

EDELBERTO AUGUSTO GOMES LIMA.

Cadeira nº 56 (IHGMG).

Patrono: Júlio Bueno Brandão.



A HISTÓRIA DO RIO DAS VELHAS E DE SUA NAVEGAÇÃO.

(APOGEU E AGONIA)



1833 E 1982. (O mesmo local em dois tempos)

SETEMBRO DE 2022.

INTRODUÇÃO –



Após meu ingresso no Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais (IHGMG) este é minha primeira pesquisa, como membro efetivo deste conceituado Instituto, embora já tenha publicado 26 livros.

A minha pesquisa sobre o Rio das Velhas (curso d'água) está vinculada à minha história de vida, eis que fui criado, casei e me tornei cidadão honorário de Sabará, sobre o qual escrevi três livros contando parte de sua rica história antiga.

Muito do contido nesses livros, facilitaram as minhas pesquisas, por já conterem material sobre o Rio das Velhas.

De tanto pesquisar (Após aposentar-me) as histórias antigas de Sabará e São Domingos do Prata, minha terra natal, ousei criar um axioma, sintetizando essa minha nova paixão:

A história é o passado retornando à superfície, o que fica na escuridão do tempo, se perde na eternidade.

Sou partidário de Gwyns Prins para quem os historiadores da sociedade moderna, maciçamente alfabetizados, são extremamente céticos quanto ao valor da história oral na reconstrução do passado.

Não me considero um historiador e sim um amador apaixonado pela história, principalmente da minha região.

Na presente pesquisa, procuro não fugir à regra. Com raríssimas exceções, toda ela teve origem em alguma notícia ou lei contemporâneas aos fatos.

Outra das minhas fontes, está agasalhada no excelente livro que Richard Burton, escrito em 1867 e legado às gerações futuras.

Ele, em 1867, realizou uma histórica viagem de canoa pelo Rio das Velhas, entre Sabará até o Estado da Bahia, nos proporcionando um retrato fiel deste curso d'água daquele tempo.

Muito deste livro, denominado “Viagem de Canoa de Sabará ao oceano Atlântico”, reproduzi no texto da presente obra.

No sumário a seguir, pode-se ter uma ideia do contido nas minhas pesquisas.

Contudo, pelo conteúdo histórico e por conter alguns costumes e até curiosidades da época, cito nesta introdução, algumas das observações de Richard Burton.

Ele, além de tecer comentários sobre os costumes dos ribeirinhos e habitante da Bacia do Rio das Velhas, menciona, entre outras localidades, o Dr. Lund, famoso naturalista dinamarquês, comentado, até os dias atuais, pelas suas descobertas naquela paragem.

Contudo, parece ter ficado mais encantado com Diamantina, seja pelas riquezas minerais, prevalecendo a abundância de diamantes encontrados quase à superfície, seja pelas seguintes observações:

“Os três dias que passei em Diamantina deixaram-me a mais agradável impressão de uma sociedade. Os homens são os mais ‘abertos’, as mulheres as mais bonitas e as mais amáveis que eu tive a felicidade de encontrar no Brasil.

Em todos os lugares destas regiões, os forasteiros são recebidos com cordial hospitalidade, mas aqui a acolhida é particularmente calorosa (...)” (Pág. 89).

Em diamantina “há ricas lavras de ouro, que os homens mal se dão ao trabalho de explorar. Com o ouro, dizem eles, acertadamente a gente pode continuar pobre, com o diamante nunca.” (Pág.92).

Ele fez o seguinte elogio aos brasileiros, qualidade que com a “evolução” do ser humano, a concorrência predatória e o consumismo, parece ter sido perdida:

“Deve-se dizer, em verdade, e com um grande elogio ao Brasil, que ninguém se sente aqui degradado por um mister, embora humilde. Em consequência a sociedade ignora os preconceitos contra as profissões comuns no Velho Mundo, onde

vi um homem envergonhar-se pelo fato de seu pai ser um ‘médico’, e onde Faraday foi elogiado, por ter tido a coragem de confessar em público, que tinha um irmão instalador de gás.” (Pág. 89).

Porém, menciona um costume medieval, em que pese ainda adotado em alguns países, qual seja:

“Homens que se banhavam nos córregos auríferos eram chicoteados e os que eram presos tirando diamantes, tinham as mãos cortadas. A tradição aqui é a de que o odioso sistema foi abolido por Dom Pedro I.” (Pág. 76).

As queimadas, segundo Burton, começavam lá por 9 ou 10 de agosto e iam até o fim de setembro, sendo as terras queimadas em anos alternados a fim de que não faltasse forragem.

Enquanto o período de chuvas começava no princípio de outubro e, se até o dia 15, não tivesse chovido, os habitantes receavam por suas plantações. (Pág.71).

Burton, já naquela época, fez menção a existência de mercúrio no Rio Jequitinhonha e em outras partes da Província de Minas, mas suspeitou que ele procedia das antigas lavagens de ouro. (Pág. 66).

Em outra passagem, menciona ter sido encontrado em muitos lugares, o arsênico. Segundo a sua tripulação, o arsênico aparecia até a foz do Rio das Velhas e teria origem na mina do Morro Velho, então pertencente ao território de Sabará. (Pág. 48).

Naquele tempo, 1867, a cachoeira Grande era a mais perigosa, mas não constituía um obstáculo tão sério à navegação, quanto a de Maquiné. (Pág.64).

As senzalas eram casas térreas no interior da praça, a qual geralmente tinham no meio uma alta cruz de madeira e uma plataforma alta para secar açúcar e milho. Os escravos eram trancados à noite e, para evitar brigas, os negros casados eram separados dos celibatários. (Pág. 45).

Burton, deu a entender que, naquela época, haviam frequentes abalos na terra ao meio dia. Segundo ele, naquele solo calcário, não pode observar sinais de ação ígnea, plutônica ou vulcânica, mas o terremoto de Alexandria e outro que presenciara em Acra, na Costa do Ouro, provariam que as formações sedimentares não estariam, de modo algum, isentas das visitas de Enosígea. (Agitação da terra – pág. 37).

Em seu livro, em nota de roda pé (Pág. 28) há menção de que um tal M. Willian Kopke teria obtido uma concessão para navegação a vapor no Rio São Francisco e teria construído o vapor em Sabará, em 1833/1834.

Como sou eu que pesquiso, digito e reviso o texto, pode ocorrer algum erro de revisão, mas não de conteúdo.

É sabido que quando o próprio autor é quem revisa, ele a faz com a mente e não com os olhos.

O Word, sempre que se insere as palavras V. Sa. ou Excia, exige que a próxima letra seja maiúscula. Como nem sempre isto é correto, em muitos trechos deixo de colocar (.) ponto depois destas expressões.

SUMÁRIO –

- Richard Burton – 07 -**
- Origem do nome Rio das Velhas – 07 -**
- Porto do Galego em Sabará – 08 -**
- Navegação no Rio das Velhas – 09 -**
- Nascente, foz e trajeto do Rio das Velhas – 10 -**
- Mapa com o trajeto do Rio das Velhas – 15 -**
- Mapa com os municípios da Bacia do Rio das Velhas – 16 -**
- Navegação a vapor no Rio das Velhas – 17 -**
- Já existia barco a vapor no Rio das Velhas antes de 1867, ano da viagem de Richard Burton – 18 -**

- Barco a vapor Saldanha Marinho e o Rio das Velhas – 20 -
- Navegação a vapor no Rio das Velhas partindo de Sabará – 21 -
- Estaleiro na Barra do Rio das Velhas – 22 -
- Barco a vapor Saldanha Marinho – 20 - 23 -
- Navegação no Rio das Velhas - 1854 – 27 -
- Navegação no Rio das Velhas – 1856 – 29 -
- Navegação a vapor no Rio das Velhas partindo de Sabará – 1856 – 30 -
- Navegação no Rio das Velhas – 1859 – 30 -
- Navegação no Rio das Velhas – 1866 – 34 -
- Navegação a vapor pelo Rio das Velhas em 1867 – 35 –
- Navegação a vapor no Rio das Velhas a partir de Sabará em 1885 – 39 -
- Homenagem a Saldanha Marinho em 1867 – 38 -
- Viagem de barca de Dom Pedro II e sua comitiva a Santa Luzia pelo Rio das Velhas e posterior retorno de Itabira– 42/44 -
- Local em que se hospedou Dom Pedro I e II em Sabará – 45 -
- Um lugar entre Jequitibá e a vila do Guaicuí para ser a nova capital de Minas Gerais – 46 -
- O Vale do Rio das Velhas já foi cogitado para ser o local da nova capital de Minas Gerais – 45 -
- Síntese do projeto Manuelzão – 46 -
- O ribeirão Arrudas é apenas um dos problemas – 49 -
- A foz do ribeirão Arrudas em Sabará e a histórica estação ferroviária de General Carneiro – 51-
- Última viagem do Saldanha Marinho – 40 – 41
- Finalizando - 54 /57
- Bibliografia – 57/58 -
- Índice alfabético – 60 -
- Meus livros – 58/59 -

A HISTÓRIA DO RIO DAS VELHAS – APOGEU E AGONIA.



LIVRO “VIAGEM DE CANOA DE SABARÁ AO OCEANO ATLÂNTICO” - LIVRARIA ITATIAIA LTDA – EDITORA DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO.

Richard Burton, de nacionalidade inglesa, iniciou o seu percurso no Rio das Velhas entre Sabará até Paulo Afonso na Bahia, no dia 07 de agosto de 1867. A viagem demorou 38 dias, em decorrência de ter parado diversas vezes, fosse para pernoitar ou conhecer mais detalhes do local, fosse, principalmente, em face da hospitalidade da maioria dos ribeirinhos, o que muito o encantou.

Diz ele, contando a principal causa dos atrasos: “a hospitalidade é o que mais retarda as viagens no Brasil. É o velho estilo da recepção colonial; a gente pode fazer o que quiser, pode ficar por um mês, mas não por um dia, e são desconhecidos os inospitais preceitos e práticas da Europa.”

O livro é excelente e mostra, muito mais que o grande Rio, as riquezas, os costumes e hospitalidade dos habitantes nas regiões ribeirinhas ao Rio das Velhas e da Bacia do mesmo curso d’água. Diversos lugarejos que se localizavam na sua bacia, são mencionados (Hoje prósperos municípios), assim como acidentes geográficos. Contudo, como fogem do objetivo central da presente obra, deixo de comentá-las.

ORIGEM DO NOME RIO DAS VELHAS.

Foram os índios, primeiros habitantes da região, que primeiramente denominaram Uaimii. No final, traduzido para o português, passou a ser conhecido como Rio Guaicui.

Porém, há outras versões. Ana Paula Almeida Marchesotti, em um artigo publicado na internet, citou o seguinte trecho:

A sabarense Lúcia Machado de Almeida, em sua obra “Passeio a Sabará”, disse ser o nome Rio das Velhas, já uma lenda. A tradição popular diz que o bandeirante paulista

Bartolomeu Bueno, ao se aproximar do rio, deparou-se com três velhas índias acoradas em suas margens próxima de Sabará.

Já o poeta Cláudio Manoel da Costa, em um de seus poemas (Égloba Arúncio), atribui ao governador Antônio de Albuquerque a escolha do nome Rio das Velhas.

PORTO DO GALEGO – EM SABARÁ – BARCA UTILIZADA POR RICHARD BURTON, EM 07.08.1867.

“Encaminhamos ao Porto da Ponte Grande, onde se encontra o ajojo ou balsa. Jamais vira embarcação tão decrépita, verdadeira arca de Noé, semelhante a uma carroça de ciganos flutuante, coberta por um toldo, cerca de dois metros e trinta centímetros de altura e um de comprimento, assentando- sobre dois troncos ocos. O rio devia ser bem seguro, para que uma geringonça daquelas navegasse sem acidente” (página 13 do livro de Burton)

Nela se alojaram 15 pessoas, o que teria provocado preocupações no piloto comandante, com receio que fizesse água e até mesmo afundasse.

Em Santo Antônio da Roça Grande (Bairro de Sabará existente até os dias atuais e foi moradia de Borba Gato), além de outros que não seguiram a viagem, Richard Burton disse ter sido necessário deixar a sua esposa, por estar com “sério torcicolo”.

Na realidade, segundo Burton, ele foi o único viajante a utilizá-lo no percurso de Sabará a Paulo Afonso (na Bahia), enquanto a tripulação constava de três pessoas. O comandante e dois de seus filhos e mais um ajudante de Burton, um rapaz da Mina de Morro Velho, lhe cedido por Mr. Gordon (Era o superintendente da mina) e uma cadela de nome “Negra”. Haviam mais dois passageiros, mas estes desembarcaram logo no início da viagem.

(NOTA: Nesta época, até o início da era republicana, Morro Velho e o atual Município de Nova Lima, pertenciam ao território de Sabará.)

Por outro lado, a canoa tinha onze metros de comprimento e quando se juntavam duas delas, ficava com quase dois metros de largura.

De Sabará a Jaguará o rio das Velhas tinha entre 44 e 77 metros de largura e a distância era de 1.118.490 metros. Segundo Gordon era um sexto do percurso total, mas os trechos retos eram curtos.

Já naquela época, nos períodos chuvosos entre outubro e janeiro, haviam inundações em que o rio costumava subir entre três metros e meio a quatro e meio, formando lagoas em terrenos planos.

Uma passagem interessante, está contida na página 48 do livro de Burton, transcrita, na íntegra, a seguir:

“Em muitos lugares, as encostas apresentam curiosas incrustações, que aparecem até a foz do Rio das Velhas. Segundo a tripulação, aquilo era a eflorescência (Manchas esbranquiçadas) das piritas de arsênico vindas de Morro Velho.”

Burton, em sua viagem fez a seguinte previsão:

“Esse rio deserto tornar-se-á, dentro em pouco, uma estrada de nações, uma artéria que fornecerá ao mundo o sangue vital do comércio...” Teria ele acertado em sua previsão? Fica a cargo de cada um oferecer a sua interpretação.

Anda, segundo ele, “quando o Rio das Velhas for aberto à navegação, tornar-se-á o vergel do país...” (Pág. 168 do livro de Burton).

NAVEGAÇÃO NO RIO DAS VELHAS.

O rio das Velhas naquela época, apresentava inúmeros obstáculos no percurso, de modo a dificultar a navegação até

com o barco por ele utilizado e não havia sequer uma milha em linha reta. Um dos piores obstáculos, segundo Burton, constituía na existência, em diversos trechos, das chamadas “raseiras” em que eram obrigados desembarcar para que os canoeiros empurrassem a embarcação. Porém haviam trechos que já comportariam navegação a vapor, com pequenas intervenções no leito do rio. (Pág. 17 do livro de Burton).

Haviam cachoeiras em número de dez e todas, segundo Burton, exigiriam algum trabalho antes de se poder utilizar rebocador no rio. Elas eram divididas em cachoeiras bravas, meio bravas e mansas. Para atravessar algumas delas seria necessário arrastar a embarcação por terra. (Página 40 do livro de Burton).

Em 20.08.1867, Richard Burton visitou, às margens do Rio das Velhas, em uma localidade então chamada de Santa Ana de Traíras, o sr. João Gonçalves Moreira e este, conhecedor do rio naquele trecho, disse ser as cachoeiras insuperáveis, daí não acreditar na anunciada navegação a vapor. (Pág. 62 do livro de Burton).

Na região de Diamantina, comentada com muitos detalhes por Richard Burton, tal era a abundância de diamantes, que os homens mal se dava ao trabalho de explorar ao argumento “com o ouro, dizem eles, acertadamente, a gente pode continuar pobre, com o diamante nunca.” (Pág. 92)

Foi nesta ocasião a manifestação de uma esperança: “Quando a estrada de ferro chegar a Sabará e a navegação a vapor ligar o Rio das Velhas com o grande São Francisco, pode-se esperar o imigrante e a região diamantina atingirá seu pleno desenvolvimento...”

