



NO BRASIL,  
DO RIO  
SÃO FRANCISCO  
AO AMAZONAS

*Paul Walle*

EDIÇÕES DO  
SENADO FEDERAL

*Volume 71*

## EDIÇÕES DO SENADO FEDERAL

- 1 – *O Rio de Janeiro do Meu Tempo*, Luís Edmundo.
- 2 – *Canudos e Outros Temas*, Euclides da Cunha.  
Apresentação Cyl Gallindo.
- 3 – *Memórias do Meu Tempo*, Pereira da Silva.
- 4 – *O Ensino Público no Brasil*, de A. de Almeida Oliveira. Prefácio Professor David Gueiros.
- 5 – *A Campanha de Canudos*, Aristides A. Milton.
- 6 – *Diário da Assembléia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil – 1823 – Vols. I, II e III.*
- 7 – *O Abolicionismo*, Joaquim Nabuco.
- 8 – *Missão Rondon*. Apontamentos de autoria de Cândido Mariano de Silva Rondon.
- 9 – *Ensaio e Estudos*, Capistrano de Abreu.
- 10 – *Luiz Carlos Prestes, o Constituinte, o Senador (1946 – 1948)*. Organizador: Sérgio Braga.
- 11 – *A Ilusão Americana*, Eduardo Prado.
- 12 – *Os Deputados Brasileiros nas Cortes Gerais de 1821*, Gomes de Carvalho.
- 13 – *Dois Anos no Brasil*, F. Biard.
- 14 – *Balmaceda*, Joaquim Nabuco.
- 15 – *Conselhos aos Governantes* (reimpressão).  
Autores diversos.
- 16 – *Narrativa de Serviços no Libertar-se o Brasil da Dominação Portuguesa*, Lorde Cochrane.
- 17 – *Viagens pelo Amazonas e Rio Negro*, Alfred Russel Wallace.
- 18 – *A Independência e o Império do Brasil*, A. J. de Melo Moraes.
- 19 – *História do Império*, Tobias Monteiro.
- 20 – *História da Independência do Brasil*, Francisco Adolfo Varnhagen (Visconde de Porto Seguro).
- 21 – *A Intervenção Estrangeira Durante a Revolta de 1893*, Joaquim Nabuco.
- 22 – *Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil – Relatório Cruis*, Luís Cruis.
- 23 – *História da Cidade de São Paulo*, Afonso de E. Taunay.
- 24 – *Na Capitania de São Vicente*, Washington Luís.
- 25 – *História da Capitania de São Vicente*, Pedro Taques de Almeida Pais Leme.
- 26 – *O Ocaso do Império*, Oliveira Viana.
- 27 – *Populações Meridionais do Brasil*, Oliveira Viana.
- 28 – *Jornal de Timon*, João Francisco de Lisboa.
- 29 – *Notas para a História do Ceará*, Guilherme Studart.
- 30 – *Ensaio Corográfico sobre a Província do Pará*, Antônio Ladislau Monteiro Baena.
- 31 – *Fundação de Belém do Pará*, Ribeiro do Amaral.
- 32 – *Os Muckers – Episódio Histórico Extraído da Vida Contemporânea nas Colônias Alemãs no Rio Grande do Sul*, Padre Ambrósio Schupp.

- 33 – *Diário da Minha Viagem para Filadélfia*, Hipólito da Costa Pereira.
- 34 – *História Econômica do Brasil*, Roberto C. Simonsen.
- 35 – *Amapá, a Terra onde o Brasil Começa*, José Sarney e Pedro Costa.
- 36 – *Dom Pedro e Dom Miguel – A Querela da Sucessão*, Oliveira Lima.
- 37 – *O Velho Senado*, Machado de Assis.
- 38 – *Código Filipino*. Vols. I, II, III, IV.
- 39 – *A Abolição*, Osório Duque Estrada.
- 40 – *O Presidente Campos Sales na Europa*, Tobias Monteiro.
- 41 – *Memórias da Rua do Ouvidor*, Joaquim Manuel de Macedo.
- 42 – *Um passeio pela cidade do Rio de Janeiro*, Joaquim Manuel de Macedo.
- 43 – *O Brasil Holandês sob o Conde João Maurício de Nassau*, Gaspar Barléu.
- 44 – *As Aventuras de Nhô-Quim e Zé Caipora*, Ângelo Agostini.
- 45 – *A Casa de Cunhaú*, Luís da Câmara Cascudo.
- 46 – *As obras dos engenheiros militares Galluzzi e Sambuceti e do arquiteto Landi no Brasil Colônia do séc. XVIII*, Ricardo Fontana.
- 47 – *História dos Símbolos Nacionais*, Milton Luz.
- 48 – *História do Positivismo no Brasil*, Ivan Monteiro de Barros Lins.
- 49 – *A Amazônia na Era Pombalina*, Marcos Carneiro de Mendonça. Tomos I, II e III.
- 50 – *Inventário de Documentos Históricos Brasileiros*, Ivoncísio Meira de Medeiros.
- 51 – *A Verdade como Regra das Ações*, Farias Brito.
- 52 – *O Mundo Interior*, Farias Brito.
- 53 – *A Base Física do Espírito*, Farias Brito.
- 54 – *Inéditos e Dispersos – Notas e Variações sobre Assuntos Diversos*, Farias Brito.
- 55 – *Finalidade do Mundo*, Farias Brito. Vols. I, II e III.
- 56 – *O Estado Independente do Acre e J. Plácido de Castro – Excertos Históricos*, Genesco de Castro.
- 57 – *500 Anos de História do Brasil*, Olavo Leonel Ferreira.
- 58 – *A Vida de Luiz Viana Filho*, João Justiniano da Fonseca.
- 59 – *Campanha Abolicionista no Recife – Eleições de 1884*, Joaquim Nabuco.
- 60 – *O Meio Circulante no Brasil*, Julius Meili.
- 61 – *Viagem ao Rio Prata e ao Rio Grande do Sul*, Arsene Isabelle.
- 62 – *ABC das Alagoas – Dicionário Bibliográfico, Histórico e Geográfico de Alagoas*, Francisco Reinaldo Amorim de Barros – Tomos I e II.
- 63 – *Batalha de Caiboaté – Episódio Culminante da Guerra das Missões*, General Ptolomeu de Assis Brasil.



Itinerário percorrido pelo autor, em 1910, a partir do Estado do Espírito Santo, abrangendo os estados do litoral norte e do extremo norte.



.....

NO BRASIL,  
DO RIO SÃO FRANCISCO  
AO AMAZONAS



## *Mesa Diretora*

Biênio 2005/2006

Senador Renan Calheiros

*Presidente*

Senador Tião Viana

*1º Vice-Presidente*

Senador Antero Paes de Barros

*2º Vice-Presidente*

Senador Efraim Morais

*1º Secretário*

Senador João Alberto Souza

*2º Secretário*

Senador Paulo Octávio

*3º Secretário*

Senador Eduardo Siqueira Campos

*4º Secretário*

### *Suplentes de Secretário*

Senadora Serys Slhessarenko

Senador Álvaro Dias

Senador Papaléo Paes

Senador Aelton Freitas

## *Conselho Editorial*

Senador José Sarney

Presidente

Joaquim Campelo Marques

Vice-Presidente

### *Conselheiros*

Carlos Henrique Cardim

Carlyle Coutinho Madruga

Raimundo Pontes Cunha Neto

.....  
*Edições do Senado Federal – Vol. 71*

NO BRASIL,  
DO RIO SÃO FRANCISCO  
AO AMAZONAS

*Cento e cinco ilustrações e 13 mapas*

*Paul Walle*

Tradução de Oswaldo Biato



*Brasília – 2006*

EDIÇÕES DO  
SENADO FEDERAL  
Vol. 71

---

O Conselho Editorial do Senado Federal, criado pela Mesa Diretora em 31 de janeiro de 1997, buscará editar, sempre, obras de valor histórico e cultural e de importância relevante para a compreensão da história política, econômica e social do Brasil e reflexão sobre os destinos do País.

Projeto gráfico: Achilles Milan Neto  
© Senado Federal, 2006  
Congresso Nacional  
Praça dos Três Poderes s/nº – CEP 70165-900 – DF  
CEDIT@senado.gov.br  
[Http://www.senado.gov.br/web/conselho/conselho.htm](http://www.senado.gov.br/web/conselho/conselho.htm)

.....  
Walle, Paul.

No Brasil, do Rio São Francisco ao Amazonas / Paul Walle ; tradução de Oswaldo Biato. -- Brasília : Senado Federal, Conselho Editorial, 2006.

436 p. : il., mapas. -- (Edições do Senado Federal ; v. 71)

1. Brasil, descrição. 2. Amazônia, descrição. 3. Brasil, região Nordeste, descrição. I. Título. II. Série.

CDD 918.1  
.....

.....

## *Sumário*

### INTRODUÇÃO

*pág. 9*

### CAPÍTULO I

Estado do Espírito Santo

*pág. 17*

### CAPÍTULO II

Estado do Espírito Santo (continuação)

*pág. 33*

### CAPÍTULO III

Estado da Bahia

*pág. 53*

### CAPÍTULO IV

Estado da Bahia (continuação)

*pág. 79*

### CAPÍTULO V

Estado de Sergipe

*pág. 107*

### CAPÍTULO VI

Estado de Alagoas

*pág. 123*

### CAPÍTULO VII

Estado de Pernambuco

*pág. 139*

### CAPÍTULO VIII

Estado da Paraíba

*pág. 175*

CAPÍTULO IX  
Estado do Rio Grande do Norte  
*pág. 197*

CAPÍTULO X  
Estado do Ceará  
*pág. 219*

CAPÍTULO XI  
Estado do Piauí  
*pág. 237*

CAPÍTULO XII  
Estado do Maranhão  
*pág. 255*

CAPÍTULO XIII  
Estado do Pará  
*pág. 291*

CAPÍTULO XIV  
Estado do Pará (continuação)  
*pág. 325*

CAPÍTULO XV  
Estado do Amazonas  
*pág. 367*

CAPÍTULO XVI  
Estado do Amazonas (continuação)  
*pág. 389*

CAPÍTULO XVII  
Território Federal do Acre  
*pág. 407*

ÍNDICE ONOMÁSTICO  
*pág. 433*

.....

## *Introdução\**

**N**

*UMA OBRA anterior, intitulada Do Uruguai ao Rio São Francisco, tivemos a oportunidade de apresentar os diversos estados do Sul e do Centro do Brasil, por nós visitados no correr da missão que o senhor ministro do Comércio e a Sociedade de Geografia Comercial de Paris houveram por bem nos confiar. Tínhamos então como incumbência não só estudar os progressos, os recursos e a situação econômica da grande república sul-americana, como também examinar os métodos comerciais empregados por nossos concorrentes nesse país. Neste segundo volume, apresentamos um sumário, o mais completo possível, dos estados do litoral norte e do extremo norte, dos*

---

\* Nota do Tradutor: Para facilitar o futuro reexame desta tradução, mediante o seu confronto com o original, passo a indicar, em **negrito** e entre colchetes, o número da página do texto em francês, no ponto em que a mesma se inicia.

*quais pouco se fala e que costumam ser muito descurados pelos viajantes, embora tais regiões, em sua maior parte, mereçam atrair e reter a atenção dos europeus, graças à importância de seus recursos e ao futuro que lhes está reservado.*

*Seguindo a atitude adotada na primeira parte de nosso trabalho, achamos por bem, inclusive por questões de limitação de espaço, evitar na presente obra a narração de fatos e pequenos incidentes de viagem, pois temos acima de tudo o firme propósito de fornecer a maior quantidade possível de informações de cunho prático. Nosso itinerário original previa a descida do rio São Francisco até Juazeiro, no norte do Estado da Bahia, o que nos permitiria percorrer regiões totalmente novas para nós. Contudo, fomos forçados a modificar nosso percurso, em virtude do lamentável acidente<sup>1</sup> ocorrido perto de Pirapora, nas margens do rio São Francisco, que custou a vida do nosso pranteado companheiro de viagem, o engenheiro agrônomo Ernesto Dubosc. [2] Esse o motivo por que voltamos para o litoral, circunstância que nos permitiu visitar o Estado de Espírito Santo (que seria lamentável não ter percorrido), para continuar nosso itinerário pelos Estados da Bahia, Sergipe, Alagoas, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí, Maranhão, Pará e Amazonas.*

*Tem-se dito muitas vezes, mas sem razão, que somente as partes central e meridional do Brasil seriam realmente habitáveis para os europeus. Trata-se de um erro, aliás bastante disseminado, até mesmo no Rio de Janeiro, a ponto de fazer com que todos os esforços, todas as facilidades se destinem de preferência ao Sul, onde se pode usufruir de resultados mais rápidos, ao passo que os estados do Norte permanecem algo descuidados. Esta convicção resulta do fato de que ainda se visita pouco esses estados, que conservam, por*

---

1 Ver *Do Uruguai ao rio São Francisco*, pág. 429.

*tradição, a má reputação que lhes foi atribuída com base em relatos escritos um pouco levianamente, muito tempo atrás.*

*A verdade é que, em todos esses estados, o europeu pode aclimatar-se e ter uma vida saudável, principalmente em Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Em todos esses estados, sobretudo nas respectivas capitais, pudemos encontrar uma população européia relativamente numerosa, na qual os franceses ocupam uma proporção similar à encontrada em certas cidades do Sul mais privilegiadas. Na Amazônia, por exemplo, por muitos associada a uma reputação de insalubridade das mais exageradas, localizamos muitos compatriotas, gozando de boa saúde, que lá viviam há mais de vinte anos. Nós mesmos lá passamos três temporadas sem ter tido qualquer enfermidade. Não se pode declarar insalubre toda uma região, em virtude da existência da febre intermitente, ou impaludismo, que assume o estado endêmico, sob formas mais ou menos benignas, nas margens arborizadas de alguns cursos de água no interior, ou em algumas áreas pantanosas do litoral. Tanto mais que a referida febre atinge sobretudo os indivíduos que abusam das bebidas alcoólicas, ao mesmo tempo em que se alimentam de modo insatisfatório. Para o europeu, bastam na maioria dos casos algumas medidas de higiene para mantê-lo imune a qualquer forma de malária.*

*Já foi dito, também erradamente, que nesses mesmos estados o [3] trabalho manual seria impossível para os europeus, que estes não poderiam aclimatar-se ou trabalhar na região, motivo por que só lhes restariam as atividades de educadores ou chefes. De acordo, este é o papel que mais lhes convém, mas já se constatou por outro lado que, em todos os lugares, há europeus que podem trabalhar como na Europa, sem ter em conta as horas de canícula, o que certamente constitui uma*

*imprudência. Mesmo nas regiões tidas como insalubres, como as das margens do rio Madeira, no trecho onde se constrói a estrada de ferro que liga o Madeira ao Mamoré, naquelas florestas onde a movimentação do solo ocasiona a febre do impaludismo, são os operários italianos e espanhóis que fornecem a mão-de-obra de melhor qualidade.*

*Acreditamos que os estados mais ricos e mais capazes de um desenvolvimento em breve são o Espírito Santo, apesar de sua reduzida extensão, mas graças à enorme fertilidade de sua terra e ao valor considerável de suas florestas; a Bahia, com suas magníficas plantações de amendoim e tabaco, aliadas às riquezas minerais tão variadas; e Pernambuco, com seus campos infintos de cana-de-açúcar e seus inúmeros engenhos, que abastecem quase todo o Brasil. Apesar disso, verificamos que esses mesmos estados, do mesmo modo como os seus vizinhos, tinham progredido muito pouco no decorrer dos últimos anos. Felizmente, a construção de portos e de cais de desembarque em Vitória, Bahia e Pernambuco (nos dois últimos, ainda em construção) deverá brevemente modificar esse estado de coisas, fornecendo a esses estados uma ferramenta comercial moderna que aumentará e facilitará grandemente as suas transações.*

*Ao norte da Bahia, que é dotada de uma baía esplêndida, os estados setentrionais parecem, de modo geral, ressentir-se da ausência de bons portos, aliás tão abundantes no sul do país. Tal circunstância é mais lastimável ainda pelo fato de que a vida de todos eles depende diretamente do mar. De certo modo, e pelo menos durante algum tempo ainda, poderemos considerar esses estados como constituindo ilhas virtuais, isoladas do resto do país, ora pelo mar ora pelo sertão<sup>2</sup> inculto e [4]*

---

2 Sertão – Palavra que significa terra do interior, pouco conhecida e inexplorada.

*pouco explorado. O litoral constitui o pulmão desses estados. É por meio dele que estes respiram a brisa forte do oceano, que lhes faculta o intercâmbio de seus produtos e as comunicações com o mundo exterior.*

*A criação desses portos, cuja maioria não mais seriam aceitáveis hoje, data da época colonial, durante a qual, devido ao reduzido deslocamento dos barcos então empregados, até mesmo a navegação de longo curso se contentava com qualquer curso de água para servir-lhe de suporte. Eis o motivo por que foram construídos os portos de Aracaju (Sergipe), Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí, Maranhão, etc. Este último aliás é o mais seguro e abrigado de todos, o que poderia tornar-se o mais útil de toda a costa setentrional, caso as areias trazidas pelo Oceano não estivessem a reduzir a sua profundidade a cada dia.*

*O limitado progresso alcançado por alguns desses estados é devido, sem qualquer dúvida, ao número exagerado de negros que lá se concentraram após a abolição da escravatura, como aconteceu na Bahia, Maranhão, Pernambuco e Rio de Janeiro, e de modo muito particular nos dois primeiros. Graças à suavidade do clima e à fertilidade prodigiosa do solo — que lhes dá praticamente sem trabalho algumas frutas, bananas, batatas-doces e a mandioca necessárias à sua alimentação —, podem eles vadiar à vontade, com o que prejudicam o desenvolvimento do país, por força de sua indolência.*

*Podemos considerar todas essas regiões como áreas novas, em que há tanta coisa por fazer, onde todo e qualquer capital, toda energia, toda atividade terão como se empregar de modo útil. Depois de permanecer por algum tempo nesses estados, e sobretudo após ter entrado em contacto com essa po-*

*pulação de elementos tão variados, tornamo-nos cada vez mais convencidos de que visitávamos essas regiões praticamente ignoradas e sobretudo muito descuidadas pela maioria dos capitalistas, industriais e comerciantes, a despeito de tudo o que se tem dito e escrito a respeito. Trata-se de terreno quase virgem para nossa propaganda comercial e para nossa difusão cultural, as quais felizmente se fazem por si próprias, sem nossa participação ativa. Em nenhuma outra região poderemos encontrar mercado mais favorável. Convém acrescentar que [5] os nossos produtos, graças à sua qualidade e bom gosto, são os preferidos e procurados por toda parte, mesmo ao custo de preços levemente mais elevados. As mercadorias alemãs são compradas não só por falta de concorrentes e em função de seu preço mais em conta, mas sobretudo porque os industriais e comerciantes germânicos concedem maiores facilidades aos seus clientes, além de responderem de modo rápido e preciso aos pedidos de informações, de preços e de amostras.*

*Não obstante, pode-se hoje constatar um renascimento de iniciativas entre os nossos industriais e negociantes, motivo por que, em diversas capitais do litoral do Norte, mas principalmente nos estados amazônicos, tivemos a satisfação de encontrar representantes comerciais franceses que nos pareceram bem escolhidos para a função e que lá realizavam excelentes negócios. Na Amazônia, contudo, o comércio francês não se desenvolve como deveria, numa região que progride tão rapidamente. No Pará e em Manaus, ainda conseguimos vender conservas de todo tipo, vinhos, licores variados e artigos de perfumaria. Mas, no que diz respeito a tecidos leves, roupa de cama, tecidos vários e rendas, sofremos a concorrência dos produtos belgas.*

*Por isso, repetimos: há muito que fazer nos estados setentrionais do Brasil, e de modo especial nos de Espírito Santo,*

*Bahia, na Amazônia e em Pernambuco, cuja capital vai ter parte de sua área submetida à ação das picaretas dos demolidores, que a converterão numa cidade moderna. No esboço sincero e singelo que apresentamos dos recursos e da vida desses estados, não é nosso propósito fazer qualquer propaganda em favor do Brasil, mas sim permanecer útil aos interesses da França, mostrando a nossos industriais, negociantes e colonos agricultores que, em tais regiões, ainda algo abandonadas, existe um imenso campo de ação para os empreendimentos médios e grandes, desde que cuidadosamente estudados.*

*P. W.*

*Paris, 2 de novembro de 1910. [6]*



Mapa do Estado do Espírito Santo

.....

*Capítulo I*

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

I. UM PEQUENO ESTADO, SUPERFÍCIE E ASPECTO GERAL. – II. DESENVOLVIMENTO LENTO. – III. CLIMA. – IV. VITÓRIA, SEU BONITO PORTO, A CIDADE. -- V. CRIAÇÃO DE UM NOVO SUBÚRBIO, NECESSIDADE DE UMA SOCIEDADE EM CONSTRUÇÃO. – VI. POR QUE O ESPÍRITO SANTO NÃO DISPÕE DE UM GRANDE CENTRO. – VII. NECESSIDADE DE TRANSFORMAR VITÓRIA NUMA GRANDE PRAÇA COMERCIAL. – VIII. UMA VELHA ASPIRAÇÃO, A ESTRADA DE FERRO “SUL DO ESPÍRITO SANTO”. – IX. A “VITÓRIA-MINAS” E A INDÚSTRIA DO FERRO, FUTURO BRILHANTE. – X. ROTAS PRIMITIVAS.

**I** – EMBORA situado entre três dos mais importantes estados do Brasil – Bahia, ao norte; Minas Gerais, a oeste; Rio de Janeiro, ao sul – e posicionado relativamente próximo da capital federal, o estado de Espírito Santo pode ser tido como um dos menos conhecidos da grande Confederação. É, além disso, um dos menores, onde ocupa o décimo nono lugar, imediatamente antes do Sergipe, bem como um dos menos povoados, numa lista em que o Mato Grosso aparece como o último. Sua superfície é estimada em 44.839 quilômetros quadrados, o que corresponde a uma área equivalente ao conjunto de seis a oito de nossos departamentos. Ele se estende por cerca de 400 quilômetros, entre os extremos norte e sul, e se espalha por 130 quilômetros, no trecho de sua maior largura. A população,

que deve compreender entre 200.000 e 220.000 habitantes, aparenta ser a mais mestiça do litoral, devido aos numerosos cruzamentos entre portugueses e índias.

Apesar da exigüidade do território estadual, a região norte [8] ainda figura nos mapas como um vasto espaço em branco, isto é, o verdadeiro *sertão* (área pouco conhecida e inexplorada), região das florestas que descem pelos contrafortes da serra dos Aimorés e se derramam pelos vales ate às proximidades do litoral. É lá que ainda vivem, num estágio natural mais ou menos intocado, algumas tribos de índios *aimorés* e *botocudos*. É lá também que, em certas épocas do ano, os rios provenientes dos mesmos montes inundam parte de suas margens e uma vasta zona da beira-mar, um pouco ao norte do *rio Doce*.

A natureza dotou o Espírito Santo não só de solos extremamente férteis, de terras escuras que são tidas como as melhores do país, como também de um sistema hidrográfico excelente, de uma diversidade de altitudes, de climas variados e amenos, favoráveis à grande maioria das culturas e à aclimação de todos os elementos étnicos, bem como de um porto admirável, escoadouro de uma região vasta e rica. Apesar disso tudo, este estado era visto, até muito pouco tempo, como um dos mais atrasados e menos importantes do Brasil. O seu processo de desenvolvimento, aliás relativo, só começou realmente após a queda do império, época em que o orçamento estadual mal excedia de 600 contos de réis.<sup>3</sup> Dotada de uma receita tão modesta, que apenas bastava para pagar os funcionários e atender aos serviços mais elementares, é óbvio que a administração estadual não teria condições para satisfazer às múltiplas necessidades públicas criadas pelo crescimento das forças vivas do estado. Durante a década de 1880 a 1890, o governo dispunha apenas de uma vintena de contos para executar diversos trabalhos e melhoramentos públicos. Seu orçamento, incluindo despesas e receitas, ultrapassa hoje a quantia de 3.000 contos e deverá em breve crescer consideravelmente.

A topografia é muito montanhosa, na maior parte do estado.

---

3 Sabe-se que o *conto de réis*, composto de 1.000 mil-réis, equivale a 1.750 francos, no câmbio atual (outubro de 1910), de 1,75 francos por mil-réis.

Trata-se de um território de aspecto desigual e de forma indeterminada, embora possua algumas regiões planas, freqüentemente transformadas em atoleiros pelas enchentes dos rios. Muitos rios, de maior ou menor importância, se dirigem do oeste para o litoral, dividindo a região [9] em várias seções. Ao longo de todo o litoral, encontramos grandes trechos arenosos, cobertos de uma vegetação especial e salpicados de pequenas lagoas e alagadiços. Predominam nesta zona as palmeiras guriiris e uma grande variedade de mirtáceas e de cactos, que tornam essa região muito similar a algumas áreas da Paraíba e do Rio Grande do Norte. Após essa zona de areais, que acompanha o litoral até o rio Doce, a região se torna mais montanhosa, uma vez que as ramificações da serra do Mar, de que a cordilheira dos Aimorés é apenas um prolongamento, descem até à costa. Podem-se então observar altitudes que variam de 500 a 1.000 metros. Essas duas zonas, embora se apresentem com aspectos tão diversos, são totalmente recobertas por uma vegetação intensa, o que constitui indício incontestável de uma grande fertilidade do solo.

II. – De toda esta região ainda tão pouco conhecida, são tidas como mais ricas e mais fecundas as terras que se estendem na parte ocidental e no vale do rio Doce, onde as várzeas são estreitas e espremidas entre os desfiladeiros e montes, de maior ou menor altitude. As áreas menos acidentadas podem ser encontradas em dois tipos de local. No primeiro caso, perto do litoral, onde a fertilidade é considerada menor. Diga-se de passagem que, nessas regiões, o agricultor só considera como realmente fecundas as terras da floresta que ele tenha queimado. E estas, por sua vez, são tidas como cansadas a partir do momento em que precisem receber adubo. Em segundo lugar, estão as terras que se encontram muito afastadas, e que por isso só serão exploradas bem mais tarde. Todas essas causas naturais ajudam a explicar por que esse território vai se povoando tão lentamente, sem mencionar a ausência da atração do ouro, que levou os aventureiros paulistas, seguidos por outros de outras regiões, a se embrenharem por centenas de léguas, em busca de novas áreas, que se tornaram por sua vez novos centros de população e de civilização. Até o momento, não se conhecem grandes riquezas minerais no Espírito Santo, motivo por que, com a fertilidade do solo garantindo todas as suas plantações, o futuro do estado depende principalmente da agricultura, em todas as suas modali-

dades, inclusive a exploração de suas madeiras nobres, que constituem uma riqueza apreciável.

Têm sido muito poucos os esforços tentados por uma população rarefeita, que ainda emprega no cultivo dos campos os processos mais [10] rotineiros, que sempre teve e ainda terá de vencer muitas dificuldades de todas as espécies, causadas pela falta de estradas, de braços, de maquinário apropriado e sobretudo pelo insuficiente preparo profissional. Não obstante todos esses óbices, os resultados têm-se revelado remuneradores e surpreendentes, sobretudo na zona mais cultivada do litoral sul – onde infelizmente as pessoas se ocupam quase que exclusivamente do café.

III. – O clima do Espírito Santo, de modo geral, é salutar e agradável, principalmente nas zonas mais elevadas. Sofrem da reputação de causar febres a região do litoral próxima à foz do rio Doce, bem como as margens desse rio e de alguns outros cursos de água, embora o impudismo – que é muito comum nos países novos, de solo virgem – não assuma nessas regiões qualquer caráter mais grave, como tivemos oportunidade de constatar. É tão forte e disseminada esta fama, que os habitantes do estado e sobretudo os moradores de Vitória (que aliás goza de excelentes condições climáticas) são os primeiros a propagá-la e exagerar-lhe os efeitos, sem sequer tê-los comprovado. Apesar disso, nos povoados de Guandu, Sousa e Mutum, e particularmente em Linhares, que se encontra sobre as margens do referido rio Doce, a cerca de quarenta quilômetros de sua embocadura, é possível observar nos habitantes a aparência de uma saúde excelente – como que a protestar contra essa reputação que é, no mínimo, exagerada. De fato, são poucas as pessoas que se apresentam com a pele pálida e amarelecida, característica dos indivíduos atingidos pelas febres da maleita. E, no entanto, na localidade de Linhares considera-se perigoso permanecer algum tempo em Guandu, devido às febres que lá reinariam – enquanto que, no Guandu, onde são bem mais raros os casos de febres, é firme a convicção de que está em Linhares o foco gerador de todas as enfermidades. Uma vez que os próprios habitantes dessas localidades parecem estar de acordo em lançar o descrédito sobre essas regiões magníficas, torna-se difícil para o estrangeiro não aceitar tal fato.

Na realidade, há casos de febres intermitentes que se produzem em certas épocas do ano, principalmente nas mudanças de estação (março e abril), não somente em Linhares mas também em outros pontos vizinhos do rio Doce ou das lagoas do litoral. Mas não será por isso que a região deixará de desenvolver-se.

