



















COMMUNICAÇÃO

ENTRE

A CIDADE DA BAMIA

EA

VILLA DE JOAZEIRO,

POR

André Przewodowski,

ENCENHEIRO EM SERVIÇO DA PROVINCIA.

E

MANDADA IMPRIMIR

PELO CORONEL

JUSTINO NUNES DE SENTO SÉ,

SECRETARIO DA JUNTA DE LAVOURA,

TRADUCÇÃO DO FRANCEZ.



BEAR HE DA

TYPOGRAPHIA GUAYCURU' DE DOMINGOS GUEDES CABRAL,
Rua das Portas do Carmo n.º 23,

1848.

ERRATAS.

Pag. 5 lin. -26-bahia-em logar de Bahia. ultima da nota - Stevenson - em logar de -» 8 » Stephenson. 5 da nota-Grand-Junction -em logar » 10 » -e Grand-Junction. » 11 » 22---discordia---em logar de dircordia. 17---regeneração da marcha das obras puv 12 » blicas etc.--em logar de--regeneração das obras etc. ultima da nota--architectonicas--em logar)))) de--architectanicas. 11---regeneração da marcha das obras etc. D 18 D em logar de--regeneração das obras etc. 20-Senhor Presidente-em logar de-Se-D 14 D

25---São dignos--em logarde--São

in the Persons do Carmo act

nhor Presidente. -.

» 16 »

COMMUNICAÇÃO

ENTRE

A CIDADE DA BAMIA

E A

VILLA DE JOAZEIRO,

N.º 386-19.

TRADUCÇÃO DO FRANCEZ.

Ao Ill. 100 Sr. Coronel Justino Nunes de Sento Se, Secretario da Illustre Junta de Lavoura.

-000

Ill. Sr. Secretario.

Nomeado pelo Governo da Provincia para executar, como Engenheiro, todos os trabalhos que a Illustre Junta de Lavoura quizesse emprehender, e, de conformidade com as instrucções de V.S. de 30 de Outubro ultimo; venho desempenhar esta ardua tarefa, pelo menos tanto, quanto me he possivel. Não tenho podido ate hoje pôr por obra tal empenho, segundo a medida de meus desejos: os motivos são em parte bem conhecidos de V. S., e por outra parte, indo eu de continuo encarregado de varios serviços no interior da Provincia, concorreo isso tambem para impossibilitar-me a continuação dos trabalhos, sobre o projecto relativo ao caminho de ferro, que nos occupa. Tado quanto me foi possivel apresentar ao governo sobre o objecto em questão, tenho ora a honra de o offerecer tambem a V. S. em dupticata: n'estas peças se acha repetida a minha

exposição verbal, feita na Sessão de 15 do corrente, em que, por intermedio de V.S., a Illustre Junta de Lavoura se dignou fazer me a distincta honra de me permittir, Lhe submettesse o resultado de meus estudos sobre a construcção do caminho de fer-

ro, da Bahia ao Joazeiro.

Quando estiver de volta de Itaparica, Santo Amaro, São Fráncisco, Abrantes, e de Massarandupiò, para onde tenho de seguir « quanto antes » ou « com a maior brevidade, » etc. etc., procurarei então o mais breve possivel desempenhar os projectos em questão, afim de poder folgar com a immediata execução d'essa grandiosa obra, que farà época na regeneração da marcha das obras publicas na Provincia da Bahia — regeneração de que Esta tem tamanha necessidade. Serei feliz se chegar a vêl-a verificada o mais cedo possivel.

Sou com respeito,

Illm. Sr. Secretario,

De V. S.

Bahia 30 de Março de 1848.

mui humilde emui obe-

COMMUNICACÃO

ENTRE

A BAHIA E O JOAZEIRO

N . 391.

TRADUCÇÃO DO FRANCEZ:

A SUA EXCIPLIENCIA O SENHOR PRESIDENTE

DA

PROVINCIA DA BAHIA.

sorable for feith upon das principas, peis que, pouseer

A field a quem, tanto para o Norto como para o

Senhor Presidente.

