nível máximo e o mínimo do rio abaixo de Santo Antônio era de 51 pés, no ano. De fato, longas e cuidadosas observações efetuadas subsequente-mente, demonstraram que a diferença precisa entre o nível máximo e o mínimo do rio era de 41,75 pés. A consequência disso foi registrar Selfridge, em sua carta, a profundidade do ancoradouro de Santo Antônio como sendo 9,25 pés menos do que de fato era. No ponto em que a carta indica 5 pés d'água, na barra abaixo do ancoradouro de vapôres, as mesmas sondagens, devidamente reduzidas ao nível mínimo do rio, dariam 14,25 pés, êrro sério se considerarmos que nenhum vapor pode atracar em Santo Antônio sem cruzar essa barra. O que é estranho é que em tôdas as cinco cartas gerais do Madeira, abaixo de Santo Antônio, o Comandante Selfridge indica que a máxima diferença anual de nível do rio é de 38 pés, ou seja, 13 pés menos que o que êle mesmo determinou em Santo Antônio, ou quase quatro menos que o determinado pelos engenheiros P. & T. Collins! A mera afirmativa de que existe uma oscilação uniforme de nível nesse rio, numa distância de 1.063 km, sem nenhuma observação em que se basear, é inteiramente absurda e incrível.

MALÁRIA

Poucas pessoas que residam em latitudes setentrionais podem fazer idéia da enorme influência que as febres palustres, em suas várias modalidades, têm exercido na história dos países tropicais e subtropicais. Não precisamos sair dos Estados Unidos para encontrar grandes regiões férteis e populosas, junto a cidades tornadas impróprias para habitação humana pelas moléstias. Foi o que se verificou no alto de Catskills, ao longo de muitos de nossos rios navegáveis, próximo a estações climáticas do litoral, tendo mesmo despojado regiões de nossos Estados ocidentais.

A malária abateu e desmoralizou o nosso exército em Cuba, quando ainda se rejubilava pela vitória alcançada sobre o inimigo bem mais insignificante. Foi ela nefasta durante a primeira ocupação norte-americana de Havana, fêz sentir sua influência nas Filipinas e provavelmente constituirá obstáculo mais sério, na construção do Canal do Panamá, que a muito mais temida febre amarela.

Essa moléstia tem contribuído fortemente para o isolamento comercial da Bolívia, tem atrasado a imigração e retardado o desenvolvimento dos recursos naturais de grande parte da América do Sul, não apenas nas baixadas, mas também entre os picos Andinos, a altitudes que orçam por 3.000 m acima do nível do mar. Há muito que a Inglaterra está em guerra com a malária em suas colônias tropicais, na Índia, em Hong Kong e nas vizinhanças do Canal de Suez. A Grécia, com uma população de 2.433.806 almas, teve 960.048 casos de malária em 1905.

Na Itália 2.000.000 de casos de moléstia e 15.000 óbitos por ano são atribuídos a essa enfermidade. Acredita-se que na Índia o número de casos fatais de malária atinja a 5.000.000 por ano, sendo que um têrço de tôda a população alienígena foi lá atacada de malária num só ano. A África sempre foi reconhecidamente insalubre, principalmente devido à malária. As baixas de soldados inglêses ao hospital, devido à maleita, na Serra Leoa, atinge à fantástica média de 213% de tôda a fôrça, por ano. Entre os soldados franceses da Argélia, a incidência da malária oscila entre 65% e 213% por ano. Não se pode dizer com segurança qual teria sido o número de febrentos entre os empregados dos Srs. P. & T. Collins, no Brasil, porém um dos médicos da expedição, que viajara largamente pela África, assegurou-nos que quem suportasse o clima do Alto Madeira, nada mais tinha a temer do Continente Negro.

Considerando, porém, que a maleita se encontra invariavelmente nas regiões mais produtivas e tem sido a causa do alheamento de milhões de individuos, de extensas regiões capazes de sustentá-los quase sem trabalho algum, seria inevitável que, mais cedo ou mais tarde, a ciência mobilizasse todos os seus recursos para dar cabo dela.

Nenhuma guerra da história humana apresentou etapas de tal magnitude quanto as da batalha travada pelo microscópio contra a malária. Foi em 1880 que o Dr. Laveran, cirurgião militar francês, descobriu que a maleita era causada por enorme número de microparasitos no sangue dos doentes.

