

# A rodovia Plácido de Castro e sua importância no povoamento e na colonização da região (território federal do Acre) \*

ANTÔNIO TEIXEIRA GUERRA  
Geógrafo do C.N.G.

## INTRODUÇÃO

No território do Acre, como em grande parte da Amazônia, as comunicações fluviais são as mais importantes. Neste território até bem pouco tempo não existia nenhuma rodovia de importância, limitando-se os deslocamentos à navegação fluvial, e também à navegação aérea. O isolamento de certos grupos populacionais é um fato devido à inexistência de facilidade nos deslocamentos.

Antes do uso da navegação aérea no território do Acre<sup>1</sup> esta unidade política, apenas dispunha dos meios aquáticos para as ligações externas e também internas. Atualmente a situação está sensivelmente modificada, todavia não podemos deixar de fazer referência aos serviços prestados pelo S.N.A.P.P., com as suas velhas embarcações. As queixas contra o S.N.A.P.P. são generalizadas e a perda de mercadorias por extravio e roubo já se tornou hábito tão rotineiro que as próprias companhias de seguro, estão começando a se desinteressar por tais empreendimentos.

O território do Acre com uma superfície de 152 589 quilômetros quadrados e uma população de 36 935 habitantes, o que equivale a dizer, 0,75 habitantes em cada quilômetro quadrado, tinha no entanto até o ano de 1952, apenas, 198 quilômetros de estradas de rodagem.

O problema dos transportes se torna mais grave se considerarmos a configuração das duas bacias hidrográficas, isto é, o Acre no seu todo, ou melhor, a área drenada pelo alto Purus, e a a área do oeste drenada pelo alto Juruá<sup>2</sup>. Os habitantes dessas duas regiões quando necessitam se comunicar, são obrigados a descer até o rio Amazonas (Solimões). Um administrador por exemplo, que estando em Rio Branco necessite ir a Cruzeiro do Sul por via fluvial, terá que fazer o seguinte itinerário: descer o rio Purus até encontrar o Solimões, onde passa a subir este curso d'água até a confluência com o Juruá; para daí subir este novo rio até chegar à cidade de Cruzeiro do Sul, levando nesse percurso 30 dias.

As ligações, portanto, entre as regiões drenadas pelo alto Purus e pelo alto Juruá se fazem com grande perda de tempo quando se é obrigado a lançar mão das vias fluviais ao invés da navegação aérea que encurta de muitos dias o itinerário a ser seguido.

A cidade acreana mais próxima de Rio Branco, capital do território é Xapuri, que fica a 237 km 800 por via fluvial, levando os gaiolas ou as lanchas 30 horas para vencer tal distância, enquanto o avião reduziu o percurso para 100 quilômetros, levando apenas 35 minutos na viagem. Da mesma maneira, para se ir de Rio Branco à cidade de Tarauacá no rio do mesmo nome, afluente do Juruá, leva-se 20 dias por via fluvial, pois, são mais de 500 quilômetros a vencer, ao passo que por avião se leva, apenas, 2 horas de voo.

No entanto, as ligações aéreas, só podem ser realizadas no transporte de passageiros, pois, no tocante a carga, isto é, a mercadoria, só pode ser utilizado o avião para poucos produtos, cujo preço compense as despesas gastas com o frete.

---

\* Tese apresentada pelo I.B.G.E. ao IX Congresso Nacional de Estradas de Rodagem realizado em outubro de 1954, no estado de São Paulo.

<sup>1</sup> Em setembro de 1936 chegou ao território do Acre o primeiro avião ou mais propriamente o hidroavião "Taqueri" da Condor (atual Cruzeiro do Sul).

<sup>2</sup> A este propósito vamos transcrever um trecho do trabalho publicado pelo "Departamento de Geografia e Estatística intitulado "Noticiário Histórico-Geográfico e Estatístico do Acre". "As dificuldades de transporte, originadas da própria conformação geográfica do território, que é servido pelas bacias hidrográficas do Juruá e Purus, acarretam sempre insuficientes e precários desenvolvimentos às medidas econômicas e administrativas que o governo do território do Acre e particulares têm pôsto em prática" (Rio Branco - Maio 1949).

O transporte é pois um grave problema, sendo o isolamento das populações que habitam as duas bacias — alto Purus e alto Juruá, um fato calamitoso que tem dificultado o progresso econômico e cultural do Acre.

### 1 — Situação rodoviária do território do Acre.

A melhor solução no que diz respeito às ligações entre os diversos núcleos populacionais do Acre, é a construção de rodovias. Os rios acreanos não podem ser considerados como “estradas que caminham” durante o ano inteiro tendo em vista o seu regime hidrográfico. Mas, mesmo que o regime fôsse de tal modo a permitir a circulação aquática de maneira regular durante o ano todo, a construção da rodovia federal se justificaria, tendo em vista o seu traçado e a rapidez nas ligações entre as diferentes cidades, como está previsto no atual plano rodoviário da região.