Não sendo possivel apresentar a Este Governo, o Relatorio sobre a communicação da Cidade da Bahia ao Joazeiro, em toda a sua extensão; para entretanto cumprir as ordens verbaes de V. Ex., tenho hoje a honra de submetter-Lhe um Resumo, que procurei reduzir tanto quanto a importancia do objecto o permittio.

Utilidade.

A utilidade publica he o mais importante sim de todas as obras; e entre estas obras devem occupar o primeiro lugar, as que se destinão a facilitar a communicação dos disferentes pontos de hum paiz. He bem ajustada a comparação que se saz dos canaes e estradas de hum paiz, por onde circulao suas riquezas naturaes ou de industria, com as veias de hum homem por onde circula o sangue; pois que

estas duas circulações annuncião a vida e a força

de hum homem, ou de huma nação.

O interior do Brasil abunda de ricos productos, huns ficão por preço mui elevado quando chegão ao littoral, e outros estão ainda desconhecidos. O mesmo acontece com os productos do littoral e os de importação, que chegão com grandes difficuldades, ou muitas vezes não chegão aos lugares mais remotos do Sertão. Huma communicação, facil entre a Bahia e o Joazeiro, serà vantajosa a muitos res-

peitos.

A Bahia a quem, tanto para o Norte como para o Sul, ficao porções do Imperio quasi iguaes, quando chegar a ter huma communicação como centro delle, chamarà a si grandes beneficios; e mais ainda, si aquella for feita uma das primeiras, pois que, concorrendo para a prosperidade do Imperio, a par della augmentarà as vantagens da Bahia. — Huma communicação do oceano com o interior, lhe attrahirà em sua totalidade as Provincias de Goiaz, Piauhy e Mato-Grosso, e huma parte de cada huma das de Minas, Pernambuco, Cearà, Maranhão, e Grão-Paró; e pelo andar do tempo farà a porção de huma linha directa entre a Bahia e Quito, assim como do Perú — ou terà hum dia de fazer a juncção dos grandes oceanos Meridional e Pacifico.

A estrada da margem do rio de S. Francisco, ou do Joazeiro à Bahia, convidarà todos os habitantes da immensa superficie do paiz banhado por este rio, o qual com pequenas difficuldades he jà navegavel em mais de 300 legoas acima do Joazeiro, sem fal-dar no numero infinito de outros rios menores, tributarios ao de S. Francisco, que augmentao essa im-

mensa àrea.

Todas estas grandes Comarcas, unidas por via de navegação, como dissemos, achaô-se separadas do oceano pela barreira, até hoje invencivel, da cachoeira de Paulo Alfonso, que fica abaixo do Joazeiro. He isto hum grande inconveniente para os que navegão no rio de S. Francisco, e não podem hir em seguimento até sua foz, com quanto seja de manifesta vantagem para a Bahia, aqual assim monopolisa esse trafico para si. Tambem as muitas planicies (taboleiros) entre o Joazeiro e a Bahia facilitao esta communicação, offerecendo aos viajantes commodidades superiores à de todos os demais caminhos da Bahia para os diversos lugares do rio de S. Francisco, ou das Provincias que lhe ficão limitrophes. Semelhante communicação será preferida, melhorando-se a estrada actual, que, pode-se dizer, he feita só pela natureza; accrescendo que ja se acha altamente pronunciada a preferencia que se da à essa direcção.

еводо по помен в вывонной биев о доста об чегоди общира пом **Direcção.** Предприя обще об