NASCENTE – FOZ E TRAJETO DO RIO DAS VELHAS.

O Rio das Velhas tem a sua nascente no município de Ouro Preto, no parque municipal Cachoeira das Andorinhas.

O Rio das Velhas desde a sua nascente até a sua foz no Rio São Francisco, tem 801 quilômetros, todo percorrido em território mineiro.

FOZ DO RIO DAS VELHAS. GUAICUÍ.

O Rio das Velhas desagua suas águas no Rio São Francisco na localidade chamada de Guaicui, povoado pertencente ao município de Várzea da Palma.

Essa encontro das águas do maior afluente com o também majestoso Rio São Francisco, foi assim descrito em 1867, por Richard Burton:

“Era impossível contemplar sem entusiasmo o encontro dos dois poderosos cursos de água. O Rio das Velhas faz uma curva graciosa de nordeste quase que para oeste e, descendo por um trecho reto, com cerca de 183 metros de largura, mistura-se com o São Francisco, que vem de leste para recebê-lo. (Pág. 158 do livro de Burton).

Quanto a GUAICUÍ, narra o mencionado autor inglês:

“Nos antigos tempos coloniais, a junção dos dois rios e a povoação perto dela se chamava BARRA DO GUAICUÍ e formava um julgado, ou sede judicial, que foi extinto há cerca de cinquenta anos. As últimas gerações traduziram o nome Tupi para BARRA DO RIO DAS VELHAS.

O distrito e o município foram criados em 1861 (Lei Provincial nº 1.112, de 16 de outubro), desmembrando parte dos municípios de Montes Claros, São Romão, Paracatu, Curvelo e Diamantina, e, atualmente, o município está dividido em quatro distritos, a saber: GUAICUÍ, São Gonçalo, Pirapora e Extrema”. (Pág. 159 do livro de Burton – letra garrafal por minha conta).

Na mesma página: “Se algum lugar merece o selo da grandeza conferido pela mão da natureza, é essa confluência. É o meio caminho do grandioso vale ribeirinho; tem, ou antes, pode ter, ligação fluvial com Sabará, Diamantina, Curvelo, Pitanguí, Pará (ou Parafúgio), Dolores do Indaiá, Campo Grande, Paracatu, São Romão e as outras localidades no Rio São Francisco. Faz a

ligação das províncias de Goiás, Pernambuco, Bahia e Minas e, dentro de alguns anos, os NAVIOS A VAPOR e a estrada de ferro farão com que ela se comunique com a Capital do Império...” (Letra garrafal por minha conta).

NOTA: Outro grande rio mineiro, em que diversos municípios do leste mineiro são por ele banhados, também tem a sua nascente em Ouro Preto.

Trata-se do Rio Piracicaba, cuja nascente se situa no distrito ouropretano de São Bartolomeu. Até a sua foz no Rio Doce no município de Ipatinga, ele percorre 241 quilômetros.

O encontro destes dois grandes rios, foi assim descrito, em 1913, por NELSON DE SENA (Ex- membro do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais):

“...O Piracicaba entra na margem esquerda do Rio Doce e a sua entrada é serena como se fora um tributo de respeito ao grande e histórico rio de Minas e Espírito Santo.

Na barra do Piracicaba, o Rio Doce se apresenta majestoso e se alarga em imensa amplidão, como que fazendo vasto leito às águas de seu tributário (afluente), escreveu o ver. Cônego Domingos Martins.

A largura do Rio Doce na foz do rio Piracicaba deve ser mais de 500 metros e a margem oposta se nos apresenta como imensa muralha ornada por densa floresta, que se agita soberba por cima das águas que lhe dão a abundante seiva.

Essa muralha é a barreira oposta à fúria do Piracicaba, quando se avoluma e vai quebrar as ondas da cheia no dique oposto. Deve ser uma luta terrível e majestosa esse embate das ondas dos dois rios, que nessa ocasião só tem como testemunhas o céu e a floresta virgem.”

(Essa região até 1938, se localizava no atual município de Timóteo, então pertencente ao município de São Domingos do

Prata – Trecho extraído do meu livro “Notícias do antigo São Domingos do Prata e seus distritos...”, página 150).

TRAJETO DO RIO DAS VELHAS.

De Ouro Preto até Várzea da Palma, são 801 quilômetros, todos percorridos em território mineiro.

“A bacia hidrográfica do Rio das Velhas é subdividida em quatro regiões fisiográficas:

Alto Rio das Velhas:

Região composta por 10 municípios na área denominada Quadrilátero Ferrífero. Os municípios que estão 100% inseridos na região do Alto rio das Velhas são Belo Horizonte, Itabirito, Nova lima, Raposos e Rio Acima. Caeté (42%), Contagem (42%), Ouro Preto (50%), Sabará (63%) e Santa Luzia (4%) estão inseridos em maior ou menor parcela.

As Unidades Territoriais Estratégicas (UTES) que compõem o Alto Rio das Velhas são: Nascentes, Rio Itabirito, Águas do Gandarela, Água da Moeda, Ribeirão Caeté/Sabará, Ribeirão Arrudas e Ribeirão Onça.

Médio Alto Rio das Velhas:

Compreende 20 municípios. Dentre estes, Capim Branco, Confins, Funilândia, Lagoa Santa, Matozinhos, Nova União, Pedro Leopoldo, Prudente de Moraes, Ribeirão das Neves, São José da Lapa, Taquaraçu de Minas e Vespasiano estão totalmente inseridos na bacia, enquanto Baldim (60%), Caeté (58%), Esmeraldas (7%), Jaboticatubas (68%), Jequitibá (24%), Sabará (37%), Santa Luzia (96%) e Sete Lagoas (66%) tem seu território parcialmente inserido da bacia.

As UTES que compõem a região do Médio Alto Rio das Velhas são: Poderoso Vermelho, Ribeirão da Mata, Rio Taquaraçu, Carste, Jabo/Baldim e Ribeirão Jequitibá.

Médio Baixo Rio das Velhas:

Possui 23 municípios inseridos total ou parcialmente. Dentre os que possuem 100% de seu território inserido na bacia estão Araçaí, Cordisburgo, Gouveia, Inimutaba, Monjolos, Presidente Juscelino, Presidente Kubitschek, Santana de Pirapama, Santana do Riacho e Santo Hipólito. Os municípios que estão parcialmente inseridos na região

Médio Baixo rio das Velhas são Augusto de Lima (29%), Baldim (40%), Buenópolis (2%), Conceição do Mato Dentro (23%), Congonhas do Norte (90%), Corinto (13%), Curvelo (63%), Datas (63%), Diamantina (26%), Jaboticatubas (32%), Jequitibá (76%), Morro da Garça (39%) e Paraopeba (13%).

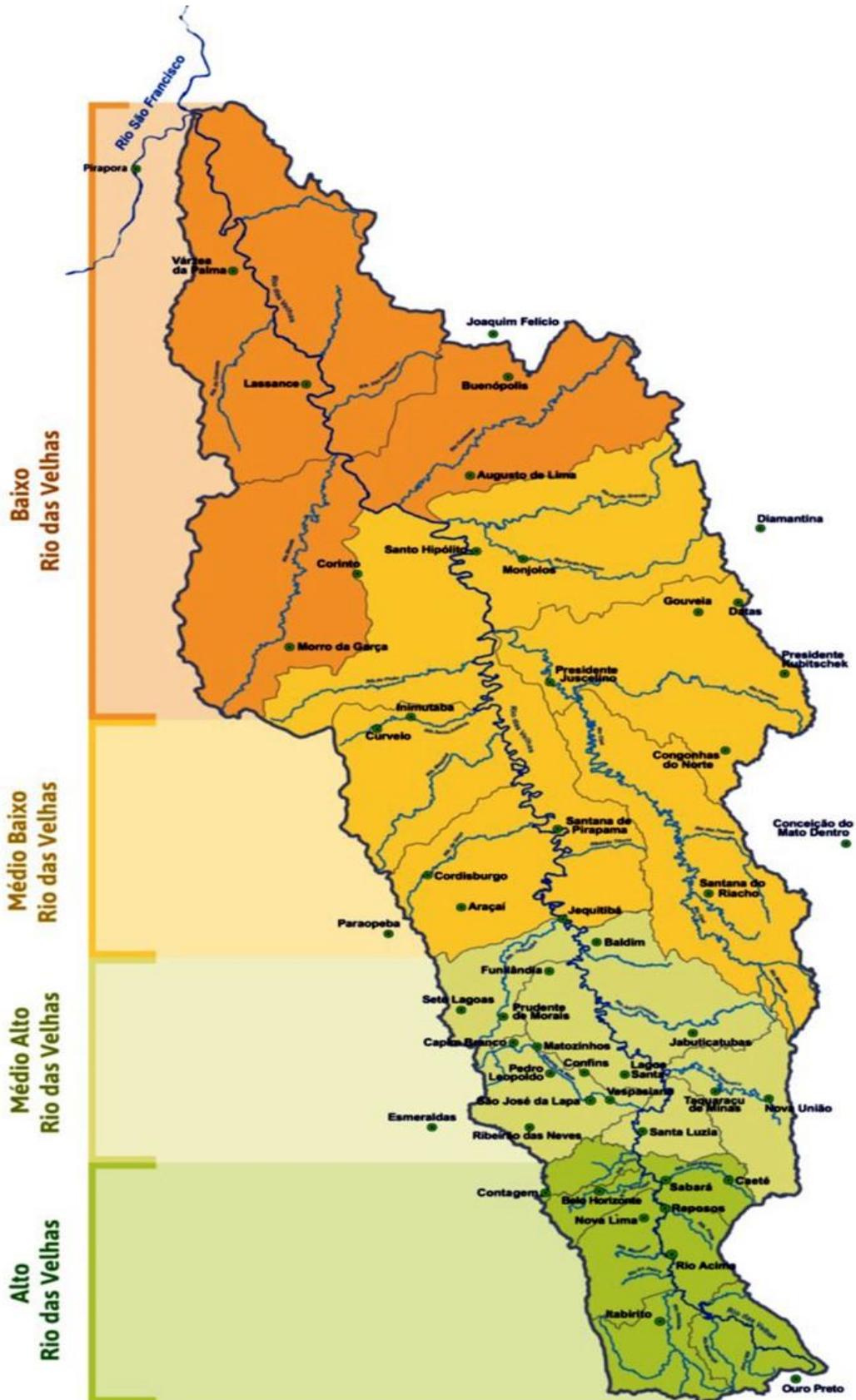
A região compreende as UTEs Peixe Bravo, Ribeirões Tabocas e Onça, Santo Antônio-Maquiné, Rio Cipó, Rio Paraúna, Ribeirão Picão e Rio Pardo.

Baixo Rio das Velhas:

Composta por oito municípios é representa a segunda maior região (31%, 8.630,07 km²). Nenhum desses municípios têm 100% do território inserido na bacia: Augusto de Lima (71%), Buenópolis (80%), Corinto (87%), Joaquim Felício (7%), Lassance (67%), Morro da Garça (61%), Pirapora (38%) e Várzea da Palma (73%).

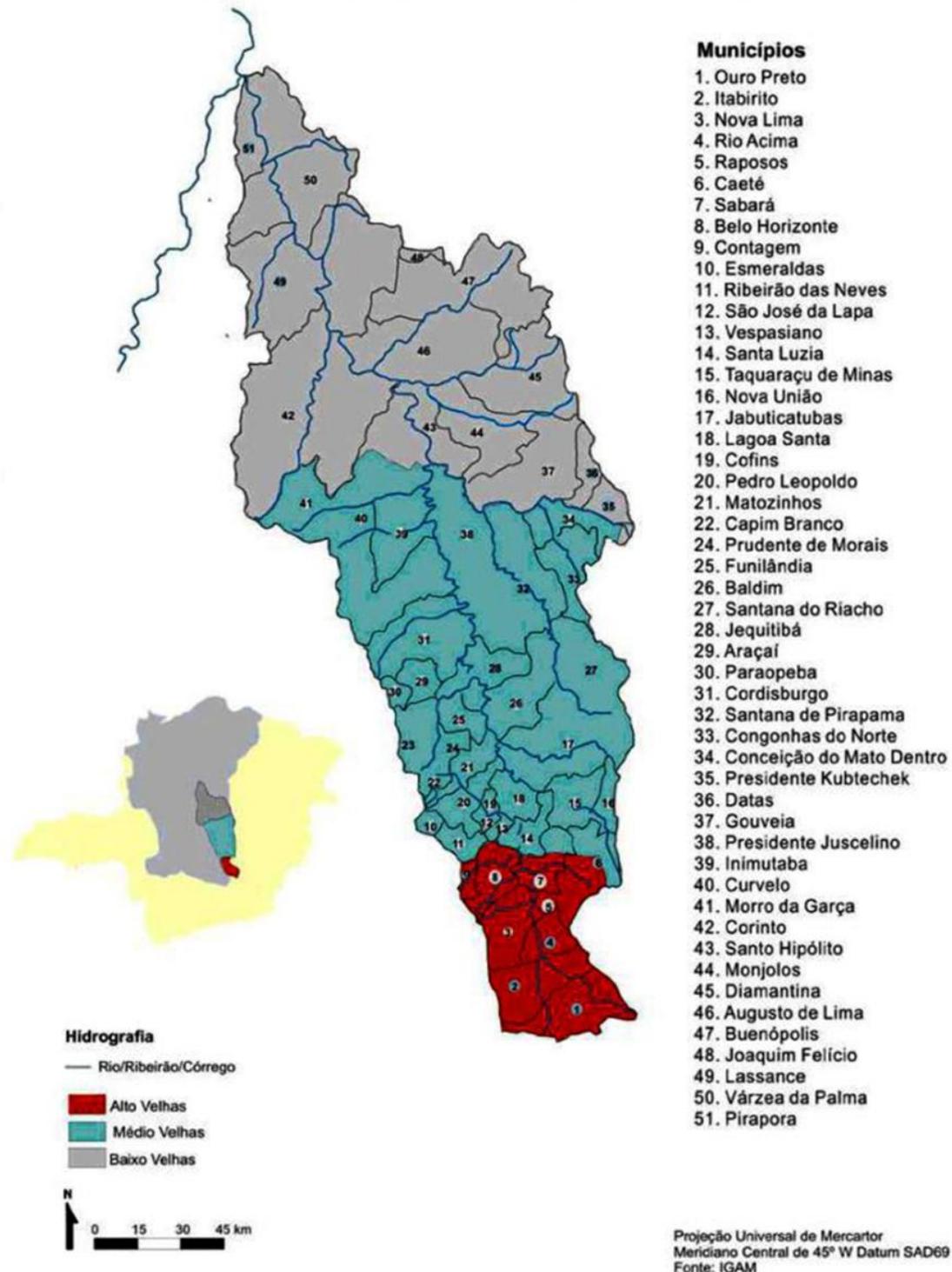


FOTO MAIS RECENTE DA NASCENTE DO RIO DAS VELHAS – FOTO DO CBH – RIO DAS VELHAS – PROJETO MANUELZÃO.



Texto e mapa acima, do projeto Manuelzão.

BACIA DO RIO DAS VELHAS



BACIA HIDROGRÁFICA –

O fato de um município fazer parte da bacia hidrográfica, não significa, necessariamente, ser ele banhado pelo Rio das

Velhas, mas sim possuir cursos d'água que desaguam no Rio das Velhas.

Apenas para exemplificar.