A febre intermitente não deve constituir um espantinho para [11] quem quer que seja, sobretudo para os europeus dotados de algumas noções de higiene, uma vez que ela cede facilmente ao primeiro tratamento e tende a desaparecer nas regiões submetidas a um regime de exploração regular. Os casos de acesso realmente pernicioso só se declaram em pessoas muito debilitadas, que se alimentem mal e não sigam as normas mínimas de higiene, como pudemos verificar inúmeras vezes entre os seringueiros (apanhadores do látex) da Amazônia. Muitos deles descuidam de casos benignos que se vão se agravando aos poucos, até se converterem em casos de acesso pernicioso, em decorrência de sua má alimentação e do abuso de bebidas alcoólicas.

Em compensação, na parte central do Espírito Santo, onde as montanhas podem elevar-se a 1.000 metros e onde os rios podem ser torrenciais, entre 500 e 700 metros acima do nível de março, a temperatura tende a ser tão amena e o clima tão salutar como no sul de Minas Gerais ou nos planaltos de São Paulo ou do Paraná. Os colonos europeus que vivem na região de Timbuí se mostram tão saudáveis e vigorosos como se estivessem em seu próprio país. E o mesmo acabou acontecendo com a colônia emancipada de Rio Novo, na qual, durante muito tempo, dadas essas idéias preconcebidas, se supunha impossível a aclimação dos europeus, porque a maioria das terras tinha pouca elevação relativamente ao nível do oceano. A prosperidade atual dessa colônia constitui uma comprovação do grau de sua salubridade, que é aliás confirmada pela diferença existente entre os totais de óbitos e de nascimentos. Em Vitória, é muito raro que o termômetro se eleve acima de 31 a 32 graus.

IV. – A cidade de Vitória, capital do Espírito Santo, está situada a dezoito ou vinte horas de navegação do Rio de Janeiro, por via marítima, ou a um dia de viagem, pela via férrea chamada Sul do Espírito Santo, que acaba de ser inaugurada. Foi a bordo do vapor *Acre*, do Lóide Brasileiro, que penetramos no porto de Vitória, um dos melhores do Brasil. O preço da passagem é de 45 mil-réis. A entrada da baía, que terá pouco mais de

800 metros de largura, é sinalizada pelo farol da ponta de Santa Luzia. Após termos atravessado um canal estreito, encontramos numa baía muito bonita, com uma largura de 2 milhas e meia, [12] cercada de morros e colinas cobertas de vegetação. A paisagem é extremamente pitoresca: à esquerda, vê-se erguer sobre um monte rochoso de 150 metros o curioso convento da Penha, que atrai vivamente a curiosidade dos viajantes. Construído em 1575, ele suporta galhardamente o peso dos séculos e as avarias causadas pelas intempéries. No sopé desse pico, estende-se a Vila Velha do Espírito Santo, a antiga capital do estado, que hoje contará com cerca de 2.000 habitantes. Um pouco adiante, no local da chamada Pedra de Água, eleva-se uma bela e vasta construção destinada a acolher os imigrantes.

A partir desse local, começa-se a perceber a cidade de Vitória, distante 8 quilômetros do mar, que se eleva sobre a ilha do Espírito Santo (com um perímetro de 30 quilômetros), no fundo de uma chanfradura da baía, ou melhor, de uma segunda baía, à qual se tem acesso por meio de uma garganta estreita, formada por um rochedo enorme, que se chama, como no Rio de Janeiro, de Pão de Açúcar. Os navios devem passar entre esse rochedo e um pequeno fortim desmantelado, o Forte de São João, entre os quais há um intervalo de 50 a 60 metros. Nesta passagem, a profundidade é superior a 20 metros. A primeira baía, ou ancoradouro exterior, conta com mais de 18 metros de fundo; a segunda constitui um pequeno porto encantador, situado em frente à cidade de Vitória. Sua largura não passa de 300 a 500 metros de largura, mas ele é acessível aos maiores transatlânticos, uma vez que suas águas, sempre tranqüilas, têm um profundidade de 15 a 20 metros.

A cidade, que se configura como um anfiteatro de inclinação suave, oferece da baía uma visão belíssima. Embora ela possua algumas boas ruas com edifícios bem construídos, na realidade, trata-se em seu conjunto de uma cidade velha, construída com os poucos recursos de que dispunham os portugueses de então, isto é, sem bom gosto, sem alinhamento, sem arquitetura, seguindo cegamente os caprichos do terreno, apertada entre a baía e um grupo de montanhas que a impedem de crescer. Apesar disso, o seu aspecto geral não é desagradável, sobretudo depois de ali termos estado algum tempo. É possível encontrar várias lojas comerciais importantes, tanto estrangeiras como brasileiras, e alguns edifícios, bem como a igreja paro-

quial, um convento das carmelitas que data do [13] século XVII, algumas belas capelas, dentre as quais a do Rosário, aliás muito curiosa, o antigo colégio dos jesuítas (1551), hoje transformado no palácio do governo. Existem ainda algumas construções mais recentes, como o Teatro Melpômene, instalado num edifício sólido e elegante, cujo exterior é recoberto de madeira. Decidiu-se provisoriamente não edificar um teatro em alvenaria, por julgar que tal construção, necessariamente custosa, se tornaria insuficiente dentro de poucos anos. Lá estão também o quartel da Polícia do Estado<sup>4</sup> e a prisão, belo edifício, cuja construção moderna custou muito caro, mas que, mantido numa situação deplorável, tanto do ponto de vista estratégico como higiênico, acarreta continuamente despesas enormes. O Palácio do Congresso e o Hospital do Isolamento (100 leitos) foram construídos na pequena ilha do Príncipe. O velho Hospital da Misericórdia deve ser em breve substituído por um edifício monumental e artístico, com um pavilhão para maternidade e os alienados, que está sendo construído na bela praia de Bento Ferreira (vila Sodré), dominando a entrada da baía.



*Entrada do porto de Vitória (a Penha)*

---

<sup>4</sup> Cada estado possui seu corpo de polícia militarizada, que pode variar de 500 a 5.000 homens, dependendo do montante dos recursos do estado.

Quando de nossa chegada, as ruas estreitas da cidade estavam completamente esburacadas, como se estivéssemos em simples ruas parisienses, pois se realizava na época a instalação dos sistemas de canalização das águas e esgotos, [14] bem como a colocação definitiva da tubulação para eletricidade, que iluminava a cidade há algumas semanas. Essas melhorias, há muito tempo desejadas pela população, mas sempre adiadas em razão da limitação dos recursos orçamentários, haviam se tornado uma questão de necessidade urgente. Hoje, depois de um longo período de privação, a cidade de Vitória dispõe em abundância de água de excelente qualidade, que é captada nos rios *Jucu* e *Formate*.

Embora construída sem obedecer a qualquer método preconcebido, Vitória reúne as melhores condições possíveis de salubridade, motivo por que não deve tornar-se o foco de alguma enfermidade endêmica ou epidêmica mais séria. Constituem algumas de suas vantagens preciosas a sua topografia, a natureza de seu subsolo, sua altitude em relação ao nível do mar, a riqueza da vegetação que a cerca ou a domina em cada extremidade, bem como a frequência das brisas marinhas, sobretudo durante a estação quente. Somente tais circunstâncias podem explicar o fato de que nessa cidade – de cerca de 15.000 habitantes, praticamente desprovida dos mais elementares recursos exigidos pela higiene moderna, e dos mais simples melhoramentos para a garantia da saúde pública – o índice de mortalidade não vá além de 26 por mil.

Tendo em vista estas condições, o governo local não deveria encarar sem um certo temor esta grande aglomeração de pessoas num espaço tão limitado, sobretudo alojadas em habitações tão malconservadas, a ponto de constituírem um desafio à higiene pública, mesmo no caso daquelas usadas pela classe mais abastada. Quanto às dos pobres, melhor será passar em silêncio.

V. – Dito isso, apressemo-nos em acrescentar que o governo projetou a ampliação da cidade mediante a criação de um novo subúrbio, que poderia aliviar a população existente e permitiria fixar as novas correntes porventura atraídas pelo desenvolvimento comercial do porto. Infelizmente, tudo indica que a cidade não possui grande território para onde se expandir. Imprensada entre o mar e as montanhas, a superfície urbana pode ser tida como totalmente esgotada. Mesmo que ainda existam alguns pou-

cos recantos utilizáveis, não é menos verdade que permanecem ruas inteiras a serem demolidas, para o bem da higiene pública e o embelezamento da cidade. Além das [15] duas extremidades, o terreno, que é muito acidentado e rochoso, raramente oferece aqui e acolá um espaço favorável a qualquer tipo de construção. Mais adiante, contornando-se pela esquerda a parte da ilha em que se encontra o velho Forte de São João, é possível avistar uma área, que se estende pela baía exterior, recoberta parcialmente de *mangues* (manguezais), circunstância essa que torna questionável a adoção desse terreno para tal fim.



*Vista geral de Vitória*

Entretanto, é somente por esse lado que a cidade poderá expandir-se, pois não conseguimos vislumbrar qualquer outro terreno que possa ser escolhido. Por outro lado, existe ainda uma razão que milita em favor dessa opção: já existe uma linha de bondes de tração animal, que atravessa toda a cidade e prossegue além do Forte de São João, onde ela se transforma em estrada de ferro, com tração a vapor, para chegar à encantadora estação [16] balneária de Çuá. Trata-se de iniciativa da empresa *Carris-Çuá*, que poderia com toda facilidade ser conectada à pequena cidade de Serra, a qual se tornará um dia, sem qualquer dúvida, o sanatório da capital, graças à suavidade de seu clima, abundância de suas águas e agradável situação geral. E essa empresa, que no momento pertence ao Estado do Espírito

Santo, para o qual ela constitui uma causa de sacrifícios constantes, devido aos seus déficits, poderia então tornar-se extremamente proveitosa. No momento, o presidente do Estado está autorizado a conceder uma garantia de juros de 6% anuais sobre um capital de 200.000 francos ao concessionário ou sociedade que se decida a explorar a linha de bondes que vai da capital até Çuá.

Além disso, estamos absolutamente convencidos de que só poderia auferir grandes lucros uma sociedade que se constituísse com o propósito de construir o que temos chamado de casas operárias baratas, residências de empregados, alojamentos e casas de campo adequadas, até mesmo chalés desmontáveis, como se vê tantos hoje, agradáveis e confortáveis. Tais casas e chalés encontrariam certamente compradores de imediato, pois já constatamos um grande número de famílias locais distintas que se mudam e instalam bons móveis em habitações lamentáveis, verdadeiros pardieiros, que não seriam aceitáveis nem para os menos exigentes de nossos operários.

VI. – Esta ampliação projetada torna-se portanto duplamente indispensável, e o governo tem o dever de procurar tornar Vitória uma cidade grande e bela. Na realidade, o reduzido desenvolvimento do Estado tem uma causa natural, que faz com que este pareça pobre e medíocre em meio a tantas riquezas e à prodigiosa fertilidade de seu solo: é a dispersão de suas forças econômicas, decorrente de sua configuração geográfica. Já vimos que o Espírito Santo constitui uma faixa de território com uma média de 150 a 180 quilômetros de largura. Verificamos também que no litoral há portos mais ou menos abrigados e acessíveis, situados em embocaduras de rios pouco navegáveis hoje, mas destinados a preencher as funções de marco para o assentamento de populações e o estabelecimento de comunicações destas com o interior. Esta a razão por que o Espírito Santo jamais teve condições para se oferecer [17] uma cidade de grande porte. Cada aldeia criada na orla do mar servia de entreposto comercial para a pequena zona correspondente no interior, que não podia desenvolver-se por falta de comunicações. Mais tarde, como eram mínimas as distâncias entre essas localidades da região sul (a única verdadeiramente explorada) e o Rio de Janeiro, todas as comunicações passaram a ser feitas diretamente com a Capital

Federal, o que impedia a qualquer desses povoados estabelecer-se solidamente como centro de convergência para o uso de todos.



*O braço de mar do porto interior de Vitória, tal como visto da cidade*

Dadas todas essas condições, os avanços do Estado só poderiam mesmo ter sido demasiadamente lentos, inclusive porque o povoamento do interior dessa faixa de terra só começou relativamente tarde.

A exigüidade do território do Espírito Santo não permite tampouco a subdivisão de suas forças econômicas, o que torna impossível transformar em boas praças de comércio todos esses pequenos portos do sul, demasiadamente próximos uns dos outros. Tal objetivo, aliás, jamais poderá ser alcançado, mesmo que se povoem e recubram de culturas todos esses recantos das municipalidades do interior. Além do mais, esses pequenos portos não auferem grande lucro desse papel [18] de agentes intermediários entre zonas tão limitadas, uma vez que as eventuais vantagens assumem logo um caráter pessoal e beneficiam somente alguns indivíduos particulares, com o que o Estado perde as vantagens de uma concentração de suas forças vivas. Melhor seria para o governo garantir uma posição de terceira classe, desde que seriamente organizada, do que tentar espalhar-se numa meia dúzia de pequenos portos, entrepostos insignificantes – que jamais terão qualquer desenvolvimento.

VII. – A lição de todos os tempos e de todos os povos nos fornece o argumento mais imediato em favor da necessidade de formação de grandes centros. Não há país algum no mundo, dotado de um mínimo de importância política e comercial, que não disponha de suas grandes praças comerciais. Pode-se mesmo dizer que o valor e a predominância de umas nações sobre outras é uma decorrência direta da importância daquelas. As maiores nações comerciais do globo, como França, Alemanha, Inglaterra, Estados Unidos, aqui listadas sem qualquer ordem de classificação, são exatamente aquelas que possuem os maiores entrepostos. E o que se diz aqui das nações é aplicável igualmente aos seus departamentos, estados ou províncias. Os principais estados do Brasil são precisamente os que possuem os mercados comerciais de maior peso: Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia, Pernambuco, Pará, Rio Grande do Sul, com suas praças de Santos, São Salvador (ou Bahia), Recife (ou Pernambuco), Belém (ou Pará) e Porto Alegre – os quais, somados à capital federal, constituem as capitais comerciais e industriais das grandes zonas do país. E isso é tão verdadeiro, que o Estado de Minas Gerais, aliás o mais populoso e um dos mais vastos e ricos de todos, sentindo profundamente a necessidade de um grande centro de convergência, e apoiado em seus enormes recursos, despendeu milhões, a mãos-cheias, para fundar artificialmente uma importante cidade moderna, Belo Horizonte.

Outra vantagem dos grandes centros consiste na irradiação da influência da vida, do movimento e do conforto que eles estabelecem ao seu redor. Dizer de uma cidade que ela é importante e confortável equipara-se a uma recomendação para qualquer tipo de país, além de conferir total visibilidade a todos os seus recursos. O Espírito Santo, contudo, não oferece qualquer indicação nesse sentido aos estrangeiros que passam em seu porto, aliás bastante freqüentado, com sua capital até agora estagnada e suas pequenas cidades desprovidas dos mais [19] rudimentares progressos; e tudo isso em meio a uma natureza luxuriante, de riquezas múltiplas.

A cidade de Vitória está muito bem situada para tornar-se um bom mercado comercial, um centro econômico capaz de organizar e dirigir o desenvolvimento do Estado. Pode-se antecipar este futuro, à vista de algumas de suas condições admiráveis: seu porto indiscutivelmente superior a todos os outros de seu litoral, e um dos quatro melhores de todo o

Brasil; sua situação geográfica equidistante das duas extremidades da costa; a vantagem de já ser a capital. A fundação há séculos de centros coloniais nas regiões dominadas geograficamente por Vitória, bem como sua predominância sobre diversas regiões do Norte e do Centro, provocaram na cidade uma certa efervescência durante os últimos anos e a levaram, com a ajuda de grandes empresas comerciais, a transacionar diretamente com o estrangeiro.

Esta influência, que é muito real quanto ao Norte, ainda se apresenta tímida no que diz respeito ao Sul, que tem uma parte de seu território vinculada diretamente ao Rio de Janeiro, por meio da rede ferroviária da Companhia Leopoldina, e uma outra, pelas barras, ou pequenos portos, de *Itapemirim*, *Benevente*, *Piúma* e *Guarapari*. O comércio de exportação dessas barras se faz em sua quase totalidade com Vitória; mas o de importação, ao contrário, se desenvolve quase que exclusivamente pelo Rio de Janeiro. O único meio de desviar para Vitória essa corrente natural, que até o presente buscou sempre o mercado mais importante, consistiria em colocá-la, por meio da ferrovia, a poucas horas de distância dos centros mais importantes do Estado. E esses são, justamente, os que atualmente se vêem obrigados a utilizar os pequenos portos referidos há pouco. A rapidez e a modicidade do custo dos transportes, bem como a maior facilidade das transações, é que determinarão o desvio para Vitória desse movimento comercial que lhe escapava até hoje e que ela deverá conquistar, a partir de agora.

VIII. – De fato, acaba de concretizar-se uma das grandes aspirações dos habitantes do Estado: desde agosto de 1910, é possível tomar um trem no Rio de Janeiro (isto é, em Niterói) e desembarcar no porto de Vitória. Há muito tempo, o governo do Espírito Santo desejava [20] colocar a sua capital em comunicação com o sul do Estado, que sempre possuiu as mais prósperas plantações de café e de cana-de-açúcar, as maiores zonas cultivadas, bem como os municípios mais ricos e os melhores produtores. Já existiam naquela área dois pequenos segmentos ferroviários que partiam de Cachoeira de Itapemirim em direção, respectivamente, a Alegre e Castelo. Desanimado com o insucesso das diversas concessionárias brasileiras, o governo do Estado decidiu empreender ele próprio a construção da chamada Estrada de Ferro Sul do Espírito Santo. Tendo em vista a conformação topográfica do solo, esta construção se revelou demasiadamente onerosa, a

tal ponto que, por falta de recursos, a linha foi interrompida na localidade de Matilde, a 83 quilômetros ao sul de Vitória.

Há alguns anos, confrontado com uma situação financeira desfavorável, e vendo-se na impossibilidade de concluir o projeto traçado e de fazer a manutenção da parte já concluída – tarefa que constituía penosa fonte de despesas para o Tesouro –, o governo decidiu vender o segmento pronto à Companhia Leopoldina, sob a condição de que esta concluísse os trabalhos no mais breve prazo possível. Após várias dilatações de prazo, o contrato acabou sendo executado plenamente e a Companhia Leopoldina, que conhecia muito bem o valor dessas regiões agrícolas, passou a trazer recentemente as suas locomotivas até à borda da bela baía de Vitória, depois de atravessar todo o sul do Estado de Espírito Santo, cuja exuberante vegetação acentua a fertilidade de suas terras. Eleva-se a um total de 240.000 sacas a exportação do café produzido pelo município de Cachoeiro, que é servido pela linha que liga essa localidade a Alegre e pelo entroncamento de Carangola. Outros municípios atravessados por essa ferrovia contribuem com cerca de 60.000 sacas. Os trilhos da Leopoldina, após alcançarem a serra da Chibata, vão penetrando pelo interior, na direção de Manhuaçu, Caratinga, Bicudos e Ponte Nova, ricas e densas florestas do Estado de Minas, cujo terreno, igualmente fértil, é semeado de importantes centros agrícolas que empregam o porto de Vitória para a exportação de seus produtos.

IX. – Também se encontra em andamento um projeto do governo do Espírito Santo, que se propõe ligar Vitória a um ponto qualquer do sistema ferroviário de Minas Gerais – igualmente em processo de construção –, visto que os trabalhos da linha chamada de “Vitória a Diamantina” [21] ou “Vitória Minas”, já atingiram um estágio bem avançado. Esta linha, de importância vital para o futuro econômico do Espírito Santo, parte de Vitória e se dirige diretamente para o oeste, para penetrar no Estado de Minas Gerais pelo maravilhoso vale do rio Doce – que de dez anos para cá se transformou na terra prometida do pequeno estado. Em seguida, toma a direção de Itabira de Mato Dentro, para continuar, valendo-se de um entroncamento, até Itabira do Campo, na linha da “Central do Brasil”, onde ela chegará após um percurso de 630 quilômetros. Já estão construídos cerca de 400 quilômetros dessa via, e os trabalhos prosseguem ativamente. No Estado de Minas, a linha atravessa grandes áreas compostas de minério

de ferro de elevado teor. A companhia acaba de adquirir a concessão das minas do monte Itabira, cujo minério contém de 68 a 70 % de ferro.



*VITÓRIA – Rua da Alfândega*

A Companhia de Vitória Minas propõe-se tornar a sua linha, que funcionará a tração elétrica, plenamente capacitada a transportar os minérios de modo eficiente e rentável. Na falta de carvão, a empresa disporá de combustível abundante, [22] graças às madeiras duras das imensas florestas virgens do rio Doce e à hulha branca a ser produzida pelas quedas de água, aliás numerosas na região. Seu principal objetivo consistirá em instalar aciarias e altos-fornos sobre as margens do rio, em tentar fabricar trilhos de aço por meio de procedimentos elétricos, fazendo passar as massas de metal derretido, fluidas e muito puras, trabalhadas por meio do carvão de madeira, do alto-forno comum pra o alto-forno elétrico.

A Companhia Vitória Minas já edificou uma barragem perto de Vitória, para obter a força motriz necessária á usina elétrica que deverá fornecer energia para a tração dos trens de sua linha; outras se encontram em fase de construção, em diversos pontos do percurso. Além disso, de acordo com notícias que acabamos de receber de Londres, essa companhia assinou contratos com quatro sociedades de navegação, para a provisão do transporte dos minérios de ferro de Vitória até à Europa. A Bessemer Steel Company já tinha concluído com a Vitória e Minas um contrato anual de

2.000.000 toneladas.<sup>5</sup> Em função dessas novas, o porto de Vitória muito em breve será tomado de uma atividade considerável.

Uma terceira linha, ainda em projeto, teria como ponto de partida a cidade de São Mateus, no norte. Ela serviria as zonas compreendidas entre os rios Doce e Mucuri, para ser mais tarde conectada ao tronco central.

Escusado dizer que as vias de comunicação são quase inexistentes no Espírito Santo, falha que constitui um de seus mais sérios problemas. De uma extremidade à outra do Estado, os caminhos – quando existem – são o que se pode conceber de mais primitivo. Ao penetrarmos pelo interior, onde o terreno se torna cada vez mais escarpado e as condições topográficas mais difíceis, mais lamentáveis se tornam os tristes atalhos, que servem ao transporte público sob o nome de estradas. Os rios e as correntes só podem ser atravessados com a ajuda de algumas tábuas ou troncos de árvore não aplainados; os atalhos serpenteiam pelos flancos das colinas abruptas, em meio a [23] uma natureza pródiga e majestosa, mas absolutamente dominadora. Os centros coloniais, que foram as únicas regiões do Estado dotadas de vias de comunicações mais ou menos transitáveis, ainda nos revelam alguns vestígios de estradas largas e bem construídas, dignas de uma sorte melhor que esta que lhes foi reservada. O egoísmo e a ignorância, possivelmente agindo em comum, fizeram com que, por falta de manutenção, elas se tenham tornado mais ou menos indignas do nome de estradas carroçáveis. O Estado custeou as despesas de construção de certas estradas que, na maioria dos casos, os municípios interessados não souberam conservar. Reconheçamos que neste Estado, geralmente bem montanhoso, a construção de boas estradas, e sobretudo a sua manutenção, teria de ser difícil e custosa. Por essas razões, os poderes públicos procuram recorrer às estradas de ferro para resolver o espinhoso problema, sempre essencial, dos meios de transporte. [25]

---

5 Talvez haja nesse número Algarismos a mais, pois tínhamos lido antes o montante de 200.000 toneladas.

.....

## *Capítulo II*

### ESTADO DO ESPÍRITO SANTO (continuação)

I. CONSTRUÇÃO DO PORTO DE VITÓRIA; UMA COMPANHIA POUCO APRESSADA. – II. NAVEGAÇÃO FLUVIAL INSIGNIFICANTE: O ITAPEMIRIM, O SÃO MATEUS. – III. O RIO DOCE. --- IV. AGRICULTURA. – V. ZONAS DE CULTURAS DIVERSAS. -- VI. ESPÍRITO SANTO, EXPORTADOR DE MADEIRAS DE LUXO, FALTA DE ESTOQUES. – VII. COMO DESENVOLVER ESSE COMÉRCIO; PREÇOS DAS DIVERSAS VARIEDADES. – VIII. A PALISSANDRA: VARIEDADES, PREÇOS, CASAS DE EXPORTAÇÃO. – IX. CENTROS COLONIAIS ANTIGOS E NOVOS, VOCÁBULOS GERMANIZADOS. – X. TERRAS FAVORÁVEIS À COLONIZAÇÃO. -- XI. JAZIDAS AURÍFERAS. – XII. O ESTADO ABERTO ÀS INICIATIVAS.

**I** – A PARTIR do fim de 1892, o Governo do Espírito Santo decidiu melhorar o porto de Vitória e outorgou à Companhia Brasileira Torrens a concessão dos trabalhos necessários, os quais não tiveram qualquer efeito, embora os prazos para o começo das obras tivessem sido prorrogados várias vezes. Em 1903, a referida Companhia Brasileira Torrens apresentou um novo projeto e um novo orçamento, com a solicitação de que fossem alteradas certas cláusulas do contrato. Em maio de 1904, o governo aprovou o novo plano, que compreende os trabalhos seguintes:

1<sup>o</sup>) um cais, com uma extensão de 1.000 metros, no qual poderão acostar, nas marés mais baixas, navios de um calado de até 8,50 m., a ser construído defronte à cidade de Vitória, na parte compreendida entre o banco das *Argolas* e a ilha de Wetzel. – 2<sup>o</sup>) A construção de armazéns e de galpões para servirem de depósito de mercadorias e abrigo. – 3<sup>o</sup>) Instalação de aparelhos hidráulicos ou elétricos aperfeiçoados, para as operações de carregamento e descarregamento. – 4<sup>o</sup>) Colocação de trilhos para a operação dos armazéns, bem como, ao longo do cais, carris para o serviço dos guindastes, que serão igualmente ligados às linhas ferroviárias. [26] – 5<sup>o</sup>) Dragagem de um banco de areia, na entrada da baía,<sup>6</sup> para obtenção de um canal com a largura mínima de 150 metros (ou 50 metros, caso se venha a construir uma bacia de concentração de vazão) e profundidade mínima de 9 metros, na maré baixa, desde que adequadamente balizado e prolongando-se até a entrada do porto, diante da cidade. – 6<sup>o</sup>) Dragagem, até à profundidade de 9 metros, de toda a zona do porto entre o cais e a cidade, próximo à margem e com o fundo variando entre 5 e 8 metros. – 7<sup>o</sup>) Construção, entre a ilha do Boi e a ponta de Çuá, de bacias de vazão, destinadas a garantir ao canal da baía o maior volume de água possível. – 8<sup>o</sup>) Construção de uma ponte destinada a ligar ao continente a ilha de Vitória, a qual, como sabemos, é situada na ilha desse nome. Esta ponte deverá estar a uma altura apropriada, acima do nível superior das águas, ou possuir uma parte giratória, a fim de não prejudicar a navegação atual, pelo menos durante um período determinado.

Em julho de 1907, e com os trabalhos ainda por começar, o governo acrescentou algumas modificações no plano precedente. A primeira seção do cais compreenderá uma muralha de 300 metros de comprimento por 8,5 metros de altura, além de duas muralhas de 100 metros cada, com as alturas respectivas de 7 e 4,5 metros – ou seja, um total de 500 metros.

---

6 Sabe-se que a baía de Vitória é composta de duas partes: o ancoradouro exterior, com a profundidade de 18 metros, e o ancoradouro interno, com 15 metros. Diante do canal de Vitória, existem três bancos de areia, conhecidos como *Baixa Pequena*, *Baixa Grande* e *Cavalo*, que deixam entre eles uma boa passagem de 16 metros de água. Mais adiante, em frente à colina da Penha, começa um grande baixo arenoso, atravessado em seu centro por uma passagem, onde a sonda, na maré baixa, acusa ainda 6 metros de profundidade.

Os restantes 500 metros de cais da segunda seção serão construídos com uma altura de água de 10 metros.

Tais obras, que não apresentavam maiores dificuldades de qualquer natureza e que dependiam unicamente de soluções de engenharia hidráulica, deveriam estar concluídas até 1910. Ora, estamos no final desse ano e nenhum trabalho sequer foi iniciado! Tudo indica que o governo esteve muito mal inspirado quando concedeu [27] de novo à Companhia Torrens um empreendimento que, desde 1892, ela não pôde, ou não soube, levar a cabo. O Estado de Minas Gerais, desejoso de possuir um escoadouro para o oceano para os produtos de suas zonas agrícolas e de mineração, concede durante quatro anos uma subvenção anual de 100.000 francos. Estamos absolutamente convencido de que o porto de Vitória passará a ter muito em breve uma importância considerável. A indústria siderúrgica não tardará a perceber que lhe seria muito mais vantajoso instalar, não distante da cidade, alguns altos-fornos, além dos da Rio Doce, para processar no local os minérios provenientes de Minas, com a ajuda da hulha que seria trazida a um preço relativamente baixo pelos navios carvoeiros, que poderiam assim recarregar com minérios, como frete de retorno. Em qualquer dos casos, esse tráfego de minérios, de produtos agrícolas e de madeiras de luxo do Estado garantirão ao porto de Vitória uma intensa atividade.

Os demais portos do Espírito Santo, acessíveis somente a pequenas embarcações, são os seguintes: Guarapari, Benevente, Piúma, Itapemirim, Mucuri (formado por uma pequena baía), São Mateus e Itabapoana.

