

MEMÓRIA HISTÓRICA SÔBRE CANANÉIA (II).

(Continuação).

Capítulo II.

A CIDADE DE CANANÉIA.

A cidade de Cananéia fica situada na parte oriental da ilha do mesmo nome, defronte da ilha Comprida, a SSO da Capital, em uma vasta planície que se estende a mais de 40 quilômetros para o norte.

Dista 320 quilômetros da Capital; 240, de Santos; 60, de Iguape; 39 de Jacupiranga; 60, da mina de ferro de Jacupiranguinha; 55 de Xiririca e 108 de Paranaguá.

Sua topografia é belíssima, segundo a opinião de vários escritores.

Dela já o disse a escritora patricia Da. Anália Franco, ser

“pitorescamente edificada num oceano de verdura, tendo em tórno um ambiente risonho de constante primavera, sob o sol refulgente, enquanto o mar se lhe desdobra em frente, amplíssimo e sereno, até perder-se no horizonte imenso” (27).

E o escritor iguapense Valdomiro Fortes, ao descrevê-la acrescenta que

“a natureza não apagou da tēla os formosos traços da sua resplandecencia, onde se observa o debuxo vivo de certas bellezas do céo da Patria, onde se evóca inteira, aos olhos do espirito, a historia dos heroicos bandeirantes, parecendo guardar em seu seio a sublime epopéia da abnegação e revéses de tantos martyres que immolaram sua vida pela nossa expansão territorial.

“Que surprehendente panorama se desenvolve á nossa vista!...

(27). — Anália Franco, A Égide Materna.

“Que intenso brilho na luz, que portentosa força na natureza!...

“Cananéa, pequeno e mimoso jardim á beira mar plantado...”.

*

* * *

Jornalistas e escritores de reconhecido mérito compararam sua topografia à do Rio de Janeiro

“pela deslumbrante perspectiva que se observa”.

E muito longe iríamos, se pretendêssemos registrar a opinião dos que tem procurado externar seu pensamento sôbre a situação invejável e extraordinária, da decantada vila dos tupis, a legendária **Maratayama**, cuja fundação se perde na noite dos séculos.

A baía de Cananéia que, formando um vasto semi-círculo voltado para o nascente tem como extremo, ao sul o Candairó e ao norte a rasa e alagada ilha de Pai Matos, oferece, como afirmou um dos mais competentes técnicos, o dr. A. de Araújo del Vecchio, lente de hidráulica da Escola Naval do Rio de Janeiro,

“amplo ancoradouro para os navios de qualquer calado, pondo-os ao abrigo dos vendavais”.

“Emoldurando o quadro que se desdobra ao observador, elevam-se as serras do Cardoso, Itapitangui e Aririaia, com seus recortes caprichosos e os cimos quase sempre coroados de nuvens brancas”.

“Tal é o sitio onde Martim Afonso aportou pela primeira vez, aos 12 de agosto de 1531, berço de tantas tradições, onde em cada recanto florido surge-nos, como por encanto, uma relíquia”,

na frase primorosa do dr. A. Pôrto Carreiro.

Muitos são os trabalhos em prosa e verso, até hoje publicados por poetas e escritores, enaltecendo o cenário onde se ergue a cidadezinha praiana, num verdadeiro deslumbramento diante da topografia maravilhosa e privilegiada com que a natureza a dotou.

Assim, ao visitá-la pela primeira vez, disse J. S. de Moraes Cordeiro, em artigo publicado num dos jornais da Capital, sob o título **Cananéia!**

“Cheguei a Cananéia numa rósea manhã clara e risonha, num pequeno navio do Loide Brasileiro — o “Aspirante Nascimento”.

“Que espetáculo maravilhoso, que panorama encantado de lenda ou de conto de fadas, se desenrolou à minha frente, à chegada do vapor, quando os primeiros raios do sol pincelavam de ouro velho o oceano verde, as montanhas azuis e o antigo casario colonial, lindo como um presépio que, inteirinho, se descortina do mar.

“Quando pisei a terra sagrada da ilha histórica, a primeira coisa que fiz foi ver o obelisco do largo da Matriz com inscrições patrióticas, inaugurado em 1931, no quatricentenário da fundação da cidade. Ao lado do obelisco há dois velhíssimos canhões muito pesados, que vieram com a frota de Cabral. Neles lê-se a data da partida da expedição do Tejo a caminho das Índias — 9 de março de 1500.

A antiquíssima igreja, que dizem ter mais de trezentos anos, é tipicamente colonial. Que ar de majestade solene, grandiosa, nesse monumento histórico, que na sua pétrea mudez evocadora, nos fala de nossos maiores, de seus sofrimentos, de suas lutas, de seus sonhos, de suas glórias e de seu valor!

Aliás, tóda a cidade, pequenina e graciosa, com a maioria das casas baixinhas, que parecem de brinquedo, é colonial, — não casas de estilo colonial e construídas agora, como aí em São Paulo — mas casas que têm 100, 200, 300 e 400 anos! Casinhas e casarões que nos evocam um delicioso e plácido passado — quando os homens eram melhores, mais puros, mais simples, mais sinceros, mais humanos...

E tudo lembra êsse passado lendário. Tudo nos faz ressurgir, ao longe, esmaecido, enevoadado, ante os olhos imersos na bruma dos tempos, o cenário do Brasil-colônia, com os portugueses, os negros, os índios, as feras. A imagem da terra virgem, adolescente e rica, vibrando aos primeiros anseios que a despertam para a vida e para a glória.

Cananéia deveria ser, além de uma festa para os olhos, a Cidade-monumento, uma reliquia cívica para o nosso culto patriótico. Tôdas as ruas têm nomes de colonizadores lusos: Martim Afonso, Pero Lopes, Pedro Lobo, etc.

Os poderes públicos deveriam transformar Cananéia, — sem desfigurá-la ou modernizá-la, está claro, — em uma cidade de turismo e recreio, fazendo construir, ao lado da cidade velha, a legendária, hotel e cassino, depois de aproximá-la da capital por ótima estrada de rodagem e por uma ponte que a ligasse ao continente.

Atualmente, para os que vêm por estrada de rodagem — que está sendo construída — há, para fazer o travessio do canal do Cubatão, um sistema de transporte de **ferry-boat**, uma espécie de grande balsa tocada a motor. Faz dois meses inauguraram um serviço de ônibus de Cana-

néia a Pariquera-Assú, a título de experiência. Agora já se recebem jornais diários. Antes, a correspondência só vinha de 5 em 5 dias por via marítima, de Iguape”.

E depois de referir-se ao carnaval (28) e ao entrudo, que, seja dito de passagem, desapareceu, dando lugar aos cordões, pequenos carros alegóricos e bailes, acrescenta:

“Cananéia merece ser vista e visitada de quando em vez por todos os que amam as nossas coisas e as nossas tradições.

A gente aqui sente uma ternura maior pelo Brasil. Vibra ainda mais de alegria radiosa e doce de ser brasileiro. Talvez porque aqui a alma ainda sente o antigo perfume longínquo da infância da pátria, sentindo em tudo palpitar e resplandecer tôda a fremente vibração do grande luto primitivo, para domar a natureza, e, neste elderado, plantar uma civilização que há de remir a humanidade do futuro.

“Doce e suave terra de Cananéia! Tu retratas na tua grandeza majestosa — na exuberante beleza de tuas serras e do teu mar; no infinito de teu sonho de imensidades, em tudo isso — dentro da singeleza de tuas casinhas coloniais — tu simbolizas, Cananéia, a simplicidade clara e pura da alma simples e grande do povo brasileiro” (29).

Dela disse, nestes belíssimos versos, monsenhor Primo Vieira, da diocese de Santos:

Cananéia.

Cisma a cidade ante o futuro incerto,
Com as suas casas de beiral, compridas.
E' cada rua um pergaminho aberto,
Onde lemos histórias esquecidas.

Recolhida, a Matriz, reza, de certo
Um longo **requiem** por defuntas vidas...
E das seteiras, para o Céu deserto
Partem jaculatórias incendidas!...

-
- (28). — No brilhante trabalho, além da observação quanto ao Carnaval, queremos chamar a atenção dos leitores para o capítulo que escrevemos sobre as fortificações da costa, onde procuramos esclarecer a origem dos velhos canhões de Cananéia. Devemos observar ainda que atualmente existe um serviço regular de transporte rodoviário, realizado pela Empresa Nossa Senhora da Penha, entre Cananéia e a Capital.
- (29). — J. S. de Moraes Cordeiro, Cananéia, artigo publicado no “Correlo Paulistano”, edição de 22 de março de 1942.

Alvas gaivotas sôbre as ondas belas
Abrindo as asas de plumagem fina,
Lembram no mar, visões de caravelas...

Anda por tudo a mágua de um responso.
O passado soluço em cada ruína...

— Oh! Cananéia de Martim Afonso (30).

Visitando-a, a 22 de agosto de 1931, por ocasião das festas comemorativas do IV Centenário da chegada da frota de Martim Afonso àquêle pôrto, escreveu Afonso Schmidt a formosa

Canção.

Na minha vida cigana
Passei por esta cidade,
Cananéia, flôr praiana
Com perfume de saudade.

Esta canção dolorida
Eu a escrevi muito a só,
Em frente à Ilha Comprida
A beira do Candairó.

Quem deixa teu horizonte
Leva em sua nostalgia
O verde escuro do monte
O azul-claro da baía.

Meu pensamento anda ao leu,
Minha tristeza a chorar,
— Quatro gaivotas no céu
— E quatro velas no mar.

Ainda em seu livro de estréia **Trovas da Madrugada**, publicava Peri de Alencar, pseudônimo de Antônio Lázaro da Silva, êstes versos que, por sua beleza e espontaneidade, não podemos deixar de transcrevê-los:

Saudades de Cananéia.

“Cananéia enamorada!
Pingo de terra no mar,
Na primavera, toucada
De flôres a perfumar.

Vista da Serra Gigante,
Vestida de névoa ao léu,
Contrastando a todo instante
Com o azulado do céu.

(30). — Padre Primo Vieira, A Gazeta, número de 8 de outubro de 1949.

E nas ruas de conchinhas,
Pés descalços pelo chão,
Passam suas caboclinhas,
Em seus trajés de algodão.

Bem pertinho da aroeira
Vai o sabiá cantar,
No meio de uma clareira,
Debaixo da luz solar!

Lá no bairro do Argoão,
Foi pôrto de Caravelas,
Onde a lua, em seu clarão,
Inda entra nas janelas.

E' do milagroso santo
A igreja do arraial,
Tôda pintada de branco,
Onde faz ninho o pardal.

Sob aqueles telhadinhos
Cheios de vegetação,
Refúgio dos passarinhos,
Eu deixei meu coração”.

Situada ao fundo de ampla baía, que mais se assemelha a um grande lago, protegida em sua parte oriental pela Ilha Comprida, a cidade de Cananéia, pequenina e humilde apresenta um aspecto interessante, refletindo no espelho azul de suas águas, a imagem da casaria branca, como se fôra um colar de pérolas.

E' dotada de um pequeno cais, construído no ano de 1889 pelo então presidente da Câmara, Cel. Laurindo José de Almeida e atualmente ampliado, com capacidade para atracação até mesmo de grandes vapores.

Revestindo a antiga rua do mar, hoje rua Alcoforado, foi construído em 1929, uma muralha ou cais de pedra, reconstruída em 1958 pelo Govêrno do Estado, e que está para ser aterrada, e que, uma vez concluída dará um aspecto agradável à cidade.

Esta, que ainda em 1947 contava com cêrca de 150 prédios, todos êles construídos no tempo colonial, — baixos de grossas paredes de pedra e cal — desde então começou a resurgir como que por um verdadeiro milagre, movimento êsse originado com a abertura da estrada ligando-a à capital e cidades do interior, canalizando para ali uma corrente de turismo.

E foi assim que desde aquêles ano, num ritmo animador, verifica-se a construção de novos prédios, alguns dos quais de elevado custo, de propriedade de capitalistas residentes em São Paulo, ou do próprio Estado, como sejam os que abrigam a comissão de estudos do pôrto e o da Base Oceanográfica, na encosta do morro de São João.

Assim, a cidadezinha que desde a proclamação da República mantinha aquêles reduzido número de casas, — além de quatro ou cinco na Estrada, cêrca de vinte no Rocio e apenas duas no arrabalde conhecido pelo nome de Carijo, — conta hoje com o seguinte número, assim distribuídas (31):

Cidade e arrabaldes	Antigos	Novos	Total
Cidade	145	66	210
Estrada	54	27	81
Rocio	33	3	36
Carijo	40	16	56
Caminho do Acaraú	7	3	10
	279	114	393

Fato digno de menção é o que se refere às reconstruções totais e reformas parciais verificadas em várias partes da cidade.

