

A ZONA BRAGANTINA NO ESTADO DO PARÁ

EUGÊNIA GONÇALVES ÉGLER

A ocupação e o povoamento da Amazônia, dadas as condições naturais da região, sempre procedeu-se segundo o estabelecimento de núcleos isolados. A mata densa, difícil de penetrar, sempre foi um empecilho à expansão contínua e espacial de ocupações humanas. Por outro lado, no entanto, as vias fluviais, de navegação fácil e aberta, facultavam uma penetração sem grandes dificuldades a grandes distâncias. Junte-se a isso o exíguo material humano disponível e de fácil compreensão será o fato do aparecimento de núcleos de povoamento isolados e grandemente distanciados entre si.

Relegados a uma possibilidade de intercomunicação falha e irregular, representada por uma navegação esporádica e ineficiente, êstes núcleos debateram-se desde o início com problemas de abastecimento. Naqueles de maior concentração urbana, a gravidade dêstes problemas tornou-se especialmente intensa e as tentativas de uma auto-suficiência em matéria de suprimento de gêneros às populações esbarravam em dificuldades de causas diversas.

PRIMÓRDIOS HISTÓRICOS

A origem e o desenvolvimento de Belém são uma conseqüência direta de sua posição geográfica. Porta de entrada da imensa bacia amazônica, definida era a sua função de baluarte de vigilância e de entreposto comercial.

Quando ali aportou, vindo do vizinho Maranhão, em 12 de janeiro de 1616, FRANCISCO CALDEIRA CASTELO BRANCO, já lá encontrou comerciantes batavos e ingleses. As primeiras atividades, muito mais que de colonização, volveram-se para a conquista e defesa do novo núcleo em formação e a isso se dedicaram as primeiras famílias açorianas introduzidas.

Malgrado tôdas as dificuldades, o nôvo núcleo estabelecera-se e progredia vegetativamente. Outros iriam surgir: em 1662, Sousa do Caeté (futura Bragança) e uma série de pequenos núcleos ao longo da costa.

Para prover grande parte do abastecimento e manter os contatos administrativos, servia o núcleo já evoluído de São Luís, na ilha do Maranhão. Penosas e difíceis eram entretanto as comunicações marítimas. Tão árduas e perigosas que a notícia do êxito inicial da conquista do Pará deveria ser levada ao Maranhão por via terrestre. PEDRO TEIXEIRA foi o autor do grande feito. Não menos que os perigos do caminho marítimo, a impenetrabilidade da mata virgem causava percalços à desejada ligação. E assim outra via de fácil acesso foi tentada — a subida

pelo rio Guamá, seguida até o seu extremo navegável, Ourém, e daí via terrestre passando por Bragança.

O feito aventureiro de PEDRO TEIXEIRA não foi o início definitivo de uma comunicação regular entre os dois centros. A trilha incerta, é bem verdade, foi posteriormente palmilhada por outros viajantes, mas à custa de sacrifícios e de esforços demasiados para torná-la uma estrada de uso profícuo.

Entrementes Belém crescia e expandia-se em novos fundamentos. As margens do Guamá, de acesso relativamente fácil, foram uma das áreas preferidas na concessão de sesmarias. Na falta de um crescimento espontâneo satisfatório da nova província, a coroa esforçava-se em criar núcleos militares e as missões religiosas encarregavam-se da criação de outros.

A primeira metade do século XIX já vai encontrar a província com uma produção agrícola incipiente e um crescimento populacional relativo. Belém, já com foros de centro urbano, mas ressentindo-se ainda do isolamento regional, continuava enfrentando problemas de suprimento. A fundação da colônia de "Nossa Senhora do Ó", na fronteira ilha das Onças, em 1855, não passou de uma experiência frustrada.

A ligação terrestre com a vizinha província do Maranhão não se efetivava de modo concreto. Malgrado tudo, havia uma comunicação incipiente com Bragança, cujo desenvolvimento também se fazia sentir.

A via marítima, apesar de perigosa e demorada, ainda representava importância ponderável. Realizada mediante pequenas embarcações a vela, obrigadas a aportar com freqüência a fim de procurar reabastecimento e abrigo, resultou desta navegação um verdadeiro rosário de pequenos núcleos de povoamento ao longo da costa do Pará. Entre Bragança e Belém, podem ser assinalados os seguintes: Quatipuru, São João de Pirabas, Salinas, Maracanã, Marapanim, Curuçá, São Caetano de Odivelas, Vigia e Pinheiro. Um simples olhar sobre o mapa mostra imediatamente a localização destes centros na desembocadura de cada um dos pequenos rios que deságuam na costa. Evidente, portanto, a sua função de entreposto, ligando a comunicação marítima com o acesso fluvial para o interior próximo. Com economia voltada fundamentalmente para a pesca, constituem estes núcleos no seu conjunto a chamada região do Salgado, denominação que já por si demonstra a sua mais íntima relação com o mar.

Por outro lado, conforme ficou assinalado, atrás, a facilidade de navegação pelo rio Guamá drenou ao longo do mesmo um movimento de penetração e povoamento, do qual resultaram núcleos permanentes, como: São Miguel e Ourém, ponto final da navegação. Daí eram alcançadas as cabeceiras do rio Caeté, a via natural para atingir Bragança.

Entre o litoral e o Guamá ficava compreendida então uma extensa área de matas pelo meio da qual seguia a precária estrada para Bragança. No seu trajeto êle tocava em alguns incipientes nódulos de povoamento que lograram esboçar-se com o correr do tempo: Castanhal, Igarapé-Açu, Timboteua e Capanema.

A exuberância da mata virgem impressionava os governantes fazendo-os cogitar em transformar a fictícia uberidade das terras florestais num manancial para o abastecimento de Belém. Assim, a última quarta parte do século vai assistir ao desenvolvimento de uma nova iniciativa oficial — a colonização.

A intensificação do povoamento e conseqüente aumento da produção agrícola iriam fatalmente acarretar problemas de comunicações e escoamento das safras.

A convergência destas necessidades paralelas — ligação efetiva com o Maranhão e conquista eficiente do sertão intermediário — levou o govêrno a cogitar da solução magna: a construção de uma estrada de ferro.

A ESTRADA DE FERRO BELÉM-BRAGANÇA

A primeira tentativa de promover a construção de uma estrada de ferro de Belém a Bragança data de 1870, quando o govêrno da província prontificou-se a financiar qualquer empresa interessada em instalar um serviço de “rodagem a vapor”. Não aparecendo nenhum interessado, procurou o govêrno aumentar as vantagens oferecidas, mas os primeiros concorrentes sòmente surgiram em 1874, assinando um contrato que jamais seria cumprido.

Após uma série de atrasos, a construção foi finalmente iniciada em junho de 1883. Além do compromisso da construção da via férrea, o contrato estabelecia ainda a obrigação da concessionária de introduzir 10 000 colonos, na base de 2 500 por ano.

A 9 de novembro de 1884 inaugurava-se o primeiro trecho de 29 quilômetros, até a colônia de Benevides. A mesma empresa concessionária construiu o trecho seguinte, até Apeú, atingido em 1885. Não tendo sido alcançados os resultados previstos em matéria de rendimento econômico, os serviços foram suspensos e o govêrno da província viu-se na contingência de encampar a estrada de ferro, nesta altura com 62 quilômetros em tráfego.

Sòmente em 1887, a cargo de um empreiteiro, a construção da estrada sofreu novo impulso, chegando os trilhos a Jambu-Açu, distante 105 quilômetros de Belém.

Daí em diante a construção se tornou mais morosa ainda, tanto que até 1907 apenas tinha avançado 31 quilômetros. Através de novo empreiteiro, o trecho final, até Bragança, foi finalmente inaugurado, em maio de 1908.

Vinte e cinco anos tinham decorrido desde o assentamento dos primeiros trilhos e o percurso total não chegava a alcançar 300 quilômetros de extensão.

Além da estrada-tronco, cujo ponto inicial tinha sido deslocado para o Passeio Público, no centro da cidade, foram construídos os ramais de Benevides, Pinheiro e Colônia do Prata. Do prolongamento da estrada em demanda de São Luís ninguém cogitava mais. Um prolongamento

em bitola mais estreita foi levada até a colônia Benjamin Constant, aí finalizando a construção.

Desde a sua fundação a Estrada de Ferro de Bragança funcionou sempre em regime deficitário, pesando sensivelmente nos cofres públicos. Em 1900, o então governador do Estado, Dr. PAIS DE CARVALHO, propõe e obtém o assentimento do Congresso estadual para o arrendamento da estrada. Cinco propostas são apresentadas, mas, ponderando que os prejuízos pecuniários tinham sido grandemente recompensados pelos benefícios trazidos à região, não é tomada nenhuma decisão final.

AUGUSTO MONTENEGRO que veio sucedê-lo na governança em 1901, também afasta a solução do arrendamento, preferindo apelar para um empréstimo externo de 650 000 libras.

Em 1921, entretanto, LAURO SODRÉ não vê outra solução senão apelar para a encampação da estrada pelo governo federal, sendo efetuada a necessária avaliação e inventário. A transação é realizada em 1923 pela quantia de 17 mil contos de réis, ficando a exploração da estrada a cargo do governo estadual mediante arrendamento, até 1936. Neste ano, continuando em regime deficitário, passou definitivamente para a administração federal.

A COLONIZAÇÃO NA ESTRADA BELÉM-BRAGANÇA

A suposição de que uma área coberta de matas exuberantes deveria corresponder a um solo fértil, de aproveitamento agrícola dos mais proveitosos, constituía um impulso permanente para os anseios governamentais no sentido de ocupar efetivamente as regiões adjacentes de Belém. Por outro lado, o incremento que vinha tomando a colonização européia no sul do Brasil, servindo como base para o desbravamento de novas áreas inóspitas, serviram de estímulo ao governo provincial no sentido de tentar empreendimentos da mesma natureza. A idéia de construir uma estrada de ferro como elemento efetivo de penetração surgiu simultaneamente com o propósito de substanciar e garantir êste avanço mediante a ocupação produtiva das áreas atingidas pela mesma, através de uma colonização orientada. A introdução do imigrante precedeu aliás ao início da construção da estrada, pois o primeiro núcleo instalado — a colônia de Benevides — data de 1875.