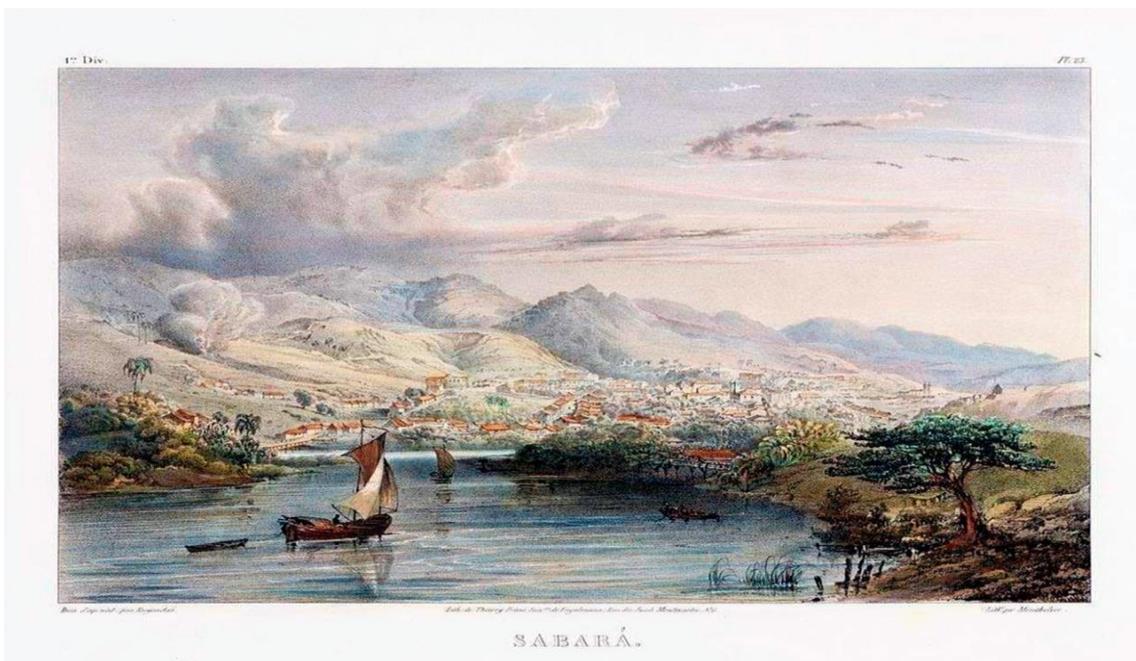
Tanto Taquaraçu, como Caeté fazem parte da BACIA do rio das Velhas por possuírem cursos d'água que desaguam no rio das Velhas, Rio Taquaraçu e Sabará respectivamente.

Em Caeté há o córrego Caeté que desagua no Rio Sabará e este por sua vez tem a sua foz no Rio das Velhas no centro da cidade de Sabará.

NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO DAS VELHAS.

Muito anos antes de 1867, o Rio das Velhas já era navegado por barcos com pequenos calados, os quais, de uma maneira ou outra, transpunham os obstáculos então existentes.

A pintura abaixo, de Rugendas (1833), é uma amostra. Trata-se do Rio das Velhas na entrada da cidade de Sabará, para quem vem de Belo Horizonte. Este é o local em que o Rio Sabará, que atravessa toda a cidade vindo de Caeté, desagua no Rio das Velhas e dali as águas seguem em direção aos bairros de Roça Grande, General Carneiro (onde o Ribeirão Arrudas desagua no Rio das Velhas), Raposos, Santa Luzia, etc.



Contudo, o sonho dos habitantes da região era torná-lo navegável através de barcos a vapor.

Era o próprio Richard Burton que profetizava: “Toda esta região é de grande beleza e fertilidade; quando o Rio das Velhas for aberto à navegação, ela tornar-se-á o vergel do País”.

JÁ EXISTIA BARCO A VAPOR NO RIO DAS VELHAS ANTES DE 1867, ANO DA VIAGEM DE RICHARD BURTON?

BARCA PARA NAVEGAÇÃO NO RIO DAS VELHAS – 1833 –

(Notícia a seguir extraída do meu livro “Sabará na imprensa do império” – edição própria, páginas 45/47 – Letras garrafais por minha conta).

“SABARÁ.

Quarta feira, 4 deste mês, chegou a esta vila a primeira barca que o sr. Guilherme Kopke fez construir no lugar onde o rio das Velhas faz porto junto a ponte pertencente a fazenda de dona Ignacia, ao pé Sumidouro.

O seu comprimento é de 60 palmos, 7 de largura e 4 de altura. Esta barca é destinada a receber a máquina de VAPOR de força de 5 cavalos, com a qual dará reboque as barcas de carregamento, que se estão construindo.

O seu lote é de 450 arrobas e calculando-se que deste peso a terça parte é para a máquina a LENHA necessária para o sustento da FORNALHA por um dia, ainda sobram lugar para 300 arrobas de carga.

Não é, contudo, intenção do dito empresário colocar nesta barca, senão muito pouca carga, porque para esta é que se construirão barcas de grande e pequeno porte, conforme a natureza das mercadorias, que se tem a transportar, tanto no giro do Rio das Velhas, como no do São Francisco.

Desta forma a barca ficará sempre colocada na água até certa altura, abaixo ainda de 2 palmos, o que é calculado para o MAQUINÁRIO exercer o seu maior efeito e oferecer o espaço necessário para passageiros.

Demais, ficando a BARCA A VAPOR independente da carga, não estará sujeita a demoras, deixando as barcas carregadas, que conduziu, logo que chegue ao seu destino e pegando em outras vazias ou carregadas, para se rebocar ao ponto a que se destinam.

Em coisa de 2 meses, está esta barca pronta para navegar e é intenção do sr. Kopke, junto com o sr. H. Adolfo Droge (pessoa de muitos conhecimentos com quem se tem contratado para o expediente desta empresa) fazer uma expedição, logo depois de acabarem as vazantes maiores, pelo rio das Velhas abaixo e entrando no de São Francisco descerá até a vila da Barra, visitando em seu curso todos os lugares comerciais, por exemplo, São Romão, Salgado, Carinhanha, Salinas, etc.

Depois voltando, subindo pelo rio Paracatu acima, até onde já sobem as embarcações conhecidas e descendo outra vez por aquela abaixo, prosseguirá sua viagem pelo rio São Francisco até as suas cabeceiras, passando a cachoeira de Pirapora, onde parece ser necessário fazer alguma despesa para se tornar transitável no tempo de seca e assim facilitar-se um cômodo meio de transporte, para toda a parte, das carnes de porco, de que abundam as vizinhanças de Piumhi, etc. (.....).

(.....) De todos os pontos a que se tocar a navegação, que graça a energia e firmeza do nosso empreendedor se há de verificar, nenhum, a nosso ver, ganhará tanto com ela como Sabará, porque contando uma população numerosa, algum tanto distante das terras lavradas, dificultando assim o transporte dos víveres indispensáveis, sofre mesmo em tempos ordinários faltas bem sensíveis.

Porém, logo que de lugares remotos se proporcionem os meios de exportar o excedente do consumo das fazendas ainda novas e produtivas, a carestia dos gêneros há de diminuir consideravelmente e quando mesquinhas colheitas motivadas

por causas e efeitos naturais das estações, nos levarem ao estado verdadeiramente lastimável em que se acha a vila, que nunca chegou a tanta penúria, veremos por meio das **BARCAS A VAPOR** aportar na **Ponte Grande** a abundância de mantimentos (.....).

(Publicou o jornal “O Vigilante”, em sua edição do dia 14 de fevereiro de 1833)

O BARCO A VAPOR SALDANHA MARINHO E O RIO DAS VELHAS.

Alguns historiadores apontam o ano de 1871 como o que o primeiro barco a vapor, historicamente denominado de Saldanha Marinho, singrou o Rio das Velhas.

Como era de um calado maior, supõe-se que nesta época os obstáculos existentes e apontados por Richard Burton, já tivessem sido removidos.

(Porém, até pelo menos 1885, ainda haviam obstáculos como se verá mais na frente).

No livro “O caminho dos currais do Rio das Velhas, de autoria de Eugênio Marcos Andrade Goulart, ele disse “que o primeiro barco a vapor a sulcar o Rio das Velhas e o São Francisco foi o Saldanha Marinho”, que teria sido construído próximo a Sabará por Henrique Dumont, pai de Santos Dumont. (Pág. 144).

Como se vê da notícia anterior, existiu outro (s) barco (s) a motor a navegar pelo Rio das Velhas. Talvez, seja o da foto da página 24, deste livro (Ou um idêntico), que teria levado Dom Pedro II de Sabará até Santa Luzia em 1881. (Mais detalhes sobre esta viagem na página 40 e nas páginas 161/164 do livro “Sabará na imprensa do império”).

Um deputado, em 1856, em sessão na Assembleia Provincial, cuja íntegra está na página 31, deste artigo, fez o

pronunciamento abaixo, demonstrando que desde aquela época o Rio das Velhas podia ser navegado, por barcas menores, até a sua foz, isto é, até o Rio São Francisco.

“Dela se vê que a questão é só do quantum a despender-se para correção do rio que, se em seu atual estado pode ser navegado até a barra no São Francisco por uma pesada e imperfeita barca como a de que serviu aquele engenheiro, indubitavelmente o será, feitas as obras indicadas e obtidas barcas adaptadas ao volume das águas.”

Por sua vez o deputado provincial Assis Martins (O sabarense Ignácio Antônio Assis Martins) em 1866, fez o seguinte pronunciamento na Assembleia Provincial localizada em Ouro Preto:

“De Sabará até a região de Curvelo a navegação se fazia, quase sem obstáculo” (Pág. 35).

Do mesmo deputado a seguinte declaração:

Hoje o sr. Dumont (Pai de Santos Dumont) tem uma barca que conduz imenso peso e já navega desde Sete Lagoas até a fazenda do Sra. dona Ignacia Horta à distância de $\frac{3}{4}$ léguas de Sabará e pode-se navegar com muito pequena ou quase nenhuma dificuldade até a freguesia de Traíras (freguesia de Curvelo). (Notícia na íntegra na pág. 35)

Em 1885, a Assembleia Legislativa Provincial, localizada em Ouro Preto, através de lei nº 3318, concedeu concessão para navegação a vapor entre Sabará até Porto Jeremias, no município de Curvelo. (Notícia na íntegra, na página 40).

NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO DAS VELHAS PARTINDO DE SABARÁ – 1856 –

A lei nº 793, de 20 de junho de 1856, da Assembleia Legislativa Provincial, autorizou ao Presidente da Provincia de Minas Gerais, Herculano Ferreira Penna (do Conselho de sua Majestade o

Imperador, Dignitário da Ordem da Rosa, Senador do Império, Inspetor Geral da Caixa de Amortização da Dívida Pública) a contratar, com qualquer empresário ou companhia, a navegação A VAPOR sobre o Rio das Velhas, desde a cidade de Sabará até a Barra ou confluência do mesmo no de São Francisco.

(Extraído do meu livro “Sabará: fragmentos de sua história no período imperial” – edição própria – pág.45)

Em 1859, outro deputado provincial afirmava:

“(...) especialmente nos lugares já navegados pelas pesadas barcas de construção rotineira, pois que há mais de cem anos é o rio das Velhas navegável. (.....).

(.....) O rio das Velhas não é simplesmente navegável na extensão talvez de mais de 10 léguas. É ele navegado por barcas, ajoujos (embarcação híbrida de barca e canoa) e canoas desde a sua foz até o porto do Buryty das Mulatas(...). (Este porto ficava na foz na região de Várzea da Palma).

ESTALEIRO NA BARRA DO RIO DAS VELHAS. PEQUENOS BARCOS A VAPOR – 1859 –

Jornal “Correio Oficial de Minas”, edição de 07 de fevereiro de 1859:

“Para poder principiar, para obstar a morte de qualquer tentativa em começo, seria indispensável estabelecer uma OFICINA COMPLETA NA BARRA DO RIO DAS VELHAS, com ESTALEIROS e todos os mais misteres para a construção naval.

Neste lugar abundam madeiras de matas virgens, próprias para construção e combustível.

Comecemos porém, como nos ensina o bom senso. Se queremos seriamente **NAVEGAÇÃO A VAPOR, tentemos primeiro dois ou três vapores pequenos...” (Letra garrafal por minha conta)**

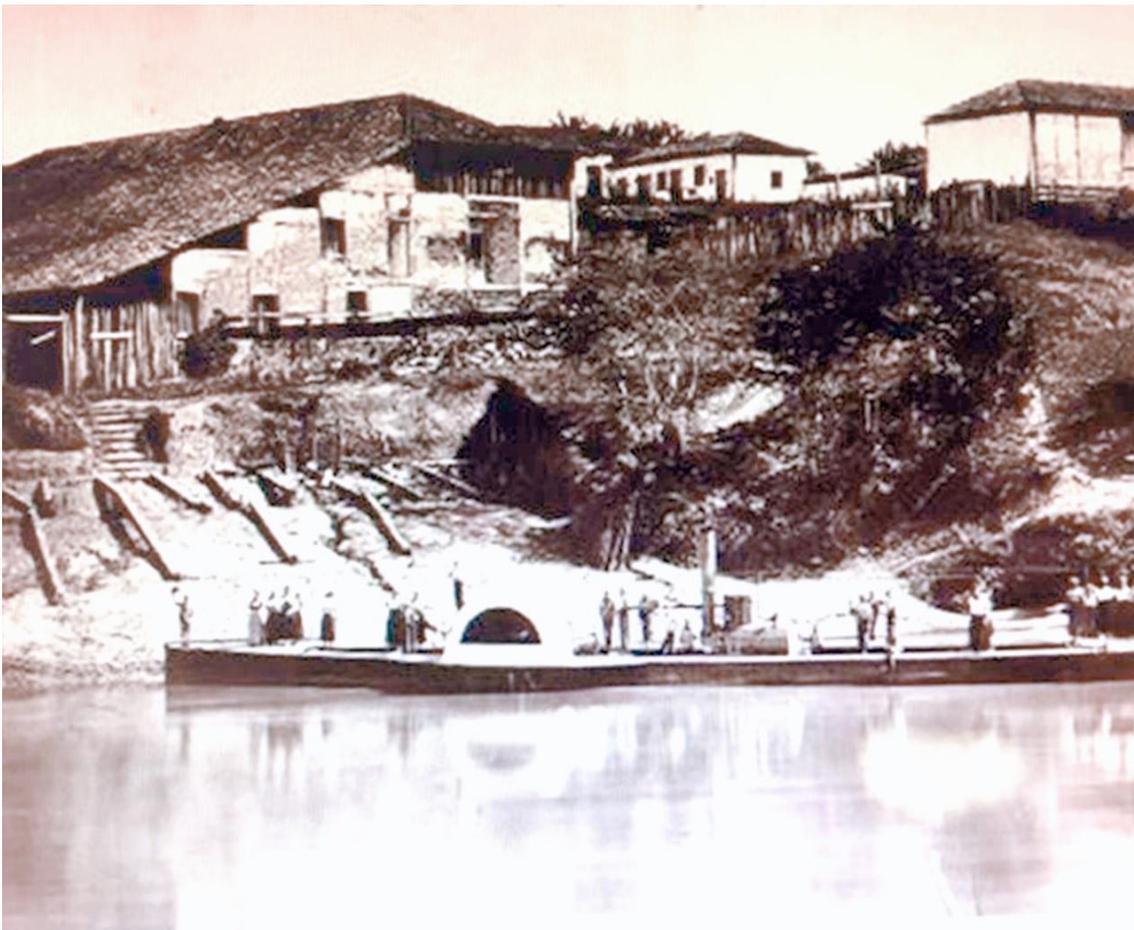
O BARCO A VAPOR SALDANHA MARINHO.

O barco Saldanha Marinho, de maior calado, teria começado a navegar pelo Rio das Velhas em 1871, como afirma a maioria dos historiadores?