Assim, assinalaremos a demolição e reconstrução de dez prédios e reformas gerais em mais de sessenta.

Devemos acrescentar ainda que o ritmo de atividade nesse setor continua, achando-se no momento (1958), em construção, além de alguns prédios pertencentes a particulares, os do Pôsto de Saúde, e Hotel Municipal, além das grandes reformas na Santa Casa de Misericórdia.

*

Na Praça Martim Afonso, que outrora foi arborizada, encontra-se a Igreja Matriz de São João Batista, de estilo colonial simples, construída no ano de 1577 e reformada no século XVII.

Na mesma Praça existiu um chafariz interessante, estilo colonial, demolido no ano de 1905 e então substituído por um poste de ferro, hoje desaparecido.

(31). — Incluem-se a Igreja e a Santa Casa, na relação das construções antigas.

Na ausência de uma rede geral de esgotos, a quase totalidade dos prédios gozava de tal benefício, dada a topografia local, devido à existência de uma vala que cortando a cidade de norte para o sul, está situada entre as ruas principais, vala essa que atualmente vem recebendo canalização especial e para a qual vão ser ligados todos os esgotos já existentes e que deverão ser lançados no rio Olaria.

Servida por ótima canalização de água que foi captada da cachoeira do Itinga, no Continente, a 11 quilômetros de distância, hoje se ressentia da falta do precioso líquido, devido ao péssimo serviço levado a efeito ultimamente na substituição dos canos maleáveis que atravessaram o Mar do Cubatão, os quais vinham servindo há mais de 30 anos.

O Mercado Municipal, que funcionava em prédio antiquíssimo, junto à praia, foi demolido ultimamente por um dos Prefeitos da cidade, a fim de utilizar as pedras do mesmo para a formação dos alicerces do Hotel Municipal, fato esse que causou os mais acerbos comentários no seio da população, que responsabiliza a própria Câmara pelo seu gesto impatriótico, permitindo semelhante atentado contra um dos monumentos históricos ainda ali existentes e desaparecidos sem o menor protesto dos edis.

Entre os seus prédios — além da Igreja Matriz — destacam-se a casa que dizem ter sido construída pelo capitão-mor em 1737, a Santa Casa de Misericórdia, instalada em 24 de junho de 1917, que funciona em prédio próprio, em terreno que mede 6.700 metros quadrados, Grupo Escolar, Posto de Puericultura, Correios e Telégrafos, Entrepasto Federal de Pesca, Forum, Cadeia Pública, além de novas, recentes e modernas construções.

Na encosta do morro de São João, entre outras construções destacaremos o conjunto pertencente à Base de Pesquisas do Instituto Oceanográfico e à sede da Comissão de Estudos do Porto.

Além da Agência da Caixa Econômica Estadual, conta a cidade com duas Coletorias, federal e estadual, uma Escola artesanal, farmácia, colônia de Pesca, três hotéis e clubes esportivos.

A iluminação pública e particular é fornecida por uma pequena usina de propriedade da Municipalidade, iniciada em princípios de junho de 1927, pelo então Prefeito Municipal, Sr. Emiliano Mateus de Almeida, a quem se deve o desaparecimento dos lampeões de querosene. Sua inauguração teve lugar no dia 28 de agosto do mesmo ano.

Após a substituição dos primeiros motores que forneciam energia para a mesma, nos últimos anos, dado o aumento de consumo, tornou-se necessário a instalação de outro motor de capacidade mais elevada, que, fornecido pelo Estado, foi instalado em local mais distante, no Rocio, ficando a primitiva usina como reserva para casos de emergência.

Isso, porém, até que a usina termo-elétrica de Juquiá estenda a sua linha de transmissão até Cananéia, quando então os motores assentados na cidade ficarão silenciosas, dando-se-lhes, talvez, outro destino.

CRIAÇÃO DA COMARCA.

Cananéia foi elevada à categoria de distrito de paz por Carta Régia de 18 de julho de 1578 e a município em 1587.

Primeiramente pertenceu à Comarca de Paranaguá, pela Carta Régia de 17 de junho de 1723; do termo de Iguape e Cananéia, da 6a. Comarca (Santos) pelo Ato do presidente da Província, em Conselho de 23 de fevereiro de 1833; termo de Cananéia anexada ao de Iguape, por Ato de 13 de setembro de 1842, da 6a. Comarca; termo de Iguape e Cananéia, da Comarca de Itapetininga pela Lei n.º 11 de 17 de julho de 1852; termo de Cananéia, Iguape e Xiririca, da Comarca de Itapetininga pelo Decreto n.º 1.384 de 26 de abril de 1854; termo de Iguape e Cananéia, da Comarca de Iguape, pela Lei n.º 16 de 30 de março de 1858; termo de Cananéia da Comarca de Iguape, Decreto n.º 8.174 de 9 de julho de 1881; Comarca de Cananéia, finalmente, pela Lei n.º 80 de 20 de agosto de 1892.

Foi seu primeiro magistrado o dr. Joaquim Guedes Alcoforado, nomeado por decreto de 20 de setembro do mesmo ano e que a 28 de junho de 1884 já havia sido nomeado para o cargo de Juiz Municipal do antigo termo, em cujo exercício se achava desde aquela data.

Magistrado exemplar, o dr. Joaquim Guedes Alcoforado, que viveu na Inglaterra durante muitos anos e que depois de receber grau na Faculdade de Recife, pois era natural do Estado de Pernambuco, exercera o cargo de Promotor Público em várias Comarcas, entre as quais a de Paraibuna (São Paulo) e Paranaguá (Paraná), apaixonou-se pela cidadezinha, onde permaneceu durante toda a vida, não aceitando mesmo sua remoção para comarcas do interior paulista e ali faleceu repentinamente aos cinco dias do mês de setembro de 1905, sendo-lhe prestadas várias homenagens não só pela população local co-

mo pela Câmara, que lhe perpetuou a memória, dando o seu nome à antiga rua da Boa Vista.

A instalação da Comarca teve lugar no dia 12 de outubro de 1892.

A elevação da vila à categoria de cidade teve lugar por força da Lei n.º 5 de 6 de julho de 1895. Antes, São João Batista de Cananéia, teve o seu nome simplificado para — Cananéia, — pela Lei n.º 975 de dezembro de 1905.

E' sede de uma Delegacia de 5a. Classe.

*

Com o desaparecimento do distrito de paz de Ararapira, criado em 1709 e que passou para o Paraná, por força do acôrdo entre São Paulo e aquêlê Estado, houve por bem o govêrno de São Paulo criar à margem esquerda do rio Ararapira, em território paulista o distrito de paz de Ariri, para localização dos ararapirenses que, desgostosos, se haviam retirado de Ararapira, criação essa em virtude da Lei n.º 1.757 de 27 de dezembro de 1920.

Portanto, há evidente êrro na afirmativa feita em publicações oficiais, quando dizem que Ararapira passou a chamar-se Ariri.

Não é verdade. Ararapira e Ariri são vilas diferentes, situadas, a primeira à margem direita e a segunda, à esquerda do rio Ararapira, próximas uma da outra, — Ariri em território paulista; Ararapira, em território hoje pertencente ao Estado do Paraná (32).

VIAS DE COMUNICAÇÃO

O município de Cananéia é servido por várias estradas, das quais, a principal é a que vai ter à Capital do Estado, passando por Pariquera-açú, Registro, Santo Antônio de Juquiá, Tapiraí, Piedade, Ibiuna e Cotia, iniciada a 30 de julho de 1924.

Atualmente (1958) estão sendo construídas outras rodovias, a primeira, que partindo da estação telegráfica de Itapitanguí, segue para a Colônia Santa Maria, próxima à fronteira com o Paraná e a segunda de Jacupiranga diretamente para Cananéia, a qual, uma vez concluída, ligará Cananéia diretamente com Ipaussú, de onde está em construção outro trecho, rumo ao sul do Estado.

(32). — Sobre o interessante assunto publicamos substanciosa monografia sob o título: *Ariri, histórico de sua fundação*, que se encontra no volume da *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo* de 1928.

A estrada Jacupiranga-Cananéia, uma vez concluída ligará esta à B R 2, que se dirige para o sul do Brasil.

Existe ainda uma pequena estrada através da Ilha Comprida, ligando as duas margens do Mar Pequeno ao Oceano Atlântico, com a extensão de 3.453 metros.

No distrito de paz de Ariri foi aberto uma estrada com 11 quilômetros de extensão, entre aquela vila e a sede da Colônia Santa Maria. Infelizmente, porém, esta rodovia não foi até hoje concluída, apesar de sua importância, pois colocaria a Colônia próxima do referido pôrto, hoje ligado diretamente ao de Paranaguá, através do Canal do Varadouro.

A antiga estrada chamada da ex-Colônia, no pacto empreendido entre a estação de Itapitanguí e a antiga sede, tem passado por vários melhoramentos e de acôrdo com o plano rodoviário para o litoral sul será melhorado, ligando Cananéia também à cidade de Jacupiranga, ao entroncar-se com o tronco principal, que, ao que se diz, dirige-se para o extremo norte da ilha de Cananéia.

Quanto ao serviço de navegação marítima, outrora apreciável e sôbre o qual nos ocuparemos em capítulo especial, atualmente já não existe a não ser praticado por pequenos navios motores, sem qualquer acomodação para passageiros, isso mesmo em viagens irregulares.

Servido, entre 1914 e 1930 por vapores das Companhias Loide Brasileiro, Navegação Costeira, Emprêsa de Navegação Santos e Rio, Loide Espírito Santense, Comércio e Navegação e outras mais, num movimento constante, é hoje o pôrto de Cananéia freqüentado apenas por alguns navios motores e lanchas de pesca, mesmo porque a frota de vapores de pequena tonelagem desapareceu da maioria dos portos nacionais.

A supressão dos referidos barcos da linha do litoral sul teve início com o desvio da produção para a Estrada de Ferro do Juquiá, hoje Estrada de Ferro Sorocabana, do que resultou a escassez da carga e até mesmo de passageiros.

O serviço da antiga Emprêsa de Navegação Fluvial Sul Paulista, hoje também pertencente à Estrada de Ferro Sorocabana, vem sendo feito por meio de rebocadores e lanchas, tendo desaparecido quase todos os navios da antiga frota, que dispunham de acomodações para passageiros que hoje se valem do serviço rodoviário, por meio de ônibus (33).

(33). — Sôbre navegação, veja-se o que publicamos na Revista do Arquivo (Departamento de Cultura da Prefeitura de São Paulo), vol. CLIII, 1952.

Com a abertura do Canal do Varadouro, entre São Paulo e o Paraná, e a inauguração do serviço de cargas e passageiros entre a região sul do Estado e Paranaguá — trabalho gigantesco e de alta expressão econômica entre os dois Estados, é fácil de ver-se os benefícios que de tal empreendimento advirão às cidades da região do Vale da Ribeira, que antes mantinham relações comerciais apenas com a região do planalto, servindo-se para isso de caminhões, para o transporte de mercadorias, sujeitando-se a pesados fretes, o que não acontece com o serviço marítimo, além da presteza nos transportes (34).

COLÔNIA DE CANANÉIA.

Por decreto imperial de 31 de agosto de 1861, foi criada no município a Colônia de Cananéia, emancipando-a o Decreto n.º 6 872, de 30 de maio de 1875.

Estava situada em local aprazível, na região alta, e servida de boas terras, várias cachoeiras e clima saudável.

Existiam demarcados 214 quadros, sendo 15 lotes inteiros e 6 meios, ocupados por títulos definitivos; 13 inteiros e 6 meios, por títulos provisórios; 61 inteiros e 26 meios, por intrusos, isto é, sem título algum e 105 vagos.

Os lotes mediam 25.000 braças quadradas de superfície.

Em relatório apresentado no ano de 1866 ao ministro da Agricultura, dizia o dr. Inácio da Cunha Galvão:

“Fundada em 1862, em território demarcado no município de Cananéia, província de São Paulo, com 9 famílias de Suíços, formando 58 pessoas, colonos de parceria vindos de Campinas, em virtude de acordo feito com o consul geral da Suíça.

Sua população, na data em que a visitei, era de 276 almas, compreendendo nacionaes e estrangeiros.

O centro do territorio dista cerca de 3 legoas da costa do mar, oferece esta um magnifico porto no mar de dentro, entra a terra firme e a ilha de Cananéia (vide mapa n.º 1); a barra de Cananéia, oferece franca entrada e sahida a navios de grande calado (25 palmos, assegurão, na maré baixa), os quaes encontrarão no porto seguro abrigo e fundo consideravel.

O terreno, desde o porto até a séde da colonia, quasi plano, oferece proporções para uma boa estrada de rodagem com diminuta despesa.

(34). — Vide o interessantíssimo trabalho de Maria Regina da Cunha Rodrigues, *O Canal do Varadouro*, publicado no número 40 desta Revista.