II. – O Estado do Espírito Santo é banhado por um grande número de cursos de água, dentre os quais os mais importantes são: rio Doce, que é a principal artéria fluvial; Itaúna, São Mateus, Guarapari, Guandu, Timbuí, Jucu, Benevente, Piúma, Itapemirim e Itabapoana.

Todos esses rios correm do oeste para o leste, com exceção do Guandu, que corre do sul para o norte, para lançar-se no Doce.

São numerosos os lagos e lagoas de cada lado da embocadura do rio Doce. No município de Benevente, observa-se a lagoa de *Mae Ba*, que por vezes se comunica com o mar e intercepta as comunicações. O lago de Juparana, com 48 quilômetros de contorno, é o mais importante de todos os que se aproximam do rio Doce, desde o centro do estado até à sua embocadura. São de uma fertilidade excepcional as terras por ele banha-

das. São mal conhecidos, embora muito piscosos, os lagos e lagoas que se comunicam mais ou menos com o rio Doce. Os mais afastados somente são sulcados [28] de tempos em tempos por algumas canoas dos índios botocudos.

Apesar da quantidade e da importância de seus cursos de água, o Estado de Espírito Santo ainda não dispõe de um sistema de navegação fluvial organizada. O rio Itapemirim, no sul, é o mais importante de todos sob o ponto de vista de sua utilização atual, na qualidade de via natural de comunicação dos centros mais importantes do Estado em direção ao mar. Tendo em vista essa situação, pareceria razoável que os poderes públicos não precisassem preocupar-se com a navegação desse rio, deixando a exploração do mesmo com a iniciativa privada, que assim teria os seus ganhos. Salvo no caso de alguns poucos vapores, não é isso o que acontece, e o governo está autorizado, pela lei número 506, a fornecer uma subvenção de 15 contos a um serviço de navegação nesse rio, desde a sua embocadura até à cidade de Cachoeiro de Itapemirim, isto é, cerca de 40 quilômetros.

Itapemirim é a sede de um vasto município agrícola do sul, cuja principal riqueza é fornecida pelos plantadores de café. O município compõe-se de cinco distritos: Conceição, São Gabriel do Muqui, São João do Muqui, São Pedro e São João do Cachoeiro. A sua população total não excede de 25.000 habitantes. A cidade, construída sobre as duas margens do rio Itapemirim, é muito pitoresca. Iluminada a eletricidade, ela possui algumas boas casas de comércio. Uma ponte metálica reúne as duas partes da cidade. As casas não oferecem qualquer aspecto digno de nota, salvo umas poucas de construção moderna. O rio forma uma grande curva numa das extremidades da cidade. Sobre suas margens, é possível divisar boa quantidade de casas erguidas sobre pilotis.

A distância, a floresta secular borda as duas margens.

Itapemirim vem progredindo constantemente desde que passou a ser servida pela “Leopoldina”. Um de seus melhores edifícios é a estação da estrada de ferro, que se encontra ao sul da cidade.

Tendo em vista a pequena densidade de sua população, o Espírito Santo quase não tem cidades dignas desse nome. As principais são: Guarapari, São Mateus, Anchieta, Itabapoana, Conceição da Barra. [29]

Das demais aglomerações, muito pouco há para dizer, a não ser que as condições naturais, a fecundidade do solo e a suavidade do clima constituem, sem qualquer dúvida, a razão e ao mesmo tempo os únicos corretivos da ausência do esforço humano.

O único curso de água que se presta a uma livre navegação, sobre um percurso considerável, é o rio São Mateus, sobre cujas margens está edificada a cidade ativa desse nome. Um pouco mais ao norte, a de Conceição da Barra. O desenvolvimento crescente dessa zona vai exigir muito em breve o estabelecimento de um serviço regular de navegação com a capital, para a qual já se escoa uma grande parte de seus produtos. No momento, São Mateus é visitada duas vezes por mês por vapores que, embora não tenham condições de atravessar a barra a qualquer momento do ano, acabam satisfazendo as principais necessidades do comércio local, com suas viagens periódicas.



*Um recanto de Vitória. – A igreja do Rosário*

III. – O rio Doce, que tem sua nascente não muito distante de Ouro Preto, no estado de Minas Gerais, é o principal rio do Estado. Dispõe de uma bacia incrivelmente rica, mas de navegabilidade [30] bastante difícil. Sua foz, que por vezes se divide em duas, acaba se tornando perigosa, em virtude de bancos de areia que ficam apenas a três metros sob a superfície do mar. Esta barra bem que poderia ser aprofundada um pouco mais. Não obstante, vapo-

res e barcos com cerca de um metro de calado já subiram muitas vezes, e sobem ainda esse rio até Porto de Sousa, distante 120 quilômetros do mar. Diversas empresas, no período de 1836 a 1895, já se formaram com o intuito de organizar a navegação desse rio, mas tiveram todas que abandonar o projeto por falta de tráfego, visto que, malgrado toda a sua riqueza, a região só começou realmente a ser explorada há cerca de uma dúzia de anos.

Entre o Porto de Sousa e a ilha de *Natividade*, a navegação se torna totalmente impraticável, devido a uma série de corredeiras que formam logo adiante algumas quedas de água importantes, como as de *Sapucaia*, *Urubu* e diversas outras. Esta série de quedas, que se estendem por uma distância de doze quilômetros, é mais conhecida sob o nome de *Cachoeiras das Escadinhas*. Nesse ponto, o rio passa a correr entre duas muralhas de granito, e o seu leito, em certas passagens, chega a reduzir-se a menos de 100 metros de largura. As quedas do Urubu assinalam a fronteira entre os estados de Espírito Santo e Minas Gerais. É perfeitamente possível a navegação do rio Doce, com a ajuda de embarcações especiais, como barcaças de ferro, com calado igual ou inferior a um metro. Outros vapores, mesmo de deslocamento bem superior, já o têm conseguido, desde que escolham a época oportuna. Hoje, o seu tráfego seria certamente remunerador, pois existe grande necessidade de um serviço regular. Nos termos da já referida Lei nº 506, o governo está autorizado a subvencionar com até 10 contos de réis anuais um serviço de navegação que operaria entre a barra do rio Doce e o povoado de Colatina, fazendo escala no lago de Juparana, e prosseguindo até o rio São José, pela parte navegável desse rio. Atualmente, esse serviço é feito de modo precário por embarcações particulares, sem qualquer itinerário predeterminado.

IV. – A principal indústria do Estado do Espírito Santo, para não dizer a única, é a agricultura, e mesmo assim num só de seus ramos, a cultura do café. Na realidade, há [31] muitos outros produtos, como açúcar, madeiras, etc., mas estes representam uma quantia tão irrelevante que o café permanece como o único em evidência. O Espírito Santo é, muito infelizmente, uma região de monocultura! Mesmo tendo-se em conta que o solo é favorável a numerosas outras culturas remuneradoras – tais como algodão, cacau, fumo, cana-de-açúcar e linho –, a população continua a entregar-se quase que exclusivamente à plantação do café. Isso ajuda a explicar as dificuldades

financeiras com que teve de lutar o governo, durante esses últimos anos, dificuldades essas que lhe impuseram um regime de severas economias.

Sem abandonar a cultura do café, que constitui a principal fonte de receita do Estado,<sup>7</sup> os plantadores começam a dedicar-se a outras culturas e outras indústrias, que têm tudo para prosperar. Infelizmente, a população rural desse Estado, mais do que em outras partes do Brasil, se encontra presa a processos de cultura primitivos e rotineiros, que não retiram do solo tudo o que ele pode dar. Essa população, ignorante em sua grande maioria, contenta-se com o que a terra aceita entregar-lhe, sem a menor parcela de trabalho. Tais produtos são geralmente mal preparados, motivo por que não podem concorrer com outros similares, em condições mais vantajosas. Por seu lado, o governo mostra-se atento à questão e faz o que está a seu alcance para modificar tal estado de coisas prejudicial. No sentido de estimular e dar uma nova orientação ao trabalho agrícola, ele concede subsídios e reduções dos direitos de exportação e acaba de criar uma escola prática de agricultura, ou *fazenda modelo*, chamada “Sapucaia”, no município de Cariacica. Nesse estabelecimento, destinado ao ensino experimental, todos os agricultores aprendem a valorizar os progressos realizados pela ciência agrônômica, a conhecer os métodos que aumentam a fecundidade das terras e que asseguram para a indústria do solo a maior soma de rendimento, com a menor despesa praticável. [32]

Graças a um ensino positivo, ao alcance de todas as inteligências, esses agricultores conseguem aprender as vantagens e dominar o manejo de máquinas agrícolas que lhes eram mais ou menos desconhecidas, bem como estudar as melhores épocas de plantações, o emprego de adubos químicos e os procedimentos de irrigação. Esse ensino, de data ainda relativamente recente, começa agora a produzir os seus frutos.

V. – As terras do Espírito Santo podem ser distribuídas em cinco partes: três são mais ou menos montanhosas, uma em declive suave e a última, formada de planícies nas quais se encontram lagos e brejos.

---

7 Em 1907, o café pagou 1998 contos de direitos de exportação, ao passo que a arrecadação de direitos sobre a exportação das madeiras chegou somente a 98 contos; e a dos demais produtos, a apenas uma dezena de contos. No ano seguinte, foi menor a desproporção: enquanto o café favoreceu basicamente a mesma receita, os direitos sobre os outros produtos, principalmente as madeiras, se elevaram a 450 contos.

As três primeiras são mais favoráveis para as culturas do milho e de todos os cereais cultivados nos outros estados. O feijão, em suas múltiplas variedades, é sempre um produto de venda fácil, uma vez que constitui, juntamente com a mandioca, a base diária da alimentação do brasileiro pobre. Acrescentemos a mandioca, o café, o algodão e o fumo. Na quarta categoria encontram-se as terras da bacia do rio Doce e as banhadas pelo rio Itapemirim, onde é possível colher os mesmos produtos, com vantagens crescentes, e de preferência a cana-de-açúcar, o café, a mandioca, o arroz e o cacau. A última categoria pode produzir os mesmos artigos, em certas localidades selecionadas, embora essas terras também possam servir para a criação de prados artificiais, particularmente ao norte do rio Doce. Apesar dessa grande possibilidade de alcançar bons resultados, a criação de animais somente é praticada em pequena escala, motivo por que a carne verde alcança um preço bem elevado. A maior parte da população se contenta com a *carne-seca*, isto é, carne salgada e seca, tal como se prepara no Rio Grande do Sul.<sup>8</sup>

A cultura da cana-de-açúcar poderia representar também uma importante fonte de ganhos nesse Estado, uma vez que tal produto encontra fácil colocação, e a cachaça, que é o álcool ou aguardente feita de cana, tem uma venda mais garantida ainda, seja para exportação ou para consumo local. Os terrenos inundados e inundáveis que abundam perto da foz do rio Doce [33] poderiam com facilidade ser utilizados lucrativamente para a cultura do arroz. O cacau, embora produzindo bem, ainda não consta da relação das culturas com alguma importância.

A araruta, extraída de rizomas da *Maranta arundinacea*, depois de passados em água, constitui uma planta muito comum no Brasil, do qual ela é provavelmente nativa. Ela poderia também ser explorada com êxito no Espírito Santo, cujas terras lhe são extremamente favoráveis. O rizoma da *Maranta*, dependendo do lugar, amadurece num período de oito a onze meses, após sua plantação (isto é, quando alguém se dá o trabalho de plantá-la...). Basta que se deixe na terra um fragmento do rizoma para que a planta se reproduza indefinidamente.

Todo mundo conhece o valor nutritivo dessa fécula, sobretudo para as crianças e adolescentes. Seu preparo é extremamente simples: basta

---

8 A consultar: *Do Uruguai ao rio de São Francisco*, pág. 339.

deixa repousar, após a filtragem, a água na qual foram triturados e lavados os rizomas da planta. Apesar de sua abundância e da facilidade com que é cultivada a *Maranta*, a produção de araruta é muito baixa e sua exportação absolutamente insignificante.

VI. – A exploração e exportação das madeiras de lei, que já fornecem ao Espírito Santo uma apreciável fonte de renda, poderiam transformar-se numa indústria das mais florescentes e produtivas, desde que fossem praticadas de modo racional e por industriais competentes. Todos sabemos que o Brasil se encontra entre os mais ricos, se não o mais rico dos países, em matéria de qualidade e variedade de suas madeiras preciosas. O que se ignora é que ele poderia tornar-se o fornecedor do mundo inteiro, no que diz respeito às madeiras de luxo e madeiras para as indústrias de fabricação de móveis e de construção civil. O Espírito Santo figura, na primeira linha, entre os estados cujas essências preciosas são as mais apreciadas. Suas florestas do sul, os vales dos rios Itabapoana, Muqui e Itapemirim, bem como as maiores e mais ricas da bacia do rio Doce, são abundantes em essências raras.<sup>9</sup> Citemos algumas das principais:

A *Maçaranduba*, que produz um sumo leitoso sucedâneo do [34] cautchu; o *Louro*, ou loureiros de distintas variedades; diversas modalidades de ipês: *ipê-peroba*, *ipê-preto*, *ipê-tabaco*, *ipê-una*; *óleo-pardo*, *óleo-vermelho*; *cabiúna*, *gonçalo-alves*, *pau-cetim*, *sebastião-de-arruda*, de cor rósea e veias da mesma cor, num tom algo mais denso; algumas azuladas e outras em vermelho escuro; diversas variedades de palissandra ou *jacarandá*, todas as madeiras de marcenaria ou madeiras de luxo para marchetaria e outras aplicações.

Entre as essências mais procuradas, boas para construção naval, figuram: *sebipira* ou *sucupira-açu*, *cabriúva*, *muirapiranga*, *peroba*, etc.

As madeiras mais disseminadas e preferidas para a produção de tinturas são: o *pau-brasil*, que produz uma substância vermelho-escuro, e o *satajuba*, de onde se extrai um corante amarelado, de grande procura. Não indicaremos as múltiplas essências medicinais que encontrarmos nos outros estados.

O comércio de madeiras ainda não conheceu o desenvolvimento que deveria ter tido, nem no Espírito Santo nem nos Estados vizinhos, em

---

9 Só daremos aqui os nomes indígenas, aliás os mais conhecidos no Brasil.

razão das dificuldades de transporte, seja devido aos preços, que são demasiado elevados pela estrada de ferro, seja devido à lentidão, que é notória na via fluvial. Por outro lado, essa indústria não se desenvolve também por falta de propaganda nos centros europeus, mas sobretudo porque os exportadores atuais não se acham, na maioria das vezes, em condições de empreender expedições regulares de alguma importância. Embora as florestas do Espírito Santo, como aliás as de todo o país, contenham todas as espécies de madeiras preciosas, o fato é que os espécimes de cada variedade se encontram dispersos, a uma distância maior ou menor das outras variedades. Por isso, chega a ser raro encontrar reunidos diversos exemplares da mesma qualidade, o que torna lenta a produção, mormente dados os meios rudimentares de que se dispõe.

O comerciante europeu ignora esse estado de coisas, que ele aliás não tem por que conhecer. O que mais o irrita e desestimula é o fato de fazer encomendas apreciáveis, com base em amostras que lhe foram apresentadas, para depois ser informado de que os vendedores não têm condições de fazer a entrega. Um só exemplo será suficiente para comprovar o que dizemos. Tornava-se cada vez mais rara a *teca*, madeira empregada nas construções navais, proveniente do Sião, [35] e cujo preço se elevava sem parar. Os arsenais passaram a buscar outras essências suscetíveis de substituí-la. O governo francês determinou a realização de provas comparativas entre a teca e a peroba brasileira. Embora a primeira apresentasse a vantagem de já constar dos depósitos em uso há muito tempo, a peroba foi aceita como substituta. Entretanto – sempre surgem os imprevistos –, as experiências não puderam ser realizadas em maior escala porque o arsenal não conseguiu adquirir as duas ou três toneladas necessárias, já que não havia pessoa alguma em condições de vendê-la. Embora vejamos por toda parte amostras de rara beleza, o fato é que não conseguimos localizar estoques adequados em parte alguma. Além disso, os compradores não são informados sobre a denominação botânica e a popular da madeira, seus preços e o nome dos exportadores eventuais.<sup>10</sup>

---

10 Os principais portos importantes de madeira do Brasil são: Havre, Hamburgo, Londres e Liverpool.



*ESPÍRITO SANTO – Índias civilizadas do rio Doce*

[36]

VII. – A melhor maneira de provocar o desenvolvimento do comércio de madeiras, com um mínimo de satisfação ao consumidor, residiria em constituir grandes entrepostos com estoques das diferentes variedades de essências procuradas nos mercados. Contudo, isso só poderá ser feito por meio de sindicatos ou sociedades organizadas para a exploração racional das florestas, e com o abate sendo efetuado sempre durante os meses de maio a julho. As encomendas tenderão a ser maiores e mais freqüentes quando a entrega puder ser garantida.

No Espírito Santo, os lenhadores são em geral os operários das plantações e dos estabelecimentos agrícolas, que se ocupam do corte das árvores durante a folga das plantações. De modo geral, são muito ignorantes a respeito dos melhores procedimentos a empregar, a fim de conseguir madeiras bem apresentadas e com um bom aspecto.

Os preços das diversas madeiras são mais ou menos variáveis, e calculados sobre o preço de custo na floresta, incluídos o preparo e o transporte. É possível fazer algumas estimativas sobre os preços médios seguintes, para madeiras de construção e marcenaria de boa qualidade: 15 mil-réis por metro cúbico, na floresta, aos quais devem ser acrescentados 28 mil-réis para o preparo e transporte (parcela que varia de acordo com

a distância, até a estação do trem ou ponto de embarque no rio), mais 35 mil-réis para o frete até Vitória.

Em Vitória, cada metro cúbico de peroba pode custar 95 mil-réis, se for de boa qualidade, com comprimento de 6 a 10 metros e diâmetro jamais inferior a 0,60m. Caso a madeira esteja perfeita e atinja uma extensão de 10 a 15 metros, com o mesmo diâmetro, o preço pode elevar-se a um patamar de 100 a 125 mil-réis por metro cúbico. As outras madeiras referidas acima, salvo o jacarandá, pouco excedem de 75 a 80 mil-réis.

VIII. – O jacarandá, ou palissandra, é a especialidade do Estado de Espírito Santo, que é, juntamente com o Estado da Bahia, o principal exportador dessa madeira tão apreciada na Europa, para o fabrico de móveis de luxo. Ela é oferecida em múltiplas variedades, sendo as de melhor qualidade: *Dalbergia Nigra*, Frei Allem; *cabiúna*, *Machacrium incorruptível*, *jacarandá-cipó*, *jacarandá-vermelho*, [37] *Machacrium discolor*, *jacarandá cor-de-fumo*, com seus veios salientes, etc. São as seguintes as cores mais procuradas: o jacarandá violeta, com veios finos e regulares, em ondulações salientes; o jacarandá negro-violeta, o vermelho, o negro e o violeta. Existem ainda outras espécies de jacarandá, ainda não conhecidas nos mercados.

É impossível fixar um preço absoluto para o jacarandá, pois ele varia em função da cor, da espessura e comprimento das toras. Relaciono a seguir o que conseguimos: uma dúzia de toras cor violeta, com veios regulares e finos, de diâmetro nunca inferior a 0,70m, sem buracos nem fendas, valendo entre 900 mil-reis e 1 conto e 300 mil-réis, destinadas ao porto do Havre. Uma vez chegada a esse porto, cada tora, com cerca de 800 quilos e diâmetro entre 0,50 e 0,70m; comprimento entre 3,50 e 4,20m; nas mesmas condições que as anteriores, bem lisas e retas, pode valer uns 600 francos, como média. O jacarandá do rio Doce está entre os melhor cotados no mercado, embora nem sempre venha bem preparado e com a espessura desejada. Graças à ferrovia de Vitória a Minas, que atravessa aquele vale tão rico, esse comércio pode desenvolver-se bastante. Para tanto, contudo, como já antecipamos, será necessário que a exploração seja realizada por uma sociedade bem organizada, que crie estoques e os venda diretamente aos fabricantes, sem recorrer a intermediários – que exploram os produtores florestais, os quais acabam desencorajados.

São os seguintes os principais exportadores de madeira do Espírito Santo, na cidade de Vitória: *Zinzen e Cia.*; *A. Prado e Cia.*; *Antenor Guimarães*; *Manuel Guaresh*; *Pessoa e Cia.*, no que diz respeito à peroba. Essas empresas podem fornecer de 1.800 a 500 metros cúbicos por ano, mas essas quantidades terão necessariamente de aumentar, porque as madeiras da região de Itapemirim, que seguiam pela estrada de ferro da Leopoldina, terão seu percurso reduzido quando passarem a ser embarcadas em Vitória.

IX. – As primeiras tentativas de exploração agrícola no interior do Estado de Espírito Santo, que datam apenas da segunda metade do século passado, começaram [38] pela fronteira do Estado do Rio de Janeiro e logo depois pela de Minas Gerais, graças ao reconhecimento dos terrenos feito pelos habitantes desses dois estados limítrofes. É também dessa época que datam as primeiras tentativas de povoamento sistemático do estado pela colonização européia, que prosseguiu aos poucos, até à fundação de todos os centros coloniais possuídos hoje pelo Estado, e que constituem hoje distritos importantes. Existem outros centros de formação bem mais recentes, ainda não de todo emancipados, mas prósperos e destinados a um futuro satisfatório.

Os primeiros centros coloniais foram criados pelo governo imperial, a partir de 1847. No sul, tal como ocorrera nos estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, foram alemães os primeiros emigrantes aqui chegados, e que foram dirigidos sucessivamente para as colônias de Santa Isabel, Santa Leopoldina, Rio Novo, Santa Teresa, Timbuí, Alfredo Chaves, etc. Nestas, os estrangeiros chegam a representar 90% da população, assim distribuídos: grande maioria de alemães nas quatro primeiras, e de italianos nas quatro últimas, e também mais recentes. O próprio governo do Espírito Santo fundou várias colônias, na época em que os elevados preços alcançados pelo café davam ao seu orçamento uma grande elasticidade. Sobreveio depois a baixa, que trouxe uma grande perturbação às finanças dessa região de monocultura. A colônia “Afonso Pena”, por exemplo, estabelecida há poucos anos, no vale fértil do Guandu, foi forçada, por motivo de economia, a ser transferida para o governo federal, que dela tomou posse em 1908. Uma outra deverá ser criada em breve sobre as margens do rio São José, próximo de Juparana. Em Vila Rubim e Vila de Argolas, o governo

do estado fundou duas colônias compostas de brasileiros e estrangeiros, vindos espontaneamente, motivo por que tais iniciativas poucas despesas ocasionaram ao estado.

No que diz respeito às colônias fundadas durante o Império, e que hoje se tornaram centros importantes, o governo do Espírito Santo vê se reproduzirem os mesmos fatos observados nas colônias alemãs de Santa Catarina. Há localidades inteiras que ignoram [39] completamente a língua portuguesa. Embora em sua maioria tenham nascido no Brasil, no Estado, eles conservaram seus costumes, seus usos, sua religião, a língua e as tradições de seu país de origem.



*ESPÍRITO SANTO – Hotel dos Imigrantes em Pedra de Água*

E foi isso o que, pouco antes de nossa chegada, teve ocasião de observar o Senhor Carlos A. Gomes Cardim, inspetor-geral do Ensino. Ao visitar uma das primeiras dessas colônias, ele ficou chocado porque os transeuntes não lhe respondiam, como seria de praxe, aos “bons-dias” e “boas-noites” com que ele os cumprimentava. Parece-nos difícil crer que essas pessoas simplórias apenas ignorassem estas duas fórmulas, aliás das mais comuns formas de saudação. Em Campinha de Santa Isabel, para onde ele se dirigiu em seguida, a fim de harmonizar os interesses do estado com os dessa colônia nacional germanizada, ele visitou uma escola dirigida

por um pastor protestante. Na sala, bem mobiliada, reinava a ordem e a disciplina; nas paredes, [40] estavam dependurados quadros representando cenas bíblicas e episódios da história alemã. A língua germânica dominava o ambiente, de forma avassaladora. De brasileiro, em resumo, só havia ali a terra sobre a qual a escola fora edificada.

Num grande pátio reservado ao recreio, brincavam uns cinqüenta alunos. Desejando conhecer o grau de instrução desses brasileiros, filhos de alemães, o Senhor Gomes Cardim fez-lhes algumas perguntas, às quais eles não responderam, limitando-se a fixá-lo com olhos interrogadores, como a significar que eles não o entendiam. Nesse momento, aproximou-se o pastor protestante, acompanhado de um jovem aluno, aliás o único que falava português. Ele respondeu com inteligência a todas as questões que lhe dirigira o inspetor-geral, e concluiu: “Sim, nasci em Riacho Fundo (território do Espírito Santo), mas sou alemão.”

Inútil dizer a surpresa e o constrangimento daquele alto funcionário, enquanto o pastor se mostrava atarantado. Como não podia fazer desaparecer aquela anomalia de imediato, o Senhor Gomes Cardim procedeu com energia e prudência, no sentido de atenuá-la o quanto possível. Após entendimentos com o pastor, mandou designar um professor-adjunto para aquela escola, encarregado especialmente de ensinar a língua portuguesa, educação cívica, geografia e história do Brasil. De igual modo, foram enviados dois professores aos colégios “Rita Beverini” e “Maquiavel”, da antiga colônia de São João de Alfredo Chaves, onde predominava o ensino italiano. Além disso, a fim de propagar o conhecimento da língua portuguesa, foram criados a título de experiência alguns postos de professores ambulantes, incumbidos de dar aulas em regiões habitadas por estrangeiros ou seus descendentes.

Convém acrescentar que tais fatos só podem ser observados em colônias antigas, fundadas em regiões desprovidas de comunicações fáceis, ou que tenham estado por longo tempo em mãos privadas. Jamais observamos fatos semelhantes, a não ser no norte do Estado de Santa Catarina, na região de Blumenau, que se acha totalmente germanizada. De modo geral, os colonos assimilam-se muito rapidamente e aprendem logo a se fazerem compreendidos em português. É bem verdade que os estados do Sul souberam e puderam fazer [41] grandes sacrifícios em favor de suas colônias,

dotando-as eles próprios de escolas e de professores. Em todo o Estado de Espírito Santo, somente há no momento 234 escolas primárias (durante muito tempo desdenhadas em favor das escolas secundárias), dispersas nas diferentes localidades do interior.

X. – Ainda que tenha dimensões restritas, mais da metade da superfície do Estado do Espírito Santo ainda está por povoar e cultivar. Da margem esquerda do rio Doce ao rio Mucuri (fronteira com a Bahia), existe uma área de mais de 20.000 quilômetros quadrados de florestas virgens, interrompidos aqui e ali por fazendas, por grandes empreendimentos rurais da serra dos Aimorés, ou pela colônia de *Nova Veneza*, no alto São Mateus.



*Travessia de uma corredeira*

Entre o rio Doce e Itabapoana, onde se encontram os municípios mais populosos, existem grandes zonas de terras chamadas devolutas,<sup>11</sup> que aguardam ainda os braços dos agricultores.

As zonas mais ricas, mais diminutas e mais favoráveis [42] à colonização das terras devolutas encontram-se à beira do rio Guandu, nas margens férteis dos riachos Canjica, a montante, e Consolação, bem como em diversos outros afluentes do rio Doce. Lá, o clima é ameno e a água,

---

11 Terras pertencentes ao estado, não utilizadas por ele ou pelo Governo Federal.

abundante e fácil de utilizar como força motriz. A altitude, entre 250 e 400 metros acima do nível do mar, permite a fácil aclimação dos imigrantes europeus. As terras são apropriadas para todas as culturas, desde o cacau até o cautchu maniçoba, passando pela cana-de-açúcar, café, cereais e vinhedos.

A fim de poder contar com centros agrícolas perto de Vitória, capazes de abastecer a capital com legumes e diversos produtos hortigranjeiros, o governo decidiu, por decreto, que as terras incultas nas proximidades da cidade seriam expropriadas e divididas em lotes de 2 a 10 hectares, a serem distribuídos gratuitamente a agricultores estrangeiros ou brasileiros, sob a condição de que estes os cultivem. O governo comprometeu-se a fornecer a esses agricultores as ferramentas e máquinas necessárias, além da instrução prática para aqueles que dela precisem. O preço dos instrumentos para lavrar e do maquinário agrícola fornecidos deverá ser reembolsado num prazo de dois anos.

XI. – Jamais foi realizado um estudo sobre os recursos minerais que podem estar contidos no subsolo do Espírito Santo, embora jazidas auríferas e de minérios de ferro tenham sido assinaladas em diversos locais. O que se achou com mais freqüência foi ouro, e em diversos pontos. Em Bananeira, perto da aldeia de Lavrinhas, fala-se de jazidas que teriam sido descobertas pelo naturalista francês Th. Decourtibz. Em Barcelos, vilarejo do município de Viana. Na serra de Caparão, que começa no município de Itapemirim, para os lados de Minas Gerais. Na serra do Castelo, do mesmo município. Tais jazidas começaram a ser exploradas em 1827, na localidade conhecida como “Limoeiro”, por uma companhia inglesa, que entretanto teve de suspender os seus trabalhos por motivo de ataques dos índios aimorés. Perto das nascentes do rio Guandu, num local habitado por um certo Antônio de Sousa Barros, existiria uma mina de ouro que jamais foi explorada. O precioso metal também teria sido encontrado em abundância, num pequeno lago bem perto da referida localidade, num pequeno vale cercado por colinas. [43] Tais jazidas teriam sido reconhecidas pelo engenheiro alemão Frederick Wilner, morto em Vitória, no ano de 1851. Haveria ainda outros achados, num grande número de localidades, que seria por demais longo e inútil aqui mencionar, sobretudo porque, em sua maioria, essas descobertas jamais foram verificadas. A exploração das

areias de monazitas, tanto por uma sociedade franco-brasileira como por uma outra empresa belga, é responsável pela exportação de um volume significativo.