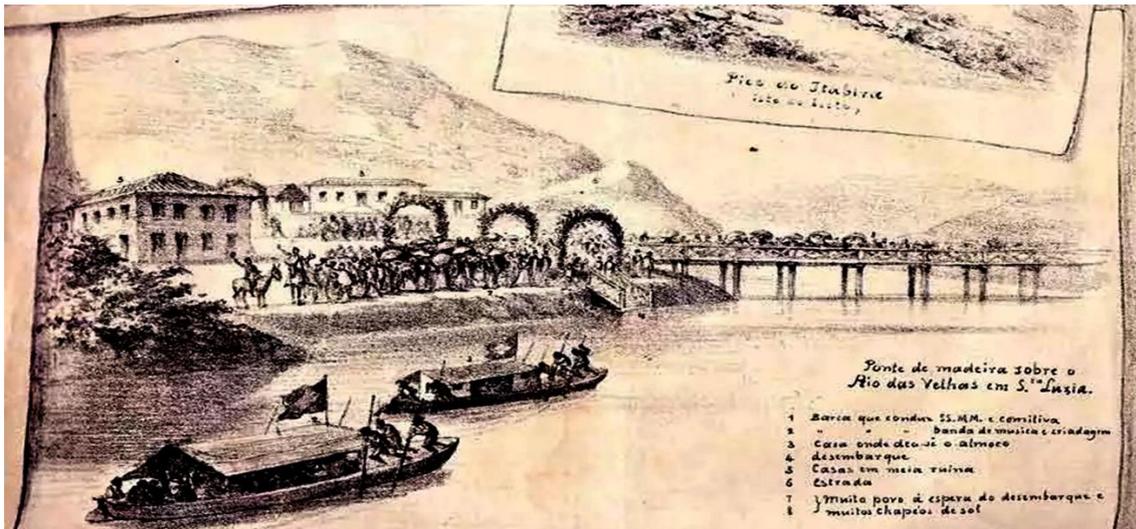
Os obstáculos ainda existentes para barcos de maior calado, foram superados pelo Saldanha Marinho em sua jornada até a foz do Rio das Velhas?

As fotos a seguir, extraí da internet. O barco maior, do projeto Manuelzão, o menor, de um artigo do jornal Estado de Minas.





Barco a vapor no Porto de Santa Luzia.



(Extraído da internet, sem autoria, de um artigo do jornal “Estado de Minas).

São dois barcos com características e calados diferentes. O de cima, sem dúvida alguma, foi o que singrou as águas do Rio São Francisco e pode ter sido construído na Bahia, embora ainda não tenha aparecido provas concretas.

Publicações antigas sobre Sabará falam em dois portos, o de “Galego” e o da “Paciência”. Porém, tanto a região do Galego, quanto a da Paciência são tão próximas, que dificilmente haveriam dois portos. Portanto, deve ter havido um só porto e nele se construía primeiramente os pequenos barcos e depois os a vapor, talvez de menor calado.

Richard Burton, em seu livro, afirmou que partiu do Porto do Galego para empreender a sua histórica viagem.

Vou apresentar a seguir, diversos artigos publicados em jornais da época, bem como leis, com as datas em ordem cronológica, a fim de que cada um possa tirar as suas conclusões.

Em 1856, a Assembleia Legislativa Provincial expediu uma lei oferecendo uma concessão por 30 (Trinta anos) para se navegar a vapor do Rio das Velhas até a região de Curvelo, mas exigia que o concessionário desobstruísse, às suas custas, a extensão do rio, de modo a TORNÁ-LO NAVEGÁVEL durante nove meses no

ano, **POR VAPORES CUJO CALADO SEJA NO MÍNIMO DE QUARENTA CENTÍMETROS.** (Notícia na íntegra na página 40).

Pergunto:

1ª – Teria o vapor Saldanha Marinho calado mínimo de 40 centímetros? (Ver páginas 40 e 41)

2º - Com as obstruções ainda existentes no Rio das Velhas em 1885, teria o vapor Saldanha Marinho navegado por suas águas antes desta data, indo de Sabará até a foz do Rio das Velhas?

Toda a sequência a seguir, está publicada, na íntegra, em meus livros “Sabará na imprensa do império” – edição própria e “Sabará: fragmentos de sua história no período imperial”.

NAVEGAÇÃO NO RIO DAS VELHAS – 1854 –

Na sessão da Assembleia Legislativa Provincial do dia 31 de março de 1854, entre outros assuntos, falou-se sobre a navegação no rio das Velhas.

- Deputado Amaral – (.....) É inegável que os meios que temos de condução atualmente são tais, que encarecem o objeto conduzido pela despesa da condução, que é só e unicamente feitas às costas de animais.

Devemos procurar, pois, os melhores meios de transportes e, entre muitos, especialmente na nossa província, o melhor é a navegação.

O exmo presidente tem dado impulso à navegação do Rio das Velhas, navegação de suma utilidade, fonte de riquezas ao país e mormente ao município de Sabará.

Enumerar a utilidade desta navegação seria longo e por isso só direi que unem, em fáceis relações, pontos longínquos do centro, como Januária, Paracatu e aproveita tanto ao norte, como ao sul da província e ainda mais utilidade trará quando fizer

a companhia do cidadão Mariano Procópio tocar a esta cidade uma linha de carros.

Eu não irei mais adiante e por isso vou oferecer um projeto autorizando o governo para remover todo e qualquer obstáculo que for encontrado na navegação do Rio das Velhas e mandar construir uma barca a vapor, ficando creditado na quantia necessária”. (Páginas 52/53 do livro “Sabará na imprensa do império”).

Em 1854, o deputado prometia apresentar um projeto para se construir um barco a vapor.

NAVEGAÇÃO DO RIO DAS VELHAS – 1854 –

O mesmo periódico acima mencionado, em sua edição do dia 15 de maio de 1854, tornou a manifestar-se sobre o tema.

“EXPLORAÇÃO DO RIO DAS VELHAS.

V. Excia foi testemunha do jubilo com que a cidade do Sabará recebeu a notícia de achar-se o engenheiro E. de la Martinière encarregado da exploração deste rio e das entusiásticas manifestações com que foi saldado o seu embarque, por ser geral a convicção em que se acham os habitantes daquela cidade de quão vantajosa lhes virá a ser, bem como a uma grande parte da província, a franca navegação do rio.

Uma vez reconhecidas às dificuldades, sejam elas removidas pelos meios que a ciência e a prática sabem nestas circunstâncias empregar.

Nutro as mais bem fundadas esperanças de que o mencionado engenheiro desempenhará esta missão com o zelo e inteligência que lhe reconheço.

As últimas notícias que dele recebi datam de 20 de abril, vindo do lugar denominado Traíras (região de Curvelo), dando a agradável segurança de que alguns trabalhos de não dispendiosa execução removerão os obstáculos que encontrara.

É o rio das Velhas até esse ponto de grande largura e de um aspecto majestoso, segundo a opinião do mesmo engenheiro.

Entre Sabará e o Jaguará a navegação é fácil e em todas as estações do ano poder-se-á efetuar, mediante algumas obras para estreitar o leito do rio nos poucos lugares em que ele se alarga.

De Jaguará a Traíras alguns obstáculos oferecem a franca navegação, diversas massas de calcário pisolítico a flor da água.

Mas esses obstáculos, como afirma o mencionado engenheiro, facilmente desaparecerão com o emprego da pólvora e da sonda de exploração. (.....).

(.....) Pretendia o engenheiro demorar-se em Traíras para mudar de práticos e informar circunstancialmente à Presidência da sua derrota até ali, seguindo depois a concluir a exploração à confluência do Rio São Francisco de onde voltará por terra, tomando por São Romão, Minas Nova, Diamantina e Serro até esta capital.

Entretanto, dali mesmo já enviou os seguintes trabalhos:

1º - Notícias sobre o estabelecimento de lanchões destinados a atravessar o rio, bem como sobre a construção de barcas de comércio.

2º - Notícia sobre o emprego econômico da sonda de exploração nas questões de construção e, por conseguinte, sobre a utilidade na aquisição deste equipamento, cujo preço na França é de apenas 120\$000 rs.

3º - Notícia e esboço geral do curso do rio das Velhas desde a ponte de Santa Luzia até Traíras, não lhe sendo possível desde

Sabará até aquele ponto fazer observação alguma, por causa da numerosa comitiva, que cheia de entusiasmo o seguiu.

4 - Esboço do plano dos lanches e barcas destinados ao rio das Velhas, contendo todos os detalhes necessários para a construção.” (Páginas 53/55 do livro “Sabará na imprensa do império”).

O noticiário acima, demonstra que o Rio das Velhas ainda não podia ter navegação de maior calado até a sua foz, em Guaicui.

NAVEGAÇÃO DO RIO DAS VELHAS – 1856 –

Na sessão da Assembleia Legislativa Provincial do dia 30 de abril de 1856, houve o seguinte pronunciamento:

-Deputado Symphronio – (.....) Feita esta ligeira enumeração dos objetos já existentes por aquelas paragens e que desde logo podem vir por VAPORES do rio das Velhas, é claro, que uma vez estabelecido este meio de fácil e cômodo transporte, a produção destes gneros subir tanto quanto for facilitado o seu ingresso em nossos primeiros mercados como Rio de Janeiro e Bahia.

Esta facilidade de transporte se conseguirá destruindo as pedras, que erguidas na superfície das guas em diferentes lugares, mas sem formarem cachoeiras, impedem a livre passagem de embarcações.

A maior parte destas pedras pode ser destruída com o emprego de nossa alavanca ordinária, porque alguma há, que é o xisto argiloso. Quanto a algum cascalho, o emprego de sonda será suficiente e para remover os bancos de areia, em que tanto se fala, os quais apenas aparecem entre Sabará e Macaúbas, em pequeno espaço, os açudes de direção bastarão para impedi-los, pois as areias são movediças.

Esquecia-me de apresentar à casa uma das maiores vantagens da navegação do rio das Velhas, qual a de nos colocar em fácil comunicação com as margens do rio São Francisco, cujas terras produzem milho, feijão, mandioca, batatas, carás e canas, independente das chuvas, que são supridas pelas inundações anuais deste rio, mais ou menos intensas e que fertilizam as suas terras. É o nosso Nilo.

Esta vantagem, que em minha opinião é de valor indivisível, contribuirá sempre para que sejamos por aqui abrigados das consequências dos anos secos, por isso que daqueles lugares nos virão socorros de víveres, ainda que não haja chuvas. (.....)” (Pág. 71 do livro “Sabará na imprensa do império” – Letra garrafal por minha conta).

NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO DAS VELHAS PARTINDO DE SABARÁ ATÉ O RIO SÃO FRANCISCO – 1856 –

A lei nº 793, de 20 de junho de 1856, da Assembleia Legislativa Provincial, autorizou ao Presidente da Provincia de Minas Gerais, Herculano Ferreira Penna (do Conselho de sua Majestade o Imperador, Dignitário da Ordem da Rosa, Senador do Império, Inspetor Geral da Caixa de Amortização da Dívida Pública) a contratar, com qualquer empresário ou companhia, a navegação a VAPOR sobre o Rio das Velhas, desde a cidade de Sabará até a Barra ou confluência do mesmo no de São Francisco. (Pág. 72 do livro “Sabará na imprensa do império” – Letra garrafal por minha conta).

NAVEGAÇÃO DO RIO DAS VELHAS – 1859 –

O Correio Oficial de Minas, em sua edição do dia 07 de fevereiro de 1859, publicou:

“O RIO DAS VELHAS. - A questão da navegação deste importante rio, cuja exploração em 1853, durante a presidência do exmo. Sr. conselheiro Vasconcellos foi confiada ao engenheiro E. De la Martinière e tão debatida tem sido, recebeu agora uma grande luz.

O sr. Dr. L. F. Otto, pessoa muito competente e a quem s. excia o conselheiro presidente da província dirigiu a respeito um ofício que transcrevemos na parte oficial, fez inserir no Correio Mercantil a resposta que abaixo publicamos.

Dela se vê que a questão é só do quantum a despender-se para correção do rio que, se em seu atual estado pode ser navegado até a barra no São Francisco por uma pesada e imperfeita barca como a de que serviu aquele engenheiro, indubitavelmente o será, feitas as obras indicadas e obtidas barcas adaptadas ao volume das águas.

É claro que as circunstâncias financeiras da província não permitem que por sua conta se empreenda uma obra de tanta magnitude e que só uma companhia poderá dotá-la de tão grande benefício.

O rico município de Sabará, primeiro interessado na regularidade dessa navegação, possui homens que por sua fortuna e posição social, uma vez colocados à testa dessa empresa, dar-lhe-á todo vigor e garantias de que depende para o seu bom êxito.

Foi já um grande serviço o que a administração prestou, quer mandando proceder à exploração, quer chamando agora sobre os trabalhos relativos a atenção e conhecimentos práticos de um juiz imparcial como acreditamos ser o sr. Dr. Otto.

Fazemos, pois, sinceros votos para que essa companhia se organize e tenha, como é de esperar, os mais prósperos resultados.

Eis a resposta a que nos referimos.

Ilmo. e excia. Sr. Conselheiro Carlos Carneiro de Campos, V. excia no seu nobre zelo e empenho de dotar a província de Minas com os benefícios da navegação de rios, dignou-se exigir de mim as seguintes informações:

1ª – Desde que ponto é o rio das Velhas navegável, até onde e com que obstáculos.

2º - Donde mais convém que se comece a praticar a navegação.

O engenheiro De la Martinière decidiu de cadeira a questão da navegabilidade do rio das Velhas desde Sabará até o lugar Barra do Rio das Velhas, apoiando a sua opinião em trabalhos adequados, orçamentos, etc. E assim iniciado esta pelo exmo governo este melhoramento.

Acontece, porém, que todo homem de senso prático estremeceu, não por causa dos obstáculos vencíveis e sim dos trabalhos propostos, fáceis para as circunstâncias da França, Inglaterra e Estados Unidos, mas em Minas, seguindo-se a marcha projetada, teríamos as calendas gregas mais depressa do que uma navegação lucrativa sujeita a todos os inconvenientes e improbidades ainda não resolvidos nas províncias mais favorecidas do império.

Demais, o próprio orçamento, ainda que bem calculado quanto as obras técnicas, em tudo mais seria exato se todas as obras fossem executadas no ano em que foi feito. Presentemente pela alça progressiva da obra de arte, jornais e mantimentos, não errará quem calcular no dobro, isto é, em 4:000:000 rs. a quantia necessária para poder-se ir livremente em VAPOR FLUVIAL de Sabará até a barra do rio das Velhas.

Longe de mim desconhecer o grande proveito que se pode tirar destes trabalhos preparatórios feitos pelo engenheiro Martinière, mas com muita maior rapidez aproveitará o Brasil inteiro das lucubrações do sr. Martinière se mais depressa se utilizar a província da navegação A VAPOR, que chegará a transformar a cidade de Sabará, por assim dizer, em um porto de mar, com tanto mais certeza veremos esta realidade quanto

menos se lembrarem de descer de Sabará para baixo com a navegação e quanto mais depressa quando resolverem chegar a Sabará pelo caminho inverso, isto é, entrando pela barra do rio das Velhas.

Seria crime esconder-se do governo imperial que não só em todo o norte de Minas, como nas províncias banhadas pelo rio São Francisco, lavra um quase descontentamento, uma impressão dolorosa, pelo retardamento da navegação (a vapor) nos rios da Velha e São Francisco, especialmente nos lugares já navegados pelas pesadas barcas de construção rotineira, pois que há mais de cem anos é o rio das Velhas navegável. (.....).

(.....) O rio das Velhas não é simplesmente navegável na extensão talvez de mais de 10 léguas. É ele navegado por barcas, ajoujos (embarcação híbrida de barca e canoa) e canoas desde a sua foz até o porto do Buryty das Mulatas (em Várzea da Palma, quando o rio das Velhas desagua no rio São Francisco).

O calado destes barcos em geral é maior do que demandam os pequenos vapores fluviais, principalmente os chamados de fundo de prato. Pouco acima do porto de Buryty há um insignificante banco movediço, de fácil escavação. Removido este tropeço, poderão as barcas subir outras 10 léguas até o porto das Pedras, já frequentado por volumosos ajoujos e canoas. (.....).