Atravessei a estrada provisoria, que fizeram para uso da colonia, em occasião de copiosas chuvas, sem dificuldade alguma senão de atoleiros pouco profundos e falta de alguns pontilhões.

A séde da colonia, bem collocada em uma extensa vargem, cortada pelo rio Itapitanguy, e circundada de morros de pequena elevação, oferece espaço para um vasto desenvolvimento de população.

Acha-se ainda tudo na colonia em estado embrionario; as unicas casas dignas de menção são: a que serve atualmente para a direção, de paredes de taboa, e coberta de palha, pequena, mas cuidadosamente construida; a casa de recepção dos colonos, vasto armazem coberto de zinco, mas ainda sem paredes lateraes, nem divisões interiores; a nova casa para a direção, espaçosa e solidamente edificada com paredes de pranchões e coberta de taboinhas, ainda por concluir; um pequeno engenho de socar arroz, movido por agua; edificios todos do governo; além destes encontra-se o esqueleto de uma casa, propriedade particular do diretor; uma pequenina casa rebocada; o mais que se vê na séde da colonia, são miseraveis ranchos.

As que se encontram nos prazos coloniaes, com uma ou duas excepções são do mesmo miseravel aspecto; paredes lateraes de ripas de gissara justapostas, portas e janelas ás vezes da mesma gissara, outras vezes de madeira; divisões interiores do mesmo material, só tendo soa-lho o compartimento em que dormem; cobertura quasi sempre de palha, raras vezes de taboinhas, nenhuma de telha, que se não fabrica ainda na colonia.

Os caminhos que conduzem aos lotes coloniaes, são, por ora, meras picadas com todos os accidentes que apresenta o solo primitivo; raizes, tócos, troncos deitados, ribeirões, barrancos difficilmente deixão passar um cavaleiro ou cargueiro; á alguns é impossivel o transito a cavallo.

As culturas mais em voga, são o arroz, milho, cará, taioba, mandioca, batata, fumo; algum café e pequenos ensaios do algodão.

As derrubadas e roças, em geral mui pequenas, denotão a pouca actividade dos colonos; segundo a frase de um meu companheiro de viagem, parece que descobrirão com precisão matematica, o numero de enxadadas que devião dar no ano para ter justo de que viver, e que estão decididos a não dar nenhuma além desse numero.

Não tem escola, não tem capela, não existe planta da colonia, que com suma facilidade, podia ser confecionada, aproveitando os elementos que fornece o diagrama do territorio em que ella está estabelecida.

Os colonos estão distribuídos em 3 linhas inteiramente segregadas, uma das outras (vide Mapa n.º 1).

A central terrestre estende-se ao longo, e de um e outro lado da estrada geral, que comunica a colonial com o porto e se prolonga do lado oposto através do território até encontrar o rio Guarahú, acompanhando sempre o rio Pindahuvinha, é povoada promiscuamente por colonos estrangeiros e nacionaes.

As 2 lateraes: do Canha que acompanha a extrema leste do território; e a linha do Guarahú e Pindauva, que acompanha a extrema oeste.

Estas duas linhas são ocupadas exclusivamente por brasileiros estabelecidos nas margens dos ditos rios, que lhes servem de comunicação. Os do Guarahú, além da navegação pelo rio em canôa que as repetidas cachoeiras dificultão muito tem uma picada por onde se comunicão uns com os outros.

Os do Canha tem unicamente a navegação fluvial, a qual sendo facil em aguas ordinarias, torna-se sumamente difficil com qualquer cheia por causa da grande correnteza do rio e tranqueiras; a pequena largura do rio e densa vegetação nas suas margens, embarçando a descida das arvores arrebatadas pela corrente, accumulão-se esta facilmente, formando tapagens ou tranqueiras.

Quer uns quer outros, não tem outra saida, para seus productos ou mercado de compra para os objectos de seu consumo, senão Iguape, tendo de fazer para ali chegar a longa navegação do Guarahu, Jacupiranga e Ribeira.

O terreno da colonia é todo montuoso; apresenta, porém, extensas vargens a margem dos ribeirões e corre-gos que o atravessão; e os morros em geral de pouca altura e declives suaves prestão-se igualmente á cultura ordinaria do paiz e mesmo em grande parte ao uso do arado.

A abundancia de aguas é consideravel; numerosas correntes o atravessão em todos os sentidos, dirigindo-se umas diretamente para o mar, outras para o Canha, outras para o Guarahú.

A fertilidade do solo, em geral grande, é contudo de uma extensa variedade; existindo terras onde o milho produz, 200 por 1 de planta, o arroz 100, o feijão 60, ha outros em que a colheita restitue apenas a semente plantada.

Esta variedade tem dado origem a muitos desapontamentos e perda de trabalhos dos colonos, quer nacionaes quer estrangeiros.

Pelo que observei e informações que colhi em diversos pontos da colonia, julgo que poderá n'ela prosperar a cultura do milho, arroz, feijão, tuberculos e do fumo, do qual já fabricão toscos charutos.

O café receio que terá de ser abandonado; em toda a extensão do meu trajecto por terra até Xiririca (onde se encontram excelentes terras) dizião os lavradores, que tinham experimentado a cultura do café, que desenvolvendo-se o arbusto com grande rapidez e viço, começava dar frutos ás vezes com 2 anos de idade; mas que muito poucas colheitas obtinhão do mesmo pé, diminuindo estas rapidamente logo depois das primeiras, e vindo a arvore em poucos anos a morrer ou a ficar esteril.

Este crescimento e produção rapidos, tambem se tem observado nas pequenas plantações que se tem feito na colonia, e a analogia do solo e clima, faz presumir que a marcha descendente tambem os acompanhará.

A cultura do algodão encontra o grande contra-tempo das chuvas, copiosa em toda aquela região, e continuando durante todas as estações do ano.

Um dos norte-americanos do sul, disse-me que segundo a estatistica por ele feita durante a sua estada (todos eles a fazem), de 60 dias, 45 erão chuvosos.

E' sabido que as chuvas na ocasião em que o capulho principia a abrir, estorvão inteiramente o completo amadurecimento e destroem as safras.

Os ensaios em pequenas escalas, até hoje feitos com a semente de algodão herbaceo, que o governo mandou distribuir, ainda não autorisão comtudo, conclusão alguma fundada, e será conveniente reproduzil-os; não desejo que se conclua do que deixo dito, que se abandonem sem maior insistencia a cultura destes dois importantissimos generos de exportação.

A cana tem sido enviada em ponto muito pequeno, não tendo os colonos ainda meios para montar engenhos; os lindos canaviaes, porém, que vi nas margens da ribeira e do seu confluyente o Jacupiranga fazem crer que as margens dos outros afluentes, que atravessão a colonia, se prestarão igualmente á sua cultura; sobre o fumo, arroz, milho, feijão, mandioca, e tuberculos a experiencia colhida é sufficiente para se poder afirmar que podem ser cultivados com muito bom resultado.

Das tabelas que junto sob n.ºs se pode ver o moroso desenvolvimento que tem tido a colonia e os fracos esforços empregados pelos seus habitantes para tirar de um solo fertil seus variados productos, e apressar o seu bem estar.

Contrasta da maneira mais frisante com estes mingoados resultados o estabelecimento dos Srs. Hansen e Kneese, emigrantes norte-americanos recentemente estabelecidos nas margens do Guarahú, logo acima da confluencia do Pindahuvinha.

Não chegarei ao ponto de dizer, como já ouvi, que a safra destes 2 novos patricios, auxiliados por alguns trabalhadores a jornal, iguala a produção da colonia inteira; os algarismos da estatistica desmentirão a asserção.

Mas é incontestavel que a sua vasta plantação de milho, e a extensa derrubada que tinham feito para a plantação de feijão, a actividade e fartura que reinão no seu estabelecimento impressionão o observador que acaba de percorrer os lotes quasi incultos de languidos e indigentes colonos.

Tive occasião de ali vêr praticamente confirmado o juizo que fazia da energia, tempera rija e ausencia de falsos prejuizos d'aquela raça.

Moços nunca acostumados ás rudes lides do trabalho manual, um d'eles de bastante cultura intelectual, atiração-se com todo o arrojo á foice e á enxada.

O mal entendido pejo de fidalgo, encarnado no brasileiro não os impedio de aceitar francamente o unico campo que se lhes oferecia, para ganhar honestamente, pelo trabalho a subsistencia logo, e o bem estar, em perspectiva.

E se era para admirar o procedimento d'estes 2 manebos, mais ainda o é da jovem esposa de um d'eles. Eivado pelos patrios prejuizos que difficilmente se despem, comoveu-me no meio das matas uma jovem bela e delicada, entregando-se sem o menor rebuço aos mais humildes misteres domesticos, com seu alvo pé em toscó tamanco, percorrendo agil e prasenteira os aposentos; e a custo retive as lagrimas quando melodioso canto veio se misturar ao ruido dos aprestos culinarios que ali foi aprender.

Colonos de parceria de um lado da qualidade d'aquelles que nossos conscienciosos agentes costumavão mandar, onerados de uma enorme divida que trouxerão de Campinas, prova de sua frouxidão ou habitos viciosos, e brasileiros indolentes e sem estimulo; do outro a raça energica, afoita e desabudada do americano do norte, o contraste ali é palpavel; senão a miseria, a extrema penuria e a estagnação de um lado, do outro o movimento, a abundancia em perspectiva, o progresso emfim.

Não posso criminar o diretor da colonia por esses resultados.

Embora inteligente e activo como é, com meios pecuniarios muito escassos para desenvolver os melhoramentos materiaes da colonia, e com tal pessoal, o que poderia fazer?

Um novo elemento foi agora introduzido, os emigrantes de New-York que comigo seguirão no vapor Lima e Silva, a primeira remessa feita em virtude do contra-

to celebrado com a companhia de United States and Brazil Steam Ships Company ao qual cumpre-me aqui declarar, manifestei energicamente a minha reprovação logo que d'ele tive conhecimento. Das particularidades, relativas ao seu estabelecimento, dos disturbios que promoverão, o desassocego que causarão a todos os habitantes da circunvisinhança já o governo teve conhecimento por meus officios dirigidos de Cananéa.

Parte d'elles deixou a colonia durante a minha estada n'ela, alguns ficaram trabalhando na serrania do Guarahú; alguns parão nas prisões de Iguape; outros tem saído da colonia depois que d'ali parti; ignoro dos 81 que comigo para ali se dirigirão quantos se fixarão e a maneira porque tem procedido.

Persuado-me, porem; que foi um presente funesto feito a colonia, sendo eles na maior parte malfeitores e soldados licenciados sem familias que vagavam nas ruas de New-York; o seguinte trecho do officio que em data de 11 de Janeiro dirigi ao Guarahú, exprime bem o meu juizo acerca d'elles...

Hoje todavia depois que presenciei a serie de fatos ocorridos, considero-me na obrigação, a bem da segurança de vida e de propriedade dos habitantes d'este lugar e das demais colonias, e para o proprio interesse da causa de imigração, de rogar a V. Ex. que não envie para esta nem para nenhuma das outras colonias, contingente algum da segunda expedição que se espera de New-York, a não serem familias cujos chefes ofereção ao menos presumpções de serem homens de bons costumes.

(Não desconheço que a nossa população do interior necessita de algum estimulo que a faça despertar do letargo em que jaz: mas estou certo que a introdução no paiz dos filhos descontentes dos estados do Sul, que são justamente os seus melhores cidadãos e estão anciosos por se expatriarem, igualmente activos e energicos aos do norte, e com muito mais conhecimentos praticos da lavoura propria ao clima do Brasil, produzirão o mesmo benefico resultado, acompanhado de outros e sem os seus inconvenientes que a de bandos de malfeitores e vagabundos, que necessariamente hão de vir de New-York, por mais escrupuloso e inteligente que seja o agente brasileiro da companhia, operando sob as bases do contrato com ela feito pelo governo do Brasil).

Não é por certo com a introdução de colonos d'esta natureza, que se promoverá o desenvolvimento das colonias, e o progresso pacifico do paiz, alvo das sociedades modernas.

Em geral, é um erro mandar para as colonias, solteiros e mesmo homens com familias, que não se tenham dedicado anteriormente aos trabalhos da lavoura.

Os primeiros, depois de ter causado ao Estado despesas improficuas, abandonão a colonia; os segundos com suma difficuldade se amoldão á sua nova profissão, e raras vezes prosperão.

Pelo contrario, os norte-americanos do sul, que tem-se estabelecido nas proximidades da colonia, são para ella uma fonte de estímulos, de vida, e de progresso.

Já mencionei o estabelecimento rural dos Srs. Hansen e Knesse; não falo senão do que pessoalmente observei; um outro de maior importancia e de fundação mais antiga, devo tambem mencionar: a serraria dos Srs. Buhlaw e Totten nas márgens do Guarahú, cerca de legua e meia da séde da Colonia.