O território do Acre, possuía em 1952, como já vimos apenas, 198 quilômetros de rodovias, sendo necessário salientar que dêsse total, 171 quilômetros se encontram no município da capital — Rio Branco e 27 quilômetros no de Cruzeiro do Sul, enquanto os outros municípios, ou sejam: Brasiléia, Feijó, Sena Madureira, Tarauacá e Xapuri, não apresentam rodovia alguma (Vide quadro n.º 1).

### 2 — Rodovia Plácido de Castro

#### A) Histórico da construção e desenvolvimento dos trabalhos.

A rodovia Plácido de Castro parte da cidade de Rio Branco e percorre 105 quilômetros de floresta pujante e continua na direção de sudeste, até a vila Plácido de Castro, no rio Abunã (Fig. 1).

Quadro n.º 1

#### RÊDE RODOVIÁRIA DO TERRITÓRIO DO ACRE

MUNICÍPIOS	ESTRADAS	Propriedade	Extensão total das estradas (km)	Largura mais comum da pista de rolamento (m)
Brasiléia.....	—	—	—	—
Cruzeiro do Sul.....	Cruzeiro do Sul a Igarapé Preto.....	Municipal	15	6
	Campo de Aviação a Sacado.....	»	6	6
	Cruzeiro do Sul a Leprosário.....	»	3	6
	Cruzeiro do Sul a Engenho Central.....	»	3	6
Feijó.....	—	—	—	—
Rio Branco.....	Rio Branco à vila Plácido de Castro.....	Territorial	105	6
	Rio Branco à fazenda Sobral.....	»	7	6
	Rio Branco à colônia Dias Martins.....	»	15	6
	Rio Branco à colônia São Francisco.....	»	12	6
	Centro da cidade ao Aeroporto.....	»	3	6
	Colônia Apolônio Sales, ramal da estrada para a colônia Dias Martins.....	»	12	6
	Colônia Juarez Távora, ramal da estrada para a colônia Apolônio Sales.....	»	12	6
	Colônia Alberto Tôres, ramal da estrada para a colônia Dias Martins.....	»	5	6
Sena Madureira.....	—	—	—	—
Tarauacá.....	—	—	—	—
Xapuri.....	—	—	—	—

FONTE — Departamento de Geografia e Estatística do T.F. do Acre — 1952.

Os primeiros estudos para a construção desta rodovia, foram feitos pelo engenheiro C. A. SIMON em 1915. Muitos anos depois, porém, ou mais exatamente em 1931 começaram realmente os primeiros empreendimentos.

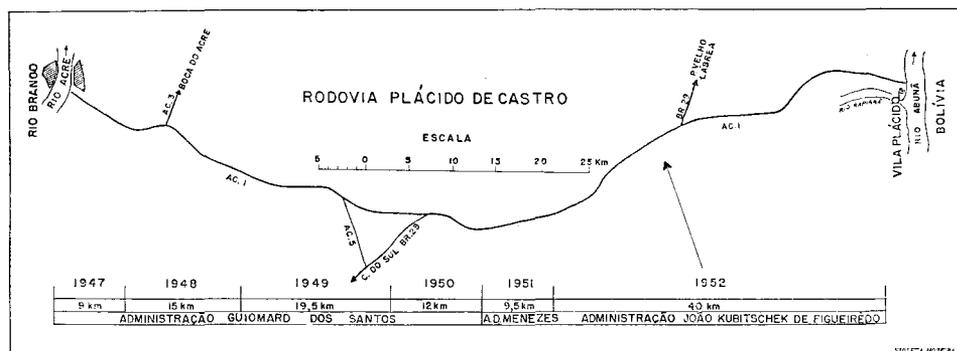


Fig. 1 — Traçado da rodovia Plácido de Castro, que parte da cidade de Rio Branco em direção à vila Plácido de Castro.

A construção dessa rodovia sofreu várias interrupções e em 1934 existiam construídos apenas 15 quilômetros de estrada. Permaneceu parada a construção da rodovia até 1946 quando foi feito um novo estudo do traçado, e em maio de 1947 recomeçou então da estaca zero a abertura da rodovia que em 1952 chegou à vila Plácido de Castro.

Vejamos no quadro abaixo a evolução dos trabalhos:

1947 .....	9,0 km
1948 .....	15,0 "
1949 .....	19,5 "
1950 .....	12,0 "
1951 .....	9,5 "
1952 .....	40,0 "
Total: .....	105,0 km

O custo total da construção dessa rodovia foi de Cr\$ 17 987 890 000,00, o que dá como preço médio por quilômetro Cr\$ 171 313,00.