Desde o porto das Pedras até a ponte grande de Santa Luzia é e foi o rio das Velhas navegável por ajoujos e canoas grandes.

De Santa Luzia a Sabará, em certas estações do ano, vão canoas menores e agora por lá passando vi na água um elegante barquinho do dr. Anastácio Simphtonio de Abreu.

Quanto mais perto de Sabará, quanto mais difícil e custosa vai-se tornando a navegação. Ao inverso, quanto mais se aproxima da barra do rio das Velhas, maiores facilidades vão aparecendo. Da freguesia de Traíras para baixo já existe

comércio e navegação no rio das Velhas com muita vida e animação. (.....).

(.....) Qualquer empresa, portanto, começando seus trabalhos em Sabará, gastaria, em pura perda, seus recursos.

(.....) Este hábil engenheiro tentou em Sabará a navegação a vapor. Ainda hoje deplora não ter construído seu vapor na barra do rio das Velhas.

Ali encontrava facilidades naturais de mais de um gênero, lucros certos e imediatos, os quais bastariam para as despesas que houvesse de fazer para escavar alguns bancos de areias, remover as dificuldades do leito do rio e assim ir, pouco a pouco, realizando toda a navegabilidade do rio desde a barra do rio das Velhas até Sabará.

Demais, assim subindo, a empresa seria fortemente auxiliada pelos povos e proprietários ribeirinhos, diretamente interessados e animados em ver a navegação em parte já realizada e prestando-se sem grandes tropeços.

O tráfego procedente da barra do rio das Velhas assegura desde logo uma renda espantosa e certa, exportando o sal extraído das salinas terrestres, que com tanta riqueza abundam nas margens do São Francisco e importando mantimentos de todo o gênero para estes lugares, onde se vendem por preços fabulosos, em consequência da falta de chuvas (.....).

(.....) Resta-me o sentimento de não ter podido melhor corresponder às vistas de v. excia pois coube-me cumprir as ordens de v. excia bem longe dos recursos de meu gabinete.

Deus guarde a v. excia. – Ouro Preto, 17 de janeiro de 1859, Luiz Francisco Otho.” (Páginas 76/80 do livro “Sabará na imprensa do império” - letra garrafal por minha conta).

O jornal “Diário de Minas”, em sua edição do dia 1º de dezembro de 1866, publicou a conclusão da sessão da Assembleia Legislativa Provincial de 25 de outubro do mesmo ano, da qual se extrai do pronunciamento do deputado Assis Martins, as seguintes passagens:

- Assis Martins – (...) Trato da navegação do rio das Velhas. A navegação deste rio não é mais um problema como já tive ocasião de dizer nesta casa, mas sim uma questão resolvida.

Hoje o sr. Dumont tem uma barca que conduz imenso peso e já navega desde Sete Lagoas até a fazenda do Sra. dona Ignacia Horta à distância de $\frac{3}{4}$ légua de Sabará e pode-se navegar com muito pequena ou quase nenhuma dificuldade até a freguesia de Traíras (freguesia de Curvelo).

Por conseguinte, auxiliando esta navegação, faremos um serviço extraordinário ao desenvolvimento da agricultura e indústria dos três importantes municípios de Sabará, Santa Luzia e Curvelo. (.....).

(.....). Limito-me a estas considerações e ofereço a minha emenda à apreciação desta casa:

(.....). Nº 5 – Fica autorizado o governo provincial a gratificar com 60 contos de rs. a quem lançar sobre o rio das Velhas um vapor com força de 15 cavalos, podendo o governo desde já adiantar essa quantia ao empresário que prestar fiança idônea.

Sala das sessões, 25 de outubro de 1866 –

F. de Assis Martins da Costa.”

NAVEGAÇÃO A VAPOR PELO RIO DAS VELHAS – 1867 –

Com a manchete acima, publicou o “Diário de Minas”, em sua edição de 27 de julho de 1867:

“Quando o Brasil se acha a braços com uma guerra desastrosa, que tanto sangue e dinheiro lhe tem custado, entendem espíritos acanhados que devem ser postas de lado todas as questões industriais por mais momentâneas que sejam, para só cuidarmos da guerra. (O Brasil enfrentava a guerra contra o Paraguai).

Até certo ponto sou partidário destas ideias, mas considero que ao mesmo tempo se pode tratar da guerra e do desenvolvimento de nossos recursos. Que promovendo nossa riqueza e aumento interno, melhor imporemos ao inimigo selvagem, que tanto nos tem incomodado.

Tomei a deliberação de escrever alguns artigos sobre a navegabilidade do rio das Velhas, um dos principais afluentes do famoso rio São Francisco, com o fim de influenciar os poderes públicos e a mais de dois milhões de habitantes, aos quais isto tão de perto interessa, para que não mais hesitem e ponham mão à obra sem perda de tempo, para que nosso belo país possa desde já entrar no gozo deste incalculável benefício. (.....).

(.....). Quando o Barão de Mauá inaugurava a estrada de ferro de Petrópolis, bradava ao imperador, que sempre preside estas festas de indústria, à Barra dos rios das Velhas, Senhor! Semelhantemente bradava o sr. M. P. Ferreira Lage, quando abria e franqueava ao público a primeira seção da estrada União e Indústria, procedendo do mesmo modo o sr. Conselheiro C. Ottoni quando, vencendo obstáculos julgados invencíveis, perfurava os famosos túneis da importantíssima estrada de ferro de D. Pedro II.

Vê-se, pois, que a barra do rio das Velhas é aspiração unânime dos grandes homens que têm estado à testa das nossas principais empresas e que esse ponto não é escolhido senão como a solução do problema da navegação do famoso rio São Francisco, o Mississipi brasileiro, como todos o chamam.

Mas qual é o caminho mais fácil, mais cômodo e econômico para chegarmos à barra do rio das Velhas? Será uma estrada de rodagem? Será uma estrada de ferro? Ou será a navegação do mesmo rio das Velhas?

Pela minha parte opto pelo terceiro arbítrio pelas considerações que passo a fazer nos seguintes artigos, em que ficará saliente:

1º, que a navegabilidade do rio das Velhas desde Sabará até a sua junção com o de São Francisco não é mais um problema;

2º, que praticada ela, estará também resolvida a do rio São Francisco, obtendo-se por esse meio uma navegação interior de 480 léguas, que, entretanto, se computa a extensão navegável dos dois rios, ligando-se com ela as províncias de Minas, Bahia, Pernambuco, Alagoas e Sergipe, interessando-se também o norte de Goiás e o sul do Piauí e Ceará;

3º, que vai desde já dar saída e valor a produtos muito variados e importantes que se perdem por falta de meios fáceis de transporte;

4º, que ligadas assim às províncias sobreditas, se facilita entre elas o comércio, devendo essa linha ser a mais considerada como medida estratégica para união do norte e sul do império e para o caso de uma guerra estrangeira, em que nossos meios de defesa podem ser com facilidade mobilizados sem risco de embaraço por parte do inimigo.

5º, que será um meio eficaz de promover a colonização e aquisição de braços livres e trabalhadores.

A navegabilidade do rio das Velhas foi até aqui um problema: um exagero até ao absurdo a sua praticabilidade e outros a julgavam impossível, ou a faziam depender de condições tais, que importavam também sua impossibilidade.

Sem estudos regulares sobre o rio, cada charlatão escrevia todos os disparates que lhe viam a cabeça, umas vezes por conta e à custa do governo e outras talvez por mera recreação.

Foi o distinto e ilustrado Sr. Emm. Liais (Emmanoel Liais) o primeiro que, examinando o rio, escreveu com verdade e exatidão a seu respeito, apresentando com sua interessante obra publicada em 1865 uma planta exatíssima do rio, dividida por

Não é o elogio da lisonja que nesta manifestação se oferece ao Sr. conselheiro Saldanha. É perfume puro e suave da gratidão e reconhecimento do mérito, manifestado por cidadãos respeitáveis e independentes, que não precisam favorecer o poder e nem o Sr. conselheiro Saldanha era mais administrador (presidente) desta província e não podia pois, fazer-lhes favores.

É por tal modo que serão respondidas as investidas injustas e desleais de seus adversários. Console-se o sr. Conselheiro Saldanha, é impossível agradar a todos. Se há algum que pretenda desmerecer-lhe a glória, inúmeros mineiros fazem a devida justiça ao administrador que tão bem compreendeu a alta missão de que se achava revestido.

(Seguem elogios diversos. Somente vou publicar o que faz referência ao rio das Velhas).

O nosso pátrio rio das Velhas, que deve a V. Excia o ser conhecido na Europa, não como traço simples na carta geográfica da província de Minas, mas como o principal afluente do majestoso São Francisco, temeria pelo futuro da importante empresa de navegação à vapor, se a província que lhe dá origem e a quem fertiliza ao longo de tantas léguas, não fosse confiada agora aos desvelos de tão ilustre filho.

(.....) Sabará, 30 de outubro de 1867. Ilmo. e Exmo. Sr. Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho, deputado a assembleia geral do Brasil e presidente da província de São Paulo.

O juiz de direito interino, Francisco Xavier de Sá.

O vigário da igreja, Antonio Firmino de Souza Roussim.

O 1º substituto do juiz municipal, monsenhor José Augusto Ferreira da Silva.

Jacinto Dias da Silva e diversos outros (...)" (Páginas 91/98 do livro "Sabará na imprensa do império").

NAVEGAÇÃO A VAPOR NO RIO DAS VELHAS, A PARTIR DE SABARÁ – 1885 –

A Assembleia Legislativa Provincial, através da lei nº 3318, de 1º de setembro de 1885, sancionada pelo desembargador José Antonio Alves de Brito, Vice-Presidente da Província de Minas Gerais, determinou:

Conceder ao Tenente Coronel CAETANO MASCARENHAS ou a empresa por ele organizada, ou a quem melhores vantagens oferecer, privilégio por trinta anos para NAVEGAR A VAPOR O RIO DAS VELHAS, ENTRE A CIDADE DE SABARÁ E O LUGAR DENOMINADO PORTO DO JEREMIAS, NO MUNICÍPIO DE CURVELO, com a obrigação, para o concessionário, de desobstruir à sua custa a referida extensão do rio, de modo a torná-lo navegável durante nove meses no ano, por vapores cujo calado mínimo seja de quarenta centímetros.

Para esse fim a lei acima concederia ao concessionário os seguintes privilégios, entre outros:

Faculdade de requerer a desapropriação dos terrenos à beira do rio e que forem de necessidade ou de utilidade para a empresa.”

(Trecho extraído do meu livro “Sabará: fragmentos de sua história no período imperial”. Edição própria – pág. 45).

VAPOR SALDANHA MARINHO – PORTO DA PACIÊNCIA – SABARÁ - 1889 –

O jornal “A Província de Minas”, em sua edição de 10 de janeiro de 1889, publicou a seguinte notícia:

“Telegrama – De Sabará recebemos o seguinte, que nos foi obsequiosamente expedido no dia 1º deste pelo nosso prestigioso amigo sr. Comendador Manoel Pereira de Mello Vianna:

‘Ao sr redator da “Província de Minas”, comunico-lhe que aqui chegou hoje o vapor Saldanha Marinho, às 5 horas da tarde,

no porto de Paciência, conduzindo madeira para a companhia do Morro Velho, tendo navegado o rio das Velhas desde o Jequitibá, num percurso de 40 léguas.

O carregamento é de mais de 2.000 arrobas. Rogo-lhe publicar esta notícia para os incrédulos da navegação do rio das Velhas ficarem convencidos de não ser acertada sua opinião.”

ÚLTIMA VIAGEM DO VAPOR SALDANHA MARINHO – 1889.

Já o jornal “O Liberal Mineiro”, em sua edição de 15 de janeiro de 1889, dava a seguinte notícia:

“Por nos ter chegado à última hora não externamos as considerações que nos sugeriu o telegrama que publicamos no número passado de nossa folha, em que se nos comunicava a última viagem do vapor Saldanha Marinho.

Esta notícia vem em apoio do que por vezes temos afirmado sobre a viabilidade e conveniência da navegação por vapor do rio das Velhas, e é uma resposta cabal e categórica aos que, por incredulidade, ou por motivos interesseiros tanta oposição fizeram a que o governo viesse em auxílio da futura empresa.

Em plena estiagem, no meio do chamado veranico de janeiro, com as águas baixas, o vapor Saldanha Marinho, de construção antiga, sem nenhum dos melhoramentos introduzidos pela moderna ciência, conseguiu sem dificuldade subir o rio, fazendo um percurso de mais de 40 léguas, com um carregamento que orça por 20.000 quilos de peso.

Onde, pois, as fantasiadas dificuldades da navegação? Convém advertir que nenhum serviço de desobstrução se fez até hoje no leito do rio, que ligeiramente preservado dará franca navegação em todas as estações do ano à barcos de construção moderna.

Continuaremos a clamar por melhoramento de tanto interesse para as laboriosas populações daquela rica e produtora zona.”

NOTA: No meu livro “Sabará: Fragmentos de Sua História no Período Imperial”, edição própria, na página 46 da 2 edição ampliada, constou sobre o tema.

A última viagem não deve ser interpretada em seu sentido literal. O vapor continuou a navegar, mas no Rio São Francisco.

VIAGEM DE DOM PEDRO II, E DE SUA COMITIVA, EM BARCAS PELO RIO DAS VELHAS, DE SABARÁ ATÉ SANTA LUZIA DE ITABIRA A SABARÁ.

Em março de 1881, Dom Pedro II e sua esposa, a Imperatriz Tereza Cristina, empreenderam uma viagem  Província de Minas, ocasião em que visitaram diversas localidades.

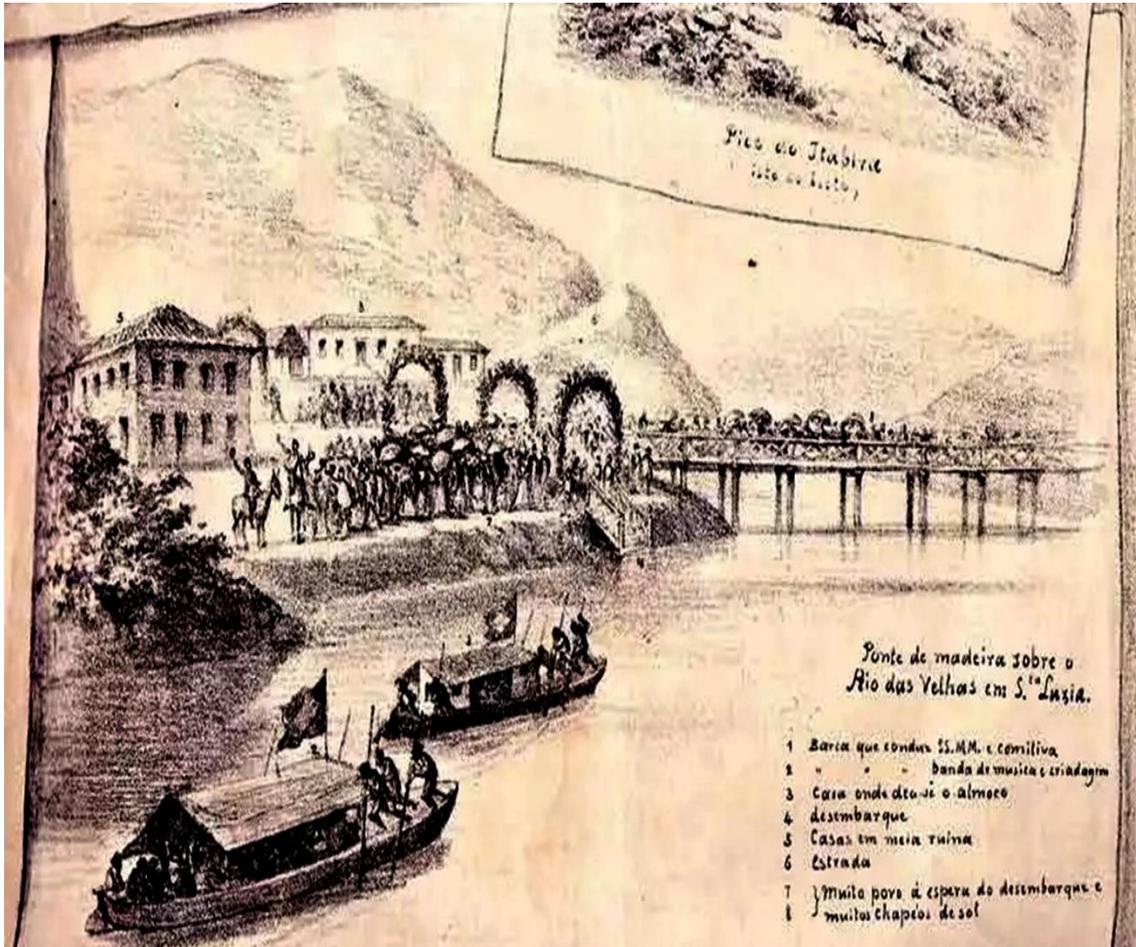
Culto como era, Dom Pedro II nos legou, através de um diário, passagens de sua histórica jornada. O diário, na íntegra, publiquei em meu livro “Sabará na imprensa do Império” – edição própria.