Um dos socios, tendo apenas por auxiliares os moradores do lugar, projectou e construiu a serraria circular. a turbina que trabalha com tres homens e serra diariamente de 20 a 30 duzias de taboas; elle mesmo, não obstante o posto de major que adquirio na guerra do sul, dirige a maquina e não esconde debaixo de luvas os calos e as escoriações que aquelle arduo serviço tem produzido.

O outro, engenheiro, projectou e já deu principio a um tramroad, que deve conduzir para o porto da colonia os productos da serraria, poupando o longo e difficil transporte pelo rio até Iguape.

Quando por ali passei em principio de Janeiro, havião 2 milhas de picada e derrubada feitas cerca de 30 braças de corte, tendo luctado com a difficuldade de falta de operarios, que o recrutamento afugentava para as mattas; porção de trilhos tinhão desembarcado em Iguape.

E' obvia a animação que deve trazer a colonia, a proximidade d'aquelle interessante estabelecimento.

N'aquella região, ao menos, está praticamente demonstrada a grande superioridade da imigração dos Estados do Sul, o que alias a simples reflexão sobre as causas que a determinão, a priori indicavão.

Administração.

Encontrei no director o Sr. Schmidt, intelligencia, zelo e actividade; não descobri fundamento para as accusações que lhe fazem de malversação.

A somma que dizião ter elle posto a premio depois que está na direcção da colonia, é superior ao total das quantias que recebeu do governo para o seu custeio.

A escripturação da colonia faz-se nos seguintes livros:

1.º Livro de assentamento das dividas dos colonos, individualmente, discriminando os fornecimentos em generos, em dinheiro, o auxilio para construcção da casa e o preço das terras á razão de 1/2 real a braça quadrada; o preço de meio real, diverso do das demais colonias, foi fixado pelo governo nas instrucções dadas ao director na occasião de sua nomeação.

2.º Registro das ferias na forma porque são remetidas para a thesouraria; contem dos fornecedores de materiaes e viveres; serve tambem para os pagamentos feitos pelos colonos.

3.º Registro da correspondencia official.

Achão-se archivadas as copias das contas remetidas á thesouraria e as 2.as vias dos documentos que as acompanhão.

A escripturação está em dia.

Os titulos provisorios já forão distribuidos aos colonos.

Necessidades da colonia.

A necessidade mais urgente é a estrada de rodagem até o porto.

Não deve obstar á sua construcção immediata, a esperança do tram-road projectado; as pequenas forças dos emprezarios não permittem sua conclusão rapida.

Além disso, um tram-road particular não dispensa a estrada publica; as viagens dos trens não serão, por muito tempo assas frequentes e os colonos preferirão muitas vezes fazer sem dispendio algum, a viagem que não é longa, a pé, ou com seus proprios animaes.

Penso mais que é um favor, e um auxilio que o governo devia prestar aquelles homens emprehendedores, que já tem ali empregado não pequeno capital, e que muito maior terião de empregar, cuja presença já tem trazido muita animação na visinhança, o consentir que assetem os trilhos do tram-road, na parte que isso lhes aproveitar, sobre a estrada feita pelo governo, com a condição de deixar livre transito aos passeantes.

Os 2:600\$000 com que o governo concorreu para o estabelecimento do tram-road, e a gratificação que dá ao engenheiro Bulaw, são uma parcella, insignificante, comparativamente ao custo total de um tram-road, com perto de 5 leguas de extensão.

E' de grande necessidade tambem a construcção no porto da colonia de um armazem, onde se recolhão os colonos e suas bagagens.

Actualmente desembarcam elles na villa de Cananéa, situada do lado opposto da ilha e seguem depois as bagagens em canoa, dando uma extensa-volta pelo mar de dentro para entrarem no rio Itapitanguy, e por elle subirem até o ponto em que deixa de ser navegavel (cerca de legua e meia da colonia), fazendo por terra o Mar de Dentro para chegar ao porto da colonia, e d'ahi seguirem pela estrada.

E' sensivel a vantagem que resultaria de atracarem os vapores ou navios com colonos immediatamente no porto da colonia, e recolhidos no armazem bagagens e colonos seguirem viagem sem baldeação alguma.

Se a colonia tomar incremento e continuar a affluir para aquellas paragens imigração norte-americana, não tardará o dia em que aquelle porto, supplantará inteiramente o da estacionaria villa de Cananéa.

Precisa de uma escola, de uma capella catholica, de uma casa de oração; não são necessarios custosos edificios; casas provisórias construidas, com alguma solidés, podem servir por muitos annos.

Os caminhos que conduzem aos lotes coloniaes necessitam ser transformados, não já em estradas de rodagem, despeza prematura, mas em bons caminhos para cargueiro, com declive conveniente para na occasião oportuna serem apropriados á rodagem.

E' indispensavel abrir comunicação entre os colonos das 2 linhas fluviaes e a sede da colonia, creando assim um centro onde se possam estabelecer as officinas e casas de negocios e poupando-lhes o longo e difficil trajecto até Iguape.

O director já tentou mas faltarão-lhe os meios pecuniarios; serviria ella ainda para o estabelecimento de novos colonos nas suas margens.

Resumo.

Com quanto as terras do districto da colonia não se-
jão, em sua totalidade, ferteis, com quanto as melhores não sejam de primeira qualidade; com quanto seja aquella uma das regiões mais chuvosas, circumstancia esta que não só faz perder muito tempo de trabalho de campo, como incommoda o lavrador e estorva a cultura de certas plantas; com tudo as vantagens do excellente porto que possui, de sua proximidade, da configuração do solo que se presta a roteação pelo arado e a faceis comunicações; a grande quantidade de terras devolutas que se encontram na sua proximidade, compensação de sobra aquelles inconvenientes, e considero aquelle nucleo como encerrando elementos para um grande desenvolvimento e prosperidade futura".

*

Ao Presidente da Província de São Paulo, dr. Antônio Cândido da Rocha, foi ainda apresentado em 1.º de dezembro de 1869, pelo diretor da colônia de Cananéia, dr. J. L. Parigot o seguinte relatório sôbre o estado moral e material da mesma colônia durante êsse ano.

“Tendo sómente chegado aqui em fins de Agosto p. p. tenho apenas tido o tempo necessario para examinar a miudo tudo que diz respeito aos interesses da colonia, e para julgar com certeza do seu futuro provavel; por isso, peço a V. Exa. a sua indulgencia por meus pareceres que, ao menos, tem por desculpa — o desejo de bem servir ao Imperio.

A colonia de Cananéa foi fundada ha oito annos.

Um relatorio do Illm. Sr. Dr. Ignacio da Cunha Galvão, em 1866 dizia que a colonia estava ainda em estado embryonario.

Agora venho accrescentar, que o embryo não parece vivedouro (neveable), visto que, em quatro annos, elle não deu um passo para sua perfeição.

A colonia não exporta genero algum de mantimentos; pelo contrario, ella precisa comprar alimentos vindos de fora, assim mesmo não parece ser agricola.

O Estabelecimento custou ao thesouro geral, de 1863 até fins de 1866, a somma de 37:906\$000, não incluindo as primeiras despesas de 1862. Por ora não tenho em meu poder todos os archivos da correspondencia, e suppondo que, depois de 1866, os orçamentos fossem annualmente de quatorze a quinze contos de réis.

Comparando o dinheiro dispendido com o seu resultado, pode-se muito bem dizer que o Governo Imperial não alcançou o seu fim.

Salvo os trabalhos pagos a diario, os colonos fizeram poucas derrubadas.

Ainda uma vez concordo com o Sr. Dr. Galvão que — os colonos tem calculado exatamente o numero de enxadadas que devião dar para não morrerem de fome, porem, este desleixo poderia, em parte ter a sua causa na pouca fertilidade da terra e na esperanza de que os colonos tem de ser sempre ajudados pelo Governo, ou serão, serem empregados em trabalhos publicos (essencia de um estado de caridade publica).

As obras publicas da colonia, parecem, a respeito de feitto e valor dellas serem nem mais nem menos, do que a celebre.

Droit ou travail.

(Organisé aux dépens des contribuables).

Varias causas tem atrasado a colonia:

- 1.a A natureza dos terrenos.
- 2.a As enchentes devastadoras.
- 3.a O flagelo dos ratos.
- 4.a O nosso triste modo de colonisação.

Uma memoria sobre a emigração e a colonisação em geral, e a colonisação de chins do interior, deve agora ter chegado ás mãos do Exm. Conselheiro B. de Azambuja, para ser remetida ao Exmo. ministro Joaquim Antão Fernandes Leão.

A aridez do solo que não for varzea de rios é bem conhecida aqui.

A base dos morros que é uma argilla compacta que não admite, nem a agua nem as ridiculas plantas annuaes faz com que nella não se penetre.

Só o arado, com o estrumo do gado (creado nas estrebarias), poderião vencer, porém, quando isso?

As enchentes annuaes tomão, algumas vezes um desenvolvimento tal, que arrancão, tudo casas e plantações, assim como aconteceu o anno passado.

Este anno, os ratos parecem ter-se desenvolvido em tão grande numero, que destruirão os dois terços do milho e arroz plantado; talvez a distribuição pela caça das pequenas carnivoras será a causa desta desgraça.

Uma observação tenho a fazer aqui. Muita gente admira que o territorio principiasse em terrenos destituidos de Humus, e que elle acabasse onde o Humus apparece de novo; a razão é simples.

Não ha duvida que as aguas, nos tempos antigos, levarão o terreno fertil de cada lado dos morros, entre os quaes ninguem de certo quiz tomar posse ou se estabelecer comprando terras.

Ha muita probabilidade de que a lavagem e a desagregação da Serra Negra e de seu ramal de Itapitanguy, tem formado o solo aravel das praias do mar e da bahia interior.

Esta formação (como a ilha comprida) esperarão sómente a mão do agricultor intelligente. Na Europa e nos Estados-Unidos, estas praias tornão-se ricas pela agricultura.

Para quem se dirige, viajando do porto da villa de Cananéa para o porto dito da colonia, a vista da configuração do terreno chama a sua séria attenção.

Primeiramente, o porto é magnifico: navios de todas as dimensões, mercantes e de guerra, lá poderão chegar até a beira do mar.

Atras das ilhas — Abrigo e Cardoso, elle parece ser formado para alli, receber, com toda segurança, os productos do interior, provenientes (em linha perpendicular ao mar) das vallas dos dous rios Capivary e rio Negro; das terras da colonia do Assunguy e finalmente dos Campos Geraes. (Vide o Mappa).

O mappa que acompanha este relatorio resulta da combinação de muitos trabalhos anteriores, como tambem de minhas explorações na provincia do Paraná.

Quiz mostrar aqui as relações naturaes que existem entre os dous estabelecimentos pertencentes ao Governo, e as riquezas de Pinheiros que lá ficão perdidas.

A direcção dos rios Capivary-guaçú e Rio Pardo, será provavelmente aquella do caminho que deve ligar as duas colonias.

De um ponto qualquer, da beira do mar ao interior falta sómente attingir o lugar chamado — Capitão Roberto — para achar caminho e fazer escolha.

Voltando ao porto, vemos planicies de duas a tres leguas que encerrão a Bahia; ellas me parecerão como se fossem verdadeiros escoadeiros nutritivos para o gado que deve supprir o mercado do Rio de Janeiro.

Mas, em destes lugares, um dia hão de se levantar armazens de algodão, café, mate, assucar, aguardente, milho, farinha de centeio, mandioca e outros productos da industria agricola.

Um dia, este caminho será um ponto de ataque da civilização contra o Paraguay, pelo Tibagy.

Porem, se o meu modo de julgar for conforme a verdade, se a configuração topographica e a natureza do solo forem taes quaes eu as represento, seria então uma povoação industriosa e mercantil que devia prehencher os misteres que a natureza alli marcou, e não colonos que se devia mandar para aqui.

As especulações de possuidores de cabedaes só podem abrir a estrada commercial, que eu menciono, com vantagem para elles e para o paiz.

Pedir sempre dinheiro ao Governo para ajudar a industria a consumir os meios que procedem de suas fontes verdadeiras.

Neste caso trata-se de abrir o grande triangulo formado pela direcção da serra do mar, perto de Curityba, encerrando as cabeceiras dos Capivarys, Assunguy, Ribeira, Pardo e Juquiá; e deve ser empreza particular.

Mas, a questão de trilhos de ferro, chamado tramroads (agora mesmo se fazem de madeira) provem aquelle da emigração espontanea, e depende de uma compa-

nhia que eu posso formar na Inglaterra, ao menos, fallo da colonisação desta parte do Imperio, que até agora não deu vantagem nenhuma em retorno das despezas do Governo.