Não existe no Estado de Espírito Santo qualquer indústria digna de ser mencionada, salvo duas de fiação e tecidos de algodão, uma fábrica de sabão, uma de óleos e uma cervejaria, todas em Vitória. Em algumas localidades há, de fato, quem fabrique umas redes de algodão, aliás bem-feitas, mas que não se comparam com as do Maranhão, motivo por que sua exportação continua insignificante.

XII. – Nada se fez, e tudo ainda está por fazer neste estado, que oferece um belo campo de ação para quaisquer iniciativas. Embora a cana-de-açúcar cresça admiravelmente em vários locais, o açúcar consumido em todo o território vem de Aracaju, no Estado de Sergipe, do mesmo modo como o sal provém de Cabo Frio, no Estado de Rio de Janeiro. Por isso, o governo tenta no momento explorar umas salinas distantes 3 quilômetros da capital. Já foram construídos reservatórios apropriados por um especialista, Senhor Luís Lindenberg, e o estado espera colher boa renda com esta indústria. O cacau se desenvolve admiravelmente na maioria das zonas, e não obstante essa cultura é tida como fantasista pelos agricultores rotineiros. O governo tomou a iniciativa, criando plantações sobre as margens do rio Doce, e o exemplo já foi seguido no norte do Estado. A empresa Zinsen e Cia., que já é grande exportadora de café e madeiras, começa a comprar o cacau em grão, à razão de 9 mil-réis (14 francos) a *arroba* de 15 quilos, ou a 5 mil-réis (7,25 francos), pela mesma quantidade, em frutos.

Já tivemos ocasião de mencionar que Vitória não dispõe de habitações em quantidade suficiente, além de carecer completamente de residências confortáveis. Por uma casa de família paga-se de aluguel entre 100 e 140 mil-réis. Por um alojamento de 3 peças, algo em torno de 50 a 60 mil-réis. Foi para remediar tal situação [44] que o Senhor M. Coutinho, deputado estadual, apresentou um projeto de lei que autoriza o presidente do estado a contratar um convênio com uma sociedade comercial, ou com um particular, que lhe pareça capaz de preencher as condições necessárias para a construção de casas, nos locais indicados da cidade e dos subúrbios, com um juro garantido de 5% sobre um capital de 500 contos de réis (803.000 francos). De acordo com a municipalidade, a companhia ou o

particular em apreço deverá realizar as edificações com base em contratos particulares.

São muito boas as perspectivas de ganhos. Pergunto-me se veremos algum de nossos construtores, ou até mesmo uma modesta empresa, aproveitar esta ocasião e manifestar sua iniciativa nesta capital, destinada que está a tornar-se o grande entreposto e o escoadouro natural desta vasta e rica região. Temos confiança no futuro desta cidade e deste Estado, aos quais estão reservados dias melhores, graças à sua posição geográfica, à sua hidrografia e à fertilidade de suas terras, fatores que lhe propiciam uma posição especial entre os demais estados confederados do Brasil.

[45]

[46]



.....

## Capítulo III

### ESTADO DA BAHIA

I. SUMÁRIO DESCRITIVO. – II. CLIMA. – III. BAHIA, CIDADE BAIXA. – IV. BAHIA, CIDADE ALTA. – V. BONDES, CARROS FÚNEBRES ELÉTRICOS E ENTERROS EXPRESSOS. – VI. CUSTO DE VIDA. – VII. A POPULAÇÃO DE COR NA BAHIA, INDOLÊNCIA E FECUNDIDADE. – VIII. O PORTO DA BAHIA, CONSTRUÇÃO DE CAIS E DAS DOCAS. --- IX. AS ESTRADAS DE FERRO DO ESTADO. – X. EXPLORAÇÃO FALHA, NAVEGAÇÃO SOBRE O LITORAL. – XI. O RIO SÃO FRANCISCO, SUAS QUEDAS DE ÁGUA E AS CATARATAS DE “PAULO AFONSO”. – XII. OUTROS RIOS. -- XIII. NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO SÃO FRANCISCO. – XIV. DE JUAZEIRO A PIRAPORA.

**I**. – DO ESPÍRITO SANTO, passamos para a Bahia por via marítima, que constitui quase que com exclusividade a única via de comunicação com os diversos estados do Nordeste, e que é suprida razoavelmente em toda a costa pela importante Companhia de Navegação do Lóide Brasileiro. Infelizmente, o vapor *Brasil*, da referida empresa, no qual fizemos a viagem, não toca em qualquer dos portos do litoral sul da Bahia, onde se encontram algumas das cidades mais importantes, além das regiões mais cultivadas e mais povoadas do estado. Teremos portanto de andar um pouco para atrás, a fim de visitar as cidades de Valença, Camamu, Ilhéus, Canavieiras, Belmonte, etc., usando a Companhia Baiana, uma vez que as estradas de ferro não são

numerosas no Estado da Bahia. Do Rio de Janeiro à Bahia, o trajeto se faz em três dias, e o preço da passagem é de 90 mil-réis,<sup>12</sup> em primeira classe.

O Estado da Bahia, uma das mais antigas províncias do Brasil [48] colonial, ocupa uma posição intermediária, que o torna um estado-tampão entre os estados do Norte e os do Sul. Sua superfície de 426.427 quilômetros quadrados lhe assegura o sétimo lugar em termos de importância territorial. Depois do Pará, é o estado de mais longo litoral, visto que o oceano banha a sua costa sobre uma extensão de cerca de 1.000 quilômetros. Sua população pode ser avaliada no momento em cerca de 2.500.000 habitantes.

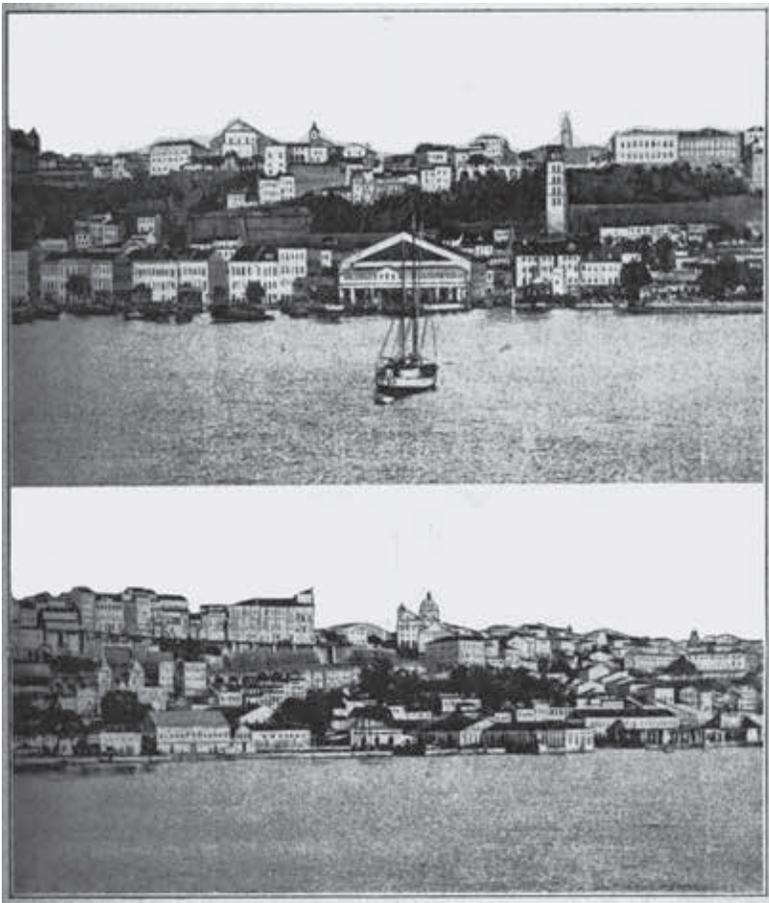
A Bahia é limitada ao norte pelos Estados de Sergipe, Alagoas, Pernambuco e Piauí; ao sul, por Minas Gerais e Espírito Santo; a oeste, por Goiás e Minas Gerais; a leste, pelo oceano e Sergipe. Entre este último e a Bahia, a fronteira é constituída pelo pequeno rio Real e por uma linha, em parte convencional, que vai encontrar o rio São Francisco a jusante da célebre catarata de *Paulo Afonso*. A montante dessas quedas, o grande rio serve de limite comum aos Estados de Bahia e Pernambuco, até uma pequena distância além da cidade de Juazeiro. Mais adiante, a fronteira vai juntar-se à serra do Piauí, para prosseguir ao longo de algumas outras montanhas, mais ou menos inexploradas, que fazem divisa com o leste do Estado de Goiás. A configuração do território, nas proximidades do litoral, é de modo geral acidentada e montanhosa; o interior, igualmente montanhoso, é recortado por numerosos cursos de água, embora apresente um bom número de planícies e belos platôs. O litoral se apresenta bordado de algumas belas baías, formadoras de igual número de portos.

II. O clima não é o mesmo ao longo de todo o Estado da Bahia. Junto à costa, é tropical, quente e úmido (com variações de temperatura nunca superiores a 10 graus), mas moderado pela brisa marítima, que sopra à tarde, e pela da terra, que bafeja pela manhã. No sul, a temperatura máxima chega a oscilar entre 35° e 36°, com uma média de 24°. No interior, onde são raras as temperaturas elevadas, há lugares, como Jacobina, Conquista, Maracas, Monte Alto, Feira de Santana, Caitité e Morro do Chapéu, onde o termômetro não vai além de 28°, no verão, e de 16°, no inverno. Assim, esse clima é comparável ao

---

12 O *mil-réis* vale 1 franco e 75 cêntimos. Mil mil-réis fazem portanto um *conto de réis*, que equivale a 1.750 francos, à taxa atual (novembro de 1910).

de alguns países do sul da Europa. [49] No litoral, Itaparica pode ser considerada como um verdadeiro sanatório natural. É possível distinguir na Bahia duas estações, apenas delimitadas por uma ligeira variação de temperatura, diferença essa que consiste sobretudo na frequência e intensidade das chuvas. O verão, que reina de novembro a março, é a estação das chuvas chamadas de *trovão*. O inverno, que se manifesta entre abril e outubro, é o período em que são mais frequentes os ventos do Sul e do Sudeste, particularmente numa faixa do litoral com cerca de 200 quilômetro de largura. [50] Na zona central do interior, onde as duas estações se apresentam bem mais demarcadas que no litoral, o inverno se mostra mais ameno e fresco, enquanto o verão é geralmente mais chuvoso.



*BAHIA – Dois aspectos da cidade, vista do porto*

Salvo em algumas localidades ao longo do São Francisco e de outros rios, onde a febre intermitente se manifesta em certas épocas, o estado sanitário no litoral é geralmente satisfatório. A zona do *sertão*<sup>13</sup> faz jus ao seu renome de salubridade. A febre amarela jamais penetrou no interior, embora de quando em quando faça curtas aparições em algumas localidades do litoral, onde as condições de higiene pública deixam a desejar.

III. – A cidade da Bahia ou São Salvador (da Bahia de Todos os Santos), hoje capital do Estado do mesmo nome, foi a capital do Brasil entre 1549, e que foi fundada por Tomé de Sousa, e 1763. Graças à sua população de mais de 280.000 habitantes, é hoje a terceira maior cidade da Confederação, depois que São Paulo lhe roubou o segundo lugar. Situada a cerca de 1.300 quilômetros do Rio de Janeiro, ela se estende numa bela e longa curva de 18 quilômetros sobre o litoral oriental da baía de Todos os Santos. Ocupando três planos sucessivos sobre as verdes colinas que dominam a baía, ela se divide em *cidade baixa* e *cidade alta*. A primeira, em cuja parte central se encontra agrupado todo o grande comércio, bordejando toda a costa, desde a península da Itapagipe até o farol da Barra, e daí prossegue pelas planícies de Ondina e Rio Vermelho, para continuar ao longo da praia em direção das terras já afastadas de Pituba e Itapuã, futuros e distantes subúrbios da capital. Esta parte da cidade, a mais antiga a ser construída, oferece um aspecto pouco agradável com suas ruas estreitas e mal pavimentadas. No centro, as casas mais altas impedem a livre circulação do ar, motivo por que, durante as tarde, o calor pode ser extenuante. [51]

Mais longe, estendem-se outras ruas mais velhas, mais estreitas ainda e mais sujas, onde a salubridade e higiene deixam tanto a desejar, em razão da população que as ocupa, mais densa, composta de classes inferiores e pobres, quase que amontoada nas casas, umas mais altas, outras mais baixas, mas todas sombrias, úmidas e com pouca luz. Não é de estranhar portanto que alguns casos de febre amarela se manifestem de

---

13 A palavra *sertão* designa as zonas distantes do interior do país, pouco povoadas e inexploradas, entrecortadas por espaços cobertos de mato e por grandes florestas.

tempos em tempos, mormente na época do grande calor, nessa parte da cidade baixa, particularmente nos bairros de Conceição da Praia, Pilar e da Sé, que se estendem ao longo da margem. Graças aos esforços do governo e da municipalidade, tais casos não costumam ser numerosos, nem a enfermidade jamais assume o caráter de uma epidemia, o que não impede que a cidade sofra com a reputação de insalubridade. Tais perigos devem desaparecer em breve, com a conclusão dos trabalhos ora em curso no porto, que permitirão a transformação e ampliação dessa parte da cidade.

Não importa o que aconteça, a cidade baixa permanecerá sempre como a zona do comércio. Atualmente, a atividade comercial se concentra nas ruas Barão Homem de Melo, do Comércio e outras, todas curtas, que lá desembocam e nas quais já se avistam algumas construções modernas. Nas primeiras, vemos muitas lojas bem estocadas, algumas exibindo belos mostruários. Em sua maioria, pertencem a estrangeiros, como portugueses, ingleses, alemães, franceses e italianos. É na parte baixa que os viajantes devem procurar, nos diversos logradouros que acabamos de indicar, a sede dos Correios; a Estação Central dos Telégrafos Terrestres e a do Telégrafo Submarino; os bancos; as agências das companhias de navegação, de seguros; a Alfândega; a maioria dos consulados; as redações dos principais jornais, exceto dois; três mercados, dos quais o mais importante é o *do Ouro*; a estação da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco; um grande número de estabelecimentos industriais, muitas escolas públicas e particulares, várias praças, etc.

IV. – A cidade alta foi construída sobre os platôs de algumas [52] colinas, 60 metros acima do nível da baía. Ela se estende a partir dos bairros da Sé, da Graça e do rio São Pedro, até o distrito de Santo Antônio e o de Nazaré. Entre as duas cidades existe uma zona intermediária de mais de 40 metros de altura que, vista da baía, se destaca numa longa faixa de verdura. As cidades alta e baixa, que constituem centros extremamente populosos, são ligadas entre si por dois elevadores elétricos, um dos quais provido de uma torre de alvenaria de 60 metros de altura, por dois planos inclinados movidos a vapor e por diversas ruas de ladeiras muito íngremes. Dentre essas últimas, observa-se a Rua *do Morro*, que termina sob o nome de Barão Homem de Melo, construída em parte sobre arcadas de pedra,

suficientemente larga e comprida para ladear a enorme falésia, e dotada de um declive relativamente baixo, razão por que é empregada sobretudo para os transportes em pequenas carroças típicas da cidade. Esses veículos, puxados por mulas, apresentam uma estrutura muito rudimentar: são formados por uma moldura quase quadrada, montada sobre eixos apoiados em duas rodas, com o fundo constituído por uma espécie de rede de grossas cordas de fibras.

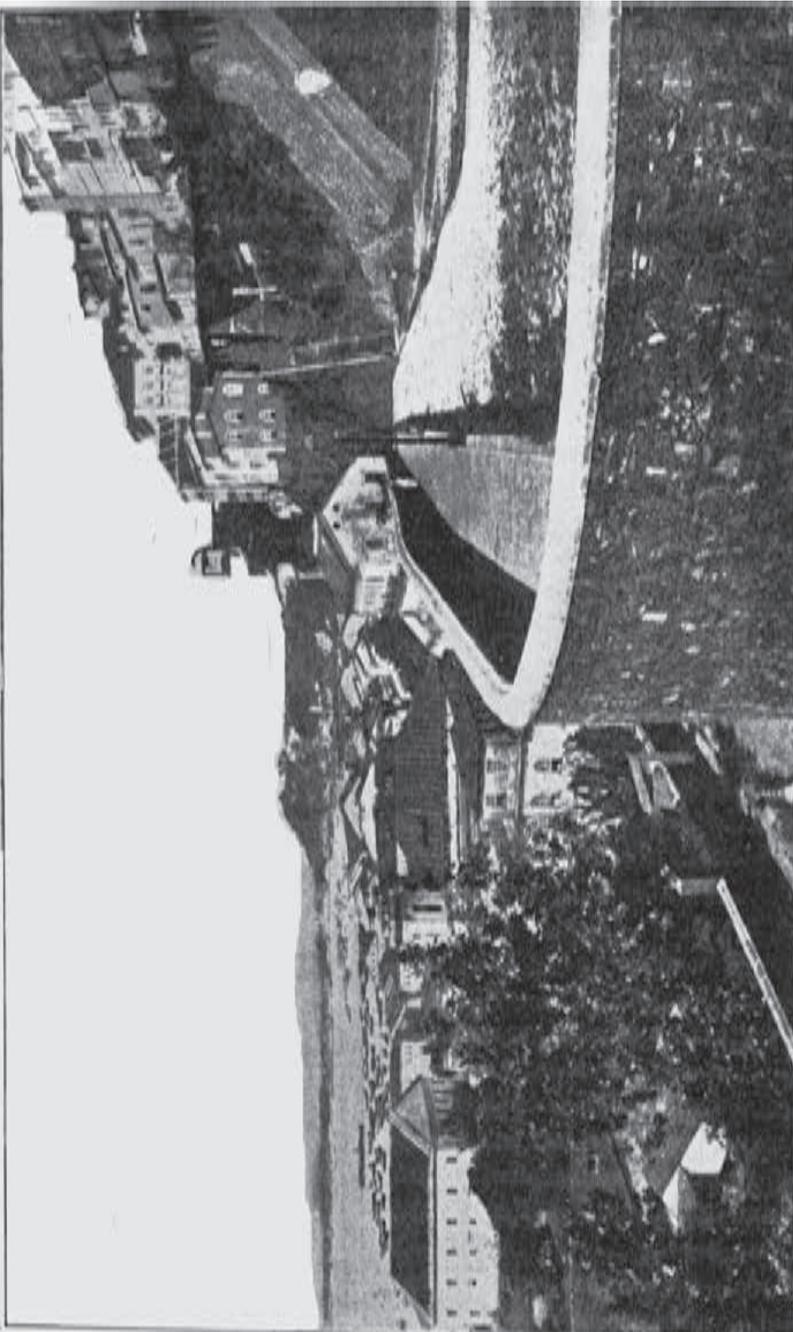
A cidade alta, que se divide em duas partes, é perfeitamente saudável.<sup>14</sup> Ela ocupa uma longa extensão em direção ao interior, e suas vias principais – entre as quais a Rua do Chile (onde se encontram as principais lojas de novidades), de São Pedro, das Mercês, etc. – começam a ser invadidas pelo comércio a varejo. As casas de moradia são menos altas que na cidade baixa, visto que naquela o espaço é menos limitado. Várias delas revelam uma construção moderna, edificada com gosto. Em sua maioria, contudo, trata-se daquele tipo desajeitado de casas coloniais portuguesas que ainda domina a maioria de seus bairros. Os principais hotéis – “de Paris” e “Sul América” –, que ainda deixam muito a desejar, erguem-se perto da Praça Castro Alves, no começo da Rua de São Bento. Foi na cidade alta que se instalaram os principais edifícios públicos. No lado direito da enorme praça que se espraia junto à saída do elevador, pode-se ver: o Palácio do Governo, defronte do Paço Municipal, belo edifício em cuja ala direita funciona a Câmara dos Deputados; o Palácio da Piedade, que aloja de um lado o Tribunal Superior do Estado e, do outro, o Senado. [53]

Pode-se ainda observar, em vários pontos da cidade alta: a caserna e a Fortaleza da União, os teatros São João e Politeama; a Academia de Medicina, a Faculdade de Direito, a Escola Politécnica, o Liceu das Artes, o Liceu, o Colégio 7 de Setembro, o Liceu São Salvador e diversos outros estabelecimentos de ensino muito freqüentados, visto que a seara das letras desfruta de grande honra na Bahia. Tal circunstância faz com que esta cidade dispute com a de São Luís, no Maranhão, o título de Atenas do Brasil. Mencionemos ainda sete grandes praças, que são também

---

14 A taxa oficial de mortalidade é de 1,8%. Quanto à cidade baixa, acreditamos que essa taxa seja de 2,6.

[54]



*BAHIA – Vista da cidade baixa e do porto, tomada do alto da rampa*

imensos parques. Na segunda zona da cidade alta estão as áreas que se costuma chamar de Centro e de Exterior, isto é, subúrbios que se espraiam no topo de alguns morros e no fundo de pequenos vales, em meio a uma vegetação tropical. Lá se encontra também a grande laguna, chamada o *Dique*, dotada de beleza invulgar.

Desnecessário dizer que a Bahia, velha cidade colonial, está repleta de antigas igrejas e conventos. A Catedral, outrora usada pelos jesuítas, que foi construída inteiramente com mármore importado da Europa, contém belos entalhes em madeira no campanário. Existem ainda o convento e a igreja de São Bento, a Sé, São Francisco, o Bonfim. Infelizmente, não só essas igrejas, como os outros oitenta e cinco<sup>15</sup> edifícios religiosos da Bahia, estão amontoados de imagens, ornamentos e peças douradas do pior gosto possível.

Além de um gabinete de história natural, a cidade possui ainda arquivos e uma biblioteca deveras notável e vários estabelecimentos de assistência, inclusive o Hospital da Misericórdia.

A Bahia em seu conjunto, isto é, na cidade alta e na baixa, está iluminada a gás, com uma pequena parte servida por eletricidade. Ela dispõe de uma canalização de água, cujo fornecimento vai ser aumentado.

V. – Um excelente serviço de bondes, comparáveis com os [55] do Rio de Janeiro e do Pará (que são considerados modelares), serve em todos os sentidos a imensa superfície coberta pela cidade, até mesmo os subúrbios mais distantes, como a Barra, Ondina e Rio Vermelho. Esse serviço de transportes suburbanos é compartilhado por duas companhias: a Bahia Tramway Light and Power – poderosa empresa canadense de que já falamos ao abordar as cidades de Rio de Janeiro e de São Paulo – e sua concorrente, a Sociedade Gaffrée, Guinle et Companie, sob o nome de *Linha Circular*.

Graças a esse empreendimento com os bondes, foi possível inaugurar na Bahia um serviço de enterro expresso, rápido e prático, mediante o uso de coches funerários elétricos.

---

15 Esse total vai além da centena, se forem incluídas as capelas dos subúrbios.

Do mesmo modo como ocorre em algumas cidades dos Estados Unidos da América, há quem considere na Bahia que a morte é algo demasiado triste para que se crie em torno dela um espetáculo lúgubre e prolongado. Pensando assim, e acreditando que se deva pensar nela o menos possível, buscou-se um meio mais rápido de enterrar os mortos. A empresa que presta esse serviço na cidade alta e nos subúrbios encomendou a construção de veículos elétricos especiais para transportar aos cemitérios, bem distantes, as pessoas que moram nas proximidades de suas linhas. O lado externo desses carros é decorado como os coches fúnebres comuns, embora de modo mais sóbrio. O veículo é dividido em duas partes: na da frente, ficam o caixão, as flores e coroas, bem como o mestre de cerimônia. A parte traseira é reservada à família. Pode haver também outros carros destinados aos convidados.

Esses coches elétricos, que seguem o mesmo percurso adotado pelos bondes comuns, encaminham-se ao depósito mais próximo da casa funerária, onde fazem uma pausa de alguns minutos, para então se dirigirem diretamente aos cemitérios. Os serviços religiosos se realizam geralmente nas igrejas vizinhas.

Verifica-se, pela descrição desse procedimento, que a cerimônia é concluída muito rapidamente, de modo tão distinto daquelas procissões solenes, em que todo mundo segue a pé ou em veículo a passo de cágado. Pela nossa experiência, a Bahia é a única cidade do Brasil em que pudemos observar a existência de coches funerários elétricos. [56] Tanto no Rio como nos outros grandes centros, são utilizados para as exéquias veículos semelhantes aos nossos, embora muito mais sobrecarregados de dourados, que podem chegar a grandes exageros, dependendo da classe social dos interessados. Existem, como seria de esperar, diversas classes de coches fúnebres elétricos, com o preço do enterro variando entre 100 e 500 francos, mas podendo chegar até mesmo a 1.000 francos, dependendo da camada social e da quantidade de veículos do cortejo. Para as pessoas indigentes, contudo, o serviço é gratuito.

VI. – A vida material é relativamente cara na Bahia. A diária num hotel não sai por menos de 10 mil-réis, excluído o vinho. Os alugueis são elevados: um apartamento de poucas peças custa 150 mil-

réis ou mais. Eis os preços de alguns alimentos: carne fresca, 700 réis o quilo (1 franco e 15 cêntimos), sem distinção de peça; *carne-seca* ou *charque* (carne seca e salgada), 1 mil-réis; pão, 700 réis o quilo; peixe, não menos de 1.500 a 2.600 réis o quilo, embora o mar e os rios sejam extremamente férteis em pescado; uma pequena lagosta, graças à sua abundância, custa somente 600 réis, ou seja, menos de 1 franco; o queijo, de acordo com a qualidade e a origem, entre 2.500 e 4.500 réis (4 a 7,15 francos); o azeite, 2 mil-réis por meio quilo; manteiga dinamarquesa, em garrafas de 7 libras, 17 mil-réis; açúcar da região, 500 réis (0,80 francos) o quilo; sal fino, 600 réis e o sal comum, 300 réis por três quartos de quilo. O vinho comum de Bordéus, do qual existe um excelente depósito na Bahia, é vendido à razão de 600 réis (0,95 francos) a garrafa. O petróleo custa 4.800 réis por bujão de 16 litros; gás de iluminação, 400 réis (0,65 francos) por metro cúbico; gás de cozinha, 200 réis. As batatas são vendidas ao preço exorbitante de 500 a 600 réis o quilo. Os demais legumes são mais caros, na medida em que se vêem pouco nos mercados.

Na periferia da cidade, o solo é de uma fertilidade sem igual. Mas a população local, composta em grande parte por pessoas de cor, é de uma indolência desconcertante, o que constitui uma das razões da carestia da vida.

VII. – A Bahia é um dos três estados em que existem mais habitantes de raça negra, que para lá convergiram após a abolição da escravatura. Na realidade, eles já eram bastante numerosos, em virtude da [57] posição geográfica da cidade, que fica relativamente próxima da costa da Guiné, e da exigência de mão-de-obra barata para as diversas culturas agrícolas. Graças às suas qualidades de proliferação, e não obstante a vida penosa a que estavam limitados, os seus descendentes são hoje extremamente numerosos. Os brancos, que talvez ainda constituam a maioria, exercem de modo geral as funções principais, embora não exista no Brasil um preconceito de raça. Como já dissemos, este segmento da população de origem portuguesa, embora amalgamada com os filhos de diferentes nacionalidades européias, é muito inteligente e aplicada, tendo dado à União alguns homens de estado de grande valor, bem como personalidades notáveis no mundo das letras, das ciências e das artes.



*BAHIA – Praça do Governo*

Como em qualquer outra parte no Brasil, a população das classes inferiores é de modo geral tranqüila, pacífica, amiga da ordem e sobretudo muito hospitaleira. Existe, por um lado, uma parte dos habitantes de raça mestiçada (em virtude dos múltiplos cruzamentos entre brancos e negros, ou até mesmo aborígenes que tendem hoje a desaparecer), que constitui um tipo forte, inteligente e apto para qualquer trabalho, embora algo indolente, [58] A raça negra, contudo, que é quase tão populosa quanto as anteriores, só nos parece contribuir com muito pouco para a prosperidade do Estado.

Agora que se tornaram livres e eleitores, os negros, que até então eram meros elementos passivos, se tornaram personagens que se tem de levar em conta, senhores de epiderme e espírito muito suscetíveis. Hoje, os pacientes são os proprietários e os patrões, que devem esperar a boa vontade dos trabalhadores de cor. E esses últimos – o que não é novidade para ninguém – trabalham com uma indolência excessiva, que em nosso país chamamos de preguiça. Por outro lado, em certos dias, como a segunda-feira, por exemplo, após passar uma noite a beber, cantar, dançar e, sobretudo, falar aos berros, eles se deitam num canto qualquer da oficina, da plantação ou do fundo de uma loja. E ali dormem dez, doze horas seguidas, quando não mais ainda.