Vou citar apenas uma parte de sua chegada a Sabará e sua viagem, junto a sua comitiva, realizada em barcas, pelo Rio das Velhas, partindo de Sabará até Santa Luzia.

“Em Santa Luzia, para onde seguiram SS.MM. s 6 da manhã do dia 5, foi igualmente festejada a entrada de tão distintos hóspedes. Antes de ali chegarem, almoçaram na casa junto à Aroeira.

A viagem foi poética, feita em **BARCAS**. Gastaram nelas algumas horas, tendo, portanto, **SS.MM.** ocasião de apreciarem, como nos disse que apreciaram, os magníficos panoramas que nos oferecem a pitoresca margem do **Rio das Velhas...**”

Seriam estas as barcas que transportaram a comitiva?



RETORNO DE DOM PEDRO II, VINDO DE ITABIRA, A SABARÁ – PELO RIO DAS VELHAS –

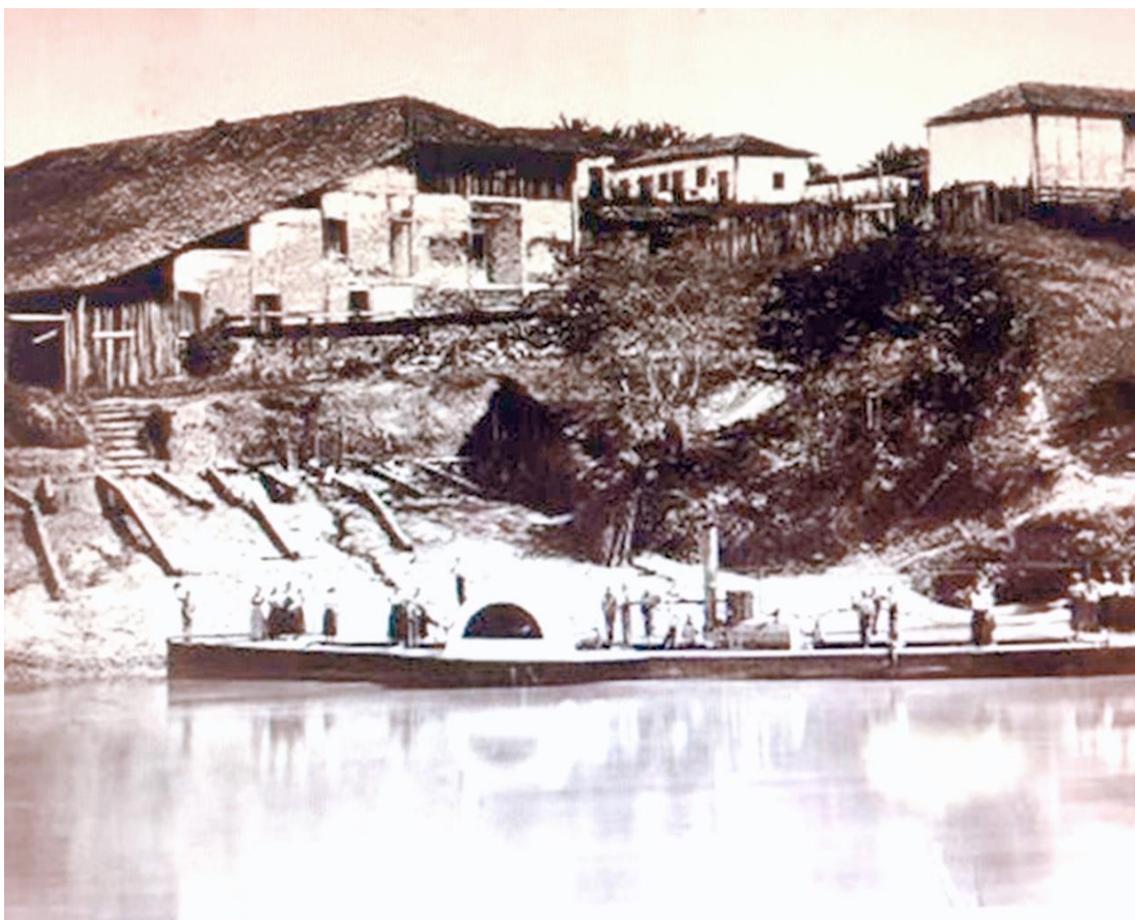
(...) O príncipe D. Pedro chegou a Itabira às 9 horas da noite de 20. Às 6 horas da manhã de 21 visitou o trecho em construção da estrada de Itabira a Sabará, na extensão de 58 quilômetros, percorrendo os primeiros 5 quilômetros em trem especial.

Dali em diante a cavalo pelo leito da estrada de ferro até 13 quilômetros pela estrada Gordon, embarcando no rio das Velhas em frente ao túnel Bem-te-vi, em **BARCA ESPECIAL**, seguida de

outra que o conduziu a Sabará, aonde chegou às 6 ½ horas da tarde.

Nesta cidade foi recebido com grande entusiasmo e regozijo pela magistratura, câmara municipal, delegado de polícia e grande concurso do povo. A cidade estava iluminada e diversas barcas embandeiradas foram ao seu encontro.

(Página 162 do livro “Sabará na imprensa do império – O texto acima consta do diário de Dom Pedro II)



Em Sabará, declarou ter chegado “molhado como um pinto” e se hospedou na casa do coronel Jacintho Dias da Silva, no prédio cuja foto posto a seguir, existente até os dias de hoje, na rua Dom Pedro II, centro de Sabará, muito bem restaurado e conservado. Dom Pedro I, em 1831, também hospedou aí.



O VALE DO RIO DAS VELHAS JÁ FOI COGITADO PARA SER O LOCAL DA NOVA CAPITAL DE MINAS GERAIS.

Em 1891, quando se reuniu em Ouro Preto uma assembleia estadual constituinte, um dos congressistas sugeriu:

“Sr. Presidente, na comissão dos 11, da qual tive a honra de fazer parte, o sr. Dr. Augusto Clementino disse que ia fechar nossos trabalhos com chave de ouro e apresentou o projeto, determinando que ficava mudada a capital do Estado para um ponto conveniente, no vale do Rio das Velhas e o Congresso daria ao governo os meios necessários para a realização desta disposição.”

(Meu livro “1893 – Anais do Congresso Mineiro para escolha da nova capital de Minas” – Edição própria.)

Já no meu livro “Curral Del Rei (Sabará) sua origem até se converter na nova capital de Minas”, constou que em 1867, foi sugerido, para ser a nova capital de Minas, primeiro Jequitibá e depois um lugar entre Jequitibá e Guaicuí, às margens do Rio das Velhas, como se vê a seguir:

“...Conquanto sempre lembrada como medida que se impunha aos altos interesses de Minas, só em 1867 começou a ganhar terreno e a marchar para sua realização.

Assim, a 6 de novembro daquele ano, o deputado pelo 6º distrito, padre Agostinho de Sousa Paraiso apresentou à Assembleia Provincial um projeto de lei estabelecendo a mudança da Capital para Jequitibá, nas margens do Rio das Velhas, projeto que logo modificou, determinando que o Govêrno escolheria um lugar entre Jequitibá e a Vila de Guaicui para a Capital...”

SINTESE DO PROJETO MANUELZÃO –

A importância do Rio das Velhas e sua bacia hidrográfica pode ser auferida no fato de que em suas margens surgiram os primeiros povoados de Minas Gerais.

A região com as suas riquezas e belezas naturais, atraiu os bandeirantes, além de grandes artistas, naturalistas e personagens da época, tais como Rugendas, Saint Hilaire, Peter Lund, Richard Burton, entre outros.

Essa época foi o auge. Contudo, a partir de século XX, iniciou-se o processo de decadência. À medida em que cresciam as cidades em seu torno, mais iam ficando degradadas as suas águas, riquezas e florestas.

À maioria das nascentes secaram em face do crescente desmatamento ocorrido em sua bacia hidrográfica. A vegetação ciliar em suas margens ao desaparecerem em quase totalidade, além do progressivo assoreamento, foram causas, entre outras, da redução substancial de seu volume de água. Os esgotos, lixos, atividades minerárias e resíduos industriais lançados em suas águas, agravaram e deterioraram ainda mais a vida do rio, impedindo, inclusive, o surgimento de peixes, abundantes e de grandes portes, na época do apogeu.

Para constatar esta agonia do Rio das Velhas e propor soluções, é que surgiu o projeto Manuelzão, de iniciativa de seres idealistas, desejando salvar um patrimônio de Minas e do Brasil.

O projeto foi inicialmente idealizado em 1897, por professores da Faculdade federal de Medicina de Belo Horizonte, tendo sido coordenado pelo Dr. Apolo Heringer e seu propósito primordial foi o de revitalizar o Rio das Velhas, levantando o que foi, o hoje e o que poderá se acatadas as sugestões do projeto.

Ao projeto se deu o nome de Manuelzão, em homenagem ao vaqueiro Manuel, personagem real que Guimarães Rosa immortalizou em seu histórico livro “Grande sertão veredas”.

A primeira expedição em torno do rio e seus afluentes ocorreu em 2003 e a partir daí diversas outras se deram.

Em uma delas, em suprema síntese, narrou Káren Fusaro: “Por quase um mês, um grupo formado por um professor de história, um esportista aventureiro e um mobilizador social percorreu 781 quilômetros do Rio das Velhas, em Minas Gerais.

De 13 de setembro a 11 de outubro, a expedição refez a rota do escritor inglês Richard Burton, que, em 1867, traçou as condições ambientais dos locais por onde passou. (...).

Revitalizar o Rio das Velhas era uma ideia antiga do professor Apolo Heringer Lisboa, coordenador geral do projeto. De 1989 a 1996, os rascunhos ficaram na gaveta. Plano saiu do

papel no ano seguinte, quando, apoiados pela prefeitura de Belo Horizonte, pesquisadores navegaram por alguns trechos do rio.

O grupo visitou oito dos 51 municípios que formam a bacia, que tem uma área que atinge 30 mil quilômetros quadrados.

A ... expedição teve início na Cachoeira das Andorinhas, em Ouro Preto, e passou por 30 municípios até chegar a Barra do Guaicui.

‘Constatamos que o rio, com águas limpas nos primeiros quilômetros da nascente, morre em Belo Horizonte por causa da poluição gerada pelos dejetos’, disse Antônio Leite.

Segundo ele, as águas voltam a ser límpidas e até ter peixes conforme o rio se afasta da capital mineira. ‘Existem registros de que o Rio das Velhas era navegável entre o final do século XIX e início do século XX. Porém, por causa da poluição e do desmatamento, ele perdeu em quantidade e qualidade da água’, disse Leite (...)”

A ESPEDIÇÃO PASSANDO NO RIO DAS VELHAS.



Sem dúvida alguma, o projeto Manuelzão foi o embrião. Ele teve o grande mérito, além de mostrar os reais problemas que afligem a bacia do Rio das Velhas como um todo, de conscientizar uma grande parte da população ribeirinha e do povo em geral, sobre a necessidade de algo ser feito. (Foto do projeto)

O RIBEIRÃO ARRUDAS É APENAS UM DOS PROBLEMAS ATUAIS.

O ribeirão Arrudas, importante sub-bacia do Rio das Velhas, tem a sua foz no Rio das Velhas no bairro de Sabará conhecido como General Carneiro.

Contudo, infelizmente, é um dos responsáveis por despejar no Rio das Velhas uma grande parte do lixo e do esgoto de Belo Horizonte, embora alguns órgãos já tentam minorar este problema, incluindo a Copasa. Mas, não é o único, em seu curso, outros municípios contribuem para poluir o Rio das Velhas, ressaltando a existência de alguns que, já conscientizados, começam a tratar os seus esgotos e lixos.

O projeto Manuelzão fez um levantamento interessante, entre outros. Por exemplo, apurou que “a região metropolitana de Belo Horizonte, apesar de ocupar apenas 10% da área territorial desta bacia, é a principal responsável pela degradação do rio das Velhas, devido à sua elevada densidade demográfica, processo de urbanização e atividades industriais.

De acordo com o censo demográfico do IBGE, em 2007, a população existente na RMBH é de 4,9 milhões de habitantes ...”.

É o próprio projeto Manuelzão a listar os 34 municípios a integrar a região, quais sejam:

Baldim, Belo Horizonte, Betim, Brumadinho, Caeté, Capim Branco, Confins, Contagem, Esmeraldas, Florestal, Ibirité, Igarapé, Itaguara, Itatiaiuçu, Jaboticatubas, Juatuba, Lagoa Santa, Mário Campos, Mateus Leme, Matozinhos, Nova Lima,

Nova União, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Rio Manso, Sabará, Santa Luzia, São Joaquim de Bicas, São José da Lapa, Sarzedo, Taquaraçu de Minas e Vespasiano.”

A HISTÓRICA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GENERAL CARNEIRO, FOI CONSTRUIDA NA FOZ DO RIBEIRÃO ARRUDAS.

Pelo conteúdo histórico e apesar de me afastar do tema central do livro, trago à baila a notícia da construção da histórica estação ferroviária localizada no bairro General Carneiro em Sabará, narrada, em 1893, por Alfredo Camarate, nascido em Lisboa em 1840.

Jornalista, músico e engenheiro arquiteto, foi um dos engenheiros arquitetos responsável pela construção e autor de um excelente livro narrando o cotidiano do povo de Belo Horizonte, quando este povoado estava prestes a se tornar a nova capital de Minas Gerais.

O livro foi reproduzido, na íntegra, bem como os trechos a seguir, em meu livro “Curral Del Rei (Sabará) – sua origem até se transformar na nova capital de Minas Gerais.”

Disse Camarate:

“Questões de interesse particular levaram-me ao local em que se vai levantar a estação do entroncamento, onde se devem ligar as linhas de trilhos do ramal de Belo Horizonte às da Estrada de Ferro Central do Brasil.

A estação fica mesmo na foz do ARRUDAS, ribeirão manso e modesto, durante os seis meses de seca; ribeirão largo, espreado, tumultuoso e com arreganhos de rio caudaloso, enquanto duram as épocas chuvosas que, no dizer da gente da terra, duram, muitas vezes, cinco e seis meses.