À semelhança do que se realizava no sul do país, a vinda dos imigrantes era fomentada mediante a concessão de facilidades e através de propaganda efetuada no continente europeu. É interessante assinalar, no entanto, que, ao passo que no sul do país o grosso da corrente imigratória constituía-se de alemães e italianos, no Pará os contingentes destas nacionalidades foram reduzidos, prevalecendo os espanhóis e, nas primeiras levas, alguns elementos franceses. Isto porque os contatos no continente europeu eram feitos através de Paris e de Lisboa. Em Paris, o Dr. FREDERICO JOSÉ DE SANTANA NERY, diretor da *Revue du Monde Latin*, desenvolvia intensa propaganda no sentido da emigração para o Brasil, o mesmo realizando o cônsul brasileiro em Lisboa. Como

resultado desta atividade, veio ao Pará uma leva de 68 imigrantes franceses, seguida de um grupo de açorianos. Nas levadas seguintes passaram a predominar os espanhóis, entrando até 1900 pouco mais de 12 mil colonos desta nacionalidade no Pará.

A primeira colônia oficial — Benevides — precedeu a construção da estrada de ferro. O projeto inicial data de 1848, quando foi feita a concessão das terras. Somente em 1873 foi iniciada a demarcação e preparação dos lotes, chegando os primeiros colonos em 1875. Eram inicialmente 68 imigrantes franceses, italianos e espanhóis.

Já desde o início o empreendimento caminhava mal. Os imigrantes chegados não puderam ser encaminhados à colônia, pois não havia acomodações para recebê-los. Hospedados em Belém pesavam no erário público que tentava inutilmente obter colocações para os mesmos. Finalmente, a 13 de junho de 1875, a colônia foi oficialmente inaugurada pelo governador com grandes festividades.

Os resultados obtidos não foram dos mais animadores. Dois anos após a fundação, as estatísticas indicavam que dos 364 imigrantes entrados, 247 já tinham abandonado a colônia novamente. Elementos nordestinos, introduzidos na colônia, também não lograram melhorar a situação decadente da mesma, e o próprio governo reconhece o malôgo da iniciativa nos relatórios oficiais. As causas apontadas são: má administração, falta de organização e escassez de recursos.

A estrada de ferro, que atingiu a colônia em 1885, já vai encontrá-la em fase decadente. A previsão de que os produtos da colônia iriam suportar a manutenção do tráfego não se realizara infelizmente.

Diante desses insucessos, o interesse governamental pela imigração arrefeceu grandemente. Um grupo de patriotas, na louvável intenção de racionalizar os procedimentos da colonização, reúne-se a 17 de novembro de 1885, fundando a “Sociedade Paraense de Imigração”, destinada a fomentar e orientar a imigração no estado. Os primeiros resultados são a chegada, a 7 de junho de 1886, de 108 colonos açorianos destinados à colônia Araripe em Apeú. Levados de trem até o local onde deveria ser iniciada a colônia, recusam-se a desembarcar, alegando a falta absoluta de providências para alojá-los condignamente. Trazidos de volta a Belém, dispersaram-se por completo.

Este novo insucesso levou a Assembléia Legislativa provincial a desaprovar em 1887 novos contratos que se pretendia firmar com empreiteiros particulares no sentido de promover a vinda de mais imigrantes.

Nesta mesma época, a interrupção dos serviços da construção da estrada de ferro tinha levado à sua encampação e o retardamento das obras coincidiu com a suspensão dos serviços de colonização. Efetivamente, analisando o mapa das colônias, verifica-se que após a malograda iniciativa da colônia Araripe no Apeú, em 1886, somente em 1898 registra-se a fundação de um conjunto de novas colônias, com exceção apenas da colônia Benjamim Constant, criada em Bragança no ano de 1894.

Este novo surto de colonização, que coincide com a retomada dos serviços de construção da estrada de ferro que é levada até Jambu—Açu

em 1897, tem como causa fundamental a sêca excepcionalmente forte no Nordeste. Sucessivas levas de deslocados nordestinos chegavam ao Pará e eram conduzidos para a zona da estrada fundando novos núcleos de colonização. Mudara-se radicalmente assim o panorama desta colonização feita agora essencialmente por elementos nacionais e uns poucos imigrantes espanhóis. Fazem exceção apenas os dois núcleos de Anita Garibaldi e Ianetama, criados mediante contratos com particulares que deveriam promover a vinda, respectivamente, de 200 famílias de imigrantes italianos para cada um. Ambas iniciativas falharam, pois no primeiro instalaram-se apenas 19 famílias e no segundo 48. Rescindidos os contratos, a colonização prosseguiu com retirantes nordestinos.

As estatísticas revelam para os núcleos dêste período a mesma instabilidade dos colonos, principalmente no que se refere aos imigrantes estrangeiros. Em 1902 foram todos emancipados.

NÚCLEO	Ano de fundação	NÚMERO DE COLONOS					
		1900			1902		
		Nac.	Est.	Total	Nac.	Est.	Total
Marapanim.....	1 897	708	424	1 132	815	110	925
Santa Rosa.....	1 898	458	633	1 091	653	63	716
Ferreira Pena.....	1 898	330	145	475	346	136	482
Inhangapi.....	1 898	711	—	711	890	—	890
José de Alencar.....	1 898	1 312	13	1 325	1 332	9	1 341
Anita Garibaldi.....	1 898	746	171	917	640	92	732
Ianetama.....	1 899	602	46	648	521	14	535
		4 159	1 008	5 167	5 197	424	5 621

Examinando-se o mapa da localização das colônias ao longo da estrada de ferro, verifica-se a existência de dois centros regionais, em torno dos quais, se distribui um conjunto de colônias fundadas no mesmo período. Êstes dois centros são representados respectivamente por Castanhal e Igarapé-Açu.

Castanhal, já antes da chegada da estrada de ferro, era um núcleo constituído, com o seu comércio tradicional estabelecido. Com o estacionamento da construção da estrada de ferro, Castanhal desempenhou durante vários anos a função de ponta de trilhos, o que veio reforçar mais ainda a sua posição de centro regional. Daí partia a estrada para Curuçá e outros caminhos rurais em diferentes direções. O conjunto de novas colônias, localizadas no trecho seguinte, até Jambu-Açu, evidentemente haveria de girar na esfera econômica dêste centro já estabelecido.

Igarapé-Açu, por sua vez, passou a constituir “ponta de trilhos” a partir de 1897, quando a marcha da estrada sofreu nova interrupção. A sua função de centro era reforçada ainda pelo fato de ser o entroncamento com o ramal do Prata.

Apesar de todos os esforços empregados, o governador PAIS DE CARVALHO era levado a concluir, em fins de seu govêrno, que a colonização não

surtia os efeitos esperados. Uma epidemia de varíola trazida pelos imigrantes espanhóis, acompanhada de um novo surto de febre amarela, viera complicar mais ainda a situação. Em face dos insucessos foram suspensas as concessões para a formação de novos núcleos e a maior parte dos já existentes foi emancipada e entregue à própria sorte.

O seu sucessor, Dr. AUGUSTO MONTENEGRO, seguiu a mesma política, decidindo sustar definitivamente a imigração e mandando emancipar tôdas as colônias em 1902.

Por êstes motivos, o trecho da estrada de ferro construído durante o seu govêrno não apresenta colônias ao longo do seu percurso, conior-me se pode observar no mapa.

A colônia de Benjamim Constant localizada junto a Bragança é de fundação mais antiga, datando de 1894. Através de um ramal de 26 quilômetros de extensão foi ligada a Bragança pela estrada de ferro. A colônia teve um desenvolvimento relativamente importante, tendo diversos engenhos de produção de aguardente em funcionamento, inclusive dois movidos a vapor. Foram introduzidos 956 colonos espanhóis, mas o grosso do povoamento constituiu-se de retirantes nordestinos.

Analisado no seu conjunto, o balanço final da colonização através de imigrantes não era dos mais animadores. Dos 12 029 colonos espanhóis introduzidos restavam radicados nas colônias, em 1902, apenas 1 802. O povoamento, procedia-se mais à custa das levas de nordestinos, principalmente de cearenses.

As palavras do governador, AUGUSTO MONTENEGRO, sôbre o assunto, são conclusivas e dispensam maiores comentários:

“A imigração estrangeira do modo por que foi tentada entre nós, constitui o maior dos erros de quem a iniciou, por meio de onerosíssimos contratos então assinados. Dela pouco resta e com certeza cada vez mais se apagarão os seus vestígios, ficando sômente para atestá-la os enormes dispêndios do Tesouro”.

As causas dêste malôgro são sempre apontadas pelos sucessivos administradores como sendo a falta de adequada administração das colônias, deficiência do apoio oficial e falta de propaganda no exterior para atrair maiores levas de imigrantes. Causas locais, como baixa fertilidade dos solos, dificuldades climáticas ou incidência de pragas na lavoura não são referidas. Procurando justificar a existência das colônias e as vultosas despesas consumidas na instalação e manutenção das mesmas, os relatórios primavam em apresentar estatísticas de produção, em esclarecer, no entanto, a quanto correspondia aquela produção em área cultivada, capital aplicado e esforço despendido.

Ao serem definitivamente suspensas as medidas oficiais no sentido da criação de núcleos coloniais, havia já certa compreensão quanto aos problemas de ordem técnica que envolviam as práticas agrícolas nesta zona. Tanto assim que o mesmo govêrno criava, em 1902, uma Estação Experimental de Agricultura, destinada a estudar os problemas e propor

as suas soluções. A sua influência na economia regional não parece ter sido das maiores pois poucas referências são feitas à mesma.

Examinando as estatísticas verifica-se para cada área nova de colonização uma produção inicial relativamente importante de cereais, como milho e arroz, que posteriormente decresce. Estes produtos são o resultado das primeiras roças produzidas nas áreas de derrubadas novas. Sente-se perfeitamente, no entanto, que os produtos que realmente vão representar importância econômica no rendimento das colônias são: a farinha de mandioca e a aguardente. Tanto assim que o maior ou menor êxito destas colônias é estimado pelo número e capacidade das casas de farinha, engenhos e destilarias instaladas nas mesmas.