Estariamos fugindo à finalidade dêste trabalho, se pretendêssemos relatar o maior ou menor

êxito da legião de eficientes pesquisadores empenhados na cruzada tão auspiciosamente iniciada, ou mesmo apenas citar os nomes dos que contribuíram, direta ou indiretamente, para o estabelecimento e verificação da teoria da infecção malárica atualmente aceita por todos os homens de ciência. As principais etapas dessa grande conquista da ciência foram as seguintes: Antes da descoberta de Laveran, Crawford em 1807 e Notts, em 1847, tinham sugerido a hipótese da infecção pelo mosquito. Em 1883 King e Koch, baseados nessa idéia, avançaram até o ponto de formular teorias sobre o assunto. Em 1894 Laveran tornou conhecidas suas conjeturas nessa mesma direção e, ainda naquele ano, Manson chegou isoladamente a uma conclusão que tinha muito de comum com as idéias externadas pelos seus predecessores.

O conhecimento de que atualmente dispomos do ciclo vital do parasito malárico, a identificação do mosquito que transmite a infecção e a prova rígida da teoria inicialmente concebida por Koch, tudo isso devemos às laboriosas pesquisas feitas durante anos a fio pelo Major Ronald Ross, quando ligado ao Serviço Médico dos Índios, da Grã-Bretanha. Conquanto o Major Ross tivesse iniciado em 1881 seus estudos sobre a malária, somente em 1898 foram seus esforços coroados de completo êxito, provando acima de qualquer possibilidade de dúvida a legitimidade de sua teoria sobre a forma de infecção da moléstia. Nenhuma exposição de sua teoria poderá ser mais clara que a que lhe saiu da pena ao redigir uma conferência sobre "Os Progressos da Medicina Tropical", feita em Liverpool a 12 de janeiro de 1905. Assim dizia êle:

“Conhecemos agora tôdas as fases por que passa o parasito malárico, tanto, no organismo humano como no do mosquito; e, além disso, verificamos que cêrca de 18 espécies de mosquitos, pertencentes sòmente ao grupo “Anophelina”, podem transmitir a moléstia, enquanto que outras parecem ser inócuas. Conseguiu-se também produzir experimentalmente a moléstia, primeiramente em pássaros, em 1898; depois cientistas italianos, Fernside, Ziemann e finalmente Manson também o conseguiram. Em 1900 Manson produziu a mais extraordinária dessas experiências, conseguindo inocular, em Londres, três cavalheiros que voluntariamente acederam em se deixar picar por mosquitos trazidos da Itália. Sabemos, portanto, agora, quão completamente é a moléstia transmitida por tais insetos, que transportam os parasitos dos doentes para os sãos. Explica-se, hoje, cabalmente, porque a malária está intimamente ligada com as águas estagnadas. Não é porque os germes vivam na água, mas porque o seu veículo, o “Anopheles”, aí vive. É estranho que as espécies não transmissoras não se desenvolvam tanto nas poças d’água como nas vasilhas abandonadas com água, em tôrno das habitações — fato que mais justifica a velha lei. Indaga-se, freqüentemente, se não se pode apanhar maleita a não ser pela picada do mosquito. Só posso dizer que ainda não se conseguiu prova satisfatória nesse sentido; além disso, por motivos de ordem zoológica, é altamente improvável que o parasito, cujo ciclo vital já é suficientemente complexo, consiga subsistir em outros meios além dos organismos humano e do mosquito. Ao mesmo tempo nenhum fato ocorreu,

ainda, que sugerisse a possibilidade de outra fase de sua existência."

Essa teoria sugeriu as seguintes medidas preventivas:

- 1) O uso de mosquiteiros e telas nas janelas,
- 2) O uso de *punkahs* e ventiladores,
- 3) A cinchonização dos doentes,
- 4) A segregação das pessoas infeccionadas, e
- 5) Medidas tendentes a exterminar os mosquitos, tais como o saneamento de pântanos, a aterragem de lagoas, a limpeza das águas paradas e seu tratamento periódico com petróleo.

Não obstante o fato de essas medidas preventivas terem sido experimentadas com sucesso em muitos lugares, as pessoas não versadas em biologia, nem habituadas ao uso do microscópio, não se deixaram impressionar muito pela teoria exposta. Muitos milhares de pessoas, pelo mundo todo, residiram por tanto tempo em regiões infestadas pela malária, que se julgam mais capazes de formar opinião acertada sobre o assunto que aquêles que passam a vida a dissecar mosquitos e ler longos trabalhos em associações científicas. Levou, portanto, muito tempo para que a teoria demonstrada pelo Major Ross e verificada por outros cientistas, encontrasse aceitação nos meios mais interessados.