(...) Esta acética localidade tem, porém, quatro minutos no dia, em que se transforma em paragem movimentada, com assomes de civilização: é quando passa o trem de ferro de SABARÁ para Santa Luzia e de Santa Luzia para SABARÁ; viagem

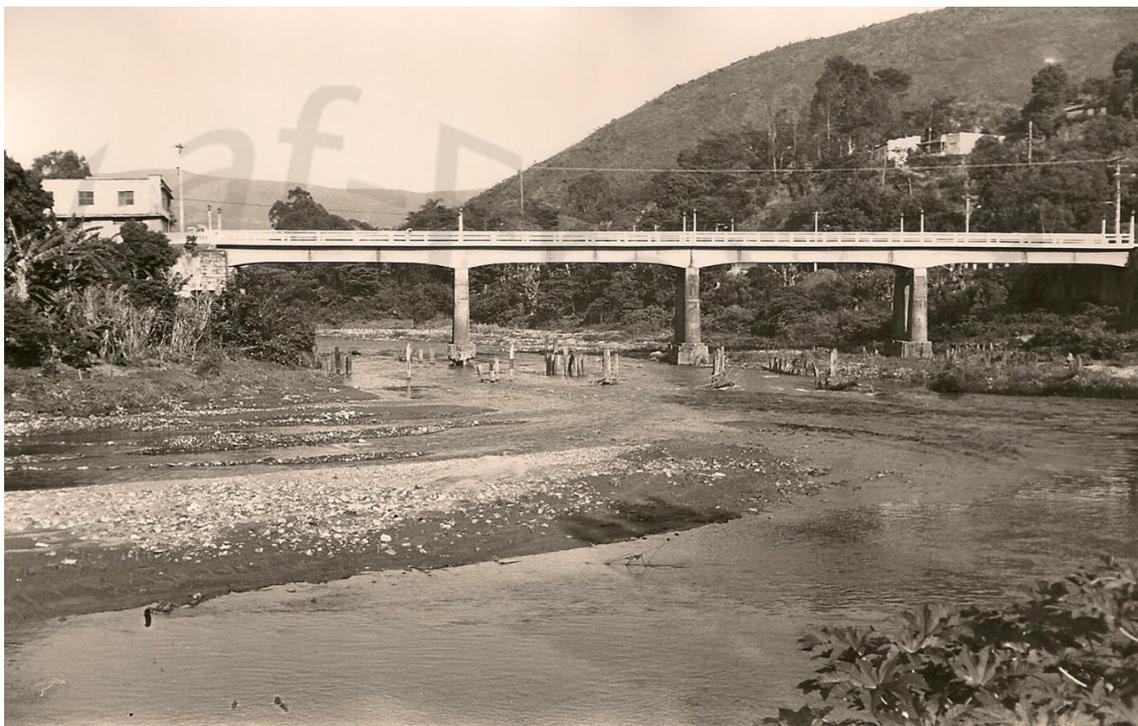
redonda que, por enquanto, tem duas edições, (...)".
(Infelizmente, ela já foi demolida).



ESTAÇÃO DE GENERAL CARNEIRO
ÓLEO SOBRE TELA - ROBSON NEVES
ROBSONARTISTA.BLOGSPOT.COM

Na pintura do artista pode-se observar o ribeirão Arrudas a poucos metros de sua foz.

O APOGEU E A AGONIA.



Johan Moritz Rugendas, artista alemão, em 1833, pintando uma época em que o Rio das Velhas era navegável na entrada da cidade de Sabará. A outra foto, de autoria de Luiz de Freitas, mostra o mesmo local em 1982, daí o título de “Apogeu e agonia”.

No fundo a ponte de concreto “Saldanha Marinho”, também chamada de ponte grande, originalmente de madeira e construída pelo pai de Santos Dumont, o engenheiro civil Henrique Dumont.



Nesta época dá para notar que volume de água no rio das Velhas já abaixara sensivelmente. É o mesmo local da foto e da pintura de Rugendas. É possível ver, á esquerda, a foz do Rio Sabará no Rio das Velhas.

Outra curiosidade histórica, era a cobrança de pedágio. No Código de Posturas do município de Sabará, em 1875, constou:

“§ 8º - Os carros ou carretões que atravessarem as pontes do município conduzindo madeiras pagarão, na cidade, quatro mil réis e nas freguesias, dois mil réis, salvo os pequenos pontilhões sobre

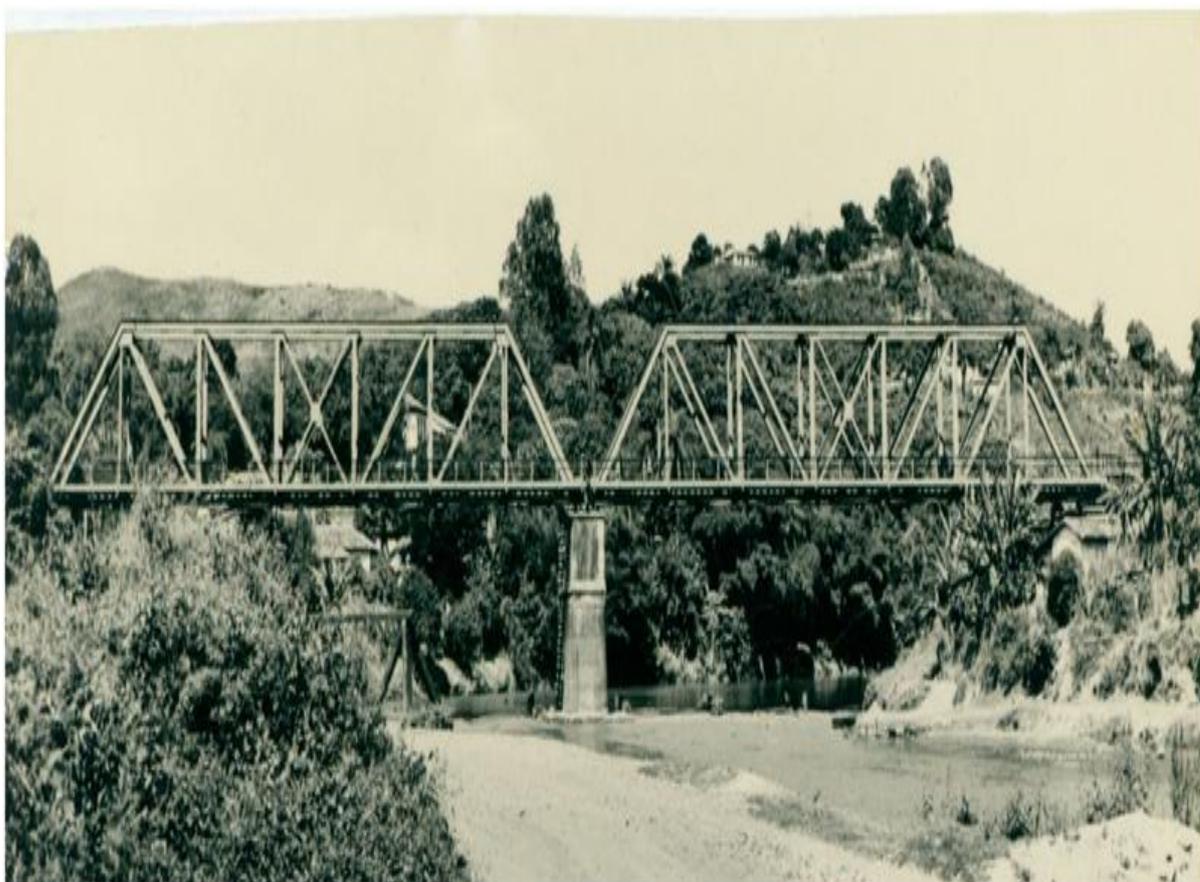
córregos ou ribeirões, não sendo as pontes do Saco, Pampulha, Gameleira, Santa Rita, da Onça e Arrudas.”

(Trecho extraído do meu livro “Sabará: fragmentos de sua história no período imperial”)

FINALIZANDO.

Restou evidente a agonia do Rio das Velhas, mas o projeto Manuelzão trouxe uma “luz no fundo do poço”, e pequenas melhorias já podem ser observadas.

Por exemplo, em 2021, filmei o pontilhão da antiga ferrovia (Recuperado para nele transitar veículos automotores) existente sobre o Rio das Velhas, na mesma região da pintura de Rugendas, e pude constatar a presença de alguns peixes, a indicar um avanço, ainda que pequeno. Alguns municípios da Bacia já estão tratando seus esgotos.





O MESMO LOCAL DA PINTURA DE RUGENDAS, EM 2010. PERÍODO DE CHUVAS.



FOTO DE LUIZ FREITAS – CHUVAS NO INÍCIO DE 2022.



O MESMO LOCAL DE RUGENDAS, SÓ QUE A FOTO, EM 31.08.2022, FOI TIRADA DO OUTRO LADO. A ÁGUA MAIS ESCURA É DO RIO SABARÁ QUE TEM A SUA FOZ NESTE LOCAL.



SITUAÇÃO DO RIO DAS VELHAS, EM 31.08.2022, NO MESMO LOCAL E DO MESMO ÂNGULO DA PINTURA DE RUGENDAS. FOTO DE LUIZ DE FREITAS.



31.08.2022 -



04.09.2021 -

BIBLIOGRAFIA:

- Burton – Richard – “Viagem de Canoa de Sabará ao oceano Atlântico” – Editora Itatiaia.**
- Almeida – Lúcia Machado – “Passeio a Sabará” – Editora Martins.**
- Lima – Edelberto Augusto Gomes:**
 - “Sabará: fragmentos de sua história no período imperial” – 2ª edição ampliada –**
 - “Curral Del Rei (Sabará) sua origem até se transformar na nova capital de Minas Gerais” – Edição própria -**
 - “Sabará na imprensa do império” – Edição própria –**
 - “1893 – Sessões do Congresso Mineiro para escolha da nova capital do Estado de Minas Gerais” – Edição própria.**
 - “Notícias do antigo São Domingos do Prata e seus distritos (...)” – 2ª edição – capa dura.**
- Goulart – Eugênio Marcos Andrade – “O caminho dos currais do Rio das Velhas” – Editora Coopmed.**

MEUS LIVROS:

- 1 – SÃO DOMINGOS DO PRATA NO PERÍODO IMPERIAL – 2ª EDIÇÃO AMPLIADA.**
- 2 – REVIVENDO A HISTORIA DE SÃO DOMINGOS DO PRATA - 2ª EDIÇÃO AMPLIADA.**
- 3 – RECONTANDO A HISTORIA DE SÃO DOMINGOS DO PRATA - 2ª EDIÇÃO AMPLIADA.**
- 4 – SÃO DOMINGOS DO PRATA FRAGMENTOS DE SUA HISTORIA - 2ª EDIÇÃO AMPLIADA.**
- 5 – QUATRO PREFEITOS DE SÃO DOMINGOS DO PRATA DA PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX.**
- 6 – NOTAS BIOGRÁFICAS DO DR. GOMES LIMA – UM DOS GRANDES VULTOS DA HISTORIA DE SÃO DOMINGOS DO PRATA.**

7 – TRÊS PRATIANOS DA GEMA – MANOEL MARTINS GOMES LIMA – JANUA COELI DE LELLIS FERREIRA E DR. EDELBERTO DE LELLIS FERREIRA.

8 – GENEALOGIA DE ALGUNS ASCENDENTES E DESCENDENTES – FAMÍLIAS DAS QUAIS DESCENDO, TODAS COM RAÍZES FINCADAS EM SÃO DOMINGOS DO PRATA: GOMES LIMA – MARTINS VIEIRA – VIEIRA MARQUES OU MARQUES VIEIRA – GOMES DOMINGUES – LELLIS FERREIRA E SANTIAGO.

9 – SÃO DOMINGOS DO PRATA BERÇO E ORIGEM – 4ª EDIÇÃO.

10 – NOTAS SOBRE ALGUNS PREFEITOS E ELEIÇÕES EM SÃO DOMINGOS DO PRATA DE 1890 A 1947.

11 – A HISTORIA QUE SÃO DOMINGOS DO PRATA NÃO CONHECEU.

12 – TRAJETÓRIA POLÍTICA DO DR. EDELBERTO DE LELLIS FERREIRA -

13 – COLETÂNEA DE NOTÍCIAS SOBRE SÃO DOMINGOS DO PRATA ANTIGO –

14 - ELEITORES PRATIANOS EM 1896 –

15 – NOTÍCIAS DO ANTIGO SÃO DOMINGOS DO PRATA E SEUS DISTRITOS. (Os atuais e os antigos) – 2ª edição ampliada –

16 – RETALHOS DA HISTÓRIA ANTIGA DE SÃO DOMINGOS DO PRATA.

17 – FILHOS ILUSTRES DO MUNICÍPIO DE FERROS – TODOS DA FAMÍLIA LELLIS FERREIRA –

18 – SÃO DOMINGOS DO PRATA: AS ORIGENS DO POVOADO, DA CAPELA, DO CEMITÉRIO E A DA DESCOBERTA DO RIO PRATA.

19 – COMENTÁRIO ÀS SESMARIAS DE 1758 E 1771, CURATELA, TESTAMENTO E INVENTÁRIO ENVOLVENDO DOMINGOS MARQUES AFONSO. 1ª E 2ª EDIÇÃO.

20 – SABARÁ NA IMPRENSA DO IMPÉRIO.

21 – SABARÁ: FRAGMENTOS DE SUA HISTORIA NO PERÍODO IMPERIAL – 2ª EDIÇÃO AMPLIADA.

22 – CURRAL DEL REI (SABARÁ) - SUA ORIGEM ATÉ SE TRANSFORMAR NA NOVA CAPITAL DE MINAS GERAIS -

23 –A HISTÓRIA DO LEGISLATIVO DE SÃO DOMINGOS DO PRATA. De 1890 a 1962.

24 – DE JEAN MONLEVAD A LOUIS ENSCH – BREVE HISTÓRIA DA BELGO MINEIRA EM SABARÁ E JOÃO MONLEVADE.

25 - A HISTÓRIA DO HOSPITAL NOSSA SENHORA DAS DORES EM SÃO DOMINGOS DO PRATA.

26 – 1893 – SESSÕES DO CONGRESSO MINEIRO PARA ESCOLHA DA NOVA CAPITAL DE MINAS GERAIS.