A estrada da Bahia ao Joazeiro seguirà, na distancia de 20 legoas, a mesma direcção que a de Sergipe, e eis a razão. He indispensavel a qualquer ca--pital huma communicação pelo menos com o interior, e a Bahia nenhuma tem. Quanto mais affasta. da do mar for ésta communicação, melhor serà para o interior. O caminho por onde descem as boiadas, que vem da Feira de S. Anna para ésta -Cidade, prolonga parte da costa da Bahia, a qual por si mesma offerece a facilidade de communicação entre os lugares beira-mar. Alêm disso ésta costa nessa direcção, achando-se inçada de outeiros, e cheia de rasgaduras, huma estrada, ainda mesmo que nao seja senao para carros ordinarios, serà mui dispendiosa. Podéra-se deixar de fazer tal despeza, si ésta estrada fosse começada na Cidade da Cachoeira, mas ella não satisfaria a todas as indispensaveis condições da juncção da capital com o interior por terra. A direcção do Joazeiro à Balña, passando pela Mata de S. João, serà de menos despeza, que a que atravessar a Feira de S. Anna; e ligando immediatamente a capital com o interior da Provincia, servirà em parte para a estrada de Sergipe. Esta direcção me parece preferivel à outra, e mais util à capital e à Provincia, que a que principia na Cidade da Cachoeira. Para o futuro se poderão por meio de ramificações, à essa linha principal, unir as Cidades da Cachoeira, Santo Amaro, S. Francisco, Feira de S. Anna, e outras.

Distancia,

A distancia da Bahia ao Joazeiro, termo medio, he de 100 legoas geographicas portuguesas de 48 ao grão, e serà de menos, si se contar por legoas de 3000 braças, que sao as da Lei, segundo me informão.

Necessidade de fixar a população.

A população n'aquella terra he diminuta e dispersa, por falta de generos de primeira necessidade; não augmentando e nem fixando-se em lugar certo pela falta d'agoa potavel principalmente; e por isso vive sem se empregar em industria alguma. He no meio das grandes populações que de ordinario crescem as necessidades, reaes on ficticias, e éstas fazem crear todas as industrias. Hum dos mais urgentes melhoramentos materiaes he a abertura de póços, não existindo ora nenhum pela ignorancia total da arte de abrir fontes. Acontece muitas vezes ficar interceptada a communicação entre o Joazeiro e o littoral, por causa das seccas, que tambem deteriorão o gado, principal riqueza das numerosas familias do interior da Provincia, e fazem emigrar

todos os entes vivos para os lugares, em que ainda sha alguma agua estagnada jà corrupta, cheia de vermes, cainda mesmo nesse estado procurada com avidez — Muitas centenas de legoas quadradas se achão sem população, parecendo verdadeiros desertos. Supponho que as ultimas desgraças do Cearà forao em grande parte também devidas à faltæ de pócos. Quando os animaes não achao relva ou pasto verde, comem folhase ramos das arvores, ou palha secca; mas se lhes falta agua, não a podem elles substituir por modo algum. A posição geologica do solo que percorri he tal, que se pode em uns lugares abrir póços artesianos, em outros póços furados, e por toda a parte geralmente póços ordinarios. Passei por lugares onde, cavando-se até à profundidade de 2 ou 3 pés, se acha agua potavel, mas ahi mesmo bem vezes se bebe agua de alagadiços destinada aos animaes. Creio em poucas palavras ter demonstrado a grande necessidade de póços, a facilidade de os conseguir, e que são elles essencialmente precisos para a fixação das populações.

Escolha da Construcção.

He sem duvida pelo caminho de ferro que se pode fazer o mais rapido e prompto trajecto; sobre tudo nas grandes distancias. Para decidir-se a favor d'esta via de communicação, bastara considerar a immensidade de planicies, estendidas a perder de vista, entre a Bahia e o Joazeiro, podendo-se, sobre as 100 legoas de distancia, contar 70 de planura, e 30 de baixas e collinas. Não ha, propriamente fallando, nenhuma cordilheira de montanhas, a passar. O collo da Serra da Tiuba, apresenta memos difficuldades, que as ladeiras de Camurugipe e Dendezeiro às portas da Cidade. Quanto à passa-