A própria iniciativa governamental acreditava ser a instalação destas casas de farinha e engenhos uma das formas de apoiar o desenvolvimento das colônias e, em muitos casos, a construção dos "engenhos centrais" corria por conta das despesas de colonização. Este apoio governamental estendia-se inclusive à iniciativa particular, através dos chamados "burgos agrícolas", cuja finalidade era, segundo as palavras de ERNESTO CRUZ (*Colonização do Pará*, p. 103), a seguinte:

"A lei n.º 583, de 21 de junho de 1898, definiu como burgo agrícola os estabelecimentos industriais de agricultura, fundados em virtude de concessões do govêrno, com o fim de facilitar e auxiliar a criação e o desenvolvimento de pequenas propriedades rurais, ligadas à propriedade central, na qual maquinismos aperfeiçoados permitissem aos agricultores beneficiar os seus produtos, mediante os seus contratos de parceria e os preços de tabelas aprovados pelo govêrno".

Os burgos agrícolas seriam localizados em terrenos considerados férteis e cujo clima e extensão territorial pudessem permitir vantagens idênticas às dos núcleos coloniais mantidos pelo estado.

Por sua conta, ou seja, no interêsse pessoal, só podia o concessionário dos burgos agrícolas explorar um têrço dos terrenos concedidos pelo govêrno, ficando os dois têrços restantes destinados às famílias dos colonos nacionais e estrangeiros, que ficariam constituídos em pequenos proprietários, na obrigação de indenizar as despesas feitas com a respectiva instalação no burgo.

Diversos dêstes burgos chegaram a ser instalados e, não tendo progredido, acabaram por ser transformados em colônias, posteriormente emancipadas. É o caso de Anita Garibáldi e Marapanim. Santa Rita do Caraná, em Marapanim, e Granja Américo, junto o núcleo Santa Rosa, foram igualmente burgos que passaram por sucessivos concessionários, terminando por cair na inteira responsabilidade do govêrno que se viu obrigado a emancipá-los.

Nas colônias, por sua vez, uma das primeiras preocupações era a de providenciar a construção das casas de farinha e, quando possível, dos engenhos e destilarias. O produto fundamental, de rendimento econômico para as colônias, invariavelmente acabava sendo a farinha e rapadura ou aguardente. Por que então não havia interêsse em continuar a pro-

dução em escala sempre crescente dos cereais, que alcançavam bom preço no mercado?

A explicação pode ser encontrada nos seguintes fatos: os cereais em geral são culturas relativamente exigentes em matéria de fertilidade do solo, sendo o rendimento das colheitas diretamente proporcional a esta fertilidade. Nas derrubadas recentes a fertilidade potencial do solo, acrescida da incorporação das cinzas resultantes das queimadas, permite a realização destas culturas com rendimento relativamente satisfatório. Este rendimento cai, porém, sensivelmente nas sucessivas colheitas em virtude do rápido esgotamento das reservas naturais do solo. Na área amazônica a experiência tem demonstrado que, em consequência do alto índice de pluviosidade, que contribui para uma lixiviação rápida do solo; das temperaturas médias elevadas, contribuindo para um desgaste acelerado da matéria orgânica, e da já reduzida fertilidade inicial do solo, o esgotamento do mesmo é muito rápido. Geralmente uma colheita, às vezes duas e, quando muito, três são o máximo esperado.

A mandioca, por outro lado, é uma cultura de poucas exigências. Produz mesmo em solos fracos, é pouco atacada por pragas e pode ser transformada em produto comerciável — a farinha — de larga aceitação no mercado local e que pode ser conservado e transportado sem maiores dificuldades. Acresce ainda que a produção da mesma pode ser feita em instalações rudimentares, de confecção própria e sem necessidade de aplicação de um capital inicial volumoso.

Quanto à aguardente, embora a sua produção exija instalações onerosas, por outro lado uma quantidade relativamente pequena de matéria-prima — a cana-de-açúcar — resulta num produto de alto preço e ampla aceitação. O resultado final em remuneração por área cultivada era bem mais compensador do que aquêle obtido na cultura dos cereais. Além do mais, a destilação da aguardente podia ser feita nos engenhos centrais, que absorviam a produção de todos os colonos.

O cacau e o fumo também foram produtos cultivados com resultados econômicos em algumas colônias. Este último era produzido principalmente em Bragança, que se tornou, durante muito tempo, um produtor tradicional de fumo em "molhos". Este processo corresponde ao tipo de fumo de corda do sul do Brasil, com a diferença de que não é torcido em forma de cordas; apresenta-se na forma de bastões maciços, afilados nas duas extremidades e envolvidos por uma tira de fibra vegetal. O método de cultivo e da preparação do fumo foi aprendido dos índios, que já realizavam esta cultura.

A cultura do algodão também viria a ser tentada, chegando a tomar certo incremento. A incidência de pragas, de proliferação facilitada pelo clima excessivamente úmido, acabou por levar ao abandono quase total desta cultura.

Outras colônias, como a do Prata, dedicaram-se ao cultivo da seringueira, do cacau e até do café.

A convergência final tendia, no entanto, sempre, no sentido da produção da farinha de mandioca, da rapadura e da aguardente, produtos que garantiam um lucro certo e não criavam excessivos problemas de cultivo.

O material humano, por sua vez, não era dos mais adequados aos propósitos que se pretendiam. O imigrante estrangeiro nem sempre era agricultor, e mesmo quando o era estava habituado a condições e métodos de trabalho inteiramente diferentes. O deslocado nordestino em grande parte preferia abandonar tudo novamente, à simples notícia da volta das chuvas no seu torrão de origem. Uns e outros, portanto, desiludidos pelo esforço para um rendimento pouco satisfatório ou ansiosos de retornar às suas propriedades estáveis, abandonavam as colônias dentro de um ano ou pouco mais.

OCUPAÇÃO ESPONTÂNEA

Frustradas as primeiras tentativas de uma valorização efetiva da zona da estrada de ferro, as entidades oficiais retraíram-se de novas iniciativas. A espetacular derrocada do sustentáculo econômico fundamental da região — a borracha — gerara, por sua vez, uma depressão econômica total, de ampla repercussão em todos os campos de atividade.

Bem ou mal, no entanto, a estrada de ferro mantinha as comunicações e possibilitava o transporte. A existência de imensas áreas devolutas continuava atraindo intrusos e na base de uma agricultura das mais primitivas, a mata cotinuou sendo destruída em proporções sempre maiores. Não tardou que a zona bragantina viesse a firmar a sua posição de celeiro de Belém. Através da estrada de ferro afluíam para os mercados da capital os produtos da terra, mantendo sempre viva a ilusão de uma fartura sem limites. Esta produção na realidade procedia-se à custa de uma agricultura das mais primitivas em detrimento da cobertura florestal que foi sendo destruída e transformada em capoeiras improdutivas. Não faltavam, entretanto, novas áreas a serem destruídas e de ambos os lados da via férrea a devastação estendeu-se por dezenas de quilômetros de largura.

Pela primeira vez desde a sua fundação, a estrada de ferro deixou de apresentar *deficit* a partir de 1916 até 1926 quando entrou novamente em fase deficitária.

O manancial humano era proveniente na sua maior parte do Nordeste próximo onde as sêcas periódicas promoviam o deslocamento de levás de retirantes, que afluíam à Amazônia à procura de melhores condições de vida. As terras devolutas obtidas facilmente e com despesas mínimas, não representavam para estas populações um patrimônio hereditário a conservar para as gerações futuras, mas apenas uma área de trabalho de utilização transitória. A abundância de madeiras facilitava, por outro lado, a construção de casas e demais benfeitorias de tipo rústico, apenas eventualmente substituídas por construções de caráter mais sólido e duradouro (foto 1). O lucro irrisório obtido através da dilapi-

Com o correr dos tempos, as áreas de mata virgem foram ficando distanciadas do eixo central da estrada. De ambos os lados da mesma, a paisagem ficou transformada numa imutável e monótona sucessão de capoeira, (foto 2) expressão deprimente da decadência progressiva. As áreas de produção já não ficavam mais justapostas ao traçado da estrada, mas tinham de ser alcançadas por intermédio de penetrações laterais. Através destas, a produção tinha de ser transportada até as estações de embarque, aumentando mais ainda o ônus que pesava sobre os poucos lucros.

Um novo produto passou a ocupar primordial importância na economia regional: a produção de carvão de lenha. As capoeiras, quando atingiam suficiente desenvolvimento eram novamente derrubadas, a madeira aproveitada na confecção do carvão e a área plantada com mandioca para a produção de farinha.

Os serviços da estrada de ferro tornavam-se precários, uma vez que a permanente situação deficitária não permitia conservar o leito e o material rodante em situação satisfatória. Por outro lado, a produção de carvão de lenha e de farinha, realizada rústicamente por pequenos lavradores, desprovidos de recursos, procurava fugir a todo ônus que pesasse sobre ela. Sempre que possível, o próprio lavrador procurava levar a sua produção ao mercado com recursos próprios. Paralelo ao traçado da via férrea foi-se definindo o percurso da estrada de rodagem, cuja importância econômica cresceu rapidamente.

Um fato que iria ter futura importância econômica para a região começou a correr. Pessoas abastadas de Belém, no intuito de constituir sítios para passar o fim de semana, começaram a adquirir propriedades ao longo da estrada. Ananindeua, Marituba e até Santa Isabel (atual João Coelho) passaram a apresentar o aspecto de vivendas relativamente bem construídas, relacionadas com esta atividade de veraneio. Esta tendência de relativa importância inicial irá servir de explicação, conforme se verá adiante, para uma subdivisão econômica atual da zona bragantina.

SITUAÇÃO ATUAL

À custa de uma colonização orientada no início e principalmente através de uma ocupação espontânea e desordenada, fomentada em grande parte por deslocados nordestinos, a zona bragantina tornou-se a área mais povoada do estado do Pará. Segundo o censo demográfico de 1950, apesar de representar apenas aproximadamente 1% da área total do estado, comportava 17% da população total, e isto não considerando Belém, cuja população é caracteristicamente urbana.