ÍNDICE ALFABÉTICO –

- ABALOS DE TERRA FREQUENTES – 06 -
- AGOSTINHO DE SOUZA PARAÍSO – PADRE – 46 -
- ALAGOAS – 12 – 37 -
- ALFREDO CAMARATE – 50 – 51 -
- ALTO DO RIO DAS VELHAS – 13 -
- ANASTÁCIO SIMPHOTONIO DE ABREU – 29 – 33 -
- ANTÔNIO FIRMINO DE SOUZA ROUSSIM – PADRE – 38 -
- ANTÔNIO LEITE – 48 -
- APOGEU E AGONIA DO RIO DAS VELHAS – CENAS – 52 -
- APOLO HERINGER LISBOA – 47 -
- ARAÇAI – MUNICÍPIO – 16 -
- ARSÊNICO NO RIO – 04 – 09 -
- ASSEMBLEIA ESTADUAL CONSTITUINTE – 45 -
- ASSEMBLEIA LEGISLATIVA PROVINCIAL – 20 – 21 – 25 – 26 – 29 – 30 – 35 – 40 – 46 -
- ASSIS MARTINS (IGNÁCIO ANTÔNIO ASSIS MARTINS) – 21 – 35 -
- AUGUSTO CLEMENTINO – 45 -
- AUGUSTO DE LIMA – MUNICÍPIO – 14 – 16 -
- BACIA DO RIO DAS VELHAS – 03 – 07 – 13 – 14 – 16 – 17 – 44 – 45 – 46 – 47 – 48 – 49 – 54 -
- BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO DAS VELHAS – 13 – 16 – 46 – 47 -
- BAHIA (ESTADO) – 02 – 07 – 08 – 12 – 25 – 29 – 37 -
- BAIXO RIO DAS VELHAS – 14 -
- BALDIM – MUNICÍPIO – 13 – 14 – 16 – 49 -
- BARÃO DE MAUÁ – 36 -
- BARCO – 10 – 18 -
- BARCO A VAPOR – 05 – 06 – 17 – 18 – 20 – 22 – 23 – 24 – 25 – 27 – 33 -

- BARCO SALDANHA MARINHO – 20 – 23 – 26 – 40 – 41 -**
- BARTOLOMEU BUENO – 08 -**
- BELO HORIZONTE – 13 – 16 - 17 – 47 – 48 – 49 – 50 – 51 -**
- BETIM – MUNICÍPIO – 49 -**
- BORBA GATO – 08 -**
- BRASIL – 03 – 07 – 32 - 36 – 39 – 44 -**
- BRUMADINDO – MUNICÍPIO – 16 – 49 -**
- BUENÓPOLIS – MUNICÍPIO – 14 -**
- CACHOEIRA DAS ANDORINHAS EM OURO PRETO – 10 – 48 -**
- CACHOEIRA DE MAQUINÉ – 04 -**
- CACHOEIRA DE PIRAPORA – 19 -**
- CACHOEIRA GRANDE – 04 –**
- CACHOEIRAS – 04 – 10 – 29 – 38 -**
- CAETANO MASCARENHAS – 40 -**
- CAETÉ – MUNICÍPIO – 13 – 16 - 17 – 49 -**
- CAIAQUES NO RIO DAS VELHAS – 48 -**
- CAMPO GRANDE – 11 -**
- CANOA – 03 – 07 – 09 – 22 – 33 -**
- CAPIM BRANCO – MUNICÍPIO – 16 – 49 -**
- CARINHANHA – MUNICÍPIO – 19 -**
- CARLOS CARNEIRO DE CAMPOS – 32 -**
- CEARÁ – 37 -**
- CHICOTADAS – 04 -**
- CHUVAS – PERÍODOS – 04 – 30 – 34 -**
- CLÁUDIO MANOEL DA COSTA – 08 -**
- CODISBURGO – MUNICÍPIO – 16 -**
- CONCEIÇÃO DO MATO DENTRO – MUNICÍPIO – 14 – 16 -**
- CÔNEGO DOMINGOS MARTINS – 12 -**

- CONFINS – MUNICÍPIO – 13 - 16 – 49 -**
- CONGONHAS DO NORTE – MUNICÍPIO – 14 -**
- CONTAGEM – MUNICÍPIO – 13 – 16 - 49 -**
- CORINTO – MUNICÍPIO – 14 – 16 -**
- CURVELO – MUNICÍPIO – 11 – 14 – 16 - 21 – 25 – 28 – 35 – 40 -**
- DATAS – MUNICÍPIO – 14 – 16 -**
- DIAMANTE – 03 – 04 – 10 -**
- DIAMANTINA – MUNICÍPIO – 03 – 10 – 11 – 14 – 16 - 28 -**
- DOM PEDRO I – 04 - 06 – 42 -**
- DOM PEDRO II – 06 – 20 – 40 – 42 - 43 – 44 -**
- DORES DO INDAIÁ – MUNICÍPIO – 11 -**
- E. DE LA MARTINIÈRE – 27 – 28 – 31 – 32 -**
- EMMANOEL LIAIS – 37 – 38 -**
- ESCRAVOS – 10 -**
- ESMERALDAS – MUNICÍPIO – 16 – 49 -**
- ESPÍRITO SANTO – ESTADO – 12 -**
- ESPOSA DE RICHARD BURTON – 08 -**
- ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE GENERAL CARNEIRO – 50 – 51 -**
- ESTADOS UNIDOS – 32 -**
- ESTALEIRO NA FOZ DO RIO DAS VELHAS – 22 -**
- ESTRADA DE FERRO – 10 – 12 – 36 – 43 – 50 – 51 -**
- ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL – 51 -**
- EXTREMA – MUNICÍPIO – 11 -**
- FERROVIA – 10 – 12 – 36 – 43 – 50 – 51 -**
- FLORESTAL – MUNICÍPIO – 49 -**
- FOZ DO RIBEIRÃO ARRUDAS – 49 – 50 – 53 -**
- FOZ DO RIO DAS VELHAS – 03 – 09 – 10 – 11 – 17 – 21 – 22 – 23 – 26 – 29 – 33 – 49 -**

- FOZ DO RIO PIRACICABA – 12 –**
- FOZ DO RIO SABARÁ – 53 – 56 -**
- FRANÇA – 32 -**
- FRANCISCO XAVIER DE SÁ – 38 -**
- FUNILÂNDIA – MUNICÍPIO – 16 -**
- GANDARELA – 13 –**
- GENERAL CARNEIRO – BAIRRO DE SABARÁ – 17 – 49 – 50 -**
- GOIÁS – 11 – 12 – 37 -**
- GORDON – SUPERINTENDENTE DA MINA DE MORRO VELHO – 08 – 09**
- GOUVEIA – MUNICÍPIO – 16 -**
- GUAICUÍ – DISTRITO DE VÁRZEA DA PALMA – 11 – 29 – 46 – 48 -**
- GUILHERME KOPKE – 18 – 19 -**
- GUIMARÃES ROSA – 47 -**
- GWYNS PRINS – 02 -**
- H. ADOLFO DROGE – 19 -**
- HENRIQUE DUMONT (PAI DE SANTOS DUMONT) – 53 -**
- HERCULANO FERREIRA PENNA – 21 -**
- HOSPITALIDADE – 03 – 07 -**
- IBIRITÉ – MUNICÍPIO – 49 -**
- IGARAPÉ – MUNICÍPIO – 49 -**
- IHGMG – (INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE MINAS GERAIS – 01 – 02 -**
- INGLATERRA – 32 -**
- INIMUTABA – MUNICÍPIO – 16 -**
- IPATINGA – MUNICÍPIO – 12 -**
- ITABIRITO – MUNICÍPIO – 13 – 16 -**
- ITAGUARA – MUNICÍPIO – 49 -**
- ITATIAIUÇU – MUNICÍPIO – 49 -**

- JABOTICATUBAS – MUNICÍPIO – 13 – 14 – 16 – 49 -**
- JACINTHO DIAS DA SILVA – 39 – 44 -**
- JAGUARA – LOCALIDADE – 09 – 28 – 38 -**
- JANUÁRIA – MUNICÍPIO – 26 -**
- JEQUITIBÁ – MUNICÍPIO – 06 – 13 – 14 – 16 - 38 – 41 – 46 -**
- JOÃO GONÇALVES MOREIRA – 10 -**
- JOAQUIM FELÍCIO – MUNICÍPIO – 14 – 16 -**
- JORNAL “A PROVÍNCIA DE MINAS” – 40 -**
- JORNAL “CORREIO OFICIAL DE MINAS” – 22 – 30 -**
- JORNAL “DIÁRIO DE MINAS” – 35 – 38 -**
- JORNAL “ESTADO DE MINAS” – 23 – 25 -**
- JORNAL “O LIBERAL MINEIRO” – 41 -**
- JORNAL “O VIGILANTE” – 20 -**
- JOSÉ ANTÔNIO ALVES DE BRITO – 40 -**
- JOSÉ AUGUSTO FERREIRA DA SILVA – 38 -**
- JUATUBA – MUNICÍPIO – 49 -**
- KÁREN FUSARO – 47 -**
- LAGOA SANTA – MUNICÍPIO – 16 – 49 -**
- LASSANCE – MUNICÍPIO – 14 – 16 -**
- LAVRAS DE OURO – 04 – 10 -**
- LEI Nº 3318, DE 1º/09/1885 – 40 -**
- LEI Nº 793, 20.06.1856 – 21 – 30 -**
- LISBOA – 50 -**
- LUIZ DE FREITAS – 53 – 55 – 56 – 57 – E A 2ª FOTO DA CAPA -**
- M. WILLIAN KOPKE – 05 -**
- MACAÚBAS – 29 -**
- MÃOS DECEPADAS – 04 -**
- MARIANO PROCÓPIO – 27 -**

- MÁRIO CAMPOS – MUNICÍPIO – 49 -
- MATEUS LEME – MUNICÍPIO – 49 -
- MATOZINHOS – MUNICÍPIO – 16 – 49 -
- MÉDIO BAIXO NO RIO DAS VELHAS – 14 -
- MELLO VIANNA (MANOEL PEREIRA DE MELLO VIANNA) – 40 -
- MERCÚRIO NO RIO – 04 -
- MINA DO MORRO VELHO – 04 – 08 – 09 -
- MINAS NOVA – MUNICÍPIO – 28 -
- MOCAMBOS – VILAREJO – 38 -
- MOEDA – MUNICÍPIO – 13 -
- MONJOLOS – MUNICÍPIO – 16 -
- MONTES CLAROS – MUNICÍPIO – 11 -
- MORRO DA GARÇA – MUNICÍPIO – 14 – 16 -
- NASCENTE DO RIO DAS VELHAS – 10 – 11 – 48 -
- NASCENTE E FOZ DO RIO PIRACICABA – 12 -
- NELSON DE SENNA – 12 -
- NOVA LIMA – MUNICÍPIO – 09 – 13 – 16 - 49 -
- NOVA UNIÃO – MUNICÍPIO – 16 – 50 -
- OURO PRETO – MUNICÍPIO – 10 - 12 – 13 – 16 - 21 – 34 – 45 – 48 -
- PARÁ DE MINAS - MUNICÍPIO – 11 -
- PARACATU – MUNICÍPIO – 11 – 26 -
- PARAOPEBA – MUNICÍPIO – 14 – 16 -
- PARAÚNA – 38 -
- PAULO AFONSO – BAHIA – 07 – 08 -
- PEDÁGIO NAS PONTES DE SABARÁ – 53 – 54 -
- PEDRO LEOPOLDO – MUNICÍPIO – 16 – 50 -
- PERNAMBUCO – 12 – 37 -
- PETER LUND – NATURALISTA – 03 – 46 -

- PETRÓPOLIS – 36 -**
- PIAUI – 37 -**
- PIRAPORA – MUNICÍPIO – 11 – 14 – 16 - 19 -**
- PITANGUI – MUNICÍPIO – 11 -**
- PIUMHI – MUNICÍPIO – 19 -**
- PONTE SALDANHA MARINHO EM SABARÁ – 53 – 55 -**
- PONTILHÃO SOBRE O RIO DAS VELHAS EM SABARÁ – 54 -**
- PORTO DA PACIÊNCIA EM SABARÁ – 25 – 40 – 41 -**
- PORTO DA PONTE GRANDE – 08 -**
- PORTO DE JEREMIAS EM CURVELO – 21 – 40 -**
- PORTO DE SANTA LUZIA – 24 – 25 – 28 – 33 -**
- PORTO DO BURYTY DAS MULATAS – 22 – 33 -**
- PORTO DO GALEGO EM SABARÁ – 08 – 25 -**
- PRESIDENTE JUSCELINO – MUNICÍPIO – 16 -**
- PRESIDENTE KUBITSCHK – MUNICÍPIO – 16 -**
- PRUDENTE DE MORAIS – MUNICÍPIO – 16 -**
- QUEIMADAS – 04 -**
- RAPOSOS – MUNICÍPIO – 13 – 16 - 17 – 50 -**
- REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE – 49 -**
- RIBEIRÃO ARRUDAS – 13 – 17 – 49 – 50 – 51 -**
- RIBEIRÃO CAETÉ/SABARÁ – 13 -**
- RIBEIRÃO DAS NEVES – MUNICÍPIO – 16 – 50 -**
- RIBEIRÃO ONÇA – 13 – 14 – 54 -**
- RICHARD BURTON – 02 – 03 – 04 – 05 – 07 – 08 – 09 – 10 – 11 – 18 – 20 – 25 – 44 – 45 – 53 -**
- RIO ACIMA – MUNICÍPIO – 13 – 16 - 50 -**
- RIO DA VELHAS – 01 – 02 – 03 – 04 – 07 – 08 – 09 – 10 – 11 – 13 – 14 – 16 – 17 – 18 – 19 – 20 – 21 – 22 – 23 – 25 – 26 – 27 – 28 – 29 – 30 – 31 – 32 -**

33 – 34 – 35 – 36 – 37 – 38 – 39 – 40 – 41 – 43 – 44 – 45 – 46 – 47 – 48 – 49 – 53 – 54 – 55 – 56 -

-RIO DE JANEIRO – CIDADE – 29 -

-RIO DOCE – CURSO D'ÁGUA – 12 -

-RIO GUAICUÍ – 07 – 45 -

-RIO ITABIRITO – 13 -

-RIO JEQUITINHONHA – 04 -

-RIO MISSISSIPI BRASILEIRO – 36 -

-RIO NILO BRASILEIRO – 30 -

-RIO PARACATU – 19 -

-RIO PIRACICABA – CURSO D'ÁGUA – 12 – 19 -

-RIO SABARÁ – 17 – 53 -

-RIO SÃO FRANCISCO – 05 – 10 – 11 – 18 – 19 – 20 – 21 – 22 – 25 – 28 – 30 – 31 – 33 – 34 – 36 – 37 – 39 – 42 -

-ROÇA GRANDE – BAIRRO DE SABARÁ – 08 – 17 -

-RUGENDAS (JOHAN MORITZ RUGENDAS) – 01 – 17 – 46 – 53 – 54 – 55 – 56 -

-SABARÁ – 02 – 03 – 04 – 05 – 08 – 09 – 10 – 11 – 13 – 16 - 17 – 18 – 19 – 20 – 21 – 22 – 25 – 26 – 27 – 28 – 29 – 30 – 31 – 32 – 33 – 34 – 35 – 37 – 38 – 39 – 40 – 41 – 42 – 43 – 46 – 47 – 48 – 50 – 51 – 53 – 54 – 55 – 56 -

-SAINT HILAIRE – 46 -

-SALDANHA MARINHO – PRESIDENTE DE PROVÍNCIA – 38 – 39 – 53 -

-SALGADO – LOCALIDADE – 19 -

-SALINAS – MUNICÍPIO – 19 -

-SANTANA DO PIRAPAMA – MUNICÍPIO – 16 -

-SANTANA DO RIACHO – MUNICÍPIO – 16 -

-SANTA LUZIA – MUNICÍPIO – 50 -

-SANTO HIPÓLITO – MUNICÍPIO – 16 -

-SÃO BARTOLOMEU – DISTRITO DE OURO PRETO – 12 -

-SÃO DOMINGOS DO PRATA – MUNICÍPIO – 02 – 12 – 13 -

- SÃO GONÇALO – MUNICÍPIO – 11 -**
- SÃO JOAQUIM DE BICAS – MUNICÍPIO – 50 -**
- SÃO JOSÉ DA LAPA – MUNICÍPIO – 16 – 50 -**
- SÃO ROMÃO – MUNICÍPIO – 11 – 19 -**
- SARZEDO – MUNICÍPIO – 50 -**
- SENZALAS – 10 -**
- SERGIPE – 12 – 37 -**
- SERR0 – MUNICÍPIO – 28 -**
- SETE LAGOAS – MUNICÍPIO – 21 – 35 -**
- TAQUARAÇU DE MINAS – MUNICÍPIO – 13 - 17 – 50 -**
- TEREZA CRISTINA - IMPERATRIZ – 39 -**
- TIMÓTEO – MUNICÍPIO – 12 – 13 -**
- TRABALHO HUMILDE – 03 -**
- TRAÍRAS – (SANTANA DE TRAÍRAS) – 10 – 21 – 28 – 33 – 35 – 38 -**
- TRAJETOS DO RIO DAS VELHAS – 13 – 15 -**
- TRÊS VELHAS – ORIGEM DO NOME RIO DAS VELHAS – 08 -**
- TUPI – BARRA DO RIO DAS VELHAS – 11 -**
- UIAIMIL – 07 – ORIGEM DO NOME RIO DAS VELHAS -**
- VÁRZEA DA PALMA – MUNICÍPIO – 11 – 13 – 14 – 16 - 22 – 23 -**
- VESPASIANO – MUNICÍPIO – 13 – 50 -**

Belo Horizonte, 2 de setembro de 2022.

Edelberto Augusto Gomes Lima.