gem de rios, o unico que carece de uma ponte de importancia, he o de Itapicurú; - para todos os mais bastarão pontes de menor consequencia, ou simples passadiços. A respeito de atterros, serão estes de maior volume na parte da estrada que fica: mais proxima à Capital; esta parte, e as outras disseminadas sobre toda a linha formarão ao todo uni aggregado de 30 legoas de construcções mais dispendiosas. Assim pode-se dizer que, pelo que tocaa difficuldades da construcção do caminho de ferro, nenhuma existe extraordinaria, certo de que difficuldades da mesma natureza ja tem sido superadas quer na Europa, quer nos Estados Unidos. De mais pode-se afirmar, que esta construcção he ordinaria no seu genero como caminho de ferro, em cujonumero se classificão os que hao apresentado as: difficuldades inseparaveis dessa especie de vias de communicação. Em summa, tudo quanto respeita à construcção entra inteiramente na ordem das obras possiveis.

ro, proporei aquelle que està em uso nos Estados. Unidos, eme parece custurà menos dinheiro. Esse genero de construcção se tem applicado nas localidades favoraveis e taes que frequente e até habitualmente se encontrão no littoral, acima da linha de cataractas (cachoeiras), ou no vasto triangulo formado pelo Mississipi e o Ohio; (a) com uma superstructura ligeira e ligeiramente assentada, para receber os locomotores, porem estes leves, e não excedentes ao pezo de 6 a 7 toneladas. Tem

⁽a) Histoire et description des voies de communication aux Etats-Unis, et de travaux d'art qui en dependent, par Michel Chevalier. Chemins de fer américains par M. Poussin. Public works in Nord-America by David & Stephenson.

0

rum rail formado de uma longrina de pao chapeada de ferro (b); a velocidade que se obtem he moderada, isto he, de 6 legoas por hora. De maneira, que, em vez de 18 a 20 dias, que ora se gastão na jornada da Bahia ao Joazeiro, o viajante poderà

vingar essa distancia em 17 ou 18 horas.

Pelo que he certo osferecer o caminho de serro vantagens immensas, mas, por outro lado a estrada ordinaria serà tambem de summa utilidade, se for construida de sorte que de facil transito aos carros, e se possa por meio destes effectuar o transporte de tudo quanto até hoje se carrega às costas dos animaes com grandes despezas e incommodo. - Serà talvez mais provavel ésta estrada em razão do custo extraordinario da de ferro, como se verà no decurso d'este escrito. Todo o mundo se lembra dos prejuizos que soffreu a Provincia da Bahia em seu commercio com a de Minas Geraes, depois do simples melhoramento, (e nao construcção nova) da estrada d'esta ultima Provincia para o Rio de Janeiro. As vantagens, pois, do Rio servirão de termo de comparação para avaliarmos os beneficios que podéra a Bahia tirar de uma estrada ordinaria para o Joazeiro.

Despeza.

Tomando por base o que dissemos das distancias, total e parcial, menos e mais dispendiosas,

⁽b) Um ensaio de semelhantes caminhos, ou amostra em ponto pequeno, pode-se, na actualidade, ver junto ao Forte Grande da Barra, onde ser e para o transporte da pedra cantaria. Esta pequena obra foi seita em 1843, pelo autor do presente escrito, assistido de seu então ajudante, o Sr. Francisco Lavigne. A construcção he appropriada as localidades, ao modo de transporte e serviço a que he destinada.

da estrada ordinaria, do modo preferivel para a construcção do caminho de ferro; e finalmente estabelecendo o preço de uma legoa, chegaremos à totalidade da despeza com o caminho de ferro da Bahia ao Joazeiro. Segundo os auctores acima citados, avaliaremos o preço de uma legoa das menos dispendiosas em Rs. 56:6108000; o que nos dará para as 70 legoas Rs. . . 3,962:7008000 Admittindo, segundo os mesmos

auctores, ser custo o de uma legoa, das mais despendiosas, Rs. 413:220\$000, (c) teremos por 30 legoas Rs. . . .