Esta rodovia dará grande possibilidade de desenvolvimento ao agrupamento populacional de Plácido de Castro. Aliás esta vila, e toda a região do Abunã, constituía uma área preterida por parte dos administradores, tendo em vista a impossibilidade das ligações, que tinham de ser feitas subindo a ferrovia Madeira-Mamoré até a estação de Abunã, e daí subir o rio do mesmo nome, até encontrar a vila Plácido de Castro. Existia também um outro caminho, dentro da floresta, com a travessia de alguns igarapés, o que tornava exaustiva a viagem.

Acreditamos que esta estrada de penetração venha trazer sensível desenvolvimento à vila Plácido de Castro. Também ao longo da rodovia se dará um desenvolvimento maior, cujo exemplo pode ser observado na faixa ocupada pela colônia José Guiomard dos Santos como teremos oportunidade de estudar mais adiante.

#### B) Morfologia e solos da região atravessada pela rodovia.

A paisagem atravessada pela rodovia Plácido de Castro é muito pouco acidentada, dominando de maneira geral as grandes extensões de superfícies planas. Numa observação mais pormenorizada da topografia da rodovia (Fig. 2) temos que até o quilômetro 5, o

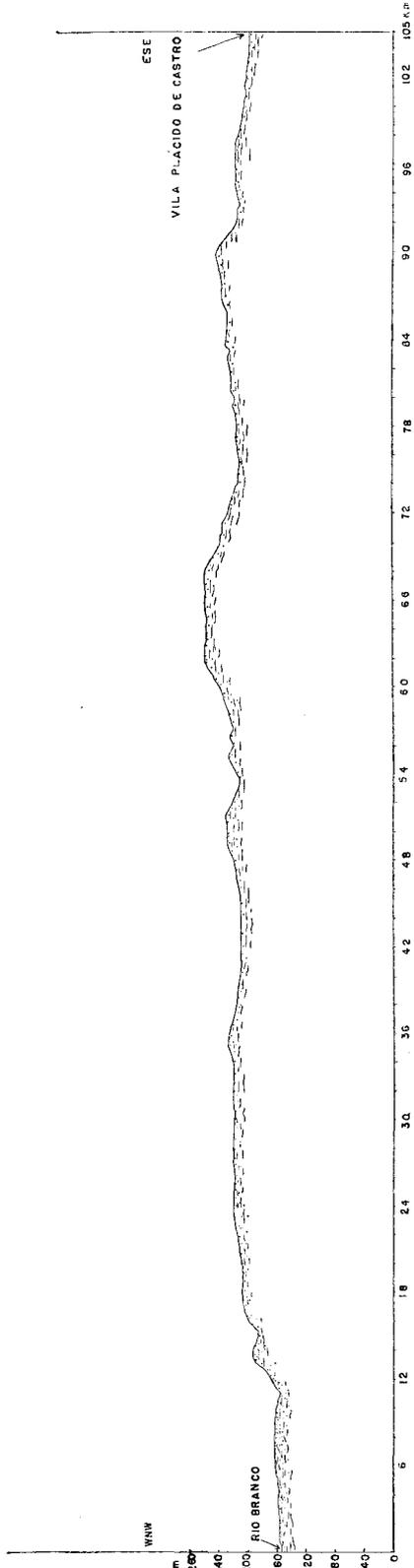


Fig. 2 — Perfil topográfico da rodovia Plácido de Castro, cujas altitudes foram tomadas com um aneróide Paulin. No presente perfil, pode-se ver de modo esquemático os seguintes níveis: 1 — nível de 160 a 175 metros dos campos do Nemaia, 2 — nível de 200 metros dos arredores de Plácido de Castro, 3 — nível de 220 a 240 metros, entre os quilômetros 16 e 36, e 4 — nível de 205 metros, nível da Serra (quilômetros 62 e 70). A natureza do material é variável, sendo por vezes areno-argiloso, às vezes francamente argiloso, ou mesmo tendendo a laterito.

relêvo é muito plano, e tem-se um amplo terraço, ocupado, em grande parte, por campos de pastagem, como é o caso dos campos da fazenda Nemaia. O aspecto fisiográfico da paisagem se mantém mais ou menos monótono até as proximidades do quilômetro 12, quando se avizinha o divisor de água do Quinari com o rio Acre, cuja altura é de 190 metros, já no quilômetro 14.

Nos arredores da região de Rio Branco tem-se um grande nível de superfície muito regular, cuja altura varia de 160 a 175 metros.