Cabe ao patrão fechar os olhos e deixar o barco correr, se quiser conservar os seus trabalhadores. Muitos negros não querem se submeter a trabalho algum regular: eles vagueiam pelas ruas, vivendo com algumas batatas, bananas e outras frutas. Em qualquer lugar, fora da cidade, eles encontram facilmente um cantinho onde podem construir em poucas horas um casebre, uma choupana onde se abrigar. E, às vezes, nem isso é necessário. Entretanto, quando a miséria se torna muito dura, eles se resignam a entregar-se durante uns dias a uma atividade produtiva, para, depois, poder viver sem trabalhar durante semanas inteiras ou tomar uns goles com o dinheiro assim ganho. Contentam-se com muito pouco: algumas batatas-doces e bananas, arroz, feijão-preto e farinha de mandioca, todos alimentos bem baratos. O seu maior ideal consiste em não fazer absolutamente coisa alguma, ficar mandriando ao sol, pelos caís, pelas ruas ou soleiras de algumas portas. Seu maior prazer reside em beber *cachaça* (aguardente de cana), participar de festas populares e soltar *foguetes* nas procissões, que eles apreciam de modo todo especial. O cortejo dessas cerimônias, na maioria dos casos, é formado quase que exclusivamente pelas pessoas de cor.

Os naturalistas repetem freqüentemente que a raça negra sofre um processo de desaparecimento gradual nas áreas em que os brancos se encontram em maioria. Ora, [59] nada disso me parece corresponder à verdade, sobretudo nos Estados Unidos ou no Brasil, nos estados que os negros adotaram. As mulheres negras são muito fecundas. Embora, por apatia ou ignorância, elas deixem de tomar todos os cuidados necessários com os seus rebentos (caso em que a mortalidade infantil é muito elevada), ainda sobrevivem muitos deles. Como, por outro lado, estes gozam de excelente saúde e constituição robusta, não há dúvida de que, se quisessem, eles poderiam fornecer uma excelente mão-de-obra. Enquanto isso, muitos deles, nos Estados Unidos, certamente movidos pela emulação ou necessidade, conseguem angariar boas situações, cultivando plantações ou exercitando-se como artesãos, industriais ou comerciantes.

VIII. – O porto da Bahia é geralmente considerado como um dos mais vastos e belos do mundo. Formado por uma baía imensa, ele mede 25 milhas do sul ao norte, e 20 milhas no trecho de maior largura.



*BAHIA – Rampa que leva à cidade baixa*

Sua entrada, com mais de 5 quilômetros de boca, é limitada de um lado pelo cabo de Santo Antônio, onde existe um farol, e do outro pela ilha de Itaparica, que em boa parte de sua extensão é [60] ladeada por uma série de baixios. A profundidade do mar nesse canal varia entre 23 e 40 metros. Em direção ao sul, a uma milha do referido cabo de Santo Antônio, encontra-se um baixio do mesmo nome, que deixa entre ele e a terra um pequeno canal de 15 a 16 metros de profundidade. Certos navios vindos do norte preferem usar esse canaleta, para encurtar a distância. Contudo, devido a acidentes que ocorreram nesse local, a grande maioria dos barcos contorna a área dos baixios e penetra na baía pelo grande canal, onde se encontram profundidades de 30 a 36 metros. Após a entrada na baía, a profundidade se reduz sucessivamente de 30 para 25 e 15 metros. No porto comercial, ela é de apenas 10 a 12 metros. O porto da Bahia é bastante seguro: o mar só se mostra agitado devido à largura da entrada, por força dos ventos do noroeste e sudoeste.

A despeito da importância desse porto – que é visitado por mais de 1.300 navios de longo curso e uma quantidade semelhante de embarcações de todas as tonelagens, para a pequena cabotagem –, somente há poucos anos surgiu a preocupação de melhorar as suas condições de funcionamento e de aparelhá-lo com equipamento moderno.

Até hoje, ele não dispõe de cais nem de aparelhagem para a atracação, carregamento ou descarregamento da carga dos navios. Essas duas operações efetuam-se ainda por meio de transbordos lentos e onerosos, com grande prejuízo do comércio em geral.

Em 1892, uma empresa brasileira procedeu a estudos do porto, que foram aprovados pelo governo federal. Contudo, o projeto definitivo só foi adotado em janeiro de 1907. Esses trabalhos, que foram confiados pela companhia concessionária Internacional de Docas e Melhoramentos do Brasil a uma firma francesa, estão avaliados em cerca de 65 milhões de francos. Iniciados em 10 de maio de 1907, prosseguem com certa atividade. De acordo com os planos, essas obras devem compreender:

1<sup>o</sup>) Construção de três quebra-mares: o exterior do sul; o exterior do norte; e um interno; 2<sup>o</sup>) construção de duas muralhas de cais, medindo respectivamente 6,5m e 9,5m; 3<sup>o</sup>) estabelecimento de uma plataforma por trás das muralhas dos cais e de um cais [61] de saneamento, para a construção da zona dos cais; estabelecimento das ruas e recuperação de terrenos para as construções; 4<sup>o</sup>) edificação de galpões com os aparelhos necessários para mercadorias e materiais inflamáveis; abrigos para o depósito de carvão; 5<sup>o</sup>) fornecimento e colocação de vias férreas e de guindastes para o serviço dos cais do porto e dos galpões; 6<sup>o</sup>) construção de uma rampa para carga e descarga de madeiras, de uma doca seca ou criação de um dique flutuante para a reparação dos navios; instalação de um farol no topo norte do quebra-mar do norte, etc.

Esses trabalhos, que devem estar completamente acabados no espaço de oito anos, isto é, 1915, será de uma importância considerável para o desenvolvimento econômico da cidade e do estado. Com isso, a cidade baixa terá melhoradas consideravelmente as suas condições sanitárias, já que transformações importantes também serão realizadas na velha cidade comercial. E esta se achará dotada de construções novas e importantes, graças aos terrenos que serão conquistados ao mar. O comércio da cidade só terá a ganhar pelo fato de que os grandes transatlânticos atracarão com mais facilidade. Mesmo que seja por poucas horas, os passageiros se animarão a desembarcar e visitar a cidade, algo que eles hesitam a fazer hoje, nas condições atuais, devido à perda de

tempo e aos custos.

A conclusão dos cais acarretará obras importantes na cidade baixa, para cuja previsão os nossos capitalistas industriais e empresários deveriam preparar-se. A construção de um ou dois hotéis, amplos e dotados de todo conforto moderno, um na cidade baixa, depois de transformada, e o outro na cidade alta, constituiria uma operação rendosa e sem riscos. Os hotéis atuais estão repletos, mas, como já dissemos, os viajantes carecem do mais elementar e indispensável conforto.

Dentre os portos do Estado da Bahia que merecem menção especial, figuram Camamu, Ilhéus (cujo calado interior atinge 10 metros de profundidade), Canavieiras, Santa Cruz (cujo movimento atual pouco [62] supera as 15.000 toneladas, mas que deverá aumentar muito, como resultado do desenvolvimento que beneficiará as zonas do litoral). O que lhes falta sobretudo é um serviço de navegação seguro e regular, coisa que lhes tem faltado freqüentemente nesses últimos tempos.

IX. – Dentre os estados que compõem a vasta Confederação Brasileira, nenhum é mais rico ou mais fértil do que a Bahia. No entanto, este estado praticamente nada progrediu nesses últimos anos, porque lhe faltam ainda vias de comunicação para drenar para a costa os produtos de suas principais zonas de cultivo. Ele sofreu com a queda dos preços de alguns de seus produtos, como o café e o cacau. E finalmente, como já dissemos, em virtude da apatia de uma grande parte de sua população, que está precisando receber estímulos ou a infusão de sangue novo.

Para um território com uma superfície quase igual à da França, a Bahia mal conta com 1.500 quilômetros de vias férreas, divididos em oito linhas, das quais uma pelo menos (dentre as mais curtas) não parecia ser tão indispensável. As demais, para servirem realmente ao desenvolvimento do Estado, precisariam estar interligadas a uma linha-tronco, como aliás pretende o governo. No momento, são as seguintes as linhas em operação:

1ª) “Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco”, que vai da Bahia até Alagoinhas. Este trecho, aliás o primeiro a ser construído no Estado, foi inaugurado em 1860 e possui uma extensão de . . . . .	123,340km
2ª) “Estrada de Ferro do São Francisco “, continuação tardia da antecedente, indo de Alagoinhas a Juazeiro, sobre o rio São Francisco. Seu percurso compreende . .	452,310km
3ª) “Estrada de Ferro Central da Bahia”, que vai de São Félix a Machado Portela e a Bandeira de Melo, e de Cachoeira a Feira de Santana. Incluindo seus entroncamentos, a extensão total é de . . . . .	316,600km
4ª) “Estrada de Ferro de Nazaré”, que compreende o percurso da antiga linha de bonde, de Nazaré a Amargosa, isto é, 99 km.; e a . . . . .	157,656km
[63] “Estrada de Ferro de São Miguel”, abrangendo ramal de São Miguel a Mutum, ou seja, um percurso total de . . . . . aos quais vêm-se juntar uma trintena de quilômetros concluídos do prolongamento em construção, de Areia a Jequié, que terá uma extensão de . . . . .	127,500km
5ª) “Estrada de Ferro da Bahia a Minas”. Como implícito no nome, esta linha serve diversos centros dos Estados da Bahia e de Minas Gerais. De Ponta da Areia (Caravelas) a Aimorés, fronteira do Estado da Bahia, há . . . . .	142,400km
6ª) “Estrada de Ferro de Santo Antônio”, vai de Santo Antônio ao Jacu e possui dois pequenos ramais de uma extensão total de . . . . . destinados principalmente a servir as usinas de açúcar desta região. . . . .	48,600km
7ª) O entroncamento de Timbó vai da estação de Alagoinhas a Timbó, com uma extensão de . . . . . Esta linha comporta um prolongamento, atualmente em construção, de Timbó à fronteira do pequeno Estado de Sergipe, passando por Estância e Aracaju . . . . .	82,588km
8ª) “Estrada de Ferro Centro-Oeste”: Parte da estação de Água Comprida, no km 28 da estrada de ferro do São Francisco e vai até Candeias, 28 km mais adiante. Uma segunda seção, de 24 km. 560, liga este último ponto à estrada de ferro de Santo Amaro, ou seja, uma extensão de . . . . .	52,560km

Estas duas últimas linhas são deficitárias. A primeira, no montante de cerca de 75.000 francos, porque se encontra inacabada. A segunda, com uma soma um pouco abaixo, apesar das economias do tráfego, cujas despesas foram reduzidas à sua mais simples expressão. Esse resultado se deve ao fato de que o traçado desta última linha é o que de pior escolhido se pode imaginar. Como vimos, ela parte de uma estação pertencente a uma outra linha [64], situada a 28 quilômetros da capital; depois volta ao litoral e, após ter percorrido uma certa extensão, vai juntar-se a Santo Amaro, que já está dotada de comunicações fáceis e regulares com a capital do estado.

Está em construção uma nona linha que ligará Ilhéus a Conquista, situada a pouco mais de 701 quilômetros a sudoeste. As obras prosseguem com extrema lentidão.

X. – O governo do Estado da Bahia, que não parece ter motivos para estar insatisfeito com o serviço de suas vias férreas de Nazaré e de Santo Amaro, aparenta sentir dificuldades em desenvolver o vale do rio São Francisco e comunicações mais ágeis entre essa grande região e a capital. O obstáculo estaria na estrada de ferro, da qual se diz que possui de fato linhas de bitolas diferentes e que é explorada comercialmente por duas empresas, que adotaram tarifas inadequadas: algumas são quase proibitivas e as outras, tão onerosas que podem desencadear uma concorrência da parte dos transportes a lombo de mula.

Esse estado de coisas, que nos asseguram ser verdadeiro, constitui uma anomalia deplorável e uma extravagância inominável em matéria de ferrovia. Explorada dessa maneira,<sup>16</sup> esta linha não ajuda de modo algum o desenvolvimento das relações econômicas do Estado da Bahia, por meio do rio São Francisco, com o interior da região, nem o dos estados de Pernambuco, Piauí, Maranhão, Goiás e Minas Gerais. Esta situação tenderá a melhorar como consequência de uma unificação técnica e administrativa, bem como de uma razoável redução das tarifas, medidas essas que já se encontram em estudo e prestes a serem aplicadas.<sup>17</sup>

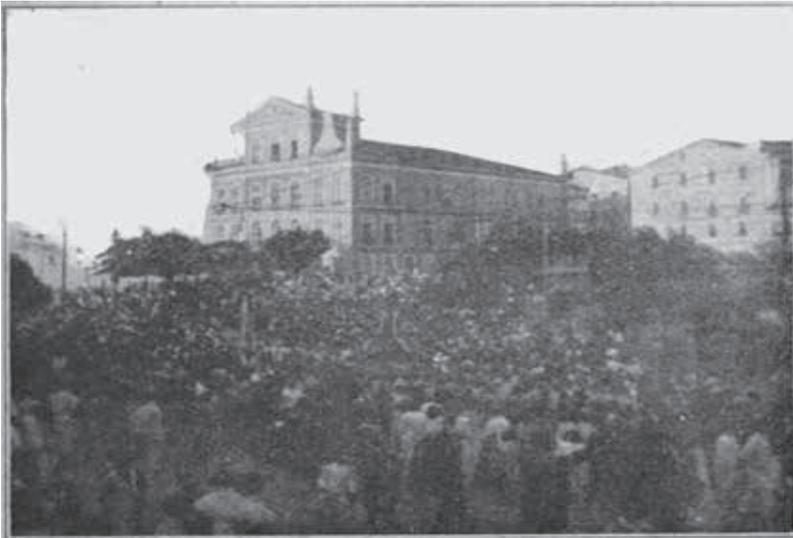
O governo do Estado da Bahia já comprometeu mais de 21.393 contos na construção das linhas de sua propriedade. [65] Na impossibilidade de explorá-las diretamente, de modo satisfatório, ele as arrendou a particulares, em vez de confiar a sua exploração a sociedades poderosas.

---

16 Apesar de tudo isso, as duas empresas concessionárias ainda conseguem realizar um lucro 230 a 250 contos de réis!

17 O ministro de Obras Públicas do Brasil acaba de assinar com o Sr. Bouilloux-Laffont, representante dos banqueiros parisienses, o contrato de arrendamento e de concessão da rede federal das estradas de ferro do Estado da Bahia, incluindo vários prolongamentos, que elevarão para perto de três mil quilômetros o total das linhas desse estado, que passam desse modo para a administração francesa. O valor das construções a serem executadas alcança o montante de 179 milhões de francos, a serem pagos em renda federal.

Esses particulares, sem dúvida por não disporem dos recursos adequados, não podem dar ao tráfego todo o desenvolvimento, todo o impulso necessário. E desse modo, mesmo no caso de que as receitas superam as despesas, este excedente pode não ser suficientemente elevado para assegurar o pagamento dos juros sobre o capital emitido. Tal débito se transfere portanto ao governo do estado, que outorgou uma garantia de juros a essas empresas. Em virtude dessa garantia, o Tesouro deve desembolsar 432 contos anualmente para fazer face não só a seus compromissos, como à garantia de juros, inclusive sobre as apólices emitidas para a compra ou aquisição das referidas linhas. Como consequência da redução nas arrecadações do Estado, esse débito – que não poderia ser aumentado, devido à situação atual das finanças – acaba criando sérios embaraços e dificuldades para a administração.



BAHIA – Procissão na Praça Castro Alves. No fundo, o Teatro de São João

As comunicações dos territórios limítrofes do *Recôncavo*, isto é, do entorno da Bahia, assim como as das regiões do litoral, são asseguradas da melhor maneira possível, [66] embora de modo insuficiente, a nosso juízo, pelos vapores da *Navegação Baiana*, de propriedade do Estado. Esses vapores, aliás em quantidade insuficiente, servem quase que diariamente o perímetro da baía de 180 quilômetros, bem como periodicamente, por

meio de diversas linhas, as cidades de Santo Amaro, Cachoeira, São Félix, Nazaré, Itaparica e Valença; em seguida, todos os portos do sul do Estado, no norte de Aracaju (Sergipe) e diversos outros, até Pernambuco. As costas do estado também são visitadas pelos vapores de diversas empresas que fazem escala na capital. Há ainda barcos a vela, de diversos tipos, que realizam a navegação do Recôncavo e a pequena cabotagem.

XI. – A Bahia possui mais de oitenta rios e riachos, alguns dos quais merecem ser assinalados, em virtude da importância dos territórios por eles banhados, e que por isso mesmo podem ser por eles servidos.

Antes de qualquer outro, há o majestoso São Francisco, chamado de Nilo Brasileiro, que nasce na serra da Canastra, no Estado de Minas Gerais. Tem um curso de mais de 2.900 quilômetros, dos quais 1.332 no território da Bahia, que ele atravessa do sul ao norte. É navegável em 1.638 quilômetros, dos quais 1.122 no Estado da Bahia. Ao longo de seu percurso, de Carinhanha (rio na fronteira do Estado de Minas Gerais) até o Xingó, o São Francisco forma 334 ilhas, algumas das quais são grandes e férteis, além de uma grande quantidade de quedas de água. Dentre as mais importantes destas, pelo valor que elas poderão ganhar no futuro, se utilizadas como fator de desenvolvimento industrial, mencionaremos as de *Sobradinho*, a 1.440 quilômetros das quedas de Pirapora, atual ponto final da Estrada de Ferro Central do Brasil e da navegação no São Francisco. De *Caripos* até *Inhaúma*, existem 36 quilômetros de quedas e interrupções diversas. A partir de *Inhaúma*, seguem-se os saltos e cascatas seguintes, separados entre si por distâncias de 30, 42 e 48 quilômetros: *Arapuá*, *São Félix*, *Aracapã*, *Pambu* e *Vargem Redonda*. A começar daí, o rio se estreita bastante e forma as quedas: *Acora*, *Canabrava*, *Rodelas*, *Sorabalé*, *Tacutiara* e *Taparica*. Começando neste ponto, a navegação se torna impossível e, 72 quilômetros adiante, encontramos uma das mais belas quedas de água do mundo, as cataratas ou *cachoeiras de Paulo Afonso*, [67] localizadas entre os Estados de Alagoas e Bahia, a cerca de 400 quilômetros desta última. Se utilizadas, essas cataratas, ao caírem de 85 metros de altura, numa descarga de 2.000 metros cúbicos por segundo, poderão gerar uma força de 1.200.000 cavalos-vapor.



*BAHIA – Rua de São Pedro*

O Brasil já possuía as maiores cataratas do mundo, as quedas do Iguaçu, situadas no estado de Paraná, na fronteira com a Argentina, de que já falamos,<sup>18</sup> bem como as do admirável salto de Guairá ou Sete Quedas, no Rio Paraná. Não é possível comparar umas com as outras estas maravilhosas belezas da natureza, pois cada qual possui o seu caráter próprio, pela variedade dos aspectos e pela singularidade dos contrastes. Paulo Afonso não fica atrás de nenhuma outra.

Um pouco antes das quedas, o rio se divide em canais numerosos, formando rápidas corredeiras e deslizando através de um dédalo de ilhas, ilhotas e rochas isoladas.

Na época das estiagens, o salto principal se faz em várias etapas: a água se lança primeiro uns 10 metros abaixo; em seguida, mais 15 metros; após o que se precipita no fundo do abismo. [68]

Para formar essa queda, as águas do São Francisco penetram entre duas enormes muralhas de granito. A princípio, correm sobre um plano inclinado, para enfim se lançarem subitamente, formando três quedas imponentes. Na época das cheias, as águas escorrem pelos quatro braços

---

18 A consultar: *Do Uruguai ao rio São Francisco*, pág. 308.

do rio, separadas por grupos pitorescos de rochedos. O braço norte só se forma na fase das maiores cheias. O salto principal perfaz um semicírculo, a uma altura intermediária. O canal das rochas, no meio do qual as águas se precipitam, impele a corrente em direção ao norte, contra as vagas que surgem desse mesmo lado. Após se chocarem, as duas correntes se misturam; ou, melhor dizendo, se pulverizam. A partir desse momento, já não se pode mais distinguir aquela massa de água, que agora se tornou espuma, vapor e névoa. Finalmente, após um salto gigantesco, é o caos, a torrente furiosa das águas que mergulham com furor no precipício. O primeiro canal não tem mais que 14 a 18 metros de largura, fazendo com que o rio, tendo de passar por um gargalo tão estreito, se torne de uma beleza selvagem, dada a impetuosa violência de sua corrente. Já no fundo do precipício, apertado entre dois rochedos, o rio prossegue livremente o seu curso, sem outras interrupções, para formar depois algumas pequenas cascatas, das quais a mais importante é a dos *Veados*.

Na falésia, formada pela desagregação gradual das rochas, há uma gruta, na qual nos colocamos para admirar as quedas, na sua visão mais selvagem e mais grandiosa.

XI. – Dentre os principais afluentes do rio São Francisco, no Estado da Bahia, podemos mencionar: o Monte Alto e o Corrente; o rio das Éguas; o Paramirim; o Ipueira; o rio Grande, inteiramente navegável, e o seu tributário, o rio Preto, de 600 quilômetros de curso; o Xingó, que separa a Bahia de Sergipe.

Entre uns cinqüenta outros importantes cursos de água, temos de citar ainda: o Real; o Itapicuru (790 km); o Pajuca; o Sergipe do Conde; o rio das Contas; o Cachoeira; o Roxim e o rio Pardo (com 660 quilômetros de curso); o Jequitinhonha; o Paraguaçu, etc.

O Paraguaçu é um rio de 600 quilômetros de percurso, com alguns afluentes importantes, tais como o São José e o [69] Santo Antônio, e que vem lançar-se na baía da Bahia, após banhar as cidades florescentes de Cachoeira e São Félix. Possui, a 150 quilômetros da capital, cataratas magníficas, que agora se começa a utilizar. A mais notável dessas quedas, a de *Timbora*, com 25 metros de altura, se encontra a 48 quilômetros de Cachoeira. Situada entre duas montanhas, ela forma três saltos pelos quais

o rio se lança. De início, quase perpendicularmente numa bacia; em seguida, numa espécie de poço com 150 metros de extensão. Mais a jusante, admiramos a queda do Bananeiras, onde o Paraguaçu desaparece sob uma abóbada de rochedos; nesse local, podem ser utilizados com facilidade 100.000 cavalos-vapor. O Paraguaçu, que nasce na serra de Sincorá, perto do monte de Ouro, além de percorrer terras de grande fertilidade, favoráveis a culturas diversas, contém em seu leito pedras preciosas, diamantes e carbonatos,<sup>19</sup> carregados por suas águas. Fato que nada tem de extraordinário, visto que esse rio nasce numa região da Bahia conhecida por ser a terra dos diamantes. Suas águas, como também as de seus afluentes, serviram para a lavagem de cascalhos diamantíferos. Ele atravessa também zonas auríferas muito extensas.

O Jequitinhonha é um rio muito importante, sobre o qual se impõe fixarmos a nossa atenção. Ele nasce na serra Redonda, no Estado de Minas Gerais, e tem um percurso de 1.086 quilômetros. Ao atravessar a serra dos Aimorés, para penetrar na Bahia, ele se precipita, com um estrondo de trovão que pode ser ouvido a cerca de 20 quilômetros, de uma altura de 44 metros, para constituir uma queda magnífica, chamado de *Salto Grande*, onde as nuvens formadas pela vapor de água são tão densas, que escurecem uma parte do horizonte. O Jequitinhonha atravessa as ricas regiões do sul da Bahia, e suas águas também revelam diamantes. Sabe-se que diversas sociedades exploram as areias de seu leito, no Estado de Minas. [70]

Dos rios citados acima, muitos são navegáveis somente para pequenas embarcações, com exceção do São Francisco, do rio Grande, do Jaguaribe, Paraguaçu, etc., que podem receber barcos a vapor. Apesar disso, a navegação fluvial não parece ter-se desenvolvido muito nesses rios. E nenhum serviço é executado neles de forma regular.

XIII. – A rigor, só existe navegação fluvial no rio São Fran-

---

19 O carbonato, ou carbono amorfo, também chamado de diamante negro, e outrora considerado sem maior valor, tornou-se hoje um objeto de um comércio importante. É empregado sobretudo na indústria da lapidação, mas também, graças à sua dureza, também para guarnecer pontas de perfuratrizes.

cisco, onde ela é garantida pela Companhia de Navegação do Rio São Francisco, hoje propriedade do Estado, e cujos vapores percorrem o grande rio e seus afluentes. Essa companhia serve uma zona fluvial que abrange desde Juazeiro – sede da empresa, cidade situada na margem direita do rio, que se comunica com a Bahia por meio de uma estrada de ferro – até Pirapora, em Minas Gerais, e até Boavista, no Estado de Pernambuco.

Embora esse movimento comercial no curso do São Francisco seja bastante ativo, a companhia de navegação fluvial não parece estar realizando bons negócios, certamente devido a uma administração ou organização falha, uma vez que o volume de tráfego poderia ser bastante remunerador. Ao tomar diretamente a direção da empresa, o governo acrescentou algumas unidades à frota, que até então se reduzia a cerca de uma dúzia de vapores e outras tantas barcaças, cuja situação deixava algo a desejar. Hoje, a companhia está em condições de garantir comunicações com regularidade e satisfazer as exigências da região por ela servida.

Esta transformação chega em boa hora, uma vez que – com a conclusão dos trabalhos de prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil até Pirapora (Minas Gerais), ponto terminal da navegação fluvial do São Francisco – já se observa uma atividade considerável em todo o curso navegável do rio, desde já ligado ao Rio de Janeiro, em direção do sul, e ao porto da Bahia, para o norte, por meio da estrada de ferro.

XIV. – Os vapores da frota do São Francisco partem de Juazeiro nos dias 1 e 15 de cada mês. Desse ponto até Pirapora, no Estado de Minas Gerais, percorrem uma distância total de 1.367 quilômetros. A viagem de ida-e-volta dura cerca de [71] 23 dias, ou 28 dias, na época das cheias. De Juazeiro a Carinhanha, na fronteira dos estados de Minas Gerais e Bahia, os vapores tocam em treze portos, distribuídos num percurso de 888 quilômetros. Os portos principais são: Carinhanha, Urubu, Barra do Rio Grande, Xique-Xique, Pilão Arcado, Remanso, Sento Sé, Casa Nova, etc.

De Carinhanha a Pirapora, os vapores fazem ainda escala em onze localidades de Minas Gerais.



*Queda de Paulo Afonso*

Em território baiano, o São Francisco e seus afluentes – o Corrente (navegável em 150 quilômetros) e o rio Grande (em 500 quilômetros) – oferecem um percurso navegável total de 1.538 quilômetros. Os vapores da “Navegação do São Francisco”, que cobrem o serviço dos afluentes, só fazem essa viagem uma vez por mês. O governo busca no momento estender e desenvolver a navegação nos afluentes do São Francisco, em toda extensão praticável.

Desde a chegada da locomotiva a Pirapora, os vapores trazem numerosos passageiros e famílias inteiras [72] que chegam do Estado da Bahia, das cidades ribeirinhas do São Francisco, do interior de Pernambuco, do Piauí e do Maranhão, que vêm instalar-se nas margens do grande rio, em busca de um destino melhor. Os produtos originários do Rio de Janeiro e da Bahia já são vendidos em maior quantidade.

Ao longo das margens do São Francisco, encontra-se uma população bastante numerosa, inteligente, robusta, ágil e muito saudável, que vive da pesca e de suas culturas. Quase todos os habitantes são fortemente mestiços, em maior ou menor grau. Trata-se dos descendentes dos antigos proprietários do solo, que cruzaram com a raça africana e com os portugueses que penetraram nessas regiões, quando das primeiras explorações. Cada

vez mais numerosa, a população branca vai se estabelecendo no interior. São geralmente italianos e portugueses, ou seus descendentes, chegados há tempos para trabalhar na construção da estrada de ferro de Juazeiro, ou seduzidos pela proverbial reputação de fertilidade das terras da região, ou ainda habitantes do Piauí ou de Pernambuco atraídos pelo melhoramento das novas comunicações da região. [73]



.....

## *Capítulo IV*

### ESTADO DA BAHIA (continuação)

I. PRINCIPAIS CIDADES: ALAGOINHAS, FEIRA DE SANTANA, BONFIM. – II. CACHOEIRA, SANTO AMARO, VALENÇA. – III. BARRA, NAZARÉ, BELMONTE, ETC. – IV. A PESCA DA BALEIA NA BAHIA. – V. UMA INDÚSTRIA A SER ORGANIZADA. – VI. PRINCIPAIS PRODUTOS DO ESTADO, O AÇÚCAR. – VII. O CAFÉ E O ALGODÃO. – VIII. O CACAU, VARIEDADES. – IX. PLANTAÇÃO, COLHEITA E PREPARO. – X. MÃO-DE-OBRA, EXPORTAÇÃO. – XI. O FUMO, CULTURA, PREPARO, EXPORTAÇÃO. – XII. A BORRACHA, DE MANIÇOBA E DE MANGABEIRA. – XIII. MADEIRAS, FIBRAS VEGETAIS, COCOS. – XIV. CRIAÇÃO EM COMUM. – XV. PREÇO DAS TERRAS. – XVI. DIAMANTES, CARBONATOS, OURO, COBRE NA BAHIA. – XVII. EXPORTAÇÃO DE MONAZITA E DE MANGANÊS. – XVIII. UM FENÔMENO ECONÔMICO.