- 23 210:16ch

3,396:6008000

Total Rs. 7,359:3008000

Um dos principaes rendimentos dos caminhos de ferro he proveniente da taxa que pagão os viajantes, rendimento que só pode ser garantido por uma população numerosa; e he por isso que fallei em póços, como um dos requisitos para a estabilidade d'esta população. Si qualquer construcção tem por objecto um rendimento directo, ou indirecto, isso

⁽c) Não admitto, como unidade do preço de uma legoa de caminho de ferro, a cifra que custárão osem que eu trabalhei, ou de outros á cuja construcção assisti, ou de outros que examinei em todos os seos pormenores, como os de Paris a St. Germain, de Londres a Greenwich, e Grand-Junction, o de Lyon a St. Etienne, de Liverpool a Manchester, e tantos outros. Todos esses caminhos de ferro se achão em circunstancias mui diversas das do caminho em questão; e cumpre notar serem construidos para satisfazer a uma velocidade de 10 legoas per hora, o que torna a sua construcção muito mais dispendiosa: assim por exemplo uma legoa do Grand-Junction tem custado \$7,757 L st. e uma legoa do de Liverpool a Manchester, \$419,594 L. st., isto he, uma dellas, para mais de 400 contos de reis, e outra, o melhor de 900 contos por legoa.—

1030-173:220

As quantias a dispender são exorbitantes, quer com a construcção primitiva do caminho de ferro. quer com sua conservação (entretien). Em presenga de semelhantes despezas, e outras considerações acerca da marcha das obras n'este paiz, nenhuma das quaes se pode comparar, quer em grandeza, quer em importancia, com a de que nos occupamos; — devemos francamente confessar a impossibilidade de execução, ou conservação d'esta grande obra na Provincia da Bahia. Todavia não he ella d'aquellas por as quaes só o Governo he quem se interessa, mas tambem os ricos e poderosos membros da Junta de Lavoura. A uniao faz a força-Concordia res parvæ crescunt,—dircordia maximæ dilabuntur. Vejamos agora, em abono destas circumstancias, os exemplos que nos fornecem tres d'entre as nações que se achao à testa da civilisação e indus-

⁽d) Infelizmente acontece que, em toda a Provincia da Bahia, pouco ou nada se cuida da conservação das obras, depois de feitas; e d'ahi a sua infallivel deterioração, o mil inconvenientes para o serviço publico Muitas vezes pertende-se lançar á conta do Engenheiro, o que he manifestamente a consequencia d'esse de scuido. Temos d'isso um frisante e notorio exemplo no canal de Itahipe nos Ilheos, obra que depois de feita, ficára por uma serie de annos abandonada e sem o menor reparo---e será isso por culpa do Egenheiro?.

Estados-Unidos. Em França he o Governo únicamente quem exerce a sua influencia na creação de estabelecimentos, e obras publicas; —na Inglaterra, pelo contrario, fazem-nos os cidadãos associados, ou as companhias. O Governo apenas tem a superintendência e fixação dos regulamentos; e entretanto ésta ultima nação possúe mais obras, (e) notaveis pelo seu valor e grandeza. Os Estados-Unidos, seguindo os principios da Inglaterra, e estes, plantados em terreno mais fecundo, se têm tornado ainda mais vigorosos, excedendo a esse respeito, nao só à França, ou à Inglaterra, cada uma por si, mas, sim a ambas juntas.

, Persuadido como estou da grande utilidade do caminho de ferro, serei bem feliz se vir uma nova época para a regeneração das obras publicas da Provincia da Bahia, regeneração que nos ponha nesse respeito a par dos paizes acima referidos.

Marcha da construcção.

Os caminhos de ferro, e todas as mais construcções, devem ser começados pelos lugares que demanda mais tempo. Nos caminhos de ferro são as pontes e os atterros que consomem pelo menos alguns annos do tempo da duração das obras. O caminho, de que trato, será preciso comegar pelas pontes do rio de Joannes, Pojuca, Jacuipe, e Jacumerim; e alguns passadiços, todos elles em partes mais chegadas à capital; e, no interior, a ponte sobre o rio Itapicurú, nas Queimadas. — Todas as pontes terão terraplenos em suas avenidas. Com obras identicas houvera-se de principiar na passagem da Serra da Tiuba, e outros baixos, por onde tiver de passar o caminho de ferro; fazendo-se ao

⁽e) Não se tome aqui em consideração as obras arentectanicas.

mesmo tempo os póços artesianos, póços furados, e póços ordinarios.