Nas proximidades do quilômetro 11 observa-se o aparecimento de pequenas valas ou sulcos de 15 a 20 centímetros de profundidade na superfície do solo, que foram escavados pela erosão em lençol. A presente área foi desflorestada em 1949 por ocasião da abertura da estrada, e o terreno argiloso, com a fraca declividade de 2 a 3°, está sofrendo assim os efeitos causados pelas águas das chuvas.

A partir do quilômetro 16 até o quilômetro 35, há um trecho de topografia suave, porém, num nível de 200 a 220 metros. Ai estão os lotes da colônia José Guimard dos Santos. Embora não tivéssemos feito a coleta de solos dessa área, estes nos pareceram bons para a cultura, haja visto o desenvolvimento alcançado pelas plantações já realizadas. No que diz respeito à natureza os solos são por vezes argilo-arenosos de coloração alaranjada, podendo na parte superficial, ser mesmo areno-argilosos, por causa do processo da eluviação.

As áreas de topografia relativamente plana como esta e a dificuldade do estabelecimento de lençóis de enxurrada superficiais, acarretam o desenvolvimento do lençol de infiltração, e conseqüentemente, a partida das partículas coloidais e dos sais da superfície, para os horizontes inferiores.

Esse processo das migrações de sais nos diversos horizontes do solo, dá surgimento a concreções, e, às vezes, à crosta de laterito, em profundidades muito variadas, ou mesmo, na própria superfície do solo.

Na zona atravessada pela rodovia Plácido de Castro o processo de laterização não produziu os mesmos efeitos que em outras zonas da Amazônia<sup>2</sup>. Todavia esta afirmativa deve ser tomada com certa reserva, porque não se sabe se a floresta está mantendo escondidas vastas porções de crostas lateríticas. Aliás esta nossa afirmativa advém do fato de termos encontrado afloramentos de canga em vários quilômetros da rodovia Plácido de Castro, como passaremos a expor mais adiante<sup>4</sup>.

No Quinari, isto é, no quilômetro 24 da rodovia, descendo-se na direção do pequeno escavamento feito no lado esquerdo da estrada encontram-se blocos de arenito limonitizado de tamanhos variados nos quais se observa nitidamente a estratificação da rocha. Estes blocos são encontrados abaixo de uma capa de 3 metros de material, possivelmente aluvial (?). Aliás, é preciso salientar que o próprio material que se encontra acima desses blocos está sendo também afetado pelas migrações dos óxidos, sob a forma de hidróxidos.

Nas proximidades do quilômetro 35, aparece na superfície do solo uma crosta de concreções de canga cuja espessura é da ordem dos 0,40 a 0,50. Estas concreções afloram à superfície e sobre elas medra pujante floresta. (Fig. 3)



Fig. 3 — Aspecto da pujante floresta que se encontra instalada em exígua capa de terra vegetal de mistura com concreções de canga nas proximidades do quilômetro 35.

(Foto TIBOR JABLONSKY do C.N.G.)

<sup>2</sup> Para maiores esclarecimentos vide: "Relatório da Comissão Brasileira Junto à Missão Oficial Norte-Americana de Estudos do Vale do Amazonas". Rio de Janeiro — 1926; Prof. PIERRE GOUROU "Observações Geográficas na Amazônia" In: "Revista Brasileira de Geografia", ano XI, n.º 3, julho-setembro de 1949 — Rio de Janeiro — pp. 355 a 408; F. KATZER "Geologia do Estado do Pará", tradução de Frei HUGO MENSE In: "Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi de História Natural e Etnografia — Belém, 1933, 288 páginas.

<sup>4</sup> Nos nossos trabalhos de campo, sempre temos a atenção voltada para a descoberta de afloramentos de laterito tendo em vista que, na região percorrida não se encontram afloramentos rochosos. Esta ausência de "pedras" na região, acarreta graves problemas para os engenheiros. Aliás por ocasião de nossas viagens pelos territórios do Amapá e do Guaporé, procuramos mostrar o valor da "canga" como pedra de construção. Vide: "Importância da laterização para as construções feitas pelos engenheiros de obras públicas na faixa costeira do Amapá" in: "Boletim Geográfico", ano X, n.º 107, março-abril de 1952; "Notas sobre o resultado de quatro análises de lateritos encontrados no território federal do Guaporé" in: "Boletim Geográfico", ano X, n.º 110, setembro-outubro de 1952 e "Formação de lateritos sob a floresta equatorial amazônica (território federal do Guaporé)" In: "Revista Brasileira de Geografia", ano XIV, n.º 4, outubro-dezembro de 1952, pp. 407/426.

É preciso que se saliente também, que tais áreas onde aflora a canga estão sendo desflorestadas de modo imprevidente, como se pode ver na colônia José Guimard dos Santos e mesmo fora dela. No quilômetro 64 observamos o estabelecimento de um campo de milho e mandioca exatamente num solo laterítico e cheio de concreções superficiais (Fig. 4).