Confesso tambem que perante o publico da Europa devo corresponder pessoalmente á confiança que eu talvez poderia obter pelo modo aberto e simples de formar a associação com que havia de pedir a sua confiança, e tenho esperança de poder conseguir o meu fim, como intermediario do Governo.

Sei que não é bom fallar em tram-roads em Cananéa, mas não pretendo fazer trilhos de ferro de cinco leguas nas montanhas, com dous contos de reis. Era uma decepção praticada por pessoa de má fé.

A possibilidade e valor de uma estrada depende:

- 1.º Do resultado de estudos de engenheiros peritos.
- 2.º Dos meios pecuniarios e scientificos da companhia.
- 3.º Dos beneficios que se possam obter em certo tempo marcado.
- 4.º Da honestidade e capacidade da direcção.

O meu plano seria o seguinte:

Temos desde as alturas da Serra Negra, e de seus ramaes Itapitanguy e Guarahú, milhares de pinheiros, cuja extracção, condução e preparação devem pagar as custas dos trilhos que os vão buscar.

(Vide o mappa a secção dos terrenos de Cananéa e Castro).

Estes pinheiros occupão a zona fria que encerra perto da totalidade dos valles e de que fallei-lhe, sómente no valle da Ribeira (colonia do Assunguy) onde em terras uberrimas, aparece de novo a vegetação tropical; de fórma que se pode dizer que desde o leito dos rios Pardo e Capivary, ao Oeste, não se encontram senão florestas de pinheiros.

O tal caminho, no meu entender, deveria pagar suas custas desde o principio destas florestas. Para sahir bem de uma empreza semelhante, uma companhia não deve empregar estados maiores e numerosos; seja de savants ou de engenheiros; o luxo e despezas ad-hoc fazem abortar as melhores emprezas.

Nada para a emigração: tudo para a razão e pratica, tal deveria ser a divisa dos trabalhadores e capitalistas que se podem associar para um fim certo e grande.

Agora tenho de fallar sobre o triste resultado da colonia de Cananéa.

O Sr. Dr. Galvão já demonstrou qual a sorte da gente que veio para aqui desde o principio desta colonia.

Bastaria, para dar uma ideia do que recebemos, traduzir o que diz um jornal inglez o Weekly Despatch de 20 de Agosto de 1869; diz em um artigo para demonstrar que o sobejo das fabricas, minas, etc., ou os indigentes não podião servir para trabalhar no matto virgem.

Aqui estão algumas phrases significativas do jornal:

...anoate say the truth, il is really the self helping, self relixut clixut class of imigrants who are the most welcome in the colonies and the United States.

It is not the Refuse of our population Which will be accepted by these countries, no country possesses tre least ambition to become the home of the shifolefs, the disead the vicious or the criminal.

Eat they require is the wiling steady and industious labourer.

Mal traduzido em portuguez significa.

...Para dizer verdade, sómente gente que tem actividade, que sabe ajudar a si mesmo, e corajosa será bem acolhida na America e nas colonias (inglezas).

Não é escoria da nossa sociedade que poderia agradecer. Não ha paiz nenhum que deseje receber gente sem recursos, sem expediente ou coragem, muito menos gente viciosa, doente ou criminosa.

O que se quer são lavradores estaveis e laboriosos.

E juntaremos nós aqui:

Não sómente estes lavradores, mas, na companhia delles, os milhares de capitalistas pequenos industriosos para os dirigir.

Mas, a nossa politica foi ruim. Infelizmente o regulamento de 19 de Janeiro de 1867, atrahio para aqui a escoria das cidades, (com muita honrosa excepção), mas em geral, gente pobre ou atacada de pauperismo, doença moral que afflige tanto o espirito como o corpo.

De tal modo que a vida de um director de colonia é uma luta constante, como se fosse chefe de um estabelecimento de caridade.

Na minha humilde opinião, a emigração (espontanea) da Europa, não ha de vir ao Brasil senão em dous casos:

1.º Quando for atrahida por especulação, seja de industria, seja de abrir linhas de commercio, levando consigo, ou seguida pelos colonos livres que elle empregará como convier, sem que o governo intervenha.

2.º Quando os trabalhos preparatorios que aqui permitem só a agricultura, ou a industria agricola forem feitos pelos chins do interior do celestes Imperio.

He bem entendido que o Governo Imperial nunca permittirá a importação da gente vadia e scelerada, em uma palavra, a maior canalha da beira do mar da china,

de um lado e do outro das Molucas e das celebres Philipinas — Os coolies.

Illm. e Exm. Sr. — Quando cheguei aqui, em fins de Agosto p. p. achei muitos colonos, principalmente inglezes e irlandezes, desmoralisados. Alguns (já aqui desde um anno) não tinham tomado terras; elles se tinham ajuntado nos lotes urbanos, cultivando assim pequenos jardins e esperando viver com os serviços da nação.

Não querendo continuar este systema e para prevenir uma miseria grande e forçar a elles irem derrubar matto em tempo opportuno nas terras que lhes dei em conformidade dos regulamentos, e de mais não tendo tempo de esperar a licença nem as ordens do Exm. Sr. Presidente da Provincia, (Outubro ou Novembro) dividi elles em turmas que fossem trabalhar durante seis dias em cada lote rustico.

Cada turma, sendo de cinco pessoas, derrubou tres mil braças quadradas a cada colono.

Dedicarão-se ao trabalho e plantação de suas roças. Infelizmente, como já disse, os ratos destruirão dous terços do que tinham plantado.

A accumulção extraordinaria de todos estes desastres, é a causa porque muitos colonos querem ir procurar trabalho nas cidades vizinhas da Provincia durante o verão, para voltar (dizem elles) no tempo da colheita.

Não podendo, nem querendo impedir de procurar com que elles devem sustentar suas familias, fiz assignar, aquelles que procurarão uma guia, o reconhecimento da divida que contrahirão com o Governo nesta colonia.

Conclusão.

Com os elementos que apresentam as colonias do Assunguy e Cananéa, em relação aos districtos dos Pinheiros e os Campos Geraes, para desenvolver a riqueza de uma região immensa, agora sem sahida para o mar pode se propor de tentar formar uma companhia de emigrantes (capitalistas) a qual, com certas vantagens, poderia fazer a estrada desde o porto de Cananéa até Castro.

Assim o nucleo de Cananéa poderia servir e adquirir algum valor; sem esta esperanza tenho muito medo de que esta colonia de Cananéa possa nunca indemnizar o Governo Imperial.

Deos guarde a V. Ev. etc.”.

A magnífica estrada de rodagem construída por essa ocasião e que ainda hoje serve a parte central do município, era macadamisada em tôda a sua extensão, sendo os trabalhos dirigidos pelo provector engenheiro dr. Júlio Grothe.

O crédito aberto para sua construção, de acôrdo com os avisos do Ministério da Agricultura, de 10 de outubro de 1861 e 8 de janeiro de 1862 foi de 10:000\$000.

Entretanto, importou a referida obra em 15:642\$363, sendo que aos operários coube pouco mais de oito contos de réis.

Os primeiros colonos que se instalaram no referido núcleo, chegaram ao pôrto de Cananéia no dia 28 de agôsto de 1862 pelo vapor "Imperatriz", constando de nove famílias, num total de 58 pessoas de nacionalidade suíça.

A elas se reuniram em Cananéia a mais quatro famílias que haviam ido de Campinas, ficando o estabelecimento com um total de 67 pessoas.

Logo após o desembarque, partiram para a Colônia no dia 31 do referido mês.

As primeiras nove famílias constaram dos seguintes indivíduos:

1.	Nicoláo Jeuny	sua	mulher	e	6	filhos	8	pessoas
2.	João Muller	"	"		4	"	6	"
3.	Mathias Heitzmann	"	"		5	"	7	"
4.	Pedro Heitzmann	"	"		2	"	4	"
5.	João Heitzmann	"	"		3	"	8	"
	João Bertholdo (seu genro)	"	"		1	"		"
6.	Martinho Heitzmann	"	"		3	"	5	"
7.	Samuel Kneubukl	"	"		6	"	8	"
8.	João Kuenzi	"	"		2	"	4	"
9.	Jorge Ruedi	"	"		6	"	8	"

58 pessoas

A essas famílias reuniram-se as demais, que haviam partido da Côrte do Rio de Janeiro a 21 de fevereiro, enviadas pelo Govêrno Imperial, a pedido do cônsul Raffard, sendo elas:

José Gremion, do Cantão de Friburgo, com sua mulher;

Pedro Maudonnet, do Cantão de Friburgo, com sua mulher e 1 filho de 20 anos.

Marc Roche, do Cantão de Genebra, com sua mulher e 1 filha.

José Ruiz, do Cantão de S. Galliu, com sua mulher e 1 filha de 20 anos.

Com êste contingente ficou a colônia constituída por 67 suíços, seus primeiros povoadores, sendo:

Homens	37
Mulheres	20
	—
	67
Maiores de 10 anos	58
Menores	9
	—
	67

A colônia desapareceu por completo, e suas terras, em grande parte abandonadas, foram sendo ocupadas em grande parte por posseiros e grileiros, devido ao desinterêsse verificado por parte dos poderes públicos do Estado.

INDÚSTRIA.

Muito apreciável nos tempos do Império, decaiu inteiramente nos últimos decênios, sendo hoje quase nula.

Assim, já nos tempos coloniais Cananéia se tornou conhecida por suas construções navais, que em 1782 chegavam ao máximo desenvolvimento, sendo iniciadas em 1711, quando foi construída a celebre **Nau Cananéia**, que por muitos anos se conservou em Lisboa por sua originalidade e tradição.

Benedito Calixto cita-nos a existência naquela época de cinco estaleiros, entre os quais aquêle em que se fabricou a nau.

Foram êles, o primeiro na fralda do morro de São João; o segundo na margem do rio Taquarí; o terceiro na ilha de Cananéia, à margem do rio Iririaia; o quarto à margem do rio fronteiro a êsse lugar; o quinto na embocadura do Mar Pequeno.

Do **Livro do Tombo**, porém, consta que no ano de 1782 afervorou-se o povo na obra naval, chegando a ter essa Vila dezesseis estaleirós.

De alguns dêles ainda hoje se encontram vestígios, como os do Taquarí e do Mar de Dentro, onde há velhos pilares e alicerces das construções antigas; o do Japajá, na ilha do Cardoso; do Limoeiro, etc.

De outro situado no morro de São João, há também ruínas e, na praia, uma grande pedra onde se encontram ainda dois argolões de bronze, sendo a rocha conhecida por **Pedra do Argolão**.

Dos restantes se conhece apenas a situação pela conservação dos nomes dados aos lugares.

Do começo do século XIX, como diz o citado historiador, começou a decadência da Vila de Cananéia, decadência essa que alcançou os nossos dias com tendência para o seu completo desaparecimento, se não fôra a abertura da rodovia, ligando-a diretamente à Capital e cidades circunvizinhas.

INDÚSTRIA E LAVOURA.

A fabricação de telhas e artigos de cerâmica foi muito apreciável, não sendo insignificante também a fabricação de açúcar e aguardente, pela excelência da cana.

Hoje apenas se fazem canoas e objetos de uso doméstico.

Em 1923 instalou-se na cidade uma grande fábrica de barris e serraria, única no seu gênero na América do Sul, para o aproveitamento da madeira guanandí-carvalho, cuja espécie é aí super-abundante.

Nos últimos anos cogitou-se da instalação de uma fábrica de produtos químicos, devendo para isso utilizar-se dos grandes manguesais existentes no município. Entretanto, até a presente data nada ficou resolvido.

Na cidade atualmente existem duas fábricas de conservas, um engenho de beneficiar arroz e uma fábrica de gêlo, havendo ainda uma ou duas olarias, enquanto que na sede do distrito de Ariri existem uma fábrica de aguardente, serraria, carpintaria e um engenho de beneficiar arroz.

A lavoura consiste quase que exclusivamente do plantio de arroz e da mandioca e um pouco de cereais. Últimamente já se vem desenvolvendo o cultivo de abacaxis e laranjas.

Não se cultiva fumo nem algodão.

A lavoura de café foi regular antigamente, não havendo sítio onde não se encontrassem magníficos cafezais, embora pequenos.

O desaparecimento de várias fortunas transformou essas fazendas em taperas, onde ainda hoje se encontram alguns cafeeiros em meio das matas frondosas.

Apesar da fertilidade do solo e da especialidade das terras para a cultura da cana de açúcar, é sua lavoura muito insignificante.

As terras são em geral boas. Na região do Planalto prestam-se para tôdas as espécies de cultura.

Existem matas virgens em abundância, grandes campos próprios para criação, e para SO um vasto campo denominado "Faxinal" que mede uma extensão de 8 léguas quadradas, mais ou menos, e onde há muita herva-mate, tendo sido visitado pela primeira vez no ano de 1886, por cananeenses. Distância de 5 léguas à rumo de sudoeste,

"com excelentes veredas para estradas de qualquer natureza".