A explicação desta densidade demográfica deve ser procurada, acima de tudo, na relativa facilidade de acesso e comunicação, representada por uma estrada de ferro e uma estrada de rodagem de traçado paralelo (foto 3). Belém, com a sua população de mais de 300 mil almas, re-

dação de um patrimônio natural formidável não revertia em investimentos econômicos de caráter estável. Mal dava para manter o *status* de vida primitivo e sem grandes perspectivas de melhoramento.



Foto 1 — Habitação rural na zona bragantina, entre Castanhal e Capanema. Este tipo de construção, em taipa não representa o habitual na Amazônia, onde prevalece geralmente a casa de madeira isolada do chão. Casas deste tipo podem ser interpretadas como uma influência nordestina na região.



Foto 2 — Aspecto característico da zona bragantina, notando-se o relevo ondulado e a extensão das capoeiras de ambos os lados da estrada de rodagem.

presentava, por outro lado, um mercado garantido para a colocação de qualquer produto comerciável. Dentro da própria cidade pode-se observar até hoje uma divisão de mercados nitidamente relacionada com os centros de abastecimento e as vias de transporte correspondentes. Assim, o tradicional mercado do Ver-o-Pêso, localizado na beira do cais, está relacionado diretamente com a navegação fluvial dos pequenos veleiros que afluem das ilhas e áreas ribeirinhas. No largo de São Brás, junto à estação da estrada de ferro, o mercado do mesmo nome representa o entreposto das mercadorias chegadas pela via férrea. É interessante observar que o movimento de transporte rodoviário criou o seu mercado próprio, localizado na praça Batista Campos, no centro da



Foto 3 — Três elementos característicos da zona bragantina: o trem, o caminhão e o pedestre maltrapilho. Foto tomada em Capanema.

cidade. Este mercado é tradicional pela qualidade da farinha proveniente da “estrada”.

O povoamento e conseqüente atividade agrícola processaram-se, conforme ficou dito atrás, em detrimento da primitiva cobertura florestal. A expressão de uma autoridade da época, o Dr. AMARO TEODORO DAMASCENO JÚNIOR, é bem significativa ao referir-se à atividade de cerca de 30 000 nordestinos fixados em Castanhal, após a grande seca de 1915 no Ceará: “O trabalho dessa gente foi um destruir de ouro para produzir prata”.

O resultado final foi atingido em prazo relativamente curto. Em menos de cinquenta anos completara-se o quadro de uma paisagem fantasma, cujo toque característico é representado pelas extensas áreas de capoeiras. Já hoje não se duvida mais da pouca fertilidade dos solos. A pesquisa técnica e as análises realizadas comprovaram plenamente esta deficiência, condenando as áreas de “terras firmes”, constituídas de

latossolos amarelos e, em alguns trechos, de laterita concrecionária, para qualquer prática agrícola de ciclo anual.

Topograficamente a zona bragantina apresenta condições muito propícias a práticas agrícolas, pois é de terrenos levemente ondulados, em extensos trechos praticamente planos. A consistência predominantemente arenosa dos solos torna-os, por outro lado, pouco compactos e fáceis de trabalhar. No que concerne às suas propriedades químicas, no entanto, as análises apresentam resultados pouco animadores, demonstrando uma pobreza de elementos nobres, resultando numa fertilidade natural muito baixa. Esta pobreza em sais em alguns casos é tão acentuada que, em certas áreas, a criação de gado sem complementação de rações com sais minerais torna-se impraticável, em virtude do aparecimento de doenças de carência nos animais. Este fato é assinalado por SIOLI, 1951, baseado em informações de criadores e em medidas das propriedades hidroquímicas das águas regionais. Na área de ocorrência do calcário da formação Pirabas, este fato não ocorre, em virtude de a origem marítima destes sedimentos garantir a existência dos elementos raros praticamente inexistentes nos sedimentos terciários mais recentes.

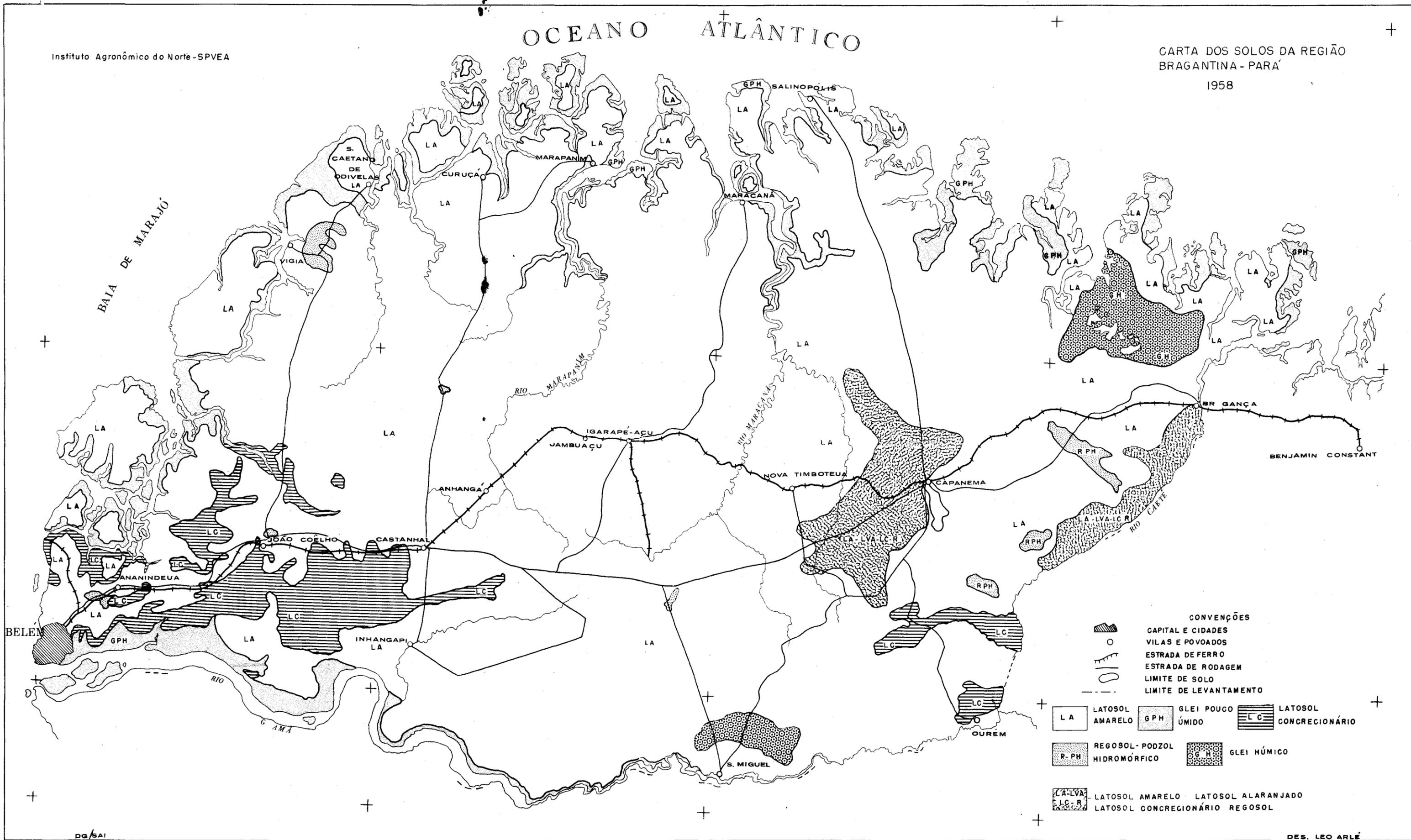
Como, entretanto, o calcário se encontra capeado por uma camada de sedimentos terciários, originando latossolos pobres relativamente espessos, o solo agrícola é igualmente pouco fértil em toda a zona. As culturas de rendimento econômico, como é o caso da pimenta-do-reino, funcionam na base de adubações constantes e a própria cultura da seringueira, realizada nas *plantations* de companhias capitalistas, não prescindem de adubações maciças e periódicas.

A produção de gêneros de consumo, em culturas de ciclo anual, realizadas por colonos segundo métodos rotineiros, tornam-se assim muito pouco rendosas. A média normal é de 10 anos de pousio em capoeiras para um ano de culturas apenas.

Apesar de tudo, a população radicada ao longo da estrada e na zona bragantina em geral, tem de lutar por um meio de subsistência e continua a produzir, embora por métodos empíricos e com resultados desproporcionais à soma de esforços aplicados.

Diante destas dificuldades, as atividades de subsistência tiveram de voltar-se para atividades compatíveis com as condições regionais e as possibilidades de absorção dos mercados locais. A produção de carvão de lenha é uma destas atividades (fotos 4 e 5).

O carvão de lenha é, conforme foi assinalado, um dos produtos bastante difundidos, principalmente nos municípios mais próximos ao mercado consumidor de Belém. As estatísticas são muito falhas e a maior parte da produção não é computada. Alguns dados existentes dão, no entanto, uma idéia rudimentar do assunto, mostrando que as áreas de maior produção coincidem com a proximidade de núcleos urbanos mais importantes.