Fig. 4 — Campo cultivado com milho nas proximidades do Km 64, onde afloram concreções de laterito.

(Foto TIBOR JABLONSKY do C.N.G.)

7 quilômetros em direção à vila Plácido de Castro, ou seja, no quilômetro 52, novas observações foram feitas, e apuramos a existência do nível de concreções, também a cerca de 20 ou 25 centímetros da superfície do solo. A parte superficial que cobre as concreções é constituída de material areno-argiloso, misturado com concreções miúdas.

Nos quilômetros 55 e 56 fizemos dois perfis, o primeiro de um metro de profundidade e o segundo de 80 centímetros, e em ambos encontramos a formação das concreções de laterito.

A análise química do material recolhido a 0,60 m de profundidade da superfície do solo (primeiro perfil), e em zona inteiramente coberta de floresta, forneceu os seguintes dados:

Perda ao fogo .....	8,4%
SiO <sub>2</sub> .....	24,4%
Fe <sub>2</sub> O <sub>3</sub> .....	52,0%
Al <sub>2</sub> O <sub>3</sub> .....	12,1%
TiO <sub>2</sub> .....	0,7%
P <sub>2</sub> O <sub>5</sub> .....	0,9%
MgO .....	traços
Álcalis por diferença .....	1,3%

99,8

Como se pode ver nos dados acima o teor de ferro dessa canga é da ordem dos 52,0% o que constitui um minério de ferro rico, sendo possível sua exploração. No que diz

<sup>5</sup> Agradecemos a gentileza do Dr. SÍLVIO FRÓIS ABREU atual diretor do Instituto de Tecnologia que nos auxiliou com os seus conselhos e também a termologista NILZA HASSELMANN DE FIGUEIREDO que analisou as diferentes amostras, que coletamos no território.

respeito ao teor de fósforo, êste é relativamente elevado para a Amazônia, onde de modo geral, aparece uma porcentagem muito fraca nas terras firmes<sup>6</sup>.

O teor razoável de fósforo e também de cálcio em certas argilas dessa região é que explica o fato de ser a agricultura itinerante um pouco melhor, que em várias outras partes das "terras firmes" da Amazônia.

No perfil do quilômetro 56, a camada superficial é constituída de um solo essencialmente arenoso, no qual aparece, no entanto, um pouco de argila. No perfil anterior, a camada arenosa é mais espessa e toma coloração amarelada, e a camada inferior é constituída por material essencialmente argiloso, onde aparecem concreções cujos diâmetros são em média de 5 a 10 centímetros. Todavia há outras concreções de diâmetro um pouco maior, cêrca de 15 centímetros, encontrando-se nas mesmas uma grande quantidade de areia que está sendo limonitizada.

Na camada n.º 2 do perfil feito no quilômetro 56, aparece uma argila de coloração acinzentada e cheia de concreções de limonita, sendo algumas friáveis, isto é, se desmantelam ao simples tato (Figs. 5 e 6).

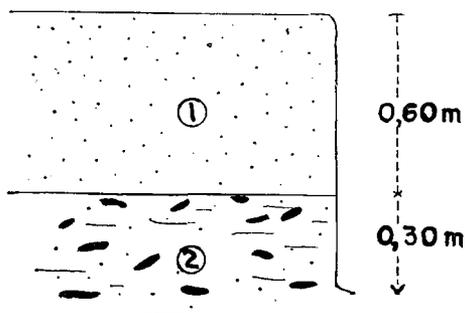


Fig. 5 — Perfil do solo no Km. 55, vê-se: 1 — areia de coloração amarelada, 2 — camada de "piçarra" e concreção de 0,05 a 0,10 m, juntamente com um material areno-argiloso.

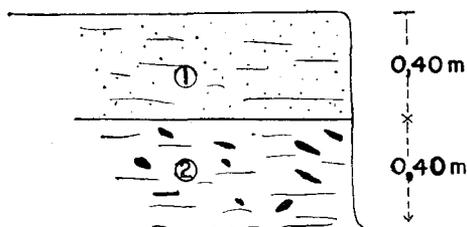


Fig. 6 — Perfil do solo no Km. 56, vê-se: 1 — material areno-argiloso de coloração amarelada, 2 — argila de coloração acinzentada com grande número de concreções de limonita, as quais são por vêzes friáveis.

Embora pudéssemos multiplicar os exemplos de afloramento de canga ao longo da rodovia Plácido de Castro, cremos, no entanto, que os apontados, já são perfeitamente suficientes para comprovarem a tese por nós exposta num trabalho apresentado no XVII Congresso Internacional de Geografia em Washington, no ano de 1952, e intitulado: "Formação de lateritos sob a floresta equatorial amazônica (T.F. do Guaporé)"<sup>7</sup> de que a laterização constitui um processo espontâneo da natureza, isto é, um processo geológico, e que o homem não age como fator direto da formação de tal tipo de alteração de rochas e solos, mas sim como agente acelerador do processo, quando realiza devastações de modo indistinto.