O município é rico em madeiras de lei.

COMÉRCIO.

O comércio é pequeno, consistindo a maior riqueza do município na produção de arroz, de que se exportam cerca de 14.000 sacas, anualmente.

De uma estatística referente ao ano de 1837, publicada por Daniel P. Muller, extraímos o movimento seguinte, o que demonstra a decadência ou a paralisação do comércio local. Nesse ano, sua produção foi a seguinte:

Aguardente	12 1/2 canadas	
Arroz	8.000 alqueires	
Feijão	40 alqueires	
Algodão	6 1/2 arrôbas	
Cal	6 1/2 moios	
Farinha	3.000 alqueires	
Taboado	80 dúzias	
Peixes secos	1.200 arrôbas	
Canoas	60	
No valor global de Rs.	13:320\$400	

Tinha 12 engenhos de arroz, 3 de aguardente.

Ainda inferior a essa, havia sido a exportação de 1835 a 1836, que acusava o seguinte movimento:

Arroz	2.250 alq. no valor de	4:080\$000
Taboado	1 dúzia	2\$000
Farinha de mandioca	264 1/2 alq.	211\$600
Herva mate	21 quilos	13\$440

Nesse mesmo ano a importação constou do seguinte:

Fazenda	7:800\$000
Aguardente, 3 pipas; vinho 5	672\$000
Total	8:472\$000

De 1805 a 1807 exportou 4:934\$790, em farinha de mandioca, taboado, couçueiras e café, enquanto que Iguape também exportou trigo.

Importação:

Durante o ano de 1810 entraram no pôrto apenas 10 embarcações carregadas, atingindo o valor oficial das mercadorias a importância de 3:610\$000.

Nos últimos anos tem-se desenvolvido bastante a indústria de pesca, havendo grande exportação de peixes e camarões para os mercados de Santos e da Capital.

No ano de 1920, quando algumas das lanchas das companhias de pesca de Santos raramente apareciam em Cananéia, principalmente para efetuarem compras do pescado, foram exportadas 25 toneladas no valor de 30:000\$000.

Em 1922 a exportação foi de 32.147 quilos, sendo 4.495 de camarões.

Sòmente de 1925 em diante foi regularizado êsse serviço, com a criação da colônia de pescadores "Bandeirantes", sob n.º 27 da respectiva zona (Z 1).

Muito embora longe da verdade, em face da enorme sonegação por parte dos compradores e vendedores, conseguimos o seguinte resultado referente ao segundo semestre de 1923, apenas do produto pesado no Mercado Municipal:

Peixes frescos	18.305 quilos
Camarões	5.117 quilos
Valor oficial	22:541\$200

Durante o ano de 1924 ultrapassava de 80 contos de réis o valor oficial da produção local.

Nos últimos anos, raríssimas lanchas efetuaram compras do pescado, que em sua quase totalidade é vendido no Entreposto de Pesca e levado diretamente para a Capital pela rodovia Cananéia-São Paulo.

Além da criação do Entreposto pelo Governô Federal, foi também criada uma Inspetoria de Pesca, através da qual já se pode conseguir um serviço perfeito de estatística ao qual nos reportamos, graças ao esforço e dedicação do inspetor, sr. Juvenal da Silva Frago, que nos forneceu os seguintes e preciosos dados oficiais:

Anos	quilos	valores
1949	215.053	Cr\$ 1.264.262,00
1950	179.316	" 1.359.873,00
1951	238.890	" 1.115.388,00
1952	242.894	" 2.207.641,00
1953 Pesc. div.	316.642	" 2.642.688,00
— Ostras ..	4.500	" 1.800,00
1954 Pesc. div.	464.593	" 3.415.957,00
— Ostras ..	54.400	" 23.550,00
1955 Pesc. div.	360.057	" 2.295.000,00
— Ostras ..	168.950	" 84.475,00
1956 Pesc. div.	263.135	" 4.027.879,70
— Ostras ..	185.300	" 92.650,00
1957 Pesc. div.	256.357	" 4.595.492,00
— Ostras ..	147.820	" 79.260,50

MOVIMENTO FINANCEIRO.

Dos livros de Receitas e Despesas de Cananéia, existentes no Arquivo do Estado, obtivemos os interessantes dados sôbre o movimento financeiro da Câmara da antiga Vila:

Ano	Receita	Despesa	Ano	Receita	Despesa
1701	16\$640	16\$640	1744	85\$252	114\$522
1702	7\$300	5\$140	1745	69\$490	69\$490
1703	5\$500	3\$800	1746	74\$220	91\$194
1704	14\$500	14\$500	1747	74\$796	74\$036
1705	21\$200	11\$000	1748	42\$746	38\$810
1706	16\$360	15\$000	1749	85\$044	106\$342
1707	18\$180	10\$080	1750	97\$890	122\$870
1708	23\$000	23\$080	1751	58\$717	57\$117
1709	18\$900	18\$660	1752	62\$256	62\$256
1710	27\$520	27\$520	1753	115\$190	115\$200
1711	20\$560	20\$560	1754	36\$911	36\$431
1712	51\$200	51\$200	1755	73\$220	73\$220
1713	51\$200	51\$200	1756	26\$280	72\$860
1714	12\$320	12\$320	1757	176\$876	153\$376
1715	6\$940	6\$940	1758	95\$980	64\$213
1716	6\$880	6\$880	1760	113\$890	60\$914
1717	23\$880	24\$160	1761	62\$174	51\$022
1718	6\$320	6\$320	1762	128\$302	123\$060
1719	9\$640	9\$640	1763	67\$016	63\$630
1720	20\$200	20\$200	1764	71\$661	60\$247
1721	19\$420	19\$420	1765	76\$960	73\$760
1722 (35)	24\$870	24\$870	1766	72\$685	34\$930

(35). — Neste ano (1722) tendo havido correição e verificando o corregedor que tanto a receita como a despesa estavam sendo lançadas em um só livro, mandou lavrar um termo em que declarava que encontrando-se os antigos livros neles se fizessem os novos lançamentos. Entretanto, na página seguinte, aparece lançada a despesa do ano de 1744, continuando

Ano	Receita	Despesa	Ano	Receita	Despesa
1767	106\$295	70\$100	1785	113\$400	110\$987
1768	106\$866	104\$263	1786	63\$895	58\$080
1769	68\$213	33\$450	1787	65\$964	65\$964
1770	100\$573	40\$677	1788	100\$375	100\$375
1771	120\$112	104\$140	1789	70\$300	94\$310
1772	76\$678	53\$635	1790	84\$196	73\$395
1773	103\$726	95\$465	1791	77\$845	77\$690
1774	62\$730	60\$420	1792	88\$851	87\$565
1775	61\$570	47\$845	1793	95\$659	102\$115
1776	82\$160	64\$210	1794	95\$659	98\$195
1777	57\$700	91\$376	1795	90\$529	126\$672
1778	55\$700	59\$570	1796	93\$465	104\$958
1779	56\$155	56\$305	1797	89\$805	104\$545
1780	64\$176	64\$233	1798	94\$580	111\$723
1781	58\$820	32\$380	1799	106\$380	85\$703
1782	111\$460	99\$318	1800	110\$080	102\$175
1783	79\$400	78\$078	1801	100\$611	84\$950
1784	47\$755	31\$375	1802	143\$984	73\$798

RECEITA E DESPESA ORÇADA DE 1836 A 1890.

LEI	DATA	EXERCÍCIO	QUANTIA
60 de 21 de março	de 1836	1-10-1836 A 30- 9-1837	208\$000
89 " 18 " "	" 1837	1-10-1837 A 30- 9-1838	282\$810
116 " 30 " "	" 1838	1-10-1838 A 30- 9-1839	210\$000
113 " 3 " abril	" 1839	1-10-1839 A 30- 9-1840	292\$000
149 " 23 " março	" 1840	1-10-1840 A 30- 9-1841	292\$000
168 " 4 " "	" 1841	1-10-1841 A 30- 9-1842	410\$932
205 " 10 " "	" 1842	1-10-1842 A 30- 9-1843	447\$283
254 " 15 " "	" 1844	1-10-1844 A 30- 9-1845	330\$821
276 " 6 " "	" 1845	1-10-1845 A 30- 9-1846	280\$369
314 " 16 " "	" 1846	1-10-1846 A 30- 6-1847	348\$050
348 " 16 " "	" 1847	1-10-1847 A 30- 9-1848	435\$732
361 " 23 " setembro	" 1848	1-10-1848 A 30- 9-1849	338\$168
389 " 15 " maio	" 1849	1-10-1849 A 30- 9-1850	193\$520
415 " 8 " julho	" 1850	1-10-1850 A 21-12-1851 (15 meses)	323\$951
426 " 7 " maio	" 1851	1- 1-1851 A 31-12-1851	272\$143
439 " 17 " julho	" 1852	1- 1-1852 A 31-12-1852	294\$950
457 " 23 " abril	" 1853	1- 1-1853 A 31-12-1854	204\$599
477 " 27 " "	" 1854	1- 1-1855 A 31-12-1855	454\$298
517 " 19 " "	" 1855	1- 1-1856 A 31-12-1856	548\$850
550 " 6 " maio	" 1856	1- 1-1857 A 31-12-1857	331\$010

os demais lançamentos até o ano de 1802. Existe ainda um segundo livro, porém somente de receita, até o mesmo ano de 1802, não se sabendo por isso, onde foram feitos os assentamentos do período de 1723 a 1743.

LEI	DATA	EXERCÍCIO	QUANTIA
599	" 7 "	" 1857 1- 1-1858 A 31-12-1858	414\$401
639	" 4 "	" 1858 1- 1-1859 A 31-12-1859	668\$639
664	" 25 " abril	" 1859 1- 1-1860 A 31-12-1860	630\$662
685	" 3 " agosto	" 1861 1- 7-1861 A 30- 6-1862	
595	" 21 " maio	" 1862 1- 7-1862 A 30- 6-1863	675\$361
716	" 4 "	" 1863 1- 7-1863 A 30- 6-1864	618\$183
747	" 27 " abril	" 1864 1- 7-1864 A 30- 6-1865	665\$637
70	" 22 "	" 1865 1- 7-1865 A 30- 6-1866	
912	" 20 "	" 1866 1- 7-1866 A 30- 6-1867	901\$104
974	" 26 " julho	" 1867 1- 7-1867 A 30- 6-1868	1:003\$084
68	" 9 " maio	" 1868 1- 7-1868 A 30- 6-1869	872\$680
62	" 3 " agosto	" 1869 1- 7-1869 A 30- 6-1870	1:233\$090
106	" 4 " maio	" 1870 1- 7-1870 A 30- 6-1871	1:659\$520
81	" 14 " abril	" 1871 1- 7-1871 A 30- 6-1872	1:937\$067
70	" 19 "	" 1872 1- 7-1872 A 30- 6-1873	1:994\$920
97	" 14 " maio	" 1873 1- 7-1873 A 30- 6-1874	1:613\$715
53	" 28 " abril	" 1874 1- 7-1874 A 30- 6-1875	2:218\$217
72	" 31 " maio	" 1875 1- 7-1875 A 30- 6-1876	1:667\$600
93	" 15 " março	" 1876 1- 7-1876 A 30- 6-1877	1:318\$880
4	" 2 " junho	" 1877 1- 7-1877 A 30- 6-1878	1:827\$000
		1- 7-1878 A 30- 6-1879	
13	" 31 " maio	" 1879 1- 7-1879 A 30- 6-1880	1:960\$000
162	" 2 " junho	" 1880 1- 7-1880 A 30- 6-1881	2:128\$000
23	" 16 " julho	" 1881 1- 7-1881 A 30- 6-1882	1:976\$000
21	" 4 " maio	" 1882 1- 7-1882 A 30- 6-1883	1:810\$000
		1- 7-1883 A 30- 6-1884	
22	" 28 " abril	" 1884 1- 7-1884 A 30- 6-1885	3:145\$000
30	" 15 " junho	" 1885 1- 7-1885 A 30- 6-1886	3:104\$000
125	" 7 "	" 1886 1- 7-1886 A 30- 6-1887	3:104\$000
111	" 29 " abril	" 1887 1- 7-1887 A 30- 6-1888	2:736\$000
		1- 7-1888 A 30- 6-1889	
82	" 1 " abril	" 1889 1- 7-1889 A 30- 6-1890	1:093\$500

A título de curiosidade passamos a transcrever do respectivo livro existente no Arquivo do Estado as despesas realizadas nos seguintes anos:

**DESPEZAS DA CAMARA DA VILLA DE CANANEA
ANNO DE 1762**

Despendeu o Procurador Actual Manuel Perez de Lima mandando dos Officiaes da Camara para as festas que Sua Mage. mandou fazer p.lo Nascimento do Snr. novo Principe o que segue//