CONVENÇÕES

	CAPITAL E CIDADES		VILAS E POVOADOS
	ESTRADA DE FERRO		ESTRADA DE RODAGEM
	LIMITE DE SOLO		LIMITE DE LEVANTAMENTO

	LATOSOL AMARELO		GLEI POUCO ÚMIDO		LATOSOL CONCRECIONÁRIO
	REGOSOL-PODZOL HIDROMÓRFICO		GLEI HÚMICO		
	LATOSOL AMARELO		LATOSOL ALARANJADO		
	LATOSOL CONCRECIONÁRIO		REGOSOL		

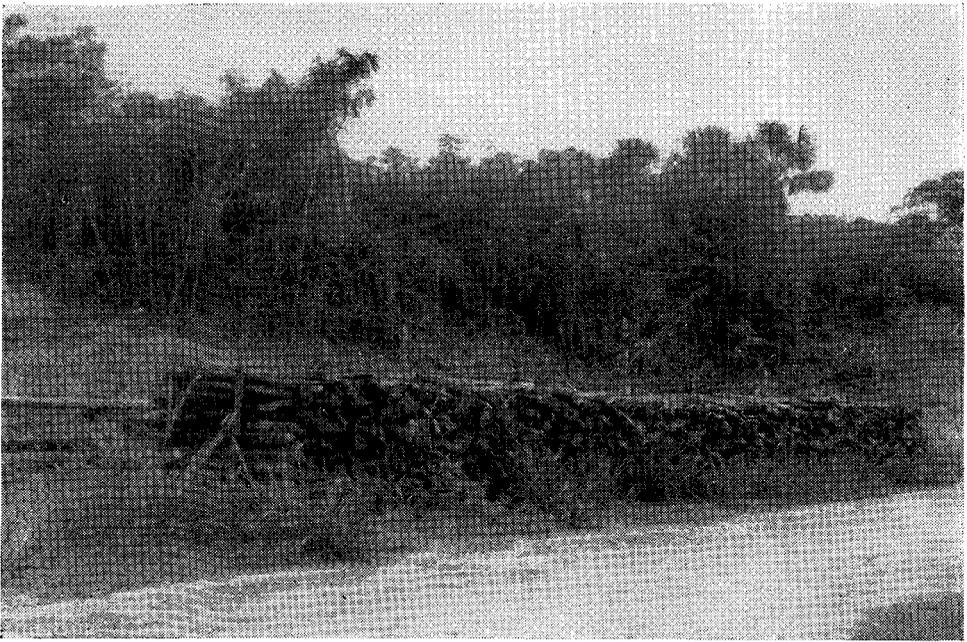


Foto 4 — Lenha aguardando transporte à margem da estrada. Observe-se a grossura dos troncos resultantes da capoeira de dez anos de crescimento, cujo aspecto pode ser visto ao fundo.



Foto 5 — Produção de carvão de lenha em Capanema. Sômente este proprietário tinha seis fornos em funcionamento, cada um produzindo 20 sacas por jornada semanal.

PRODUÇÃO DE CARVÃO DE LENHA

Ano de 1956

kg

Ananindeua	4 000 000
João Coelho	800 000
Inhangapi	70 000
Anhangá	200 000
Nova Timboteua	12 000
Capanema	319 000
Bragança	375 000

Por outro lado, a produção do município de João Coelho, em cinco anos consecutivos, demonstra que há um sensível aumento da fabricação de carvão:

MUNICÍPIO DE JOÃO COELHO

Produção de carvão de lenha

kg

1955	500 000
1956	800 000
1957	950 640
1958	2 045 451
1959	2 782 360

Este aumento da produção de carvão de lenha poderia ser interpretado como um correspondente aumento da produção agrícola em geral, sendo a produção de carvão o resultado do aproveitamento da lenha resultante das derrubadas. Não parece ser este entretanto o caso, pois a produção de carvão se faz inclusive mediante a derrubada de matas com a finalidade exclusiva de produzir carvão.

SUBDIVISÃO ECONÔMICA DA ZONA BRAGANTINA

Embora o aspecto da paisagem cultural na zona bragantina seja quase uniforme de um extremo a outro, em virtude da predominância de capoeiras por tôda parte, um estudo mais pormenorizado revela a existência de subdivisões caracterizadas por atividades diversificadas.

Um aspecto muito significativo apresenta o gráfico da produção dos dois produtos que comercialmente são da maior importância atual para a zona em conjunto: a pimenta-do-reino e as fibras. Este gráfico (1) demonstra claramente a diferenciação das áreas de produção, predominando a pimenta até Castanhal e a fibra dêste ponto em diante.

A primeira explicação que ocorre para esclarecer esta predominância de uma e outra atividade econômica nestas duas áreas seria de relacioná-la com a acima mencionada ocorrência das formações calcárias da formação Pirabas. Neste caso, a qualidade do solo teria influência na escolha de uma ou outra das culturas. Como já foi mencionado antes, no entanto, o capeamento de sedimentos terciários originando latossolos

amarelos estende-se por sobre as camadas de calcário que ficam a certa profundidade, não influenciando diretamente o solo agrícola superficial.

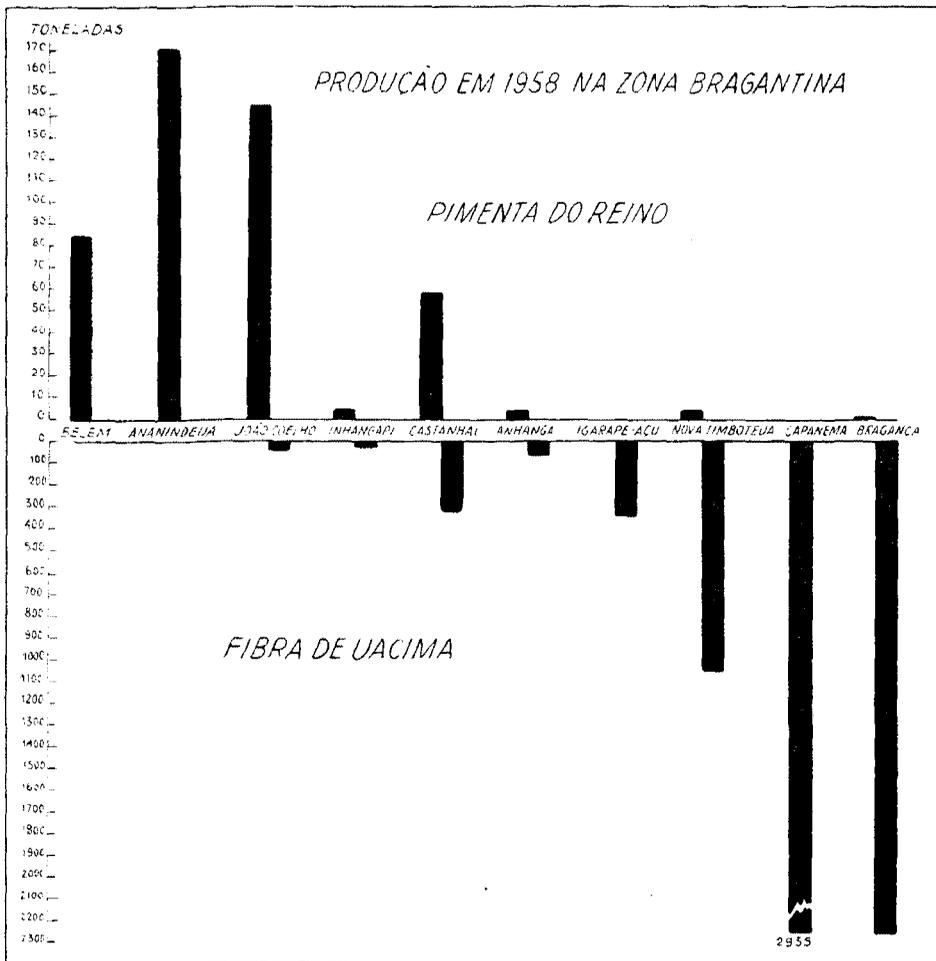


Gráfico 1

Examinando a questão sob outro prisma verifica-se que a causa desta diferenciação resulta antes de um fator de ordem econômica.

A cultura da pimenta-do-reino praticamente independente das condições de fertilidade natural do solo, pois obrigatoriamente exige a aplicação de adubos em larga escala. Cada pé é plantado em uma cova previamente preparada e anualmente tem de receber substancial adubação para produzir satisfatoriamente. Cada pé necessita, além disso, de uma estaca de madeira de lei para servir de sustentáculo, e o beneficiamento do grão requer instalações custosas. De tudo isso se conclui que uma plantação de pimenta é empreendimento que requer grande aplicação de capital inicial, o que geralmente está fora do alcance do pequeno lavrador.

Conforme referência feita antes, a existência de uma via de acesso regular e a ocorrência de extensas áreas de terrenos abandonados após

a exploração agrícola extensiva, induziram muitas pessoas de Belém, providas de recursos, a fazer aquisições de lotes mais ou menos extensos ao longo da estrada. As finalidades destas aquisições tanto eram simplesmente especulativas, quanto visavam a criação de pequenas propriedades rurais de caráter recreativo. Extensas áreas caíram também no domínio da propriedade privada ou oficial, como sejam os terrenos do Instituto Agrônomo do Norte, a área protetora do manancial de água de Utinga, as bases aérea e naval, o leprosário de Marituba e as propriedades das companhias Pirelli e Goodyear. Muito pouco ficou à disposição do pequeno lavrador de parques recursos.

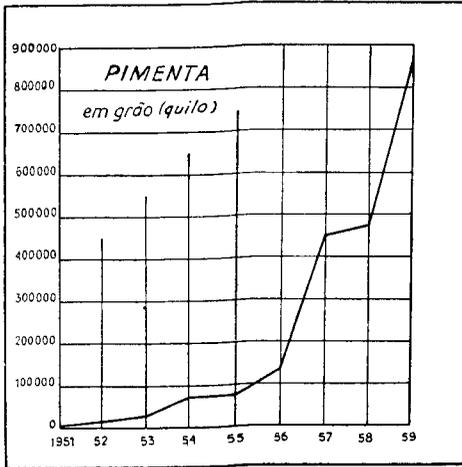


Gráfico 2

Quando a pimenta-do-reino, introduzida pelos japoneses, começou a alcançar preços cada vez mais compensadores, o interesse por esta cultura passou a tornar-se cada vez mais difundido (gráfico 2). Muitos dos proprietários de áreas de terrenos ao longo da estrada participaram deste interesse e se lançaram ao cultivo dos pimentais, uma vez que dispunham de recursos econômicos provenientes de outras fontes. A proximidade de Belém com o seu excesso de lixo aproveitável como adubo orgânico

também serviu de estímulo. Alguns sítios japoneses chegaram a fazer contratos com a prefeitura para o despejo do excesso de lixo da cidade em suas propriedades.

Até Castanhal, distante apenas 50 quilômetros de Belém e servida por estrada perfeitamente trafegável, a paisagem passou a ostentar as características plantações geomêtricamente regulares das fileiras de pimentais. Concomitantemente, a produção de pimenta passou a figurar nas estatísticas com ênfase sempre crescente.