Infelizmente havia muitas circunstâncias, reais ou não, que emprestavam certa plausibilidade às objeções opostas às conclusões da ciência. Admitiu-se, por exemplo, a existência, em grande quantidade, dos mosquitos portadores da maleita

em regiões onde essa moléstia era inteiramente desconhecida. Por outro lado, houve quem fôsse atacado de maleita em lugares onde não conseguiram constatar a presença de qualquer espécie de mosquito. Conseguiu-se apurar que êsses insetos emigraram do continente norte-americano para ilhas situadas a cinqüenta milhas de distância. Entretanto, em muitos dos grandes rios dos Estados Unidos e da América do Sul as tripulações dos vapôres que constantemente passam por zonas infestadas de maleita, ou nelas fazem frequentes paradas, gozam de notável imunidade. Em várias regiões, como por exemplo na bacia amazônica, onde se encontram mosquitos por tôda parte e nada parece haver que restrinja sua livre migração, a malária só infesta zonas relativamente pouco extensas.

A ênfase que deram os advogados da teoria exposta sôbre a responsabilidade do mosquito na transmissão malárica, parece indicar que nada que se possa ingerir poderá causar ou acelerar os ataques da doença. Essa idéia está em flagrante opposição ao que afirmam milhares de pessoas. Por um período de pelo menos cinqüenta anos acreditou-se, no vale do Mississipi, que na ingestão de melancia geralmente seguida de achaques febris, havia uma relação de causa e efeito. Entre os negros do sul, era costume dizer-se que "há um calafrio em cada melancia". Em certas regiões da América do Sul, existe a mesma crença com relação à cana de açúcar e ao pepino maduro. Observou-se muitas vêzes que ainda o mais leve uso de *cognac* ocasionava ataques febris, e entre os nativos era geral a crença de que café forte tinha o efeito de cortar os acessos. Considerava-se perigoso dor-

mir com roupas que tivessem sido umedecidas pelo suor, durante o dia. Da mesma maneira, as bruscas mudanças de temperatura eram consideradas bastante inconvenientes para os febrentos. Ao observador descuidado, nenhum desses fatos parece harmonizar-se com a teoria da infecção pelo pernilongo, conquanto todos êles tenham explicações bastante simples.

Deve-se notar, contudo, que o Major Ross não afirma ser o mosquito o único veiculo da infecção, conquanto êle evidentemente seja dessa opinião. Nem acha que seja essencial determinar se foi o homem ou o mosquito que primeiro deu guarida ao parasito malárico. Aqui está o único ponto vulnerável de tôda a teoria, isto é, o que diz respeito à fonte de onde o mosquito recebe o parasito. Se a infecção só é transmitida de uma pessoa para outra, não se originando em nenhum outro ser que não o homem, somos forçados a admitir:

- 1) Que, atravessando-se uma zona inteiramente desabitada por seres humanos, não seria possível contrair maleita.
- 2) Que, uma vez que a infecção de uma pessoa sadia depende de ter tido o mosquito contato com algum febrento, segue-se que quanto menor fôr o número de habitantes de determinada região, menor será o perigo de infecção para os sãos que a cruzarem.
- 3) Que numa região parcamente habitada, ao invés de se combaterem milhões de mosquitos, será mais fácil e prático segregar cuidadosamente todos os doentes até que pereça tôda uma geração de mosquitos e

até que o parasito da malária tenha sido inteiramente erradicado do sangue dos doentes.

O único comentário que nos occorre fazer com relação ao que ficou dito acima é que a região ribeirinha do Madeira, por cêrca de 385 km acima de Santo Antônio, durante muitos anos foi quase que inteiramente despovoada; entretanto, desde 1852, quanto o Tenente Gibbon a explorou, até 1879, não sabemos de ninguém que por ela tenha passado sem ter apanhado maleita. Além disso, quem quer que tenha seguido a nossa narrativa, terá percebido que mesmo os engenheiros Philip e Thomas Collins, quando lá estiveram, ainda que tivessem vivido quase completamente isolados de qualquer ser humano, não conseguiram escapar à infecção malárica. Entretanto, se êsse fato tem alguma relação com a teoria formulada pelo Major Ross, deixamos que o digam os mais competentes. Seja como fôr, o que é certo é que quem quiser tentar a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré encontrará poderosa aliada na ciência moderna e que as medidas sanitárias, desconhecidas em 1878, muito facilitarão os trabalhos se se valerem das lições do passado e das recentes descobertas com relação à infecção malárica.