Por hum Estandarte que se fez e mais preparos para o dito, treze mil e Sem reis	13.100
Por quatro Pataquas q. se pagou ao Revdo.	
Pe. vigario pela Missa Cantada	1.280
Por uma Dobra que deu ao R.do Missionario pelo Sermão q. fez	12.800
Por quatro Pataquas aos Muzicós por cantar a Missa	1.280
	28.460

Despendeu mais:

Por huma arroba e quatro Livras de Polvura digo de Sera que se gastou na dita festa vinte e tres mil e corenta reis 23.040

Despendeu mais o dito Procurador por hua arroba e meya e Sete Livras de Polvora vinte e seis mil e coatro sentos reis 26.400

Por mais gastos que se fez na dita festa tres mil e oito sentos e vinte reis 3.820

81.780

Despendeu mais o dito Procurador para a festa do Patrocinio de Nossa Senhora tres mil e trescentos e sessenta reis 3.360

Despendeu mais o dito Procurador para assistencia da festa de Sam Francisco de Borja de Sera para os Officiaes, tres mil e corenta reis .. 3.040

Despendeu mais o dito Procurador para as Cartas de Vereanças dos novos Officiaes, doze mil e oito sentos reis 12.800

Despendeu mais o dito Procurador para quem foi buscar as Vzanças, mil e coatro sentos e corenta reis 1.440

Despendeu mais o dito Procurador por duas Razouras p.a os meyo Alqueires oitenta reis .. 080

Despendeu mais o dito Procurador ao Escrivão da Camara Agostinho Correa Monteyro catorze mil e quinhentos e secenta reis de Selario e dous mil e coatro sentos reis das Eleiçoens de tres annos que escreveu e sento e secenta reis que pagou ao Escrevão do Ouvidor Manuel Franco da Sla Porto de resto da Carta de Confirmação do Juiz de Barrete que tudo junto emporta catorze e quinhentos e secenta reis 14.560

Despendeu mais o dito Procurador seis mil reis de Selario do Alcaide José da Silva 6.000

123.060

E desta sorte acharam elles officiaes da Camara as Contas tomadas e ajustadas do que mandaram fazer este termo que todos assignaram. Eu Agostinho Correa Monteyro escrivão o escrevy.

Hieronimo Alz' Pedrozo

Theodoro José Lix.a

D.os Antunes

Ant.o Ferr.a Sard.a

Manuel Lopes Lima

ANNO DE 1775

(Despeza parcial).

Despendeu o Procurador Actual José de Mattos por mandado dos officiaes da Camara da Assistencia que fez na vinda do Doutor Corregedor na Vinda da Correição por:

Dois cocos	\$120
Por duas panellas	\$150
Por dois potes	\$140
Por huma quarta de sal	\$120
Por meya medida de azeite doce	\$580
Por hua canoa de lenha	\$120
Por meya medida de azeite de peixe	\$120
Por hua vela de meya livra	\$280

1\$630

DESPEZAS DO ANNO DE 1776

(Parcial).

Despendeu o Procurador por mandado dos Officiaes da Camara para aposentadoria do Doutor Corregedor vindo em correição o seguinte:

Por duas panellas	180
Por hua vella de meya libra	320
Hua de quarta para o (estava roto o papel) .	200
Hum quartilho de azeite doce	320
Hua quarta de sal	400
Tres medidas de azeite de peixe	600
Por hua canoa de lenha	320
Por dois potes	160
Por concerto que se fez no Leyto p.a aposen- tadoria	160

2580

ANNO DE 1777

Entre as despesas realizadas neste anno encontramos o seguinte:

...ao Reverendo Vigario hua Missa Cantada, que se Cantou pela Alma do defunto Rey Dom José, a quantia de mil sete digo mil nove sentos e vinte reis

1\$920

...ao Mestre da Capella de hua Missa Cantada q. mandaram cantar no funeral do defunto Rey Dom José, a quantia de mil nove sentos e vinte reis

1\$920

...tres Covados de Baeta preta para o Estandarte do funeral do defunto Rey Dom José coatro libras de sera para a Missa cantada do funeral do mesmo Senhor a quantia de sete mil e nove sentos e vinte reis	7\$920
...de feitio do Escudo e Varas para funeral do defunto Rey Dom José, a quantia de oito sentos e vinte reis	\$820

DESPEZAS DO ANNO DE 1778

(Parcial).

Despendeu o Procurador Actual Joam Braz Pereyra por mandado dos Officiaes da Camara para Aposentadoria do Doutor Ouvidor vindo em Correçam o seguinte:

Por meyo alqueire de farinha para os remeyros q. forão na condução do Dr. Correg.or para esta Villa	80
Por meyo cento de peixes para os remeyros ..	270
Por tres quartilhos de azeite doce	720
Por huma vella de 3 libras	280
Por meya medida de azeite de peixe	120
Por meya q.a de Sal	200
Por lenha	200
Por hua esteira de dormir	100
Por hua panella e hu testo e hua frigidr.a ..	200
Por mais lenha	80
Por mais hum quarteirão de peixe para os rameyros quando chegar com o Dr. Corregedor ..	100

A arrecadação municipal em

1924 foi (em réis)	23:751\$549
1954 (em cruzeiros)	721.057,90
1955	918.304,00
1956	1.625.958,70

As rendas públicas

1924 estaduais, em réis	26:674\$076
1956, em cruzeiros	500.000,00
1924 federais, em réis	14:375\$332
1956, em cruzeiros, cêrca de	1.700.000,00

Diz Azevedo Marques terem sido — de 1:937\$067 em 1869 e de 1:999\$989 no ano de 1885, segundo Moreira Pinto.

Das Actas das Sessões da Assembléia Legislativa da Provincia de São Paulo referentes ao ano de 1866-1867, constam terem sido a receita de 793\$330 e a despesa de 757\$320, verificando-se um saldo de 34\$000.

Na Coletoria estadual a receita ordinária de 1922 a 1925 foi de:

1922	17:235\$286
1923	20:774\$892
1924	26:674\$076
1925	55:436\$360

1956 atingiu à cifra de Cr\$ 1.500.000,00 (36).

Nesse cálculo não foram incluídos a Caixa Beneficente e o Montepio dos Magistrados, considerados como rendas da reparação.

Entretanto, o aumento verificado nada mais foi do que resultado da elevação dos impostos e do desenvolvimento de certas indústrias que mais tarde fracassaram.

Também nesse período, foi o seguinte o movimento da Agência dos Correios:

Anos	N.º de malas Reg. com valor						Reg. sem valor		Impor. dos valores		Selos
	Rece- bidas	Expe- tidas	Rece- bidas	Expe- tidas			Recebidos	Expedidos	Vendidos du- rante o ano		
1923	1010	1009	195	167	741	1.270	53:404\$000	8:777\$700	1:534\$380		
1924	1013	1014	183	279	100 ^o	1.584	39:051\$900	22:319\$500	2:274\$200		
1925	1110	1119	183	251	1099	1.422	38:700\$600	21:270\$300	2:200\$600		

O PÔRTO DE CANANÉIA.

O que até hoje se tem escrito sôbre êste pôrto daria margem para alguns volumes. Tal é a sua importância entre os demais do litoral paulista que tem sido objeto de vários estudos, não só por parte do próprio Governo, como de empresas particulares.

Em 1870 o engenheiro Reymundo de Pennaforte A. S. Black, em substancioso trabalho sob o título **Algumas reflexões sôbre a Viação por Mato Grosso** (37) afirmava que

“exceção feita ao pôrto de Santos, nenhum outro no litoral de São Paulo e Paraná, está nas condições de profundidade, abrigo e extensão em que se acha o da colônia de Cananéia”.

Outros afirmam:

(36). — A renda anual da Coletoria Federal em 1956, elevou-se a quase Cr\$ 1.700.000,00.

(37). — In Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, vol. II, 1896.

“Cananéia possui cais natural, visto que, nas suas barrancas atracam todos os navios que entram pela sua barra, e com os melhoramentos de que é suscetível, será um pôrto de grande valor para o progresso de São Paulo e do país”.

O sr. Diogo Ribeiro Júnior escreveu, baseado nos trabalhos do dr. Henrique Ernesto Bauer:

“E’ vereda natural, a contar desde o Rio de Janeiro até o Rio Grande do Sul, para uma estrada de primeira ordem e de grande penetração que vá não só para Matto Grosso e Paraguay como para qualquer dos Estados que não são limitrophes.

“Essa affirmativa, — diz elle — cuja veracidade tenho pessoalmente verificado, se encontra nos trabalhos do fallecido dr. Henrique Ernesto Bauer, geologo e engenheiro de minas, que por mais de quarenta annos residiu na região do alto Ribeira onde falleceu.

“O dr. Bauer estudou naquella zona mais de um traçado para estradas de ferro, e antes d'elle, os drs. Perigot, Black e Keller occuparam-se do mesmo problema, e todos foram concordes que, entre o Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul, a unica brecha ou vereda natural de uma estrada de primeira ordem para ir a Matto Grosso é formada pela depressão que o Ribeira cavou na serra do Mar.

O dr. Bauer deixou um relatorio onde descreve esse traçado, pelo qual se verifica, em seus ligeiros detalhes a importancia e praticabilidade do mesmo.

Naquella época, 1870, dizia o dr. Bauer, que “a construcção de uma estrada do valle do Ribeira a Matto Grosso, si fosse meramente de interesse local, não seria tempo ainda de se tratar de tão importante assumpto, mas era não só de interesse para o então imperio do Brasil, como tambem dos Estados servidos pelo rio da Prata”.

Realmente, se naquele tempo já se reconhecia a importância dessa estrada de ferro, hoje outras circunstâncias concorrem para que o referido traçado deva merecer a atenção dos governantes paulistas, visto que tal estrada tem que procurar o pôrto de Cananéia, que é suscetível de ser melhorado, com real vantagem para o progressivo desenvolvimento de São Paulo, nas suas diversas manifestações.

Pelo traçado verificado pelo dr. Bauer e demais engenheiros citados, a estrada a construir-se, sem ter necessidade de planos inclinados e nem desenvolvimento extraordinário de linhas, galgaria o alto da Serra do Mar, tendo já passado pela

mina de ferro de Jacupiranga e Sapatú, atravessando a região ocupada pelas jazidas de galena argentífera, minas de manganes do Descalvado, ou seja, atravessado na sua maior extensão, a região mineralógica do município de Iporanga.

O aproveitamento do pôrto de Cananéia para ponto de partida de uma estrada de ferro que, demandando o interior do Estado fôsse entroncar na Sorocabana, no ponto mais conveniente, teria já muita influência na economia e desenvolvimento do sul do Estado, e por certo ofereceria oportunidade para que São Paulo pudesse explorar as ricas minas já apontadas, montando à margem do Ribeira os altos fornos que precisamos para a fundição dos diversos metais que o nosso sub-solo guarda.

Só essa circunstância, se não fôra outras de alcance político e financeiro, bastaria para que nossos Governos tratassem de animar e garantir os capitais que chamassem a si a execução do melhoramento do pôrto de Cananéia e construção da estrada, cujo traçado nos legou o saudoso dr. Henrique Ernesto Bauer.

São Paulo, cujo desenvolvimento espantoso está longe do seu apogeu, não pode ficar prêso a um único pôrto; outros, como o de São Sebastião, ao norte e Cananéia ao sul, devem ser aproveitados como base de novos surtos de progresso que o espírito empreendedor dos paulistas vem mantendo desde o início de nossa nacionalidade.

*

No dia 24 de maio de 1921 chegava em Cananéia a comissão nomeada pelo Govêrno Federal a fim de proceder aos estudos necessários do mesmo pôrto e barra.

Era composta dos srs. drs. Adolfo J. de Carvalho Del Vecchio, diretor da Escola Naval do Rio de Janeiro, e professor de hidráulica, como chefe da mesma, Luís Pôrto Carreiro, A. Vieira Machado, J. Felício dos Santos, Gastão Aranha e João Antônio Rademacker, auxiliares.

O trabalho ficou concluído em 27 de julho, sendo o mais completo possível.

Por um dos mais notáveis engenheiros da comissão, foi publicada no **Correio de Cananéia** de 29 de maio dêsse ano o seguinte artigo:

“E’ chegada a oportunidade de podermos confiar que se verifique a verdade, que Cananéia está talhada para representar com brilho num futuro muito proximo, o papel que lhe é devido, como abençoado torrão que é, do prospero Estado de São Paulo, tão ingratamente esquecido até hoje.

Berço de tantas tradições, onde em cada recanto florido, surge-nos como por encanto, uma reliquia, não podia continuar por mais tempo entregue ao abandono dos poderes publicos, sem que brilhasse o dia em que lhe sorrisse a esperança de antever uma época mais prometedora, compativel com o desenvolvimento a que tão imperiosamente se impõe.