Em 1956 o maior centro de produção era a colônia japonesa do Acará, seguindo-se em área cultivada e produção de pimenta os municípios próximos a Belém:

PRODUÇÃO DE PIMENTA DO REINO

Ano de 1956

Número de pés cultivados

Acará	764 737
Ananindeua	458 718
João Coelho	152 165
Castanhal	82 464
Belém	81 277

(Dados: Dept. Estadual de Estatística)

Fica assim caracterizada, mais como uma consequência de ordem econômica, do que uma resultante de condições fisiográficas locais, a área de cultura de pimenta-do-reino.

De Castanhal em diante, até Capanema e, em piores condições ainda, daí até Bragança, a estrada de rodagem até há alguns anos atrás era de situação mais precária. Além do mais, a distância até Belém, permitindo uma dualidade de atividades, já se torna considerável. O povoamento efetivo assumiu aí um caráter bem diferente, sendo constituído essencialmente de pequenos lavradores pròpriamente ditos. Disponibilidades de capitais para iniciar plantações de pimenta eram bem mais restritas. Um produto natural de fácil cultura e poucas exigências culturais começou a ter incremento: a uacima (*Urena lobata*) e a malva (*Pavonia malacophylla*), ambas produtoras de fibras utilizadas em sacarias e cordoarias (foto 6).



Foto 6 — Roçado com malva em fase inicial de crescimento. Ao fundo, observa-se a capoeira com palmeiras inajá e a habitação do "colono".

A malva é de crescimento espontâneo, surgindo em qualquer roçado e sendo comum como planta ruderal ao longo das estradas. De praga de culturas passou a ser uma planta de aproveitamento econômico e, pelo fato de crescer satisfatoriamente mesmo nos terrenos fracos, impróprios para culturas mais exigentes, tem-se difundido amplamente. A época de corte é de junho-julho e as hastes são submetidas a um processo de maceração realizado nos pequenos igarapés ou qualquer alagado disponível (foto 7). Mantidas submersas mediante troncos de madeira pesada, aí ficam macerando de 2 a 8 dias, conforme as hastes sejam mais ou menos lenhosas. Concluída a maceração, a casca fibrosa destaca-se da haste lenhosa e é batida e lavada, operação penosa e exaustiva, pois exige do trabalhador e permanência de horas a fio dentro da água. A fibra la-

vada é suspensa em varais para secar e amarrada em fardos logo que sêca.

Em Capanema funciona uma indústria de tecelagem que absorve a maior parte da produção local, havendo outras em Belém para onde segue a fibra bruta.



Foto 7 — Aspecto de um local onde é procedida a maceração das fibras de uacima ou malva. Os troncos servem de péso para manter as hastes submersas.

A facilidade da cultura da malva, de resultado garantido, ocasionou em grande parte o abandono de outras culturas, tal como os cereais e a produção de fumo no município de Bragança.

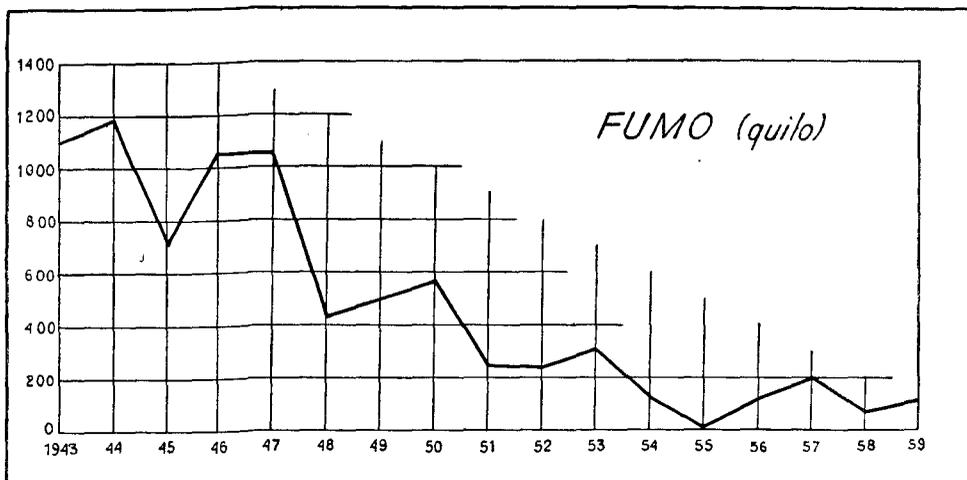


Gráfico 3

Esta produção de fumo, que era considerável, vem sofrendo uma diminuição gradativa de ano para ano, como se vê no gráfico 3, despertando atualmente pouco interesse entre os lavradores. O processo de cultivo em certos aspectos assemelha-se ao método empregado na tradi-



Foto 8 — Aspecto de um curral utilizado para prender o gado nas plantações de fumo. No terreno estrumado é posteriormente efetuada a cultura.

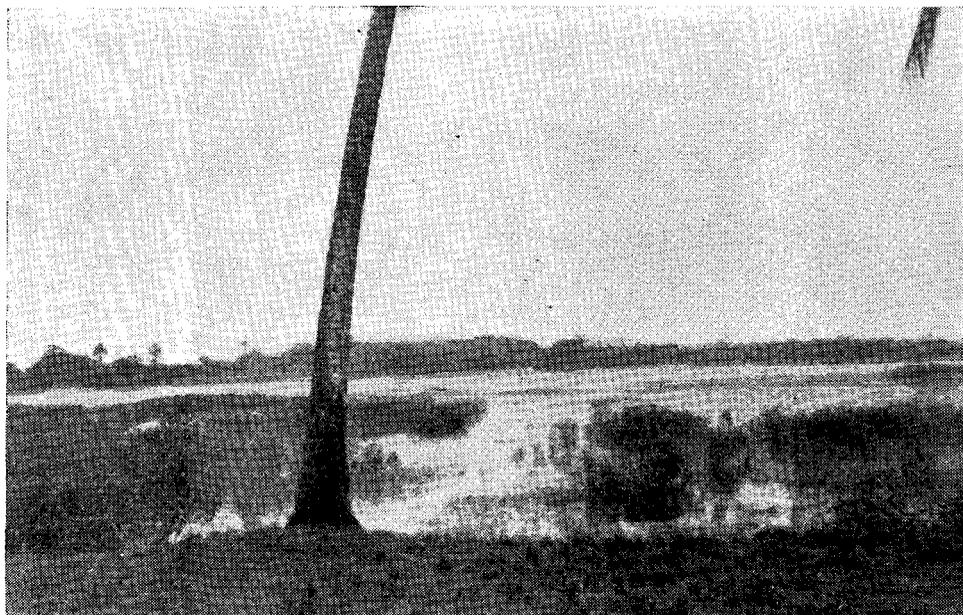


Foto 9 — Aspecto da região dos lagos de Bragança, onde predomina a economia pecuarista, baseada nas pastagens naturais que ocupam o fundo dos lagos expostos no verão. Relacionada com a criação é praticada a cultura do fumo.

cional região fumageira do Recôncavo baiano, pois, como lá, a adubação do terreno é realizada mediante currais móveis, onde se prende o gado durante a noite. A zona de produção de fumo está por isso relacionada com a zona de criação que fica na área dos lagos próximos à planície litorânea (fotos 8 e 9).

Os pequenos produtores, que não possuem gado, alugam êste dos fazendeiros para passar a noite nos seus currais. O pagamento é realizado em fumo beneficiado, proporcionalmente ao rendimento da cultura realizada.

O fumo, que é semelhante ao fumo de rôlo produzido na Bahia, Minas e outras regiões do Brasil, tem no entanto uma apresentação tôda peculiar, denominada "molho". Êste é um bastão compacto, com cêrca de dois metros de comprimento, afilado nas duas extremidades e envolvido por uma corda de palha de buriti, fortemente enrolada em espiral. Em lugar de torcer as fôlhas em cordas, estas são dispostas ao cumprido, umas em seguida às outras e enroladas formando o bastão que é fortemente apertado com uma corda fina. De tempos em tempos dá-se um reapêto até que a cura do fumo esteja concluída. A embalagem final é feita com uma corda tecida de fôlhas novas da palmeira miriti.

A oscilação do preço de mercado do fumo causou o desestímulo à produção dêste, preferindo atualmente os lavradores dedicarem-se ao cultivo da malva, cuja colocação é muito mais segura.

Ao lado da corriqueira e tradicional produção de farinha de mandioca (farinha d'água), a produção das fibras é atualmente a atividade principal do pequeno lavrador que, conforme as circunstâncias, procura ainda na produção do carvão uma fonte de renda subsidiária. A cultura da pimenta-do-reino, conforme ficou esclarecido, é realizada por sitiantes que geralmente têm outras atividades como fonte de renda principal e permanente.

Últimamente, no entanto, algumas atividades fundamentadas em empreendimentos de ordem capitalista tiveram origem na zona em aprêço.

ATIVIDADES DE BASE CAPITALISTA

O asfaltamento da estrada de rodagem e a melhoria das condições de tráfego da estrada de ferro, mediante aquisição de locomotivas diesel, abriram sempre maiores perspectivas para a zona bragantina.

Diversas atividades dependentes da aplicação de capitais iniciais mais ou menos vultosos tiveram início.

Uma destas foi o investimento imobiliário através do loteamento de terrenos. Diversas companhias constituíram-se, principalmente nas áreas não muito afastadas da capital, explorando a venda de lotes com facilidades de pagamento. Esta atividade não tem influência direta na economia local, uma vez que contribui apenas para transformar áreas relativamente despovoadas em núcleos residenciais. Cria, entretanto,

certa vitalidade local, abrindo perspectivas à aplicação de mão-de-obra nas novas construções e dando possibilidade de trabalho assalariado à população das imediações.

Outro empreendimento foi a instalação de grandes plantações aproveitando a vantagem das proximidades do pôrto de exportação, boas comunicações com o mesmo e o preço relativamente baixo das terras. Duas companhias iniciaram grandes plantações de seringueiras, a Pirelli e a Goodyear. A primeira em Marituba (Fazenda Oriboca) e a segunda em Anhangá (Fazenda Eremita).