1947
IMPRESA NACIONAL
RIO DE JANEIRO — BRASIL

*Estrada de Ferro
Madeira-Mamoré*

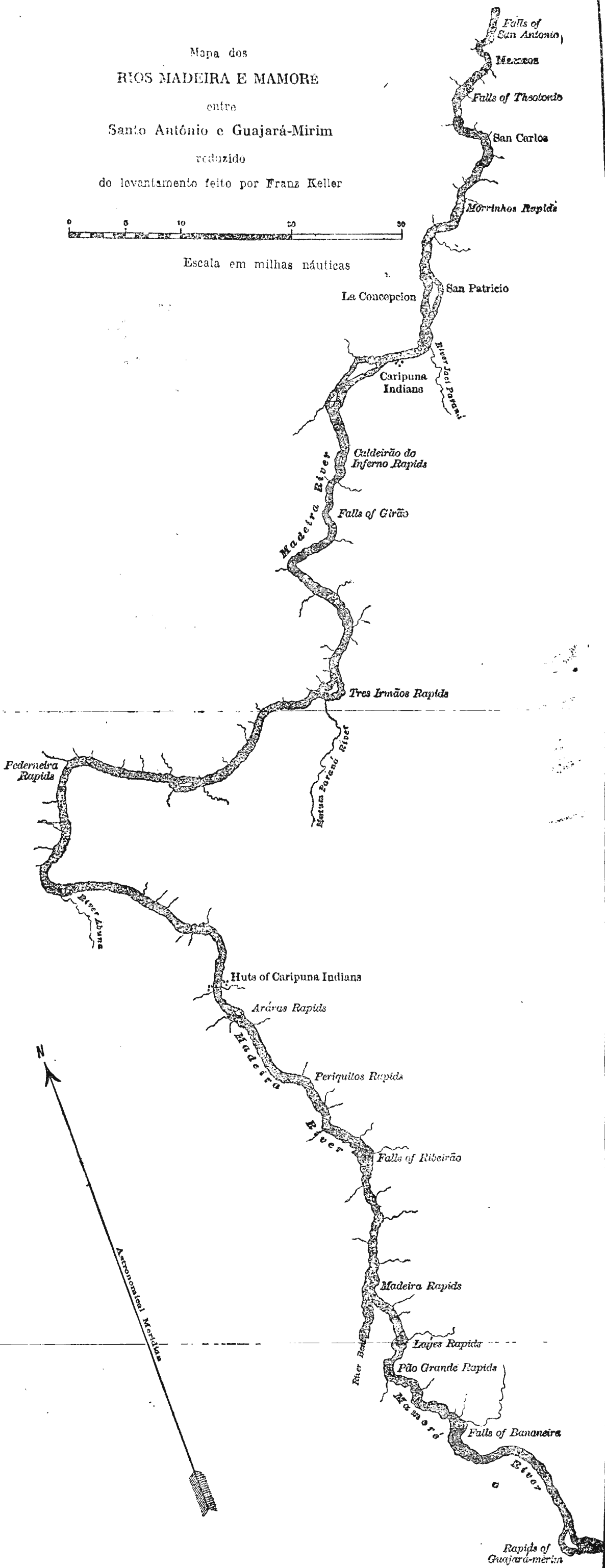
"De resto não é pequena a fortuna de se terem vivido momentos tão emocionantes e compartilhado dos memoráveis acontecimentos que então se desenrolaram; ter franqueado o oceano da vida quando eram fortes os ventos e encapeladas as vagas; e tomado parte, humilde embora, em fatos marcantes e feitos notáveis, que ingressariam na história. É, sem dúvida, de provações como essas que a humanidade emerge melhor; é nelas que o caráter do homem revela seus mais nobres atributos. Foi entre feitos de tal monta que comecei minha vida, e, se não falhar o pressentimento que me inspira, em meio de outros semelhantes terminá-la-ei."

CHARLES LEVER, em "*Maurice Tierney*".