Se não lhe bastasse a sua excepcional posição geographica e estrategica, alem das magnificas condições topographicas, ainda sobejariam a pujança de sua natureza e a riqueza de seu solo, onde o ferro e o ouro contrastam com as jazidas de marmore e preciosidades, como que reclamando dos poderes publicos fôros que lhe competem.

Parece finalmente ter chegado o momento em que o povo de Cananéa viu alguma cousa mais que uma promessa vir ao encontro de suas mais justas aspirações, exactamente quando o desanimo já ameaçava invadir o espirito de sua laboriosa população, no torpor que a condena o esquecimento dos factores publicos.

Está entre nós uma commissão federal do ministerio da Viação, enviada pelo digno e operoso inspector dos portos do Brazil, dr. Lucas Bicalho, procedendo aos necessarios estudos nos portos, barras e canaes de accesso, com intuito de colher elementos para a organização de um projecto de construcção do porto de Cananéa, assim tambem attendendo ás solicitações e influencia dos proceres da politica actual.

Para tal fim é a alviçareira commissão portadora de instruções especiaes figurando entre as mesmas, as que se relacionam com a urgencia da execução dos trabalhos, o que leva a concluir o justo desejo que nutre o illustre inspector dos portos, de ser dentro de certo prazo realisada uma das mais justas e antigas aspirações do povo de Cananéa.

Não é difficil antever as vantagens immediatas e os beneficios que acarreta a construcção do porto.

A expansão das relações commerciaes; a affluencia dos passageiros em transitio; augmento de população; criação de novas industrias e outros tantos beneficios serão o corollario immediato da solução do problema do porto.

Para tal fim, a successão de vastas enseadas que se estendem desde o Rio do Nobrega até a ponta Itacurussá, offerecem amplos ancoradouros para os navios de qualquer callado, pondo-os ao abrigo dos vendavaes, o que constitue garantia para o successo da execução do projecto de um porto que corresponda a todas ás exigencias technicas relativas ao assumpto”.

O MAGNO PROBLEMA: A TRAVESSIA DO CUBATÃO.

Bem pesado foi o tributo pago pelos que se aventuram atravessar o Mar do Cubatão, conhecido também pela denominação de Mar de Itapitanguí, ou mais pròpriamente, Mar de Dentro, pelo fato de achar-se entre a ilha de Cananéia e o continente.

Se consultarmos a História veremos que não poucos têm sido os acidentes aí registrados, o primeiro dos quais parece ter ocorrido no ano de 1711, de que resultou a morte do contramestre do aparelho e do pilôto da famosa **Nau Cananéia**, os quaes, transportando os mastaréis para a mesma, pereceram afogados devido à agitação do mar, pelo desencôntro de maré e vento, ocasiões em que todos os mares interiores constituem verdadeiro perigo para os que tentam atravessá-los.

Não poucas vidas já têm sido sacrificadas nessas perigosas travessias, não só por êsse motivo, como também pelo emprêgo de pequenas canoas que, às vêzes, sobrecarregadas, são surpreendidas por tormentas, aliás comuns, principalmente durante o verão.

Daí o grande entrave sofrido pela cidade de Cananéia, quanto ao seu desenvolvimento, e as dificuldades e o desespero de sua população no que diz respeito ao abastecimento de água, cujo manancial se encontra no continente, tornando-se obrigatória a sua passagem sob as águas daquele mar, dependente, portanto, de uma canalização tôda especial.

A êsse grande e reconhecido embaraço deve Cananéia o seu precário desenvolvimento, que se refleté até mesmo em suas relações para com as cidades circunvizinhas.

Sendo a distância entre a Ilha e o continente, ou seja entre o Pôrto de Aldeia e o Cubatão, de mais de um quilômetro, é fácil compreender-se o que semelhante percurso representava para os que demandavam o lado oposto, conduzindo canoas carregadas ou circgando animais.

Por isso, tornara-se aquela travessia o mais importante problema para a vida da própria cidade, e para cuja solução um recurso único se apresentou em todos os tempos: a construção de uma ponte ligando a Ilha ao Continente no lugar mais aconselhável, de preferênciam na parte setentrional, onde mais próximas se defrontam as duas margens.

No ano de 1861, com a criação da Imperial Colônia de Cananéia, em território do município, foi construída a estrada de rodagem ligando a mesma ao Pôrto do Cubatão, situado no Continente.

Dessa maneira, tornou-se o referido pôrto o ponto obrigatório para a travessia entre a ilha e a terra firme, não se cogitando de outro na parte mais estreita do canal, ou seja no lugar denominado **Aroeira**, por achar-se distante da própria estrada.

Assim, tornou-se o Cubatão o pôrto da Colônia, sendo ali construído um grande prédio para servir de alojamento aos imigrantes, edifício êsse que existiu até o ano de 1895, mais ou menos, quando foi demolido.

Com o desaparecimento do núcleo, após sua emancipação e conseqüente retirada da maioria dos colonos, ficariam os situados residentes naquela região em sérias dificuldades, se não fôra o concurso de um modesto morador residente no Pôrto da Aldeia, na Ilha de Cananéia, defronte do Cubatão, o qual, dispondo de algumas canoas, prontificou-se desde logo a dar passagem aos que dêle se socorreram, mediante pagamento de pequena retribuição.

A êsse respeito informava-nos o sr. Juvenal Fraga, perfeito conhecedor do assunto e que por várias vêzes exerceu os cargos de Prefeito Municipal e Presidente da Câmara, daquela cidade, dizendo:

“Cananéia, como conseqüência lógica decorrente de sua localização na ilha do mesmo nome, separado portanto do maior bloco territorial do município, foi sempre forçado a manter um serviço constante de passagem, que data de tempos imemoriais, sendo que, a partir de 1883 a 1885, mais ou menos, já êsse trabalho era praticado por um velho caboclo de nome Rufino Nardes, sempre disposto a atender com a sua pequena canoa de Canela prêta a todos os transeuntes que demandavam do Continente para a cidade e vice-versa.

Falecido que foi o velho e resistente praiano, sucedeu-o o seu filho Ovídio Nardes, que, como denodado continuador, ali se conservou, até o ano de 1906, mais ou menos, quando foi substituído pela Câmara Municipal, por dois homens que foram encarregados do mesmo trabalho, passando a exercê-lo através de um pequeno escaler impulsionado então por vogas, o que, sem dúvida já representava algo de melhor e segurança para os passageiros.

Mais tarde passou dito serviço a ser feito com o emprêgo de uma pequena balsa movida a remos, porém, dado o seu tamanho, com capacidade maior, e, portanto mais pesada, tornou-se necessário o emprêgo de três homens para o seu regular funcionamento, sendo então aproveitados os dois primeiros individuos ali destrados — Mi-

guel de Araújo e Manuel Eugênio Alves, que serviam na primeira embarcação, sendo contratado um terceiro remador, João Batista Martins, que, como os outros dois heróis continuaram enfrentando tôdas as intempéries no duro mister daquela travessia, quer sob o rigor do sol ou da chuva inclemente, serviço êsse que se prolongou até o ano de 1910, quando passou a ser feito com o emprêgo da primeira embarcação motorizada”.

Tratava-se, ainda assim, de uma simples chata, descoberta, sem o menor confôrto, com capacidade para o transporte de alguns animais, além de reduzido número de passageiros, o que entretanto obrigou o Estado a novos encargos com a manutenção de um motorista e o combustível, além de outras despesas.

Tal situação continuou até o ano de 1921 ou 1922, quando o serviço em apreço passou a ser realizado com o emprêgo do primeiro **Ferry-boat**, que tomou o nome de “Bacharel”, mais tarde transferido para o Valo Grande, em Iguape, quando em agosto de 1941 foi substituído por outro que tomou o nome de “Miguel de Araújo”, em homenagem àquêle dedicado trabalhador que por mais de 25 anos de efetivo exercício servira o referido pôsto.

Essa embarcação ainda hoje (1959) ali se encontra prestando bons serviços ao lado de um terceiro **Ferry-boat** de maior capacidade para o transporte de veículos, passageiros e animais.

*

E’ estranhável, porém, que o Governô tão preocupado com as finanças do Estado e compressão das despesas, ainda não tenha procurado resolver êsse grave problema da travessia entre a Ilha e o Continente, hoje transformado em verdadeiro sorvedouro dos dinheiros públicos, além de insuficiente para a época atual e incapaz para resolver a situação cada vez mais premente daquela travessia, devido a intensidade do tráfego.

Instituído como vimos, a mais de cinqüenta anos, com o emprêgo de uma simples canoa e de dois remadores apenas, outro fim não tinha se não que o de atender o limitado número de sitiantes residentes nessa parte do município uma vez que a inexistência de rodovias na região sul do Estado e o serviço regular de vapores entre os portos do litoral paulista faziam com que todo o movimento comercial e tráfego de passageiros fôsse feito via marítima, em navios das Companhias Loide, Costeira, Comércio e Navegação, além de outros.

Entretanto, com a abertura de estradas entre o litoral e o planalto e a supressão definitiva das linhas de navegação ma-

rítima, todo o serviço de cargas e passageiros passou a ser feito pela estrada de rodagem Cananéia-Registro, através do Mar do Cubatão, movimento êsse que culminou com a abertura de novas estradas entre tôdas as cidades do litoral sul e as da região de Serra Acima, e conseqüente intercâmbio comercial e turístico, intensificando-se então o tráfego sôbre aquêlê braço de mar, o que forçou o Estado a despesas cada vez maiores com a manutenção daquela passagem, que conta atualmente com dois **ferry-boats**, canoas, e várias turmas de empregados que se revezam, uma vez que a intensidade do tráfego exige um serviço ininterrupto, quer durante o dia, quer à noite.

Mas, como se não bastassem tais despesas, necessárias ao bom funcionamento das embarcações, outras, não menos vultosas se apresentam, referentes à conservação dos grandes aterros nas proximidades do mar, cabeças de pontes e flutuantes, que exigem constantes reparos e substituições.

Daí a opinião dos entendidos e conhecedores do assunto, afirmando que o montante das verbas até agora ali empregadas já teriam ultrapassado ao necessário para a construção de uma ponte sôbre o estreito braço do mar de Aririaia, cuja largura não vai além de 200 metros, com 5,60 de profundidade no canal, que é apenas de 100 metros, devendo notar-se também que o leito do mesmo é aí formado por um verdadeiro lastro de pedras, motivo pelo qual é hoje opinião generalizada entre os escritores, de que, por êsse ponto ter-se-ia ligado ao Continente a Ilha de Cananéia em tempos imemoriais, observação essa justificada com a elevação do terreno dentro da Ilha, junto ao mar, parecendo tratar-se do prolongamento da ponta do morro do Itapoam que lhe fica fronteiro, do outro lado do canal.

Outro fato é ser a Aroeira o **divortium aquarum** entre as águas que, entrando pela barra, dão volta à ilha de Cananéia, contornando-a ao sul pela baía de Trapandé e Mar de Dentro, e as que entram pelo Mar Pequeno, dando volta a leste, passam defronte da cidade e entram pelo mar de Aririaia.

Há alguns anos foi apresentado à Câmara Federal uma emenda à Lei de Orçamento, mandando que o D. N. E. R. empregasse Cr\$ 3.000.000,00 na construção de uma ponte sôbre o referido braço de mar, emenda essa que caiu por terra sob alegação de tratar-se de interêsse regional que devia estar afeto ao Estado.

Comentando êsse fato, entre outras coisas, disse um dos órgãos da imprensa do Rio de Janeiro:

“Ainda cumpre salientar um ponto de maior importância: o Vale da Ribeira é a região do Brasil onde existem as maiores reservas de fosfatos. Ora, o fosfato é indispensável à lavoura, não só de São Paulo como de todo o Brasil. Ligar o Continente à ilha de Cananéia que é um dos melhores portos da nossa costa, significa dar possibilidades à incipiente iniciativa que está sendo explorada nessa região de grande desenvolvimento”.

E acrescentava: “E isso é tanto mais lastimável a mesma Câmara que se recusa a contribuir com Cr\$ 3.000.000,00 para a construção de uma ponte não compreendeu ainda que o problema da lavoura intensa tem de ser resolvido o mais depressa possível”.

Infelizmente, porém, aí está ainda para ser resolvido o grande problema que, beneficiando a histórica cidade, interessa a toda região do litoral sul, enquanto que o Tesouro continua a despender anualmente verbas cada vez mais vultosas com a manutenção do serviço de **Ferry-boat** no Mar do Cubatão, deficiente, moroso e inadequado para a época atual e incapaz, para atender ao movimento cada vez maior que ali se verifica e aos interesses da região do litoral sul do Estado, hoje em relativo desenvolvimento.

(Continua no próximo número).

ANTÔNIO PAULINO DE ALMEIDA
da Sociedade de Estudos Históricos de São Paulo.