A Fazenda Oriboca, da Pirelli S/A, tem 7 500 hectares de superfície total, estendendo-se das proximidades da estrada de rodagem até as margens do rio Guamá. Em grande parte consta ainda de matas primitivas, das quais serão derrubadas ao todo 1 500 hectares, sendo 1 200 para a plantação de seringueiras. Plantam também pimenta em larga escala. Os serviços foram iniciados em 1955 já tendo sido plantados 700 hectares de seringueiras que, na base de 450 pés por hectare, representam um total de 315 000 pés. Tôdas estas plantas são de clones selecionados e enxertados segundo a técnica mais moderna. Nos viveiros, onde as mudas permanecem de 8 a 9 meses, são realizadas 10 adubações químicas completas e nas plantações definitivas duas adubações anuais. O terreno entre as fileiras de plantas recebe uma cobertura de leguminosas, que é feita inicialmente com a "poeraria" e, quando aumenta o sombreamento, com uma "centrosema", que resiste melhor na sombra. As plantações estão sendo feitas na terra firma, uma vez que as áreas de várzeas exigem um trabalho preliminar de drenagem muito dispendioso. A fazenda inclui também uma área de igapós para cujo aproveitamento ainda não foram feitos planos.

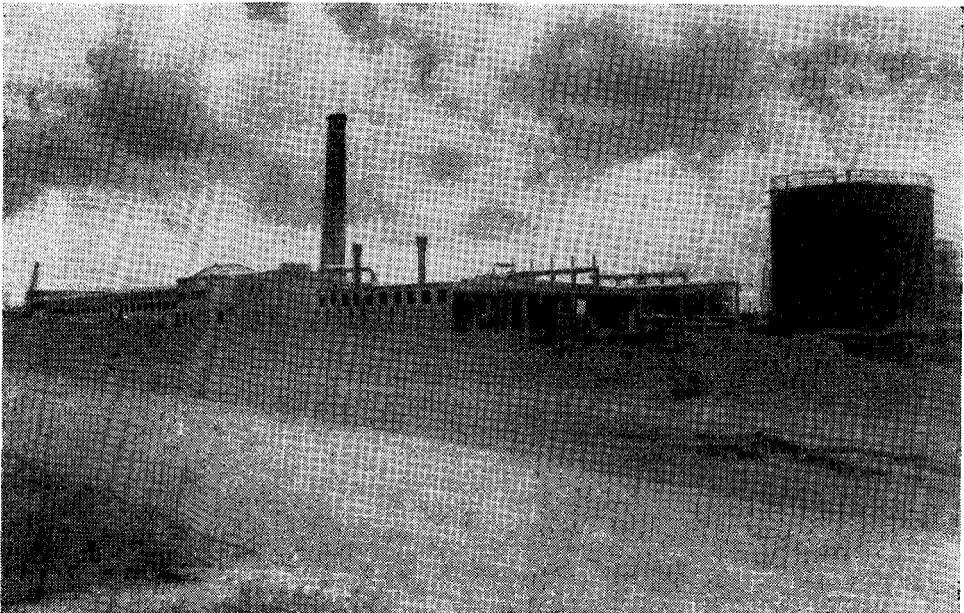


Foto 10 — A fábrica de cimento da firma Pires & Carneiro S/A, de Capanema, em construção. Produzirá inicialmente 4 000 sacas diárias.

origem estrangeira. Mesmo no caso dos colonos nacionais, oriundos de regiões de clima semi-árido, não se têm elementos para julgar até que ponto a mudança para um clima superúmido possa ter afetado à sua capacidade de trabalho físico ou criado transtornos de natureza psicológica.*

Por outro lado, a zona bragantina, durante a sua evolução esteve à margem de pressões econômicas extrínsecas, pois, a não ser recentemente, quando começou a produzir pimenta para o mercado externo, toda a sua produção girava em torno de um mercado local, cujo abastecimento dependia da mesma. Não era a zona bragantina área de produção de borracha e por isso a crise econômica resultante da queda espetacular deste produto viria afetá-la apenas indiretamente pela diminuição da capacidade aquisitiva do seu mercado de colocação.

Assim, o êxito ou insucesso na evolução econômica da zona praticamente ficou na dependência da capacidade de ação do homem sobre a natureza em face de condições naturais, inclusive climáticas, tipicamente equatoriais e portanto consideradas, segundo o conceito geral, como negativas ao labor humano civilizado.

Raramente são encontradas situações tão ideais para um estudo geográfico e sócio-econômico aprofundado. O escopo do presente trabalho não pressupõe uma análise tão pormenorizada, mas visa apenas expor os pontos mais evidentes deste processamento.

Quanto ao potencial humano, há dois aspectos a considerar: o imigrante estrangeiro e o elemento nacional.

O imigrante estrangeiro introduzido na zona proveio na sua maior parte da península ibérica, principalmente da Espanha. As informações disponíveis não esclarecem até que ponto estes imigrantes eram realmente agricultores, mas, a julgar pelos métodos que prevaleceram na obtenção de um número sempre maior dos mesmos, o aspecto qualitativo não era muito levado em conta. A debandada geral destes colonos, em prazo de tempo relativamente curto, demonstra que uma adaptação ao novo ambiente não foi alcançada. Por outro lado, a introdução do elemento alienígena na região não resultou em nenhuma influência técnica ou cultural de efeito marcante. Influência desta natureza só veio a fazer-se sentir com a vinda, já em tempos mais recentes, do imigrante nipônico, que introduziu novas culturas e novos métodos de trabalho.

Já o retirante nordestino era acima de tudo um deslocado. Proveniente de uma região em que o aproveitamento do solo fértil torna-se difícil pela falta de água, veio encontrar uma situação diametralmente oposta, isto é, um excesso de chuvas para um solo extremamente pobre.

Habitado a toda sorte de percalços foi, entretanto, um desbravador por excelência e um destruidor voraz das matas virgens.

No que concerne, portanto, ao fator humano, prevaleceu o empirismo dos métodos agrícolas mais rudimentares, pouco ou quase nada exis-

* Frequentemente o retirante nordestino queixa-se na Amazônia do excesso de chuvas, atribuindo às mesmas todos os achaques que o molestem e o insucesso do seu labor, ansiando sempre por voltar ao seu torrão natal "onde chove menos".

tindo em matéria de orientação técnica e da aplicação de métodos racionais necessários em face das condições naturais excepcionalmente difíceis.

Os fatores naturais, principalmente o solo agrícola, em relação aos métodos empíricos de cultivo que foram empregados desde o início e ainda continuam sendo praticados da mesma maneira, até hoje, não corresponderam aos resultados esperados. As precipitações pluviométricas abundantes e freqüentes agem como fator de lixiviação muito intenso tornando ineficazes, inclusive, as adubações eventualmente praticadas sem as devidas precauções.

Todo este conjunto de fatores agiu no sentido de tornar os resultados finais improporcionais à soma dos esforços empregados na valorização da paisagem humana que se traduz, em sentido negativo, na atual predominância de capoeiras improdutivas.

Resta saber se a contribuição de uma orientação técnica fundamentada em conhecimentos experimentais poderia ter modificado o quadro geral dos acontecimentos. A manifestação das autoridades no assunto tem sido no sentido de condenar sumariamente as terras firmes latossólicas para as culturas de ciclo anual, recomendando-as apenas para culturas arbóreas permanentes que oferecem uma cobertura constante ao solo.

A solução das propriedades mistas, combinando em áreas relativamente reduzidas a criação de gado leiteiro com culturas de rendimento comercial garantido, realizando o ciclo ideal do aproveitamento da adubação orgânica representada pelo estêrco nas lavouras, ainda não foi efetuada em larga escala. Que a sua execução é viável demonstram algumas experiências isoladas, de iniciativa particular, servindo de melhor exemplo a Granja Imperial, do Sr. ERNESTO RÜTTELBUSCH, localizada em Marituba. Nesta granja é realizada a produção de leite com a criação de gado fino (inclusive holandês), semi-estabulado, aproveitando-se o estêrco para adubação de culturas, inclusive das capineiras para produzir forragem para a alimentação deste gado. Simultaneamente, um aviário de construção rústica, mas plenamente eficiente, produz ovos e aves para abate, sendo o estêrco utilizado para a adubação dos pimentais. Em lugar, portanto, de adquirir adubos altamente dispendiosos para a adubação da pimenta, esta despesa é invertida na aquisição dos ingredientes necessários à fabricação das rações balanceadas das galinhas e a adubação dos pimentais fica praticamente de graça.

Um esquema desta natureza poderia ser tentado em larga escala em toda a zona bragantina, visando a sua recuperação econômica efetiva. Dependia naturalmente de uma iniciativa governamental garantindo, em primeiro lugar, orientação técnica eficaz e, em segundo, financiamentos necessários à aquisição do gado leiteiro de boa qualidade, construção dos estábulos, etc. Uma vez que a atividade fundamental seria a produção de laticínios, fundamental seria também a criação de uma cooperativa que coordenasse toda a arrecadação, manipulação e dis-

tribuição aos centros de consumo do leite produzido. Isto mediante postos de beneficiamento distribuídos racionalmente ao longo da estrada.

Uma dificuldade teria que ser prevista, no entanto: a falta de hábito da população local em lidar com gado leiteiro, cuja manutenção exige conhecimento no assunto e cuidado permanente e trabalhoso. Mesmo êste ponto poderia ser superado, porém, utilizando neste mister as correntes de criadores mineiros que estão avançando rumo ao norte através da recém-aberta frente de penetração criada pela estrada Belém-Brasília. Em lugar da derrubada de extensas áreas de florestas para a formação de pastagens, como já vem acontecendo em larga escala ao longo da estrada ainda nem concluída, as capoeiras da zona bragantina poderiam ser revalidadas desta maneira. Bastaria, neste caso, a concessão de facilidades para atrair êstes pioneiros, ao mesmo tempo que fôsem tomadas medidas drásticas no sentido da proteção das áreas florestais ainda existentes ao longo da nova via de acesso.

Uma experiência bem orientada neste sentido seria inédita em tôdas as regiões tropicais do mundo inteiro e serviria para comprovar definitivamente a viabilidade do aproveitamento das áreas desta natureza.