Estas observações de geologia aplicada são realmente muito importantes, uma vez que a "conserva da rodovia", especialmente nos locais onde a erosão e o acúmulo de água se fazem sentir, tem constituído um sério problema, por causa da falta de pedra. Urge por conseguinte uma verdadeira procura sistemática a todos os afloramentos de canga, a qual quando rica em óxido de ferro desidratado, poderá ser utilizada com êxito pelos engenheiros de obras públicas

<sup>6</sup> Vide o trabalho de nossa autoria intitulado: "Notas sôbre o resultado de quatro análises de lateritos encontrados no território federal do Guaporé" In: "Boletim Geográfico" ano X, n.º 110, setembro-outubro de 1952.

<sup>7</sup> Êste trabalho já se acha publicado na "Revista Brasileira de Geografia", ano XIV n.º 4, outubro-dezembro de 1952, pp. 407/426.

C) A rodovia Plácido de Castro — o povoamento e a colonização.

A região atravessada pela rodovia é quase inteiramente desabitada a partir do quilômetro 35, na direção da vila Plácido de Castro. É o domínio da densa e pujante floresta.

A zona próxima à cidade de Rio Branco foi a primeira a ser transformada pelo homem, com as grandes derrubadas para o estabelecimento de campos de cultura. Entre os quilômetros 15 e 35 temos a considerar a instalação da colônia José Guimard dos Santos.

Atualmente a rodovia Plácido de Castro ainda não influenciou na distribuição da população dentro do município de Rio Branco. Todavia é de se esperar que dentro em breve ela concentre em suas margens um bom número de habitantes, como se verifica nos primeiros 35 quilômetros.

Antes de entrarmos propriamente a considerar a colônia José Guimard dos Santos desejamos salientar a existência da fazenda Itucumã e da fazendola do Gedeão na altura do quilômetro 7 (Fig. 7). Nesta última existem, apenas, 30 cabeças de gado para a



Fig. 7 — Aspecto do curral da fazenda do Gedeão, no quilômetro 7 da rodovia Plácido de Castro. Como se pode ver na foto acima este curral é uma pequena clareira marginal cercada e aberta junto ao leito da rodovia. Existem atualmente 30 cabeças de gado para a produção de leite, o qual é enviado na “frasqueira” (garrafão) em lombo de mulas e vendido na cidade de Rio Branco. Em outras fazendolas que tivemos oportunidade de estudar, situadas nas margens do rio Acre, vimos que a produção de leite era para consumo próprio.

(Foto TIBOR JABLONSKY do C.N.G.)

produção de leite, o qual é enviado na “frasqueira” (garrafão) em lombo de mueres e vendido na cidade de Rio Branco. Quanto à “fazenda Itucumã”<sup>8</sup> está situada a cerca de 25 km da cidade de Rio Branco, e dedica-se não só à criação de gado e à agricultura, mas também ao extrativismo da borracha e da castanha.

É uma das propriedades mais importantes ao longo da rodovia Plácido de Castro, não só pela sua produção agrícola, como também pelas transações que executa. A extração da borracha, principalmente, e da castanha, parece ser, mais ou menos difundida, não só nas propriedades agropecuárias particulares, mas também entre os agricultores instalados nas diversas colônias adjacentes a Rio Branco.

<sup>8</sup> Os dados sobre a fazenda Itucumã são da autoria do Sr. ROBERTO GALVÃO e constam do pequeno trabalho intitulado: “Notas sobre algumas fazendas de criação no município de Rio Branco (T. do Acre)”, o qual resultou da viagem que fizemos à região no mês de janeiro de 1953. *Íbid.*

A fazenda Itucumã possui um bom número de cabeças de gado bovino — crioulo — o qual é destinado, principalmente, à produção de leite, para consumo da própria fazenda.

Não há estábulo, nem tão pouco usam o estrume como adubo. Há também algumas poucas cabeças de suínos, ovinos e asininos, êstes últimos utilizados para o transporte da borracha extraída nos seringais da fazenda.