**I.**

– COMO PUDEMOS verificar, ainda se encontra carente de comunicações ágeis e de meios de transporte rápidos e baratos a maior parte do território baiano, no qual existem numerosas cidades, sedes de municípios opulentos e de centros comerciais e industriais muitas vezes importantes. As estradas, impropriamente classificadas como carroçáveis, são totalmente insuficientes. A extensão e as dificuldades do trajeto oneram os custos dos produtos agrícolas, o que prejudica em muito o desenvolvimento de centros relativamente populosos.

Alagoinhas, situada às margens do rio Catu, a 123 quilômetros da capital, é não só o ponto de junção das estradas de ferro do São Francisco e do Timbó, como também o final da linha da Bahia ao São Francisco. Sede de um município de 50.000 habitantes, Alagoinhas é uma cidade nova, dotada de ruas amplas e belos edifícios, que poderá ganhar com o tempo uma importância real. Nela se realiza, todos os sábados, uma grande feira, muito bem abastecida, que se transformou no centro comercial dos produtos das regiões vizinhas, [74] tais como: fumo, açúcar, aguardente de cana, couros e peles, borracha, feijões, milho, farinha de mandioca e tapioca. A cidade, que goza de um clima muito salutar e possui excelente água potável, conta com importantes casas de comércio, algumas fábricas de sabão, destilarias, confecções de patês alimentícios e outras indústrias.

Feira de Santana é a mais bela e próspera cidade da Bahia, com suas ruas largas e bem alinhadas, plantadas com belas árvores e dotada de construções cuidadas. Encontra-se ligada a Cachoeira por uma pequena via férrea, e a Salvador pela Estrada de Ferro Centro-Oeste. Sua população, que excede de 32.000 habitantes, nada mais deseja que desenvolver o seu comércio. Possui edifícios importantes, asilos e bons hospitais. Santana, como também é chamada, constitui importante centro de comércio de animais, e lá se realizam feiras freqüentes, nas quais se vendem por vezes de 10 a 12 mil cabeças. É ainda um grande entreposto de fumo, algodão, cereais, fibras vegetais, mica, etc.

Bonfim, antigamente chamada de Vila Nova da Rainha, situada na Estrada de Ferro do São Francisco, é a sede de um dos municípios mais prósperos e vigorosos do estado, motivo por que também é conhecido como o *celeiro do sertão*. A cidade, que possui belas construções, é dotada de um bom serviço de água potável. Centro comercial bastante animado, é sede de feiras muito freqüentadas. O município inteiro, dotado de fertilidade prodigiosa, produz abundantemente: café, fumo, cana-de-açúcar, uvas, diversas variedades de cereais. A cidade conta com fábricas de pólvora, de sabão e, sobretudo, com numerosas destilarias. A cidade, como aliás o município inteiro, tem tudo para contar com um futuro brilhante, uma vez que, a pouca distância, lá se encontram depósitos de granito,

mármore, calcários de cores variadas, jazidas consideráveis de cobre, ouro, prata, chumbo, cádmio, salitre, etc. Todos esses depósitos podem ser explorados de modo muito lucrativo, graças aos entroncamentos de Jacobina e de Chorrocho, que entrarão em obras brevemente. Em toda a região, encontra-se ainda uma grande abundância de fibras naturais, cuja exploração se afigura bastante promissora. [75]

II. – Cachoeira conta com pouco mais de 30.000 habitantes. Situada na margem esquerda do rio Paraguaçu, ela constitui o ponto final da navegação a vapor nesse rio, e o ponto inicial do entroncamento que se dirige a Santana. A cidade, que possui belas ruas e bons edifícios, é cortada por riachos, que lhe asseguram fatura de água potável. Realiza-se ali um importante comércio de mandioca, açúcar e sobretudo fumo, de que existem várias fábricas e depósitos, bem como de charutos, velas, colônia, destilarias, saboarias, serrarias, etc.

Em frente a Cachoeira, sobre a outra margem do Paraguaçu, à qual ela está ligada por uma ponte metálica de 366 metros, eleva-se a cidade de São Félix, onde também reina muita atividade. Renomada por suas fábricas de charutos, é o ponto inicial da estrada de ferro Central, que se dirige à região de Lavras.

Maragogipe é uma cidade movimentada, situada sobre a margem esquerda do rio que lhe dá o nome, no local em que o rio, lançando-se no Paraguaçu, forma o belo lago de Paraguaçu. Trata-se de um centro de vastas culturas de café. Toda a região, bafejada por uma grande fertilidade, produz ainda muito fumo, cana-de-açúcar, milho, arroz, amendoim, inhame, araruta, hortaliças, cocos, etc. Existem na cidade várias indústrias, dentre as quais predominam as fábricas de charutos, aguardentes, cal e sabões.

Santo Amaro, principal entreposto de açúcar e de álcool do estado, é uma de suas cidades mais importantes, com uma população acima de 100.000 habitantes. Suas amplas ruas, sempre muito animadas, são ladeadas de boas construções. Nela existem belos edifícios, linhas de bondes, boa canalização da água, asilos, hospícios, teatros, etc. É o início da linha da estrada de ferro do Jacu. Nas vizinhanças funcionam grandes usinas de açúcar, cerca de trinta destilarias, fundições e fábricas diversas.

Jacobina, nas margens do rio do Ouro (afluente do rio Itapicuru-mirim), é célebre por suas importantes jazidas [76] auríferas. Os terrenos da

região, bem irrigados, revelam grande fertilidade e produzem em quantidade: tabaco, café, algodão, arroz, cana-de-açúcar. Além da criação de gado, também se fabricam doces de marmelo, limão e araçá.

Valença é sem dúvida a cidade mais moderna e mais importante do estado, ao lado de Santana e Cachoeira. Situada nas margens do rio Una, ela possui numerosas ruas ladeadas por casas bem construídas, água canalizada, hospitais, asilos, diversas sociedades literárias e de beneficência. Está portanto destinada a ter um futuro brilhante. Nela se encontram estabelecimentos de fiação e tecelagem, aciarias, estaleiros de construção naval e várias fábricas que utilizam como força motriz as duas quedas do rio Una. Em intercâmbio diário com a Bahia, ela exporta boa quantidade de café, cacau, tabaco, aguardente, arroz, feijões, farinha de mandioca e madeiras para móveis, todos produtos da região.

III. – Barra do Rio Grande, que é situada, como seu nome indica, na confluência dos rios Grande e São Francisco, goza de um clima salutar, que convém particularmente à cultura das frutas européias, sobretudo da vinha. A cidade de Barra concentra o comércio dos produtos do interior dos Estados de Minas Gerais, Goiás e Piauí, assim como de todos os pontos da bacia superior do rio São Francisco.

Juazeiro, célebre por seus vinhedos, que lá atingem dimensões consideráveis, é o ponto terminal da estrada de ferro do São Francisco e entreposto comercial de toda a zona banhada por esse rio. Além disso, é também a sede da Companhia de Navegação do São Francisco. Por todas essas razões, ela se desenvolve rapidamente, com apreciável movimento de negócios, e já possui importantes edifícios e grandes casas comerciais

Situada às margens do Jaguaripe, a cidade de Nazaré figura como cabeça de linha da estrada de ferro desse nome. Muito vigorosa, atua como entreposto de café e manganês do Estado. Para ela, pela via da estrada de ferro, afluem os produtos de vários municípios do interior, que produzem com abundância: café, fumo, algodão, cacau, araruta, açúcar, aguardente, minérios de manganês, [77] grafite, mica, etc. A cidade, que também é responsável por um importante comércio de madeiras, possui várias indústrias similares às mencionadas com respeito às cidades anteriores.

Ilhéus, bom porto, é o principal centro das regiões cacauceiras, sede de um município, banhado por inúmeros cursos de água, cercado de

florestas admiráveis e dotado de jazidas auríferas, de petróleo, nafta, carvão, turfa, etc. Uma das estradas de ferro em construção ligará brevemente Ilhéus à cidade de Conquista, que representa um dos pontos mais privilegiados do Estado, por seu clima e pela grande fertilidade do seu solo. Trata-se de uma cidade bem desenvolvida, centro do comércio do norte de Minas.



*BAHIA – Cidade de Santo Amaro*

Belmonte, situada na embocadura do rio Jequitinhonha, está destinada a ter um belo futuro. Também opera como um entreposto dos produtos de Minas, que descem pelo rio. Além dos artigos já mencionados, há um importante comércio com produtos de fibras de piaçava e de madeira preciosas.

Merecem destaque: Lençóis, notável por seus depósitos de diamantes e carbonatos, minas de ouro, cristais, etc. Também lá se produzem café e cereais. Esta localidade aguarda somente a chegada do trem para se desenvolver. Serrinha, localizada no trajeto da estrada [78] de ferro do São Francisco, goza de um clima admirável e produz fumo, algodão, uvas, batatas, etc.

Minas do rio de Contas é tão célebre por suas ricas minas de ouro, ametistas, ferro, cristal, alumes e sal-gema, como pela fertilidade das terras que a cercam. Barreiras é o mais importante centro da margem es-

querda do São Francisco. Curalinho, cidade muito progressista. Monte Alto, perto do rio São Francisco, conta com a criação de gado, a cultura do algodão e a exportação de cautchu. Morro do Chapéu, um dos pontos mais elevados do território, goza de bom clima, e seu subsolo é rico em diamantes.

Monte Santo é a localidade do estado onde se encontra o maior número de fibras vegetais (cerca de duzentas variedades), de madeiras para móveis, resinas e plantas medicinais. Maracas, que se encontra numa área admirável, apropriada a todas as culturas européias, inclui enormes extensões de terrenos cobertos por maniçobas, planta da qual se extrai uma espécie de cautchu. Maracá [*sic*], não distante de Jequié, onde deverá chegar brevemente um prolongamento da estrada de ferro de Nazaré, abriga uma importante colônia italiana. Nas proximidades, encontram-se belas florestas, minas de grafite e de manganês, de ferro, mica, chumbo, cobre e diamantes. Amargosa é uma cidade ativa, localizada sobre um platô, cercada de férteis vales, onde se cultiva o café e o fumo em grande escala.

Camamu, no fundo de uma baía com o mesmo nome, apresenta um movimento insignificante. Ao contrário disso, Canavieiras, situada numa ilha na embocadura do rio Pardo, desenvolve um intenso comércio de cacau, piaçava, copaíba e cocos. Caravelas, outra bela cidade que tem um futuro assegurado, está situada no sul do Estado, sobre a margem esquerda do rio que lhe dá o nome, numa baía bem abrigada. É a cabeça de linha da estrada de ferro de Bahia a Minas, que penetra nesse último estado até Teófilo Otoni. Seu comércio, já importante, inclui café, madeiras, farinha de mandioca e óleo de peixe, particularmente óleo de baleia.

IV. – A pesca da baleia está muito desenvolvida na baía de Caravelas, onde 149 cetáceos foram arpoados em 1909. [79] Esta indústria, aliás, é praticada ao longo de grande parte do litoral da Bahia, desde esse ponto até ao norte da baía de Todos os Santos. Além da estação de pesca de Caravelas, existem ainda cinco na ilha de Itaparica e oito nas proximidades da cidade de Bahia. A baleia encontrada na costa da Bahia pertence a uma espécie de tamanho relativamente pequeno, isto é, a *Balenoptera musculus*, segundo a classificação de Lineu. Ela pode ser caracterizada por longas pregas na pele, que se estendem da mandíbula inferior até a parte superior do abdome.

A extremidade do maxilar superior é guarnecida por 360 lâminas de barbatanas, com um comprimento mediano de 0,90m a 1m. Por serem pequenas, bem menores que as barbatanas da baleia franca, têm um valor comercial reduzido.

O comprimento dos cetáceos que se pode capturar no litoral da Bahia varia de 10 a 18 metros, que é o máximo jamais ultrapassado. A mais longa carcaça que já observamos em Caravelas não passava de 15,50 metros. A cada ano, desde que se anuncia o inverno nas regiões antárticas, essas baleias emigram para o norte, de onde só retornarão na primavera. Depois de subirem a costa da Argentina e do sul do Brasil, elas aparecem primeiro a uma pequena distância de Caravelas e só chegam à Bahia em meados de maio, para desaparecerem completamente em novembro.

Esses cetáceos acompanham a costa geralmente a uma pequena distância da terra. Os barcos que chegam da Europa encontram-nas freqüentemente em pequenos bandos. Pode mesmo acontecer, o que não chega a ser extraordinário, que, dada a largura da entrada, algumas dessas baleias penetrem até na baía de Salvador. Quando de nossa passagem no Rio Grande do Sul, pudemos ver como uma dessas baleias, depois de ter feito a proeza de atravessar a barra do Rio Grande, que é difícil e pouco profunda, certamente ajudada pela maré alta, acabou vindo a encalhar nuns bancos de areia, dentro da lagoa dos Patos, não distante da cidade de Pelotas. [80]

Durante os meses de julho a setembro, as baleias costumam apresentar-se em número tão elevado, que os baleeiros determinam de antemão a quantidade a ser capturada, o que faz com que, durante os seis meses da pesca, esse patamar não exceda de cerca de 400. Deve ser dito que essa atividade, tal como praticada na Bahia, está longe de corresponder a padrões racionais, visto que os métodos empregados ainda são dos mais primitivos. As baleeiras utilizadas na Bahia são muito fortes e pesadas: com um calado de um metro, têm cerca de 10 metros de comprimento por 3 de largura, e a cinta do costado com 3 a 5 centímetros de espessura. De cada lado da proa se ergue uma haste bem resistente, em torno da qual são enroladas as cordas que prendem os arpões. A vela dessas embarcações é quadrangular, com uns 12 metros quadrados. Ainda que pesadas, essas baleeiras são rápidas e manobram com muita facilidade.

Cada uma delas tem como equipamento: de 8 a 12 arpões, presos a uma corda de fibra de piaçava ou bananeira, de 20 metros de comprimento e 3 centímetros de diâmetro; 2 a 4 lanças, amarradas a cordas, destinadas a acabar de matar a presa; 2 rolos de cordas, com 200 metros cada, um na proa e outro na popa; um sabre para cortar a corda do arpão, em caso de perigo; 2 pares de remos, alimentos e utensílios de cozinha. A tripulação de compõe de 10 homens, cada qual com suas atribuições especiais, e trabalhando todos sob as ordens do arpoador, o qual, colocando-se na proa, dirige e coordena toda a manobra.

V. – A pesca da baleia é a única que aparenta um mínimo de organização no Brasil. Quando se considera que esse país importa anualmente 26.000 toneladas de bacalhau salgado, num valor de mais de 32 milhões de francos, além de uma média de 2.500 toneladas de pescados em conserva, com um custo estimado de 4.500.000 francos, fica-se surpreso ao verificar que nada se fez ainda para explorar a multidão de peixes delicados que povoam as águas do litoral brasileiro. Compreender-se-ia essa indiferença, se esses peixes fossem escassos ou de qualidade inferior, ou mesmo se fossem mais difíceis as condições de pesca no país. [81] Ora, o que se dá é justamente o contrário, pois haverá muito poucas regiões no mundo em que os lagos e rios, e as águas do mar, sejam tão piscosos, habitadas por espécies tão variadas e de tão boa qualidade. Além do mais, as condições de pesca são muito mais favoráveis do que em outras áreas, pois aqui se desconhecem os rigores do inverno, que paralisam esse indústria em certos países.

A pesca deveria ser objeto de uma indústria lucrativa nos Estados de Santa Catarina, Rio de Janeiro, Bahia e Pernambuco, onde poderiam ser criadas fábricas de conservas de pescados. Não obstante tantas facilidades, só pudemos constatar, depois de percorrer boa parte do litoral brasileiro, um só estabelecimento dessa natureza, de propriedade de um francês. Somente a indolência, a rotina e a falta de iniciativa podem explicar por que essa fonte de bons lucros potenciais ainda seja inexplorada no Brasil, ao passo que dá excelentes resultados em outros países, mesmo que cercada de dificuldades. O governo da União, desejoso de modificar essa situação, aliou-se a uma associação poderosa, a Liga Marítima Brasileira, e criou o ensino da pesca marítima, mandou vir da Europa equipamentos modernos e barcos de pesca motorizados. Secundando o esforço da Liga, o governo

está disposto a fundar algumas escolas de pesca, no que está sendo auxiliado por uma campanha de imprensa.

VI. – O Estado da Bahia sempre obteve os seus principais recursos da agricultura, área privilegiada que inclui e explora todas as culturas que caracterizam cada um dos outros Estados. De acordo com o *Boletim da Diretoria da Agricultura*, são oitenta os produtos cultivados em larga escala no Estado. Como, entretanto, a grande maioria deles é consumida localmente ou escoada para os Estados vizinhos, aqui só falaremos dos mais importantes, dentre a dúzia daqueles que são exportados em grande volume. Esta lista, que aumenta a cada ano, inclui: cacau, tabaco, café, couros e peles, cautchu, areias de monazita [82], charutos e cigarros, fibras de piaçava e outras, madeiras de luxo e cocos.

Os diamantes, carbonatos e pedras preciosas figuram à parte, e correspondem a uma quantia insignificante nas estatísticas, porque escapam facilmente aos impostos, por serem facilmente dissimulados. Sua produção se elevaria possivelmente a cerca de 10.000 contos.

Durante os primeiros tempos da era colonial, a cultura da cana-de-açúcar representava, de longe, a principal fonte de riqueza do Estado, embora outros produtos, de cultura mais recente, a tenham superado em qualidade e quantidade. As condições climáticas e da natureza, numa grande parte de seu território, são tão propícias ao cultivo da cana que podem assegurar resultados lucrativos para plantadores ativos e cuidadosos, apesar dos métodos rotineiros ainda empregados. As zonas mais favoráveis à cana são as de Santo Amaro, Vila São Francisco e o prolongamento dessa área até Alagoinhas. Já existem cerca de vinte grandes usinas de açúcar, ou *engenhos*, distribuídos no interior do Estado, embora este pudesse tê-los em muito maior número. Só mencionaremos aqui, a título de registro, a existência de uns 300 pequenos engenhos, arcaicos, espalhados por toda parte. O próprio Estado é proprietário de três usinas modelo, atualmente arrendadas, que só lhe causam dissabores e déficits, certamente porque mal administradas.

De acordo com os anos, a exportação de açúcar da Bahia pode variar de 8.500 a 14.000 toneladas, devendo a primeira cifra ser tida como a média anual. Os direitos sobre a exportação estão fixados em 2% *ad valorem*, metade dos quais é destinada à criação de um Banco Central Agrícola, instituído recentemente.

VII. – O café também produz muito bem em todo o estado, e mais especialmente ainda nas regiões de Nazaré, Chapada, Canavieiras e Maragogipe. Esta última é conhecida por uma variedade natural, notável pelo tamanho dos grãos, também denominada “café de Maragogipe”. A despeito da crise, que desestimulou alguns plantadores, a produção parece aumentar e tende a crescer cada vez mais, [83] desde que as áreas cultivadas disponham dos necessários meios de transporte. É muito simples o cultivo do café. Mesmo que vendido a 5 mil-réis a arroba (15 quilos), preço a que caiu no momento, os plantadores parece que ainda conseguem fazer um bom negócio, sob a condição de que os custos dos transportes não absorvam uma grande parte. Se os cafés conservarem o preço atual, e se for de fato implantado o prolongamento da estrada de ferro de Nazaré a Jequié, é provável que aumentem a produção e a exportação. Pareceu-nos que os métodos de cultivo e de preparo do café eram ainda muito primitivos, em contraste com os empregados em São Paulo, que dispõe de métodos racionais e de um maquinário aperfeiçoado para a tal atividade. A fim de modificar esse estado de coisas, o governo baiano passou a conceder subsídios às empresas que montarem *fazendas* (explorações rurais) e usinas ou engenhos centrais que empreguem métodos e materiais modernos.

A exportação do café da Bahia corresponde a cerca de 13.000 toneladas. Embora, em alguns anos, a produção tenha sido inferior, chegou uma vez a 21.000 toneladas.

Os direitos de exportação sobre o café são de 7% *ad valorem*.

O algodão – que é o principal produto dos Estados do Norte, Paraíba, Rio Grande do Norte e Pernambuco, do qual é uma especialidade, juntamente com o açúcar – encontra na Bahia terrenos admiravelmente propícios à sua cultura, especialmente nas regiões de Maracás, Poções, Conquista até Monte Alto, Caitité, Américo Dourado, Bonfim, Serrinha, Timbó, Alagoinhas, Feira de Santana e Santo Amaro. Seja como arbusto, seja como herbáceo, ele proporciona um produto de alta qualidade. Da primeira vez, no início do cultivo, a planta começa a produzir após um ano e meio a dois anos de plantada. Daí em diante, após seis meses, por uma duração de três anos.

Não existe propriamente uma exportação de algodão na Bahia, visto que a produção local ainda é insuficiente para atender ao consumo das

fiações domésticas, que absorvem mais de 4.500 toneladas, uma terça parte das quais provém dos Estados de Pernambuco e Alagoas. As plantações de algodão se multiplicam cada vez mais, [84] pois se trata de um cultivo que pede relativamente pouco trabalho e escassa mão-de-obra.

De todas as culturas do estado, a do cacau é certamente a mais lucrativa, como que sua especialidade. As regiões favoráveis a essa exploração são imensas, estendendo-se a todo o sul do Estado, desde o rio Jaguaripe até o córrego do Doce.

VIII. – O cultivo do cacau é remunerador e fácil, visto que as despesas de produção representam um ônus muitíssimo inferior ao das culturas de café, tabaco e cana-de-açúcar, e a mão-de-obra por ele requerida é bastante limitada. Embora, de modo geral, o cacauero comece a dar frutos a partir dos quatro anos, nas terras do sul da Bahia tal se dá aos três anos. Nessa mesma região, a fase de produção de uma planta chega a quarenta anos, com duas colheitas anuais. Cada arbusto dá entre 1 e 15 quilos de frutos, embora a média seja de 4 quilos de amêndoas por pé adulto e de 1 quilo por plantas jovens. Estima-se que o estabelecimento de uma plantação fique em torno de 3 mil-réis por pé. Uma *arroba* (15 quilos) de cacau, mesmo a uma cotação média de no mínimo 10 mil-réis, dá um lucro de metade do preço. A isso teremos de acrescentar os juros do capital empregado no estabelecimento da plantação, avaliado em 10 por cento. O Estado da Bahia é hoje o maior produtor de cacau, com um total que passou de 7.632 toneladas em 1897 para 23.537 em 1906, chegando finalmente a cerca de 33.000 toneladas em 1908. Tal volume equivale oficialmente a 32.955.920 francos, visto que as cotações do cacau se encontram bastante fracas. Em 1909, o montante das exportações foi praticamente o mesmo do ano anterior.

Originário da zona tropical da América Central, que se estende do norte ao sul e de um oceano ao outro, desde as províncias meridionais do México até à bacia do rio Amazonas (onde ele cresce espontaneamente), o cacauero encontrou no estado da Bahia condições climáticas e telúricas iguais às de sua zona de origem. Seu cultivo, em larga escala, é desenvolvido desde o município de Nazaré até o rio Mucuri e o córrego Doce, perto da serra dos Aimorés. Nessa zona, as árvores começam a crescer com vigor, a uma distância [85] de cinco a seis quilômetros do mar.

Dependendo da espécie, e segundo a planta se encontre em estado livre ou cultivado, a altura do cacauero costuma variar entre 5 e 10 metros, podendo chegar a 14 metros. O tronco atinge normalmente 22 centímetros de diâmetro, que é a medida de uma das três variedades produtivas cultivadas no estado desde 1756, originária sem dúvida da Venezuela e do Pará. Uma segunda variedade, chamada de cacau-jacaré, devido ao aspecto rugoso de sua casca, semelhante à couraça de um crocodilo, produz frutos terminados em ponta.

Foram introduzidos em 1882 os exemplares cultivados hoje em grandes plantações. Trata-se das três variedades de cacau-pará (*Theobroma speciosum*, *Theobroma sylvestre* e *Theobroma subicanum*) e das duas variedades de cacau-maranhão, que melhor se adaptam a todos os terrenos, têm excelente rendimento e só atingem uma altura mediana, o que facilita os trabalhos de colheita e manutenção. O fruto do cacauero, aqui chamado caroço, excede muitas vezes de 0,20 m de comprimento. Cada um contém entre 35 e 43 amêndoas, podendo chegar a 48, cujo peso varia de 95 a 115 gramas.

IX. – As plantações de cacau são geralmente estabelecidas em terrenos de onde foram abatidas as árvores de uma floresta. Nos plantios do sul da Bahia, os arbustos são fincados na terra com um intervalo médio de 4 metros, quando não menor. No dizer de profissionais competentes, essa distância jamais deveria ser inferior a 5 metros, visto que, com as plantas muito apertadas, só metade delas dá uma boa colheita. Além disso, se estiverem mais espaçadas, ficarão as árvores menos suscetíveis a doenças. Mantido esse intervalo de 5 metros, um hectare de terreno pode receber 400 arbustos, o que é suficiente, tanto mais que o cacauero, como o cafeeiro, tem necessidade de sombra e, para obter esse sombreamento, escolhem-se geralmente as plantas de rendimento útil. Até atingir dois anos, o cacauero se contenta com a sombra produzida por pequenas plantas, com cereais diversos, milho, mandioca, vagens, etc. Entre dois e quatro anos, ele deve ser sombreado por plantas ou arbustos de tamanho médio, como a bananeira e a mamona, que podem ser conservados como sombreamento definitivo depois de quatro anos. [86] Dependendo da natureza do terreno, também é possível, para fins de assombreamento constante, usar o *Castilloa elástica* (variedade de árvore do caucho), além de um grande número de

árvores frutíferas da flora local.

A colheita começa quando os frutos amadurecem, isto é, quando apresentam uma coloração amarelo-dourado, ou queimado. Munidos de *foicinhos*,<sup>20</sup> os operários colhem primeiro os frutos dos galhos e dos troncos que estejam fora do alcance da mão. Em seguida, com um facão, eles operam de cima para baixo, até o chão, tendo o cuidado de não cortar a protuberância de onde parte o pedúnculo do fruto. Outros operários acompanham os colhedores, a fim de juntar os frutos colhidos e transportá-los para diferentes locais do *cacaual* (plantação de cacau), onde se realiza a extração das amêndoas. A colheita não pode atrasar-se porque, passado um certo período, e sobretudo se houver umidade, os frutos fermentam ainda na árvore, o que pode ser prejudicial a esta.

A operação de retirada das amêndoas requer uma certa destreza, que os operadores aliás adquirem rapidamente. Eles seguram o fruto com a mão esquerda enquanto que, com um facão na mão direita, o cortam em duas metades, de modo a não atingir a membrana interna, para não lacerar as amêndoas. Ao mesmo tempo em que corta o fruto, o operário imprime um esforço contra a parte vazia, que cai sobre o chão, enquanto que a sua outra mão conserva a placenta, ou polpa, que contém as amêndoas. Um outro operário, chamado de *tirador*, extrai essas amêndoas com cuidado, procurando não misturar a placenta com o cacau, para não tornar mais difícil a secagem. Um operário ágil chega a retirar 15 a 25 caixas, cada uma com 29 quilos de cacau fresco, que se reduzem a um mínimo de 16 quilos, depois da secagem. Concluída essa operação, o cacau é transportado para depósitos de fermentação, onde permanece 5 ou 6 dias, antes de ser exposto aos balcões de secagem. Dependendo da temperatura ambiente, esta operação pode necessitar de várias semanas.

Esses plantadores de cacau, conforme a localidade escolhida, precisam lutar [87] contra dificuldades de mão-de-obra e de transporte. Sabemos que o cacau requer poucos cuidados e trabalhos, e que a sua exploração pode ser confiada a mulheres ou crianças, ou até mesmo a

---

20 Espécie de pequena foice, de forma quase triangular, com uma das extremidades em forma de cabo destinado a receber um pau comprido que permite atingir as pontas das árvores.



*BAHIA – Pesca de baleia na baía de Caravelas*



enfermos. Mesmo assim, há necessidade de pessoas para a colheita e as operações subseqüentes. O trabalho é realizado quase que exclusivamente por levas de *sertanejos*,<sup>21</sup> recrutados em certas épocas, em busca de melhores salários. Esse pessoal é volátil e inconstante. Logo que tenham feito alguma economia, ou que comece a época das chuvas e do cultivo no interior, eles se vão embora, sem que nenhuma oferta, por mais vantajosa que seja, possa retê-los. Como geralmente ignoram os procedimentos a serem adotados na cultura do cacau, é comum que a maioria deles seja empregada para as operações mais rudimentares.

X. – Para os plantadores locais de cacau haveria grande vantagem em poder operar como os plantadores de café de São Paulo, que admitiram em suas propriedades colonos italianos, portugueses e espanhóis, os quais recebem a tarefa de manter uma quantidade maior ou menor de lotes, dependendo do número de membros da respectiva família. Se eles permitissem a esses colonos manter culturas variadas nos intervalos das linhas de cacauzeiros, essa mão-de-obra ficaria muito mais em conta. Por outro lado, esses colonos – que seriam escolhidos entre os italianos ou portugueses de regiões vitícolas – estariam em melhores condições de utilizar os mesmos processos empregados nas vinhas, para combater as enfermidades criptogâmicas ou outras, suscetíveis de atacar os cacauzeiros. Melhor cuidado, melhor preparado por um pessoal estável, o cacau da Bahia alcançaria certamente um preço mais elevado. Além do mais, esses mesmos colonos serviriam como exemplo de trabalho e de emprego de bons métodos, para o operário nacional, que é inteligente e muito assimilável, mas ignorante, rotineiro e sem qualquer ambição – motivo por que, como uma força dispersa, contribui muito pouco para a prosperidade do país.