Conclusão.

golf obox o oa if our

Todas essas obras, a saber, pontes, attorros, e póços, cada uma por si, e mesmo independente da
execução do caminho de ferro, podem ser de summo
prestimo à Provincia, como meios de communicação nas estradas ordinarias, que muitas vezes, por
falta delles, se tornao intransitaveis e até mui perigosas.

E assim, ainda quando a regeneração das obras publicas houvesse de tardar em sua realisação, ou não se verificasse em toda a extensão desejavel,—nem por isso e jamais nunca devêra-se deixar de, quer por uma quer por outra forma, dirigir o agregado de todas os esforços, e de todas as pessoas, ao augmento da prosperidade da Provincia, afim de que um dia se diga da Bahia o que ora se vê reali-

sado em uma nação sua conterranea (f).

« São poucos os espectaculos que offerecem maior « interesse, maior grandeza, na ordem material, do « que o que, ha 25 annos à esta parte, nos tem da- « do os Estados-Unidos de Nord-America: semelhan- « te à um exercito, que tomasse por base d'opera- « ção o littoral do Atlantico, a população d origem « européa, tem-se, com passo rapido e em bandos « compactos , internado nos sertões d'um vasto « continente sobre uma largura de perto de 25 « graos de latitude. As florestas desapparecem de- « baixo do machado dos gastadores, e fazem lugar « aos productos d'uma rica cultura, os rios e lagos « são sulcados por centenas de vapores. Vastas « vias se abrem para unir as mais distantes partes,

⁽f) Annales des Ponts et Chocussées Tome 38.º

do territorio, nenhum esforço he poupado nesse intento. A serrania dos Alleghanys, e seos esporões sao franqueados e cortados por meio de canaes a duas pendentes (à point de partage) e por
caminhos de ferro que ligao a rede dos grandes
lagos interiores à varios portos do litoral, o Oeste
ao Leste, o Sul ao Norte. Um immenso movimento commercial se desenvolve assim para o
exterior como para o interior, e sob a influencia
de numerosas causaes de prosperidade a populacao toma um incremento superior à toda conejectura. »

São estas algumas das idéas tiradas da minha convicção intima sobre essa grandiosa obra, que neste escrito tenho a distincta honra de levar à presença de V. Ex., que dignando-sé desculpar algumas imperfeições involuntarias, deliberarà em sua

sabedoria o que julgar conveniente.

Sou com respeito

sir ente abiocivor Irab eschi

Senhor Presidente.

De Vossa Excellencia

Bahia 18 de Março de 1848.

muito humilde e muito obediente criado

DUAS PALAVRAS

SOBRE

OS TERRENOS ENTRE A CIDADE

DA DA

BARRA E O JOAZERRO.

CONSIDERADOS GEOLOGICAMENTE.

Em virtude das ordens do Governo, sob data de 4 de novembro do anno proximo passado, o mesmo Engenheiro apresentou, ao Ex. mº Presidente da Provincia, um Relatorio datado de 23 de Fevereiro ultimo (N.º 386), em que, entre outras materias, se contem o que segue:

200, denierim cenito, regionalida que da este pla ses por

4. Cumprindo as ordens d'Este Governo, que me mandava « colher noticias proveitosas proprias da minha profissão », tenho a honra de offerecer a V. Ex. a somma das observações feitas por mim no sentido recommendado, em o decurso da minha digressão desta Cidade, e da de Cachoeira ao Joazeiro:

Distante 5 legoas do Joazeiro, d'um e outro lado da Fazenda d'Olhos d'Agoa, por espaço de mais de 2 legoas, corre um terreno, onde se encontrão: 1.º o Marmore Branco (Sacharoïde) em um lugar um tanto elevado; 2.º em maior extensão e mais abundante, a pedra de cal ordinaria; — 3.º nos baixos visinhos desses lugares ha aguas salinas

em abundancia, e as terras tão saliferas são, que em varias partes de sua superficie se formão tenuissimas camadas de sal concreto.