Quanto à atividade agrícola está bem desenvolvida, sendo cultivados: o milho, o arroz, o feijão, a cana-de-açúcar, a mandioca, a banana e o abacaxi. Esta produção é vendida na própria fazenda ou na cidade de Rio Branco. A produção anual segundo informações do proprietário da fazenda, Sr. JOSÉ CARNEIRO FIGUEIREDO é aproximadamente a seguinte: mandioca — 40 000 kg (20 000 kg consumidos no local e 20 000 kg vendidos a Cr\$ 3,50 o quilo); feijão — 5 000 kg (vendido a Cr\$ 7,00 o feijão de corda e Cr\$ 10,000 o feijão mulato); arroz — 14 000 kg (beneficiado na fazenda e vendido a Cr\$ 6,00 o quilo); açúcar mascavo — 10 000 kg (produzido no engenho e vendido no local a Cr\$ 5,00 o quilo).

Quanto ao extrativismo tem grande importância, sendo mesmo a base da economia da fazenda. Há três seringais em exploração, sendo um próprio e dois arrendados, com a produção anual de 30 toneladas mais ou menos, a qual é vendida ao Banco de Crédito da Amazônia, em Rio Branco.

A coleta da castanha é executada pelos próprios seringueiros, de novembro a maio, os quais recebem Cr\$ 150,00 por hectolitro, sendo o produto coletado vendido em Rio Branco ou diretamente em Belém (transportado pelos navios do Serviço de Navegação e Administração do Pôrto do Pará — S.N.A.P.P.). A castanha é vendida a Cr\$ 250,00 o hectolitro, havendo uma despesa de 20% de frete até Belém.

A fazenda Itucumã constitui, como bem acentuou o nosso colega ROBERTO GALVÃO, um exemplo, do que pode ser conseguido com operosidade e boa administração, não sendo, no entanto, o caso comum na região.

*Núcleo colonial Governador Guimard dos Santos* — está localizado ao sul da cidade de Rio Branco, numa faixa de 400 metros de largura ou seja 200 metros de cada lado da rodovia Plácido de Castro, numa extensão de 20 quilômetros — do quilômetro 15 ao 35. Os lotes desta colônia estão sendo abertos na densa floresta, que fica praticamente margeando o leito da rodovia.

A fundação desta colônia foi realizada em 16 de agosto de 1950, por conseguinte, as terras dêste núcleo colonial têm apenas 3 anos de uso. A sua população é de 227 habitantes ocupando 68 lotes e distribuída do seguinte modo, segundo o sexo e a idade:

MAIORES DE 12 ANOS		MENORES DE 12 ANOS		TOTAL
M	F	M	F	
79	56	47	45	227

Os colonos que vivem nesta colônia não recebem assistência muito efetiva dos poderes públicos. A melhor prova do que estamos afirmando é o estabelecimento de certos lotes em concreções lateríticas. Estas áreas deveriam ficar preservadas com a floresta, já que existem lotes onde o laterito não aflora.

As culturas mais importantes são as da mandioca e macaxeira, seguidas do arroz, milho, bananas, cana-de-açúcar, etc. No cartograma do uso da terra" pode-se ver claramente a maneira como os diversos lotes estão ocupados com as diferentes culturas. Costumam também fazer variados tipos de culturas associadas, como: milho e arroz, mandioca e milho, mandioca, arroz e milho, arroz e milho, milho, arroz e cana-de-açúcar. Observando-se ainda o referido cartograma vêem-se vários lotes já transformados em capoeiras; aliás próximo ao Quinari existe uma grande faixa dessas capoeiras.

<sup>1</sup> "Estudos Geográficos do Território do Acre", Pg. 110.

O sistema agrícola adotado nesta colônia, consiste primeiramente no corte dos galhos finos, cujo trabalho é chamado regionalmente de "broca". Depois tem início a fase da "derruba", a qual é feita a machado. E, pouco antes das chuvas, isto é, no começo da época invernos, iniciam então as "queimadas" (Fig. 8).



Fig. 8 — Plantação de cana-de-açúcar num dos lotes da colônia José Guiomard dos Santos, vendo-se ao fundo algumas touceiras de bananeiras e restos da floresta.

(Foto TIBOR JABLONSKY do C.N.G.)

As roças são itinerantes, e o caboclo raramente planta mais de dois a três anos no mesmo lugar, levando anualmente a efeito novas derrubadas, e novas queimadas. Enquanto a densidade de população fôr fraca, como a que encontramos atualmente na região, 0,75 habitantes por quilômetro quadrado, a cultura itinerante poderá ser praticada. Mas, quando a população alcançar um número apreciável, então teremos o grave problema do esgotamento dos solos, e sua repercussão na paisagem, com o aparecimento de campos.

As atividades agrícolas e extrativistas são as mais importantes. Quanto à pecuária, praticamente, não é tomada em consideração. Aliás isto é fácil de ser explicado tendo em vista o fato de a colônia ser muito recente e também a falta de campos de pastagem e cercamento dos lotes.

O movimento econômico da colônia pode ser simplificado no seguinte quadro, segundo os dados estatísticos de junho de 1951.