Apesar de tudo, a cultura do cacau, tal como se pratica atualmente no sul do Estado da Bahia, desempenha o mesmo papel que as minas de ouro da Califórnia ou [89] as de diamantes da África do Sul. Uma plantação de cacau, de fato, constitui um patrimônio muito remunerador, uma verdadeira mina de ouro, por força da grande demanda pelo produto. Como a cultura do cacau só se pode praticar numa área bem pequena da

---

21 Camponeses do interior, homens do sertão.

superfície do globo, pois exige condições particulares de clima e de solo, o resultado é que ela significa um recurso inestimável para o Estado da Bahia. Cada árvore representa um indivíduo que paga um imposto duplo, ao Estado e ao particular, tributo esse que ele desembolsa durante quarenta e cinco anos, sem receber qualquer compensação. O cacau dá margem a um imposto de exportação de 14 % *ad valorem*.



*Um cacaeiro carregado de algumas centenas de frutos*

XI. – Junto com o cacau, o tabaco forma a dupla das duas grandes culturas do Estado da Bahia. Não existe outra lavoura mais [90] fácil e lucrativa. Embora freqüentemente praticado em grande escala, o cultivo do tabaco interessa de modo mais particular aos pequenos proprietários, uma vez que estes, em sua grande maioria, dele se ocupam quase que exclusivamente, num grande número dos municípios do estado.

Em geral, as plantações iniciais são feitas em terrenos de florestas cujas árvores foram abatidas para tal fim. Deste modo, os agricultores podem ampliar as suas áreas cultiváveis sem precisar fertilizar previamente o solo, operação que só terão de cumprir mais tarde, mediante uma cuidadosa adubação, com esterco de estábulo. As plantas do tabaco devem ser semeadas em tabuleiros adrede preparados, para serem transplantadas posteriormente. Os rebentos requerem algumas precauções, destinadas a protegê-los dos insetos e das ervas daninhas, uma vez que essas plantinhas são às vezes sujeitas a certas doenças. Feito o transplante, os campos de tabaco só requerem daí em diante uma limpa e um segundo amanho.

Dentre as trinta e cinco espécies de tabaco conhecidas, que por sua vez deram origem a um grande número de variedades e subvariedades, as mais freqüentemente cultivadas são: Maryland, Virgínia, Havana, Bornéu, Java e Turco – as quais, sob a influência das condições do meio, produziram variantes conhecidas com o nome de Bahia.

O tabaco deve ser colhido aos primeiros sinais de maturação. Se essa operação for feita antes do tempo, as folhas ainda verdes conservam um cheiro de erva e permanecem incombustíveis. No caso contrário, as folhas amadurecidas demais adquirem uma cor escura, de que resulta um fumo forte, que arde deixando uma cinza preta. Entre esses dois momentos, existe o tempo certo em que as folhas produzem um tabaco de cor bonita, leve, aromático e combustível, que deixa uma cinza branca. Tal se dá quando as folhas começam a curvar-se e aparecem sobre a sua superfície pequenas manchas amarelas, apenas perceptíveis.

Há duas maneiras de colher o tabaco: folha por folha ou cortando-se toda a planta. No primeiro caso, existe a vantagem de se recolherem somente as folhas maduras, deixando as outras alguns dias mais no pé. Desse modo, com a tarefa distribuída [91] por um período mais longo, os secadores ficam menos sobrecarregados e a secagem se faz muito mais rapidamente. Quando se colhem as plantas inteiras, gasta-se menos tempo e, depois da secagem, as folhas se tornam mais delgadas. Seja qual for o processo adotado, a coleta deve ser feita de modo cuidadoso, para não romper as folhas, visto que uma folha estragada perde dois terços de seu valor.



*BAHIA – Plantação de tabaco*

Arrumadas umas sobre as outras, em pequenos fardos, as folhas são levadas para secar. A maioria dos secadouros que vimos não passavam de telheiros grosseiros, feitos de galhos, e recobertos de folhas de palmeiras ou outras ramagens, mas suficientemente fortes para resistir aos ventos e suportar o peso da colheita verde. Na maioria deles, era fácil regular à vontade a ventilação e a luminosidade, por meio de travessas feitas com folhas de palmeira, que serviam para suspender o tabaco. Para tal fim, as folhas são cuidadosamente colocadas no secadouro, ao abrigo dos raios solares. Chegada a noite, toda a família do plantador [92] e seus empregados, bem como os dos vizinhos que naquele dia não tenham feito coleta, se reúnem para enfiar e suspender as folhas. À luz enfumaçada de pequenas lamparinas de petróleo, cada um se senta ao lado de um monte de folhas, munido de uma agulha e de um punhado de pedaços de cordel com cerca de dois metros. As folhas são enfiadas de modo especial, a fim de que, uma vez suspensas, elas se conservem com a face superior disposta contra outra face superior, e uma face inferior contra outra inferior. Desse modo, busca-se evitar o contacto entre as folhas, durante a secagem, para que elas não fiquem negras e como que queimadas nos pontos de contacto. Todas essas

tiras são por fim suspensas em fileiras sucessivas, na mesma direção, para que o ar possa circular facilmente entre elas.

O secadouro permanece sempre aberto, enquanto o tempo estiver bom, mas é fechado quando chove ou venta. Às vezes, para minorar os efeitos da umidade da atmosfera, torna-se necessário queimar uns paus ou ervas aromáticas dentro do telheiro. Com o correr do tempo, as folhas no secador se tornam amareladas e depois cor de avelã, tonalidade que deverá ser uniforme. Uma vez secas, as folhas são levadas para a câmara de fermentação, que é mantida sempre bem seca e abrigada. Esta operação, contudo, só deve ser executada num dia úmido, a fim de que as folhas se conservem flexíveis, sem quebrar. Na referida câmara, as folhas são rápida e metodicamente colocadas em pilhas com a altura máxima de um metro. O processo de fermentação, que começa quando tudo é recoberto com lonas impermeáveis, pode ter duração mais ou menos longa, dentro de limites predeterminados. Na dúvida, convém fazê-la mais breve, pois essa deficiência pode ser compensada pelo fabricante – o que não poderá ocorrer, se a fermentação tiver sido excessiva.

Depois de uns quarenta dias, são desfeitas as pilhas e classificadas as folhas, segundo a integridade, cor e delicadeza de cada folha.

Como acontece nas fases anteriores, de secagem e preparação, esta classificação não é bem feita, de modo geral, porque os pequenos plantadores, de hábitos rotineiros, pouco se importam com métodos racionais. Esse pouco cuidado fez com que, [93] em todas as fábricas por nós visitadas, se empregassem comumente fumos de capa de Java ou Sinatra para envolver os charutos, o que não deveria acontecer, se o preparo das folhas fosse mais aperfeiçoado.

Apesar dessas falhas no preparo, o fumo em folhas da Bahia é muito apreciado e renomado, com toda justiça, motivo por que as manufatureiras francesas de produtos de tabaco fazem a cada ano encomendas de vulto.<sup>22</sup> É difícil avaliar o seu consumo no Brasil. Levando-se em conta que o uso do tabaco, de charutos e cigarros está largamente disseminado em todas as classes, pode-se assegurar que esse consumo deve ser maior do que a quantidade exportada. E esta, que atingira em 1902 a cifra de 45.000 tone-

---

22 Por intermédio do porto de Hamburgo, uma vez que os negociantes alemães praticamente monopolizavam uma grande parte da produção. Seria muito mais vantajoso fazer compras diretas.

ladas, caiu nesses dois últimos anos para pouco menos de 30.000 toneladas. Não porque a produção tenha baixado. Muito ao contrário. Esta redução aparente resulta do fato de que, outrora, o Brasil exportava o tabaco bruto para o exterior, particularmente para a Alemanha, de onde ele voltava sob a forma de charutos e cigarros. Hoje, o Brasil não somente fabrica tudo o que consome, como exporta grande quantidade de charutos e cigarros, aliás tão renomados. Existem fábricas importantes no Rio Grande do Sul, mas é no Estado da Bahia que elas são mais numerosas. Os direitos *ad valorem* sobre a exportação de tabaco em folhas e em corda é de 12%; para charutos e cigarros, de 5%.

XII. – O Estado da Bahia também produz uma certa quantidade de cautchu, extraído da *mangabeira* e da *maniçoba*, arbustos que crescem em grande número, em estado selvagem, nas caatingas (matas esparsas com árvores mirradas) dos Estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Bahia e Minas Gerais, mas sobretudo nos primeiros. Continua-se plantando por toda parte. Na Bahia, as [94] maniçobas existem em estado selvagem e em grandes quantidades nos municípios de Conquista e de Boa Nova, além das plantações, que se desenvolvem rapidamente. Em 1909, elevava-se a 500.000 quilos a exportação do cautchu de maniçoba extraído na zona que fica entre a área da Estrada de Ferro Central do Brasil e Conquista. Este número será certamente duplicado ou triplicado em 1910 ou 1911, uma vez que, somente no município de Conquista, já existem um milhão de pés que acabam de chegar aos quatro anos, época a partir da qual eles podem ser sangrados. Na referida região de Conquista, a cultura e a extração de maniçoba já ocupam atualmente mais de 5.000 pessoas.

Como teremos de falar mais tarde sobre a maniçoba e a mangabeira, deixaremos de indicar aqui os métodos empregados para a extração do cautchu dessas árvores.

No momento, o Estado da Bahia não exporta mais de 1.200 toneladas de cautchu por ano. A exportação desse produto é taxada em 9%, *ad valorem*.

XIII. – Quanto à riqueza florestal, a Bahia é tão bem servida quanto os Estados mais favorecidos. As florestas que ainda cobrem grande parte de seu território fornecem as mesmas madeiras preciosas que assina-

lamos no Estado de Espírito Santo. Para as indústrias de construção naval, marcenaria e móveis de luxo, o Estado produz também a palissandra, o vinhático (equivalente do acaju), o pau-cetim, o cedro, a peroba para as construções navais, uma grande variedade de paus-de-ferro, etc. Devido a dificuldades de transporte, o comércio de madeiras de luxo ainda não conseguiu na Bahia todo o desenvolvimento que poderia e deveria ter. De acordo com o ano, a exportação anual mal passou de 2.000 toneladas, sobre as quais foram pagos 22% de direito de exportação.

A variedade dos produtos naturais que já são ou que podem vir a ser explorados comercialmente na Bahia é demasiadamente extensa para que possamos enumerá-los aqui. Por isso, mencionaremos apenas dois, cuja exportação já atinge um nível razoável: as fibras e os cocos. Entre as fibras, é a palmeira de piaçava que fornece as mais apreciadas, embora existam outras, [95] como o tucum (*Astrocaryum vulgare*), o caroá (*Bromelia variegata*), o carrapicho (*Urena lobata*), a macambira (*Bromelia laciniosa*) e muitas outras. Além dessas fibras, que são nativas no país, o agave ou sisal mexicano (*Agave rigida*) pode ser cultivado com êxito. A cultura do coqueiro, de que falaremos mais adiante, é uma das mais remuneradoras. Embora o coco-da-baía seja muito apreciado, a sua produção ainda é absolutamente insuficiente, mesmo para o consumo dentro do país. E no entanto toda a faixa litorânea do Estado, isto é, 1.000 quilômetros de extensão por alguns quilômetros de profundidade, com terrenos impregnados de salitre, poderia ser utilmente empregada nessa cultura, para a qual a quantidade de solo disponível é respeitável.

A exportação anual de fibra de piaçava, na Bahia, varia entre 1.500 e 2.000 toneladas, que pagam 18% de direitos de exportação. As de cocos e coquilhos oscilam entre somente 600 e 800 toneladas, que recolhem 5% de taxa de exportação.

XIV. – Embora não se possa dizer que a Bahia seja uma região de criação de animais, nela existem muitos campos em que se criam animais de chifres, mulos e cabras. Nesse Estado, a criação não é praticada em propriedades particulares, como no Rio Grande do Sul e outros estados do Sul. Os *fazendeiros* (criadores) da Bahia desenvolvem esta indústria por meio do sistema comunista, em pastos abertos, que se distribuem dos vales do litoral até as terras altas do sertão. Mediante a compra de um pequeno lote de terreno, para nele edificar uma habitação para ele e seu pessoal, ou melhor,

seus companheiros, o criador adquire ao mesmo tempo o direito de manter quantos animais ele puder. Graças a esse sistema de criação em comum, esta indústria é talvez a que menos demanda em termos de capital ... e de mão-de-obra. Esta se limita a juntar os animais para marcá-los ou vendê-los. O criador se fia na fecundidade dos animais para aumentar os seus recursos. Os animais, devido à amenidade do clima, vivem em absoluta liberdade, razão pela qual não são objeto de qualquer cuidado, pois os veterinários são uma espécie desconhecida. Quando um animal morre, [96] salva-se o couro, aqui considerado como a única coisa de valor. Com isso, está tudo dito.

Assim praticada, a criação de animais supre de carne a Bahia e as principais cidades. Além disso, vende-se boa quantidade de couros e peles: os couros salgados valem 750 réis (1,15 francos) o quilo, e os secos, 1.200 réis (1,80 francos). Os chifres e os cascos, entre 5 e 6 mil-réis a centena. Embora a atividade de criação não se realize em certas zonas, o Estado da Bahia, no total, exporta anualmente mais de 3.000 toneladas de couros e peles, sobre as quais se pagam direitos de exportação de 14%.

XV. – Existe na Bahia um bom número de grandes propriedades. Como seus vizinhos do Centro e do Sul, o Estado sofre os inconvenientes desses *latifúndios*, a maior parte dos quais permanece não cultivada. Conta-se igualmente com razoável quantidade de propriedades particulares de tamanho médio, mais ou menos cultivadas. E, apesar disso, as terras *devolutas*, isto é, terras não ocupadas ou pertencentes ao Estado, ainda representam extensões consideráveis que o governo transfere gratuitamente aos colonos, em lotes selecionados dentre as melhores terras. As empresas de colonização também podem obtê-las mediante preços mínimos. Quando se deseja adquirir terras em que há plantações, seu preço é baseado na quantidade de pés de plantas. Assim, uma plantação de coqueiros ou de cacauzeiros vale 3 mil-réis por pé; de cafeeiros, 5 mil-réis por pé.

Varia muito o valor das terras de fazendas (propriedades rurais), dependendo de sua situação e natureza, entre 15 a 30 mil-réis por hectare, às vezes mais ainda. As terras devolutas também são vendidas de acordo com a sua natureza e situação, com os preços oscilando entre 3 e 10 mil-réis (4,65 e 15,50 francos) por hectare.<sup>23</sup>

---

23 Segundo a taxa cambial de 630 réis por franco.

XVI. – Embora os produtos e culturas mencionadas formem atualmente a mais estável e importante das riquezas deste Estado, convém esclarecer que a Bahia também é conhecida pelo valor de seu subsolo, de onde se obtêm os minerais mais preciosos. Com efeito, ela figura entre os estados que, na era colonial, mais ouro enviaram para a coroa de [97] Portugal, sem esquecer uma quantidade respeitável de diamantes.

Os diamantes e carbonatos encontrados em abundância em vastos territórios são a única riqueza mineral objeto de uma exploração regular, praticada sem interrupção há cerca de uns 50 anos. O Salobro, localidade em que as comunicações são mais ágeis, vem sendo explorado racionalmente por sociedades francesas e inglesas, que se valem de procedimentos aperfeiçoados para a extração. Além da praticada por essas sociedades, existe ainda a extração por processos mais primitivos, que mesmo assim produz resultados bastante satisfatórios para os *garimpeiros* (mineiros nômades) que a ela se entregam.

É muito difícil avaliar a extensão da zona diamantífera da Bahia, com um mínimo de acerto, dada a sua amplidão. Ela forma, na área central do Estado, um grande triângulo cujo ápice arredondado partiria da Barra e de Xique-Xique para chegar, pela esquerda, ao rio das Contas e, pela direita, à queda de Timbora, no rio Paraguaçu. A base seria uma linha reta que ligasse esse último ponto ao rio das Contas, passando por Maracás; Lençóis estaria no centro desse imenso triângulo. Em suma: embora se possa encontrar diamantes em locais situados desde Monte Alto e Salobro, até Itapicuru, as regiões mais renomadas são as de Lençóis, Morro do Chapéu, Lavras, Diamantinas, Andaraí, Orobó Grande, etc.

Como vimos acima, a produção de diamantes e de carbonatos – que figuram nas estatísticas oficiais com um valor global de algumas dezenas de contos, resultante da exportação de sociedades regulares – poderia atingir na realidade um valor de mais de 15 milhões de francos, visto que essa produção é facilmente escamoteada, pois a fiscalização é muito difícil e ilusória.

O ouro também pode ser encontrado em abundância mais ou menos nas mesmas localidades. Além das muitas zonas onde o metal foi assinalado por indicadores de existência, não confirmados até agora por pesquisas mais sérias, foram constatadas jazidas consideráveis, algumas das quais estão sendo exploradas nos distritos de Açuruá, Chapada, no vale do rio Verde, na região [98] de Xique-Xique, em Minas do Rio das Contas,

nas serras de Andaraí, de Urubu, de Jacobina, de Soncora, nos rios Brumadinho, Itapicuru, em Glória, perto do rio das Éguas, no morro do Fogo, Paramirim, Pambu, Bom Jesus dos Limões, nas margens do rio Grande, além de muitos outros lugares. Apesar da importância e do valor dessas jazidas, a maior parte delas não está sendo explorada de modo regular por falta de capital e de braços, motivada pela ignorância e indolência dos habitantes dessas regiões.

O cobre existe em várias localidades: nas proximidades de Jaguari, estação da estrada de ferro do São Francisco, onde se encontram as minas de *Caraiíba*, que são tidas como extremamente ricas. Nas cercanias de Maracás também existem jazidas que se reputam de grande valor.

A prata pode ser encontrada nas serras do Açuruá e do Borracho, no Tucano, na queda do Inferno, em Bonfim, e nos pequenos rios Bananeiras, Aipim e da Caixa.

Recolhem-se cristais de rocha, ametistas, topázios, mármores e calcários em regiões situadas entre Bonfim e Juazeiro, em Conquista, Areia e Timbó. Além desses minerais, existem ainda algumas variedades de mica e de grafite.

XVII. – As mais exploradas dentre as riquezas minerais do Estado são certamente as areias monazitas, das quais se extrai o tório, utilizado para a feitura de mangas incandescentes de iluminação. Para a Europa, a Bahia é o grande fornecedor dessas areias, de que se encontram vastos depósitos ao longo de todo o sul, compreendido entre o riacho Doce e Porto Seguro. Varia consideravelmente a quantidade de monazita que existe nesses depósitos, na dependência talvez das condições atmosféricas. O governo da Bahia extrai um bom lucro da exploração dessas areias, cuja exportação anual se situa entre 2.000 a 2.300 toneladas, contribuindo com direitos de exportação de 215% *ad valorem*. Em 1904, tal cifra se elevou excepcionalmente a cerca de 3.000 toneladas.

Algumas minas de manganês, também exploradas comercialmente, estão situadas [99] em pontos favoráveis, de modo a permitir o transporte de sua produção. Trata-se das minas de Santo Antônio de Jesus, Areia, Amargosa, Nazaré, Pedras Pretas, etc. O minério de manganês na Bahia apresenta um teor que varia entre 42% e 57% e contém pouco enxofre e umidade. Não houve em 1908 qualquer exportação de manganês

pela Bahia, porque as respectivas cotações na Europa não compensavam as despesas de extração e de embarque.

Restara, contudo, uma grande quantidade em reserva, na expectativa de uma alta de preços. Em março de 1909, um só navio partiu do porto da Bahia com um carregamento de 6.000 toneladas consignadas para os Estados Unidos. No momento de nossa passagem, chegou uma encomenda de 15.000 toneladas para a Inglaterra, que foram embarcados duas semanas mais tarde.

Entretanto, esta indústria ainda está na infância e teria necessidade de desenvolver-se melhor. Como já tivemos ocasião de assinalar, o Brasil carece de boas leis sobre mineração, mas sabemos que esta legislação está sendo preparada. De acordo com o regime atual de minas, o proprietário particular que descubra jazidas de minerais em terras de sua propriedade tem o direito de explorá-las e de dispor dos respectivos produtos com toda a liberdade. Como o governo outorga concessões para a exploração das terras devolutas, quem nelas fizer alguma descoberta terá direito à propriedade da mina. São geralmente baixos os direitos de exportação sobre os produtos da mineração, exceto no caso da monazita: 2% sobre o ouro; 5% sobre o manganês, o cobre, diamantes e carbonatos.

Tal como acaba de ser feito, o relato sobre os recursos do Estado da Bahia pode parecer obra de exageros. Ao contrário. Ele acabou ficando aquém da realidade, pois palavras como “fertilidade” e “riquezas” vinham tantas vezes ao nosso pensamento, que tivemos o cuidado de evitá-las o quanto possível. Comparado a alguns outros, o Estado da Bahia é certamente privilegiado, pois possui tudo o que os demais produzem: café, como São Paulo e Rio de Janeiro; cautchu, madeiras, resinas e plantas medicinais, como o Pará e Amazonas; fibras e madeiras, [100] como o Paraná; açúcar, como Alagoas e Pernambuco; algodão, como Sergipe; diamantes, ouro, cobre, ferro e manganês, como Minas Gerais; areias de monazita, como o Espírito Santo; couros e peles, como Rio Grande do Sul; campos de pastagem, como o Piauí. Além do cacau, tabaco e os carbonatos, que são a sua especialidade.

XVIII. – Apesar dessas riquezas múltiplas, um fenômeno que se acentuou nos últimos anos levou o Tesouro do Estado da Bahia a encontrar-se numa situação menos próspera do que seria de esperar, quando

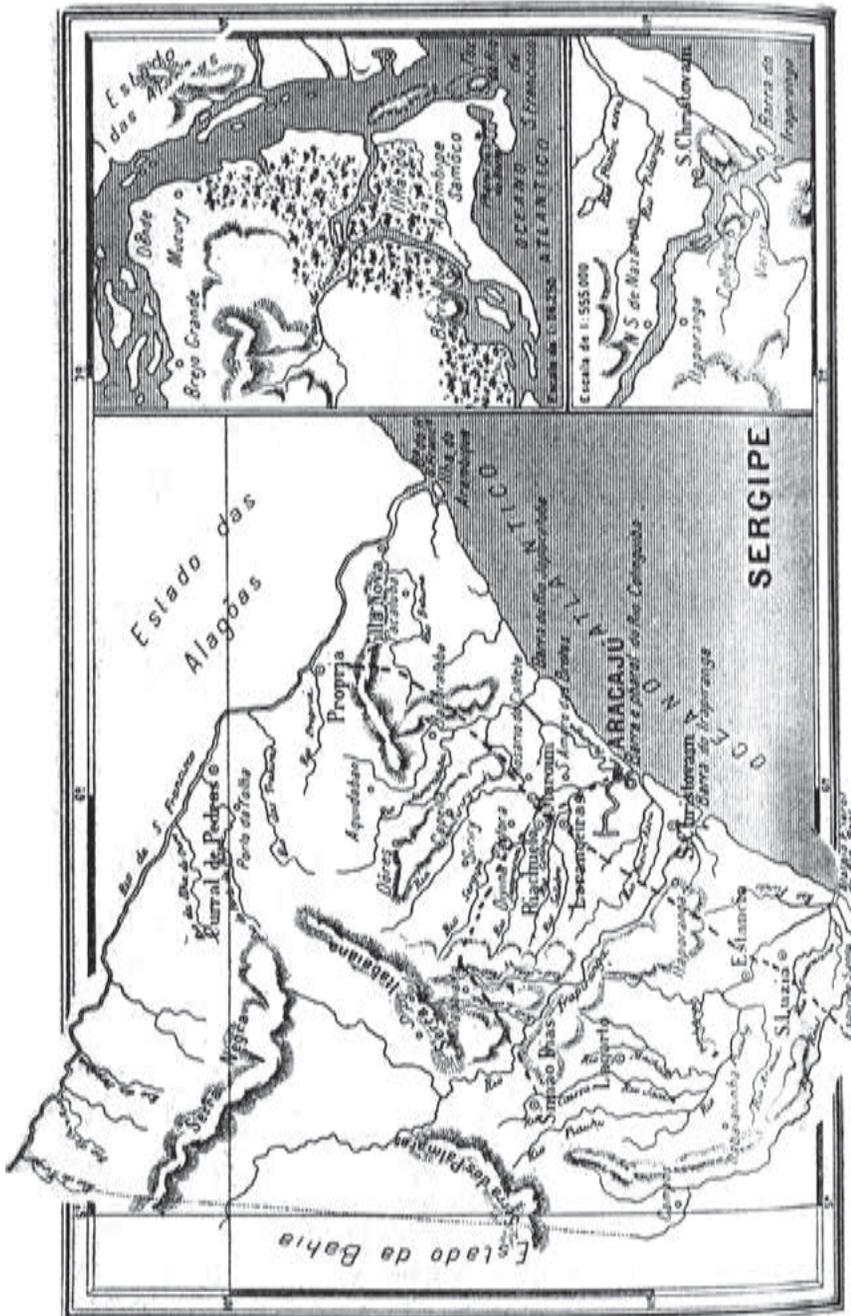
se têm em conta a quantidade e importância de seus produtos. De fato, ao consultarmos as estatísticas, ficamos surpresos ao constatar que as receitas estaduais têm baixado desde 1901, projetando sobre as estimativas orçamentárias, em anos sucessivos, uma diferença a menos, em contos de réis, de 1.500 a 2.000, 2.600, 4.600. Em 1905, de 3.000 e 3.300 contos. Em 1908, a diferença da receita era inferior, em cerca de um quarto, à de 1900. Curiosamente, isso não se deve a qualquer diminuição dos recursos econômicos do Estado, pois o exame das estatísticas de exportação revela, ao contrário, um desenvolvimento constante da produção. Tomemos, à guisa de exemplo, o cacau e o cautchu. Em 1900, saíram do país 13.141 toneladas de cacau e 102 toneladas e meia de cautchu. No ano de 1908, a exportação do primeiro se elevou a 22.775 toneladas e a de cautchu, a 983 toneladas, cifras que se duplicaram no ano seguinte. Somente a do tabaco decaiu levemente, pelas razões indicadas acima.

Esta diminuição das receitas do Estado, que são arrecadadas em termos *ad valorem*, e hoje felizmente detida em parte, se deve principalmente ao fato de que, embora tenha aumentado o volume da produção dos principais produtos de exportação, o seu valor caiu muito. Por um lado, não resta a menor dúvida que um contrabando desenfreado priva o Tesouro de boa parte das receitas. Acrescentaremos, além disso, que o estado embrionário em que se encontra o comércio de exportação baiano permite a ação de numerosos intermediários, que compram e vendem por conta de terceiros. As relações comerciais do estado também nos pareceram algo [101] estreitas, tímidas, sempre as mesmas. Como a especulação mercantil é a alma de qualquer comércio, seria necessário adicionar aos produtos da Bahia algumas derivações novas, com vistas à sua exportação. Para tanto, o Estado deverá fazer alguns esforços, entre os quais uma propaganda tenaz, ativa, inteligente, minuciosa e sobretudo séria em suas informações – à qual os exportadores, ainda receosos e sem iniciativa, deveriam associar-se.

Não faltam à Bahia homens de valor, nem mesmo estadistas, visto que o estado tem fornecido à União alguns de seus mais notáveis ministros, e seus filhos ocupam em toda parte as melhores e mais elevadas funções. São abundantes os recursos da região, motivo por que não deveria ser difícil encontrar meios de conferir ao orçamento maior grau de flexibilidade e de torná-lo solvente, mediante a geração de grandes superávits. A

indústria, o comércio, a agricultura oferecem todos um campo vastíssimo para todas as iniciativas, principalmente no centro e em numerosos pontos do interior, onde riquezas consideráveis aguardam seu aproveitamento. Cabe ao estado, apoiado pelo Governo Federal, facilitar o desenvolvimento dessas regiões, nas quais, salvo em raríssimas exceções, não puderam penetrar métodos e equipamentos aperfeiçoados, que são empregados hoje na indústria extrativa e na agricultura modernas. Mediante tais melhorias, seriam ampliados os meios de transporte, atendendo ao vivo desejo dessas comunidades, de modo a aproximar os antigos centros de produção dos novos mercados de venda e de consumo.

Esta é a obra do futuro, um futuro que poderia estar bem próximo, caso a política – que na Bahia, como em outros estados do Brasil, aniquila as forças vivas do país – aceitasse fazer uma trégua e cessasse de esterilizar os esforços governamentais e as boas intenções, sempre entravadas pelos apetites privados e pelas maquinações.



Mapa do Estado de Sergipe

.....

*Capítulo V*

ESTADO DE SERGIPE

I. UM ESTADO PEQUENO. – II. DESENVOLVIMENTO RELATIVO. – III. ASPECTOS DIVERSOS, CLIMA. – IV. A CAPITAL ARACAJU. – V. PRINCIPAIS CENTROS; ESTÂNCIA, LARANJEIRAS, ITABAIANA. – VI. LAGARTO, SÃO CRISTÓVÃO, ETC. – VII. PORTOS DEFEITUOSOS, COMUNICAÇÕES DEFICIENTES. – VIII. A POPULAÇÃO DE SERGIPE. – IX. OS CASAMENTOS NO SERTÃO. – X. PRINCIPAIS PRODUÇÕES, EXPORTAÇÕES E IMPORTAÇÕES. – XI. CRIAÇÃO DE ANIMAIS, RECURSOS NATURAIS. – XII. O SUBSOLO.