BIBLIOGRAFIA

- ABREU, Capistrano de — *Caminhos Antigos e Povoamento do Brasil* — 259 páginas. Edição da Sociedade Capistrano de Abreu — Rio de Janeiro, 1950.
- CAMARGO, Felisberto C. — “Terra e Colonização no Antigo e Novo Quaternário na Zona da Estrada de Ferro de Bragança, Estado do Pará — Brasil”. *Boletim do Museu Paraense Emilio Goeldi* — Vol. X, 1948.
- CRUZ, Ernesto — *Colonização do Pará* — Conselho Nacional de Pesquisas — Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, Belém, Pará 1958.
- *A Estrada de Ferro de Bragança (Visão Social, Econômica e Política)*. SPVEA Setor de Coordenação e Divulgação. Belém, Pará, Brasil, 1955.
- MENESES, Adriano — *O Problema da Colonização da Amazônia* — SPVEA — Coleção Araújo Lima — Rio, 1958.
- MONTENEGRO, Augusto — *O Estado do Pará em 1908*.
- PALMA MUNIZ, João — *Patrimônio dos Conselhos Municipais do Estado do Pará* — Belém, Pará — 1904.
- *Colonização e Emigração no Estado de Grão Pará 1616 — 1916*, Memorial Oficial.
- *O Instituto Santo Antônio do Prata* — Belém, 1913.
- *Terras Discriminadas na Zona da Estrada de Ferro Bragança—Belém*, 1910.
- SIOLI, Harold — “Estudo Preliminar das Relações entre a Geologia e a Liminologia da Zona Bragantina” — *Boletim Técnico do Instituto Agrônomo do Norte*, n.º 24, junho 1950, Belém, Pará.
- KATZER, Frederick — “Geologia do Estado do Pará” — *Boletim do Museu Emilio Goeldi*, n.º 9 — Belém, Pará, 1933.

SUMMARY

THE BRAGANTINE ZONE IN THE STATE OF PARÁ

Settlement of the Bragantine Zone began shortly after that of Belém, a city which was founded in 1616, whereas Bragança was not founded until 1662.

Communications between Bragança and the other, more densely populated, centres were very difficult up to the first half of the nineteenth century. Trips were most often made by sea, primarily to Belém and secondarily to São Luiz de Maranhão.

For this reason a number of small centres of population sprang up along the coast between Belém and Bragança, with an economy largely based on fishing, and comprising the so-called Salgado Region.

There was also an inland route connecting Belém to Bragança which took advantage of the navigable reaches of the River Guamá. Along this route other settlements took shape.

In 1883 work was started on the railway from Belém to Bragança, which was reached in 1907, after many interruptions, and the line has almost always operated at a loss.

Even before the first rails were laid, settlement had begun with the landing of immigrants in the Bragantine Zone in and after 1875. Of these, those that survived were mostly Spaniards but none of them settled down definitively. Hence, though 12,029 Spanish settlers were introduced into the region, by 1902 only 1,802 were left.

They were succeeded by migrants from the Northeast who had abandoned their lands on account of persistent drought, but they did not remain either, returning home as soon as news came of abundant rains falling in their native region.

The decay of the settlements has generally been attributed to faulty administration and a lack of propaganda to attract larger waves of immigration, but the real reason lies in the rapid exhaustion of the soil after two or three crops have been raised. In the Bragantine, rainfall is copious and the temperatures very high. After clearing the forest and burning over the ground, leaching is intense and the soil is very soon worked out.

The basic agricultural output of the settlers consisted in cassava (manioc) for flour-making, sugar-cane for spirits and coarse brown sugar in cakes, and, on a smaller scale, cacao, tobacco and cotton.

Nowadays, Belém, with its 300 thousand inhabitants and over, is connected to the Bragantine Zone by rail and motor road, running parallel, and also by river, each of these means of communication supplying a market in the state capital.

On every hand there are wide areas of cut-over land, for crop rotation is organized on the basis of 10 years of fallow for one of tith. In the *municípios* near Belém, charcoal-burning is one of the main activities.

Though the landscape does not vary very much, two sub-divisions may be assigned to the Bragantine in accordance with the economic activities carried on there: one stretches west from Castanhal to Belém, and the other east from Castanhal to Bragança.

In the former, considerable advance has been made with the intensive culture of pepper, first planted there by the Japanese, who are still the leading producers, in the farming settlement of Acará. Owing to the heavy outlay of capital required to start a pepper plantation, this crop is inaccessible to the small-holder.

In this region large stretches of land are also owned by public and private institutions.

Eastwards from Castanhal, there is much small-scale cultivation of tobacco and fibres such as *aramina* or purple mallow (*Urena lobata*) and *malva veludo* or velvet mallow (*Pavonia malacophylla*).

These fibres are produced by weedy herbs, that formerly used to spread like a plague over even the poorest soil. They are cut in June to July and the stalks allowed to soak for 2 to 8 days, after which they are threshed and washed leaving a fibre which is dried on racks and finally bound into bales. A textile mill at Capanema absorbs most of the local output.

The tobacco is cultivated in much the same way as has long been used in Bahia, around All Saints Bay. Movable corrals are made and the livestock herded into them at night to manure the ground before the tobacco is planted. The leaves are prepared for marketing by rolling them lengthwise around a 7-foot pole, known as a *molhe*, and binding them tightly with a rope made of palm-leaves.

Road asphaltting and the introduction of Diesel locomotives have been instrumental in encouraging new capital investments, chiefly in rubber plantation, by Pirelli and Goodyear, and in a Capanema cement works.

The economic occupation of the Bragantine zone has had to weather a series of disasters brought about by adverse natural conditions, but new prospects are in view, and good results are expected of the association of dairying with crop-farming, which has not yet been attempted on a large scale.

RESUMÉ

LA ZONE BRAGANTINE DANS L'ÉTAT DE PARÁ

Le peuplement de la Zone Bragantine commença peu après celui de Belém, capitale du Pará, ville qui fut fondée en 1616 alors que Bragança le fut en 1662.

Les communications de Bragança avec les autres centres de plus grande population furent très difficiles jusqu'à la première moitié du XIX^{ème} siècle. On y parvenait généralement par mer, de Belém et quelquefois de São Luiz du Maranhão.

C'est pourquoi de nombreux petits centres de peuplement s'élevèrent le long de la côte entre Belém et Bragança, dans ce qui s'appelle la Région du Salgado, leur économie basée sur la pêche.

Un autre chemin par l'intérieur du pays reliait Belém à Bragança suivant le cours navigable du Guamá. D'autres centres s'élevèrent le long de ce parcours.

En 1883 on commença de construire la voie ferrée de Belém à Bragança qui fut atteinte en 1907 après bien des interruptions, et l'exploitation est restée presque toujours déficitaire.

A partir de 1875, avant même le début des travaux ferroviaires, on avait commencé à coloniser le Bragantin. La plupart des immigrants qui survécurent étaient des Espagnols, cependant aucun d'eux ne s'y fixa. Des 12.029 colons espagnols arrivés dans cette région il n'en restait que 1.802 en 1902.

Des cultivateurs du Nord-Est leur succédèrent fuyant la sécheresse. Eux non plus ne restèrent pas car ils retournèrent dans leur pays dès qu'ils apprirent qu'il y tombait de la pluie en abondance.

On attribue généralement la faillite de ces entreprises à une mauvaise administration et à un manque de propagande pour attirer une plus grande masse d'immigrants; cependant, la vraie raison est dans le rapide appauvrissement du sol après deux ou trois récoltes. Dans le Bragantin les pluies sont abondantes et la température très élevée. Après avoir coupé et brûlé la brousse la lixiviation est intense, de sorte que le sol se détériore en un rien de temps.

Les principaux produits agricoles des colons étaient: le manioc pour faire de la farine; la canne à sucre pour l'eau de vie et la vergeoise, et à une plus faible échelle le cacao, le tabac et le coton.

A l'heure actuelle Belém a plus de 300.000 habitants et est relié à la Zone Bragantine par le chemin de fer et une route nationale parallèle, sans compter la navigation fluviale; et chacune de ces voies sert à approvisionner un marché de la capitale de l'État de Pará.

Dans cette région, on rencontre de toutes parts d'immenses étendues de "capoeira" (regain) car l'assolement consiste en dix ans de jachère pour un an de culture. La production du charbon de bois est une des principales activités des *municípios* proches de Belém.

Malgré un paysage assez uniforme, on peut distinguer deux subdivisions dans le Bragantin en rapport avec les activités économiques: l'une, à l'est, de Castanhal Jusqu'à Belém; et l'autre, à l'ouest, de Castanhal à Bragança.

Dans la première la culture intense du poivre a pris une extension particulière; elle fut introduite par les Japonais qui détiennent encore la première place pour cette production dans la colonie agricole d'Acará. Cette culture est inaccessible au petit producteur étant donné la grande immobilisation de capital que demande la culture des poivriers.

Dans cette région il y a encore de grandes étendues de terre appartenant à des institutions publiques et privées.

Dans Castanhal vers l'est, les petites cultures de tabac et de fibres prédominent: les malvacées diverses telles l'*aramina* (*Urena lobata*) et la *malva veludo* (*Pavonia melacophylla*).

Ces fibres proviennent de mauvaises herbes qui se propageaient autrefois comme la peste, même sur les terres pauvres. Elles sont coupées en juin-juillet, leurs tiges doivent macérer de 2 à 3 jours, puis elles sont battues et lavées laissant une fibre qui est séchée sur des triangles de bois et finalement ramassée et mise en balles. La matière première ainsi préparée est tissée dans une fabrique de Capanéma qui absorbe la plus grande partie de la production locale.

La culture du tabac suit le système traditionnel employé dans l'État de Bahia autour de la baie de Tous-les-Saints. On se sert de parcs mobiles pour enfermer le bétail la nuit et engraisser ainsi le terrain avant de planter le tabac. Les feuilles récoltées sont roulées dans le sens de la longueur autour d'un baton de 2 mètres appelé *molhe* (manoque) et serrées fortement par une corde faite de feuilles de palmier.

Les routes asphaltées et l'emploi de locomotives à moteurs diesel ont stimulé de nouveaux emplois de capitaux appliqués principalement dans les plantations modernes de caoutchouc par les établissements Pirelli et Goodyear et dans une fabrique de ciment de Capanéma.

L'activité économique de la Zone Bragantine s'est réalisée à travers une succession de catastrophes dues aux conditions naturelles adverses, mais de nouvelles perspectives apparaissent, entre autres celle de l'association de l'industrie laitière à l'agriculture, qui n'a pas encore été essayée à grande échelle.