ESPECIFICAÇÃO	Valor em Cr\$
Produção agrícola.....	1 323 081,00
» animal.....	37 915,00
» extrativa vegetal.....	1 022 200,00
» » animal.....	60,00
» » industrial.....	1 360,00
Animais domésticos existentes.....	109 890,00
<b>SOMA.....</b>	<b>2 494 506,00</b>

No sul do Brasil só conhecemos colônias que vivem das atividades agro-pastoris, porém, no Acre, além dessas atividades temos que considerar a produção proveniente do extrativismo, cuja renda é de modo geral bem superior.

Na colônia José Guimard dos Santos no que concerne à economia extrativa, a maior produção foi oriunda da "extração de madeira", aparecendo muito secundariamente, a borracha, como se pode ver no seguinte quadro:

**PRODUÇÃO EXTRATIVA VEGETAL, ANIMAL E INDUSTRIAL**

ESPECIFICAÇÃO	Unidade	Quantidade	Preço por unidade	Valor total
<b>Produção vegetal</b>				
Borracha fina.....	Quile	1 500	14,00	21 000,00
Sernambi seringa.....	»	150	8,00	1 200,00
Madeira.....	Metro	5 000	200,00	1 000 000,00
				<b>1 022 200,00</b>
<b>Produção animal</b>				
Couros e peles diversos.....	Unidade	3	20,00	60,00
<b>Produção industrial</b>				
Carvão vegetal.....	Saco	25	16,00	1 360,00

A produção da colônia é vendida diretamente pelos colonos na cidade de Rio Branco (Fig. 9). Aos sábados, caminhões do Departamento da Produção ou mesmo do Serviço de Fomento da Produção, transportam os colonos com suas produções para a feira de Rio Branco. Também os colonos ribeirinhos do rio Acre e pertencentes a outras colônias se beneficiam do transporte de seus produtos em lanchas do govêrno.



Fig. 9 — Camião transportando colonos e respectivos produtos da colônia José Guimard dos Santos, para o mercado de Rio Branco.

(Foto TIBOR JABLONSKY do C.N.G.)

## CONCLUSÕES

1 — O transporte aquático é insuficiente e não pode resolver o problema das ligações da população acreana, nem internamente nem nas comunicações com o exterior, uma vez que no período sêco, isto é, no chamado “verão” a navegação se torna impraticável.

Quanto à sua utilização nas ligações internas, teremos que considerar a existência de duas bacias hidrográficas perfeitamente distintas, qual seja a do alto Juruá e do alto Purus, por conseguinte duas áreas completamente separadas.

2 — No tocante ao sistema rodoviário, êste é praticamente inexistente, pois, devemos insistir que para uma superfície de 152 589 quilômetros quadrados, existem apenas 198 quilômetros de extensão rodoviária. Além do mais dos sete municípios que constituem o território, apenas dois possuem rodovias.

Considerando o alto valor das ligações entre os grupos populacionais, e o traçado da rede hidrográfica, aliado ao tipo de regime, não podemos deixar de encarecer a urgência da construção da BR 29, que virá trazer um grande benefício para toda a população acreana.

3 — A construção da rodovia Plácido de Castro veio solucionar um grande problema, qual seja o isolamento da população localizada na margem do rio Abunã, que para ir à capital do território, tinha de descer o rio Abunã, até alcançar a ferrovia Madeira-Mamoré e por esta seguir até a cidade de Pôrto Velho (capital do território do Guaporé) de onde descia o rio Madeira, até encontrar o rio Amazonas, e por êste acima até a confluência do rio Purus, e por êste acima até o rio Acre, e finalmente após dois ou três meses de difícil viagem chegar a Rio Branco.

Hoje bastam algumas horas de viagem pela rodovia recém-aberta para se chegar a Rio Branco. Como se vê, a região do Abunã, uma das mais paludosas do Acre, era com justa razão considerada como zona de degrêdo para os funcionários da administração nomeados para servir na vila Plácido de Castro.

4 — A construção da rodovia Plácido de Castro concorrerá para o adensamento da população ao longo de seu trajeto, e também favorecerá o desenvolvimento da sede da vila Plácido de Castro. Todavia não se deve pensar que o escoamento da borracha da zona do Abunã que é feito via território do Guaporé, seja encaminhado através da rodovia, uma vez que temos de considerar o preço do frete, a regularidade dos veículos para transportar a borracha e também a localização dos seringais.

5 — A construção de tais rodovias de penetração, como é o caso da Plácido de Castro, pode permitir o empreendimento da colonização como o que foi feito no núcleo colonial José Guimard dos Santos, mas o rendimento de tais colonos seria bem maior, se ao localizar-se a colônia fôsse feito um estudo preliminar das condições de solo e das culturas a serem desenvolvidas na referida colônia.