Mapa dos
RIOS MADEIRA E MAMORÉ
 entre
 Santo Antônio e Guajará-Mirim
 reduzido
 do levantamento feito por Franz Keller

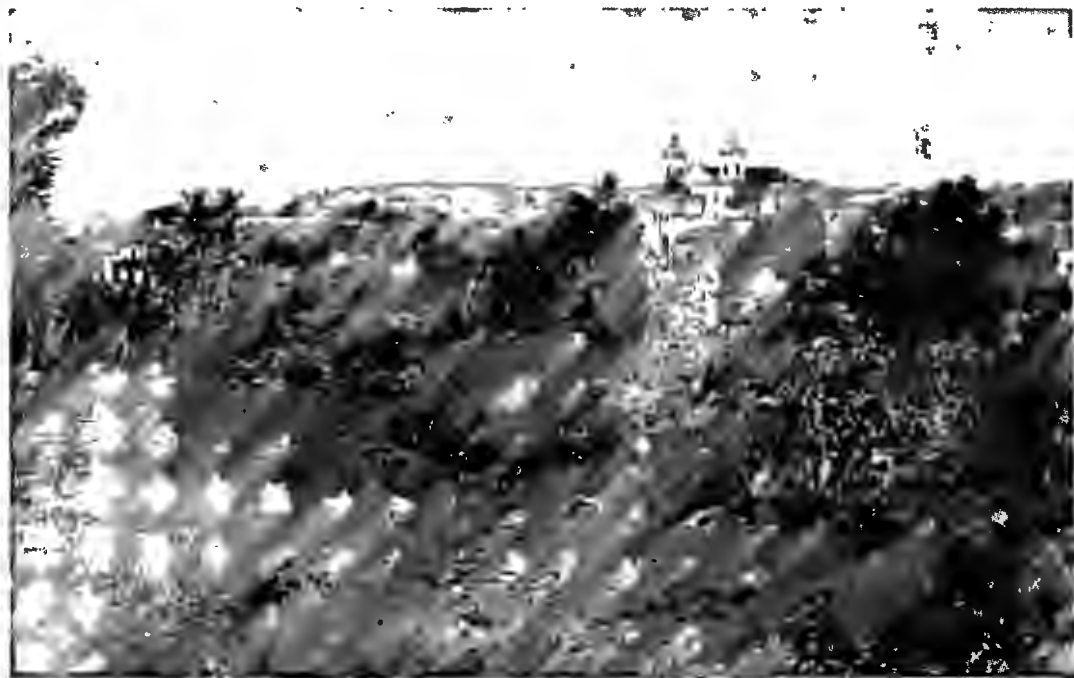


Escala em milhas náuticas





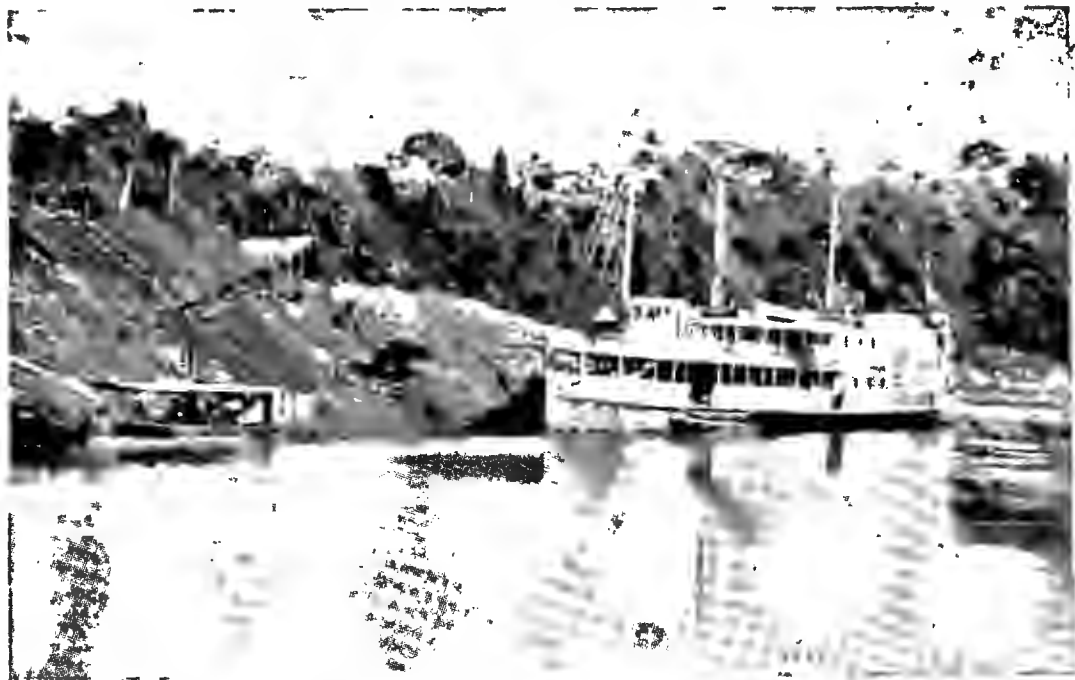
Naufrágio do "Metrópolis"
Reproduzido do "Jornal Ilustrado de Frank Leslie".