Ao sul do Joazeiro, desagua o rio de Salitre no S. Francisco; seguindo esse rio, e, ao depois, a direcção da estrada da Freguezia Velha, entre Jacobina Nova e Jacobina Velha, dei com localidades sobre uma superficie de mais de 20 legoas, onde, a par do jà referido marmore branco, tambem se achão: marmores pretos, outros fitados, cinzentos, e ainda de outras cores, (todos elles rivalisando em formusura); grande quantidade de pedra de cal de varias qualidades. As terras são saliferas, mas fôra necessario fazer-se sondagens (sondages) em alguns logares, para se descobrir o sal gemma, do qual tirar-se-ia, com menor despeza, vantagem muito maior do que do sal obtido por qualquer outro modo.

Em toda a extensão da estrada entre a Bahia, e Joazeiro, e a da Cachoeira ao Joazeiro, achão-se ogranito e a pedra lioz (grès). Essas rochas, e bem assim os marmores de varias qualidades, poderião ministrar crescida qualidade de cantaria à escolha e conforme

a obra à que se destinasse.

São dignas da maior attenção os gisamentos de pedra de cal, pouco distantes da cidade, perto do Engenho do Couté de Baixo, e Couté de Riba. — A extracção da pedra de cal, por meio de mergulhadores, sempre fará encarecer a cal, e dispendiosas as obras que a pedem em quantidade, além dos accidentes companheiros desse modo de extracção. — Isso não accontece com a cal tirada de bancos e camadas, em terra firme, ou nas encostas de oiteiros situados beira-mar: he trabalho incomparavelmente mais facil, e unico capaz de tornar esse precioso material mais barato, e mais abundante no mercado.

Em todo o tracto desde a Cachocira até ao Joazeiro, e d'ahi de volta costeando parte do S. Francisco, rio acima e o rio de Salitre, visitando a garganta entre a Serra de Mulato, e a Serra da Cruz, passando entre Villa Velha, e Nova de Jacobina, em direcção da Aldêa da Freguezia Velha, e desta seguindo a Estrada das Boiadas caminho da Bahia, pela Matta de S. João, e ao depois em remate, percorrendo ess'outra Estrada das Boiadas, por onde descem as boiadas da Feira de Santa Anna, em procura da Cidade — em todos esses terrenos se depara: além das rochas e pedras ja mencionadas e reconheciveis ao primeiro aspecto, com terrenos de origem vulcanica, entre as nascentes do rio de Salitre, e a Freguezia Velha; - grande numero de formações primitivas, e alluviões de terrenos artigos, onde infallivelmente existem pedras e metaes préciosos, a par de outros metaes usados nas artes industriaes. Trabalhos de exploração por repetidas vezes encetados e abandonados na Serra da Cruz, e na de Mulato, que cercão o pequeno valle, ou leito do rio de Salitre, e que ambas fazem parte do valle do rio de S. Francisco, poem o que digo fora de toda duvida. He mister tempo para minuciosamente explorar aquelles terrenos; e, guiado pela geologia, e ajudado dos recursos scientificos, que osferecem a geognosia, a geogenia, a mineralogia, a chimica, a physica, — ir-se-hão descobrindo immensas riquezas, até aqui ignoradas. — Emquanto a mim, tendo eu em 2 mezes andado perto de 300 legoas, apenas pude colher algumas noções geraes, que aqui ossereço em resumo, em virtude das ordens verbaes de V. Ex., recebidas a 21 do corrente.

Em uma memoria separada, tenho scientificamente tratado toda esta parte, juntando as amostras de rochas e mineraes colhidos nos proprios sitios; — e logo que esteja acabada, terei a houra de apresental-a a este Governo.



roce primitivas, e utavioce

Typocraphia de Domingos Guedes Cabrai,

dife offerences a geognosia, a ger

1848.



