Manaus em 1882



A estrada de ferro em 1882



Lancha e vapor atracados em Santo Antônio, em 1882

SAN ANTONIO

SAN CARLOS

LAS PEDRAS

SAN PATRICIO

WETHERILL'S CAMP
PARANA

LA CONCEPCION

Cachoeira de S. Antonio

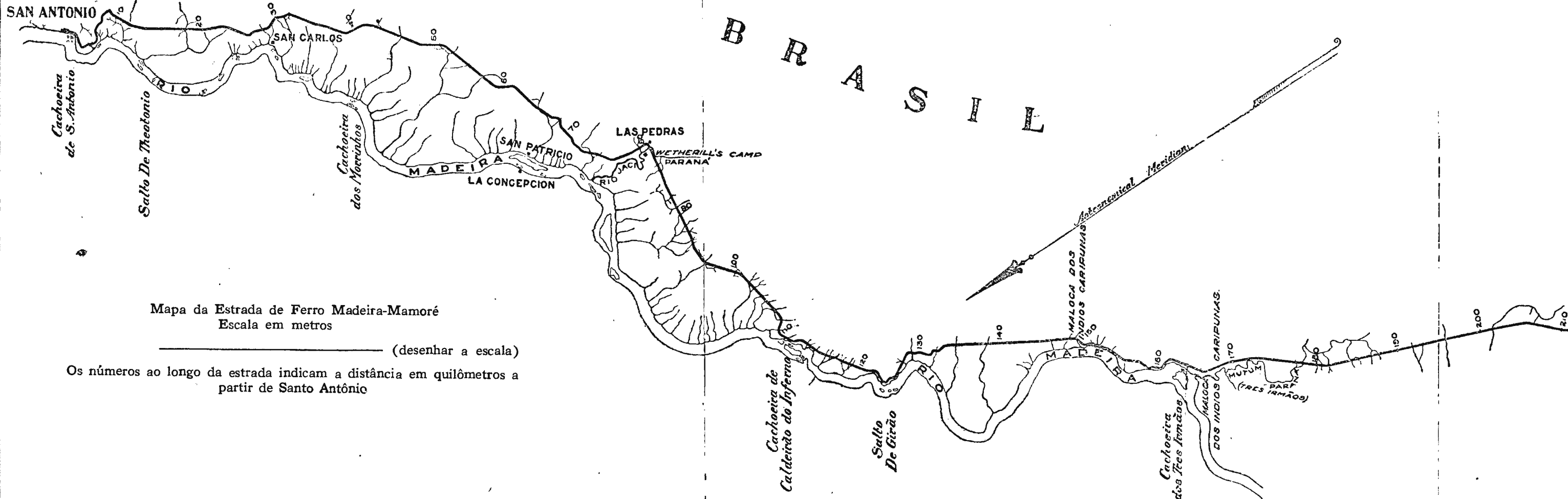
Salto De Theotônio

Cachoeira das Mouritas

Cachoeira de Caldeirão do Inferno

Salto De Girão

Cachoeira dos Três Irmãos



Mapa da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
Escala em metros

————— (desenhar a escala)

Os números ao longo da estrada indicam a distância em quilômetros a partir de Santo Antônio

Cachoeira dos Tres Irmãos

160

MALOCA DOS INDIOS

CARIPUNAS

170

SOYMA (FRES MAMOS)

180

190

200

210

220

230

240

Cachoeira do Ribeirão

RIBEIRÃO

250

MADEIRA

260

Cachoeira de Madeira

270

Cachoeira da Lage

RIO DE LAGE

280

Cachoeira de Pao grande

290

JATA

Cachoeira da Bananeira

300

RIBEIRAO DA BANANEIRA

310

MAMORE

Cachoeira de Guajara-Assu

Cachoeira de Guajara-Mirim

ESTACAO MAMORE

B
O
L
I
V
I
A