**I** – TRANSPOSTO o rio Real, que se encontra ainda no território da Bahia, ou, melhor dizendo, que forma a sua fronteira, penetra-se em terras do Estado de Sergipe, antiga província de Sergipe d’el-Rei. Este estado, que é o menor da Confederação – pois sua superfície total não passa de 89.090 quilômetros quadrados –, só tem limites com dois outros estados, Bahia e Alagoas. A oeste, a fronteira com a Bahia é formada por uma linha traçada do norte ao sul, desde o rio Xingó, pequeno afluente da margem direita do rio São Francisco, até a nascente do rio Real. O curso final do São Francisco separa o Sergipe de Alagoas.

Sua mais longa extensão interior, do rio Real à foz do rio Xingó, abrange 275 quilômetros; sua maior profundidade, na fronteira norte, cor-

responde a 233 quilômetros; o comprimento de seu litoral, desde a embocadura do rio Real até à do rio São Francisco, é de 155 quilômetros. De Salvador a Aracaju, capital do estado, o percurso é de apenas 170 milhas. Quando no mar, navega-se constantemente tendo como vista uma costa baixa, arenosa em certos trechos, mas aparentemente fértil em grande parte, graças a um número considerável de pequenos bosques, onde predominam as palmeiras e sobretudo os coqueiros-da-baía, [104] cujas culturas, por muitos quilômetros, alegam o litoral com seus penachos ondulando sob o vento.

Esta costa, que despida das palmeiras seria feia e monótona, devido à sua grande uniformidade, é baixa e não oferece à vista nem cabos nem ilhas ou baías, e é interrompida somente por cinco embocaduras de rios. Nas duas extremidades estão as do rio Real e do São Francisco; entre elas, a do rio Vaz-Barris ou Ipiranga; 20 quilômetros mais ao norte, a do Cotinguiba ou Sergipe, que deu seu nome ao Estado; 40 quilômetros adiante, o Japarutuba.

A despeito de sua pequena superfície, Sergipe ainda é maior que a Bélgica ou até mesmo a Holanda e a Dinamarca. Nesse espaço limitado, que corresponderia a seis ou sete departamentos franceses, vivem entre 460.000 e 480.000 habitantes,<sup>24</sup> ou seja, uma população relativamente importante, sobretudo se tivermos em conta que outros estados com superfície até trinta e cinco vezes maior têm uma população que dificilmente chega a 250.000 habitantes. Sob esse ponto de vista, Sergipe figura como o vigésimo primeiro estado em termos de território e décimo terceiro como população.

II. – No momento atual, Sergipe ainda é uma das regiões menos conhecidas do litoral, e sobre ele existe muito pouca informação. Apesar de sua importância, no que se refere à produção de açúcar e algodão, que são a sua especialidade, teríamos tido dificuldade em dizer algo a seu respeito, se não tivéssemos estado lá, para colher mais dados. No Rio de Janeiro, o próprio governo federal pouco sabe sobre a vida interna dessa região. O desenvolvimento do Estado tem sido muito lento, e data de poucos anos, inclusive porque a política ocupa um lugar exagerado nas preocupações de um grande

---

24 Essas cifras de população, repetimos, embora mais ou menos oficiais, não passam de aproximações e devem ser vistas com cuidado, devido a recenseamentos imperfeitos ou falta de um recente. Tanto podem ser superiores como inferiores aos números reais.

número de seus habitantes. Parece estar no caso daqueles estados onde é preponderante a influência do chefe político e onde o poder pertence aos chefes das principais famílias, que se revezam na presidência. [105]

Esse estado de coisas assim permanecerá enquanto Sergipe não dispuser de melhores meios de comunicações. No momento, não existe qualquer trecho de estrada de ferro, razão por que o estado só se comunica com seus vizinhos por meio de um serviço de navegação costeira, mais ou menos freqüente e regular, visto que o seu porto não permite acesso a qualquer vapor um pouco maior. Com o Rio de Janeiro, caso em que as ligações são mais freqüentes, o transporte se faz duas ou três vezes por mês, mediante um serviço especial de dois vapores, o *Íris* e o *Sergipe*, ambos do Lóide Brasileiro. O preço da passagem nesses vapores é de 120 mil-réis, do Rio a Aracaju, e de 30 mil-réis entre a Bahia e este último. Tal preço é superior ao cobrado para ir do Rio a Pernambuco, embora este esteja 216 milhas mais distante, devido à incerteza em que ficam os comandantes de poder atravessar a barra.

III. – Não obstante a pequena extensão, o território de Sergipe oferece aspectos muito variados, com duas partes bem distintas, as *Matas* (florestas) e os *Agrestes*, que dividem entre si quatro zonas bem delimitadas. De início, a zona litorânea baixa e arenosa, mas contendo vastos espaços de solo produtivo, com uma largura mediana de 12 quilômetros. Em seguida, afastando-nos do mar, uma região de uns 20 quilômetros de largo, chamada de degraus agrestes, em parte pedregosa e pouco produtiva, em parte verdejante e arborizada. A terceira zona, com mais de 50 quilômetros, constitui realmente a zona acidentada das matas, ou pelo menos daquilo que delas resta, razão por que recebeu esse nome, região extraordinariamente fértil, cujo solo argiloso, rico em cal e marna, é o mais favorável possível para a cultura da cana-de-açúcar. A quarta zona, mais vasta, pois compreende cerca de metade da superfície do Estado, é composta de vastas charneças, entremeadas de pastagens mais ou menos abundantes. Estamos no sertão, região dos campos de criação de animais, atividade que começa a ganhar certa expressão.

Em seu conjunto, essa região se afigura muito pouco privilegiada pela natureza, que ali é baixa e desigual, o que permite que se vejam de longe algumas cadeias de montes pouco elevados [106], como por exemplo a serra de Itabaiana, principal elevação situada no centro-oeste do estado, que é possível divisar do mar, com a atmosfera limpa, embora ela se encontre a

55 ou 60 quilômetros da costa. Há um lago no topo desse monte, do qual derivam fontes numerosas e abundantes.

O clima de Sergipe é quente e úmido na faixa litorânea e no fundo dos pequenos vales do interior, sem que possa considerá-lo insalubre. Em todo caso, há febres intermitentes e benignas que reinam em certas épocas, em algumas áreas inundáveis do curso inferior do São Francisco. Contudo, ao nos afastarmos do litoral, em direção às terras mais elevadas, encontramos logo um clima vivo e revigorante, agradável embora quente, isto é, o clima comum aos campos brasileiros.

IV. – Os principais centros de população de Sergipe estão distribuídos na parte oriental do estado. Entre os montes Itabaiana e a costa, o interior do sertão ainda é muito pouco povoado. O mesmo ocorre na margem direita do São Francisco, onde a população é muito esparsa. Pouco há mais que alguns riachos sombrios, margeados por pequenos bosques fechados. Na época das enchentes, contudo, o grande rio inunda as suas margens numa extensão por vezes bem grande.

*Aracaju*, capital do Estado de Sergipe, é uma cidade de, no máximo, 30.000 a 32.000 almas, situada na encosta de uma colina, na margem direita do rio Cotinguiba (que é o curso de água mais importante do Estado), a uma dezena de quilômetros do oceano. O acesso a Aracaju por mar é bem difícil, devido à barra do Cotinguiba, o que explica o atraso com que a cidade se tem desenvolvido. Mas nem por isso devemos julgá-la em decadência. Muito ao contrário. Há cerca de uma quinzena de anos, ela tinha ainda o aspecto de um vilarejo, onde as ruas nem sequer eram pavimentadas. Desde então, Aracaju progrediu bastante, e seu aspecto geral se transformou, com ruas e praças muitas vezes pavimentadas e arborizadas. Seu crescimento levou-a a espalhar-se pela planície adjacente, onde casas novas se constroem a cada dia. Tanto a vida como o comércio, já bem mais animados, denotam um centro urbano que tem tudo para progredir. [107] As ruas são retas e paralelas, bem largas. Dentre as principais, anotemos: Aurora, São Cristóvão, Laranjeiras, Itaporanga e Japarutuba. São geralmente longas e oferecem boas perspectivas. As construções, entretanto, em sua maioria são velhas, irregulares, algumas datando ainda da época colonial, e quase todas edificadas num estilo uniforme, com o mesmo mau gosto e a mesma falta de sentido

prático. Felizmente, alguns edifícios e construções novos oferecem um ar mais moderno a certas partes da cidade.



ARACAJU – O Embarcadouro

As praças são amplas, mas faltam gramados e jardins, pois a municipalidade se limitou a plantar simetricamente algumas fileiras de palmeiras. Nem mesmo os edifícios públicos merecem atenção mais detida: a igreja Matriz, ou catedral, apresenta um certo grau de originalidade, com sua fachada côncava ladeada por duas torres quadrangulares. É uma construção muito grande, em forma de um paralelogramo, cuja arquitetura exterior é híbrida, passando do estilo ogival alemão ao pesado modelo medieval; uma escadaria bem modesta permite o acesso às três portas do templo.

O Palácio do Governo, boa construção de dois andares, não apresenta maiores ornamentos, a não ser as janelas da fachada e as armas da República, no frontão. [108] O interior, contudo, está decorado com elegância e bom gosto. Defronte, a Câmara dos Deputados, ou *Assembléia Legislativa*, edifício amplo, claro, cuja fachada principal, também dando sobre a praça, exhibe um frontão montado sobre colunas de estilo clássico.

O Hospital, grande edifício todo branco, é composto de duas alas laterais ligadas à fachada reentrante, onde se encontra o vestíbulo de entrada. O prédio da prisão, em total contraste com os que já havíamos visto até então, apresenta-se sombrio e carrancudo, com janelas fortemente gradeadas, e mostrando claramente o fim a que se destina. A Escola Normal está instalada num edifício elegante e moderno, a que se tem acesso por

meio de uma escadaria de rampa dupla. Entre outras, existe em Aracaju uma importante fiação de algodão e tecelagem, com capital de 1.600 contos, que emprega 550 operários.

V. – *Estância*, que conta atualmente com 15.000 habitantes, vem a ser, depois de Aracaju, a cidade mais importante do Estado, e na qual talvez se concentrem mais indústrias do que na própria capital. Ela possui, de fato, duas grandes empresas de fiação de algodão, fábricas de tecidos, duas indústrias de calçados, duas de óleos e sabões, conservas alimentares, etc. São numerosas e fortes as casas de comércio. A igreja de Nossa Senhora de Guadalupe é um dos mais belos templos do interior. Os melhores edifícios desta cidade, além do Hospital, são o Clube Comercial e a União Caixerál (Clube ou Sociedade dos empregados do comércio, instituição muito importante e florescente no país). Com a chegada do trem, Estância está fadada a progredir rapidamente. Localizada na margem esquerda do rio Real, pouco acima de sua embocadura, a cidade se divide em quatro bairros, ou distritos: Estância, Rio Real, Banco Além da Ponte e Rio Branco.

*Laranjeiras*, com cerca de 12.000 habitantes, 30 quilômetros a noroeste de Aracaju, foi erguida sobre a margem direita do rio Cotinguiba, afluente do Salobro. É uma cidade com bom comércio, que também aguarda a chegada da estrada de ferro para desenvolver-se. Nela já existem estaleiros [109] de construção naval, além de usinas de açúcar. As comunicações entre Laranjeiras e Aracaju, Estância ou Maruim são mantidas por meio de chalupas ou canoas, visto que, somente a cada mês, um vapor vem atracar em Sapé, pequeno porto fluvial, para ali receber os passageiros destinados à capital.

*Itabaiana* conta com 10.000 habitantes, aos quais se podem acrescentar os 6.000 dos distritos de Jeru e de Umbaúba. Está situada 70 quilômetros a noroeste de Aracaju, na vertente sudeste da serra que lhe dá o nome. O comércio desta velha cidade, que ainda não perdeu o seu ar colonial, é relativamente importante, pois abastece de farinha de mandioca, açúcar e sal os longínquos sertões da Bahia. A cidade exporta também muito açúcar, por meio de Estância e Timbó, uma vez que nela existem grandes plantações de cana. Além disso, há também alguma criação de gado, particularmente de pequenos cavalos, pelos quais há grande procura.

O município ficou protegido do flagelo da seca desde que, há alguns anos, o governo construiu um reservatório de água.

VI. – Vêm em seguida: *Lagarto*, situada 70 quilômetros a oeste de Aracaju, sobre um pequeno afluente pela esquerda do rio Piauí. Ela conta com uma bela igreja, e em tudo mais é semelhante à que acabamos de descrever, inclusive porque conserva também uma aparência antiquada de cidade colonial do interior. Dispõe de grandes plantações de algodão e, nas proximidades, existe ainda uma canteira de pedra de fogo, que alimentava antigamente grandes exportações. *Maruim*, 30 quilômetros ao norte de Aracaju, num pequeno afluente da margem esquerda do Sergipe ou Cotinguiba, está localizada numa região de colinas planas, muito favoráveis à cultura da cana-de-açúcar. Há um grande comércio com açúcar e aguardente, cuja exportação é escoada pelo porto fluvial de Rede.

*São Cristóvão*, 23 quilômetros a sudoeste da capital, é uma pequena cidade comercial situada sobre a margem esquerda do Vaza-Barris ou Irapiroanga, que forma no local um lago de expansão. Ela se desenvolve rapidamente, graças à sua excelente situação, embora sofra com a deficiência de comunicações, quase tanto [110] quanto os outros centros do estado. *Simão Dias*, típica cidade do interior, pode aspirar a um certo futuro quando ali chegar a estrada de ferro. Situada 90 quilômetros a oeste de Aracaju, na comarca de Itabaiana, nos altiplanos de onde desce o rio Piauí, prestes a desembocar no estuário do rio Real. Famosa pela criação de pôneis muito apreciados, resistentes à fadiga. Os demais centros populosos são: *Capela*, *Própria*, *Divina Pastora*, *Vila Nova* (na qual se encontram duas importantes fiações), *Curral de Pedras* e *Santa Luzia*.

VII.\* – Já dissemos que o Estado de Sergipe não possui qualquer baía, mas apenas alguns portos muito insuficientes, formados por embocaduras de rios. O principal deles, de Aracaju naturalmente, é fechado pela barra do Cotinguiba, rio que ali recebe alguns afluentes, pouco antes de lançar-se no oceano. Este porto é de difícil acesso, uma vez que, em frente de sua foz, existe um grande rochedo, quase totalmente submerso, sobre o qual o mar vem se quebrar com grande violência. O acesso dos navios é feito por meio de um canal, com uma profundidade entre 2m e 2,50m, ladeado de baixios e escolhos, e dos mais tortuosos.

---

\* No original, por equívoco, está escrito “VIII”. (Nota do tradutor.)

Alguns anos atrás, o governo do Estado de Sergipe concluiu com o general Novais um contrato de serviços para o melhoramento do canal de Cotingujiba e construção de canais de junção entre diversos cursos de água. Essa concessão foi aprovada pelo governo federal, que avalizou a operação e garantiu a taxa de juros de 6% prometida pelo governo de Sergipe. O plano consistia em alargar e aprofundar o leito do rio Pomongo, afluente do Cotinguiba, e do rio Japarutuba, que desemboca no mar a cerca de 18 milhas do anterior. Um canal a ser construído entre o Pomongo e o Japarutuba deve trazer uma parte da água desse último para o Cotinguiba, a fim de aumentar o volume deste, tornando a embocadura mais praticável.

A concessão primitiva foi transferida para uma Sociedade dita de Obras Hidráulicas, mas, uma vez que esta última não apresentou no prazo determinado os estudos definitivos referentes ao porto de Aracaju, o Governo Federal retirou o seu endosso à [111] garantia dos juros de 6%, e declarou caducas as demais facilidades para a execução do projeto.

Em seguida, vêm o porto Estância, próximo à foz do rio Real, igualmente pouco praticável, devido às areias que obstruem a sua embocadura; o porto de São Cristóvão, na embocadura do rio Vaza-Barris ou Irapiranga, também de acesso difícil, pela mesma razão. A foz do rio São Francisco, de que falaremos mais adiante, é do mesmo modo obstruída pelas areais móveis. O porto de Aracaju, que é o mais freqüentado, recebe anualmente 220 embarcações das mais diversas modalidades, deslocando um total de 65.000 tonéis; Estância recebe apenas 70 navios, correspondentes a 12.500 tonéis.

O serviço de rebocadores nas embocaduras dos rios Real, Vaza-Barris e Cotingujiba é executado pela Associação Sergipana de Rebocadores a vapor, que recebe uma subvenção do governo federal. Há ainda vapores de Pernambuco que tocam nesses mesmos portos, como também pequenos barcos costeiros, desde que seu carregamento não seja demasiado pesado. Quanto à navegação fluvial, preferimos dizer que ela é feita, mas não garantida, pela Empresa Fluvial de Navegação a vapor, com sede em Aracaju. Como essa empresa dispõe de poucos vapores e barças, o transporte nos diferentes rios deixa muito a desejar. Essa navegação fluvial, que aliás é muito restrita, só tem algum valor porque o Estado ainda se encontra totalmente carente de estradas de ferro. Na falta de portos adequados, o tráfego – tanto para o Brasil como para a Europa, quer para importação,

quer para exportação – se faz normalmente pelos portos da Bahia e de Recife (Pernambuco). O que mais falta ao Estado de Sergipe são os meios de transporte. Esta situação deverá melhorar em breve, porque o governo federal já autorizou, há algum tempo, a construção de uma via férrea que irá de Timbó, na fronteira com a Bahia, até Propriá, no Estado de Sergipe, próximo à margem direita do São Francisco. Essa linha, cujos estudos definitivos já estavam aprovados em 1907, terá 344 quilômetros de extensão, passará por Estância e Laranjeiras, até chegar a Propriá. Comportará dois entroncamentos: o primeiro, ligando Aracaju a [112] Simão Dias, num percurso de 99 quilômetros, e um outro, passando por Nossa Senhora das Dores, de 30 quilômetros. Esses trabalhos já estão sendo executados.

VIII. – A população de Sergipe, dinâmica e trabalhadora, está entre aquelas em que foi mais freqüente a mestiçagem. O elemento branco, embora numeroso, está longe de constituir a maioria. A preponderância parece caber claramente aos mestiços resultantes do cruzamento entre brancos e índios. Essa população, embora tendo o seu sangue diluído por acasalamentos sucessivos, revela os traços típicos do sangue dos tupinambás, cujos descendentes civilizados ainda se encontram em diversos pontos. O mestiço constituiu, e constitui ainda, um fator de peso na formação étnica da população de Sergipe. Por isso, esta última conservou a altivez indomável e as virtudes proverbiais das poderosas tribos tupinambás, ferozes senhores das regiões do nordeste do Brasil. Muito ativo, inteligente e bravo, o tupinambá transmitiu as suas qualidades ... e defeitos ao habitante de Sergipe, que possui além disso alguns defeitos dos brancos, como o amor ao progresso. O morador de Sergipe tem uma natureza viva, suscetível. Seu espírito tem uma sensibilidade à flor da pele. Ele pode ser vingativo e está sempre pronto a revidar. Até algum tempo atrás, fazia-se do sergipano uma imagem negativa, porque eram freqüentes os assassinatos no interior, uma vez que lá as questões de honra ocasionavam vendetas, como na Córsega e na Itália. Hoje, esse temperamento ardente encontra-se atenuado nas ocupações múltiplas das plantações, inclusive por um maior cultivo do cérebro.

Devido à falta de comunicações, as populações do interior conservam um modo de vida patriarcal, quase idêntico ao que levavam na época colonial. O espírito de família é extremamente desenvolvido. Todos se casam cedo. Nos *stios* (habitações isoladas) e *povoados* (pequenas aglomera-

ções), as pessoas se unem muitas vezes como no tempo dos patriarcas, deixando para mais tarde, ou para uma ocasião mais propícia, a regularização do seu estado civil.

IX. – Os casamentos nos *sertões*<sup>25</sup> brasileiros constituem [113] uma nota altamente curiosa, graças às suas feições primitivas. Nas localidades afastadas da influência civilizadora, a vida das aldeias do sertão difere profundamente dos modos das cidades do litoral. Tudo lá é diferente.

Nas classes pobres ou rústicas, também chamadas de *amola-foice*, como se diz por lá, os casamentos são decididos rapidamente. Num determinado dia, numa assembléia, o matuto se apaixona por uma morena estimulante com a qual dançou o *chorado*. Ele lhe revela seus sentimentos na hora. Na primeira ocasião, monta um cavalo e vai até à casa do pai dela. Chama-o no bananal, na plantação ou no *pomar* vizinho e lhe faz o pedido. Estarão se casando na primeira vez que o vigário passar por lá. Se o vigário demorar a aparecer, não faz mal, eles se casam assim mesmo, pois o sacramento pode ficar para depois. E o mesmo se passa em relação ao cartório de registro civil, caso este não exista na localidade.



SERGIPE – Aracaju, Praça do Governo

São bem modestas as despesas com a indumentária, detalhe ao qual não se dá tanta importância como entre nós. Ele comprará somente

25 Plural de sertão, palavra intraduzível, que significa o interior pouco povoado do país, as zonas inexploráveis e incultas.

um par de sapatos e um terno de sarja riscada, além de construir uma casa, que será coberta de folhas de palha ou de palmeira. Ela também compra umas botinhas, um vestido branco, e é tudo. [114]

No dia do casamento há uma festança, naturalmente. Quem tem dinheiro, o reserva para a ocasião. De acordo com os usos locais, arma-se um estrado diante da casa. Os convidados vão chegando em montarias mais ou menos irrequietas. No pequeno galpão que serve de cozinha, estão sendo assados galinhas e leitões. Num canto, já estão separadas fileiras de garrafas de *cachaça* (aguardente de cana-de-açúcar). Vão chegando aos poucos os músicos das redondezas, geralmente tocadores de sanfonas e violões, a não ser que haja também outros instrumentos mais refinados. E a dança começa, ao cair da noite, para durar enquanto houver cachaça nas garrafas. Acendem-se velas, que são cravadas nas árvores vizinhas. A alegria aumenta gradualmente, e uns bardos improvisados cantam ao violão alguns versos ocasionais para elogiar a jovem casada.

Nas classes remediadas, a festa obviamente é mais brilhante. Abatem-se veados e leitões, lançam-se foguetes e bombas, sem os quais não pode haver uma alegria real, e o samba, ou baile, se prolonga por vários dias.

Já para as classes mais ricas, como para nós, o casamento é um acontecimento em si mesmo. O noivo, por exemplo, é o filho do *fazendeiro* (grande proprietário rural) do lugar, e a noiva, filha de um fazendeiro vizinho. Um mês antes da cerimônia, iniciam-se os preparativos. O enxoval é encomendado na capital do Estado, tal como o traje do dia, e os convidados começam a chegar desde a antevéspera. São todos proprietários ricos, que vêm com suas famílias, montados em cavalos bem ajazados ou em carroças de bois enfeitadas de plantas. Para o ato, não se dispensa o padre, que foi convocado do município vizinho ou da cidade mais próxima.

Caso exista uma capela na fazenda, é lá que se realiza a cerimônia. Em caso negativo, o que é mais comum, monta-se um altar decorado com tecidos claros, flores e velas, no meio da varanda que contorna a casa. O casamento é sempre realizado pela manhã. A fazenda está cheia de pessoas humildes, vindas das redondezas. Depois da cerimônia, aproveita-se a presença do padre para batizar uma dúzia de crianças ou para casar outros

[115] pares de pobres-diabos que esperavam esta ocasião. Todos se alegram com os fogos que estouram e com a música da filarmônica da aldeia vizinha, porque dentro em breve não haverá mais um vilarejo que não disponha de alguns instrumentistas. Montam-se estrados em vários locais, para que também possa dançar a noite inteira o zé-povinho que não teve a honra de ser convidado para o baile da *casa-grande*.

Então, tem lugar o festim, em que se usa a prataria da família e a baixela das grandes ocasiões. Durante a sobremesa, o padre toma a palavra. Depois dele, um outro orador, a que se seguem vários outros. É sabido que os brasileiros, de modo geral, adoram fazer discursos. Sob o calor comunicativo dos vinhos, assiste-se a uma verdadeira rajada de discursos, entremeados de *hurras* e *vivas*, ao som dos garfos que as pessoas golpeiam na borda dos pratos, para tornar maior ainda o entusiasmo geral. E assim se passa a tarde. Depois, começa o baile, na varanda, nas salas. Lá fora, o povaréu dança a noite inteira, à luz das lanternas, tochas e velas, enquanto estouram as bombas e os foguetes.

X. – Como acontece nos dois outros estados ao norte do São Francisco, as culturas mais importantes de Sergipe são a cana-de-açúcar e o algodoeiro. Das outras, as pessoas só se ocupam para fins de consumo local. Trata-se de um estado onde reina praticamente a monocultura, já que muitos plantadores se entregam com exclusividade ao cultivo da cana. Foi somente há poucos anos que cresceu de importância o lugar reservado ao algodoeiro, em virtude da baixa dos preços do açúcar, enquanto que o algodão sempre obteve um preço remunerador. Há cerca de uma dezena de usinas centrais para a fabricação do açúcar, que dispõem de um equipamento totalmente moderno. Movidas a eletricidade ou vapor, essas usinas concentram toda a produção de uma mesma região. A principal delas, com o nome de Riachuelo e pertencente à Companhia Açucareira do Rio de Janeiro, foi estabelecida com o capital de 2.253 contos, e é uma das mais importantes do Brasil. Dispõe de uma via férrea Decauville para as suas plantações, de maquinaria aperfeiçoada, movida tanto a eletricidade como a vapor, bem como [116] dos mais modernos aparelhos de destilação. Esta usina mói em média 20 milhões de toneladas de cana por ano, com uma produção de 225.000 *arrobas* (cada arroba vale 15 quilos) e 1.300 barricas de aguardente de cana.

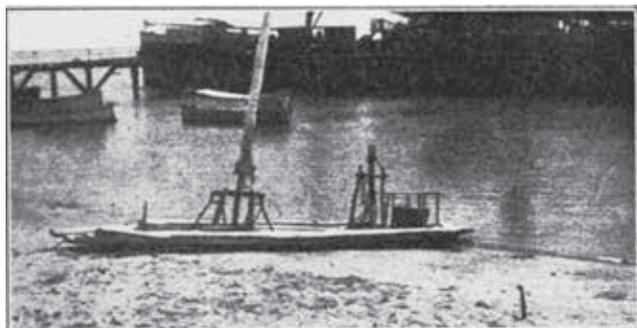
Existem ainda 52 engenhos ou usinas menos importantes, no que diz respeito ao material empregado, distribuídos nas regiões açucareiras de: Itaporanga, Laranjeiras, São Cristóvão, Maruim, Riachuelo, Japarutuba, Capela, Rosário, etc., além de um certo número de pequenos engenhos hidráulicos, responsáveis por uma respeitável quantidade de açúcar e de álcool.

A indústria portanto se reduz praticamente à fabricação de açúcar, a que se juntam em menor escala a destilaria, os curtumes e a construção de pequenos barcos costeiros. Além disso, existem ainda quatro empresas de fiação e tecidos de algodão, que funcionam nas cidades de Aracaju, Estância e Vila Nova.

Tanto o açúcar como a aguardente, couros, peles, algodão, ervas corantes, madeiras e plantas medicinais são artigos destinados à exportação. Os produtos importados incluem: arroz, azeite de oliva, bacalhau salgado, café, carvão mineral, toucinho, carnes salgadas, manteiga e banha de porco, tecidos, quinquilharias e artigos de moda. É em grande parte com a Inglaterra que se faz todo esse comércio.

O Estado de Sergipe exporta anualmente cerca de 20.000 toneladas de açúcar; 3.400 toneladas de algodão; 9 milhões de litros de sal e 2 milhões de litros de milho, num montante oficial de algo como 7.000 contos. O valor das mercadorias provenientes diretamente do exterior eleva-se a perto de 700 contos; as importadas por meio de cabotagem montam a 2.500 contos; o valor das mercadorias nacionais importadas corresponde a 1.200 contos. Ou seja, um total de 4.400 contos de importação. As receitas do Estado se equilibram num volume de cerca de 1.800 contos, contra 1.700 contos de despesas.

XI. – A criação de animais – tendo em vista os baixos preços e a excelência dos campos de pastagem que compreendem uma boa parte do oeste do estado, aliados à proximidade dos grandes mercados da Bahia e de Pernambuco – bem que poderia constituir uma indústria bastante lucrativa. [117] Quanto ao cultivo do café, sabe-se que as terras de certas regiões lhe seriam favoráveis, mas a produção sempre crescente do Estado de São Paulo, à qual se vêm juntar as do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia, aliada à falta de mão-de-obra apropriada em Sergipe, não permitem que se cogite seriamente da idéia.



*Uma jangada*

Na zona das matas ou das florestas (pelo menos das que ainda não foram queimadas para dar lugar a plantações de cana-de-açúcar), nas encostas da serra de Itabaiana, crescem com grande abundância árvores magníficas, preciosas para as indústrias de construção, de marcenaria e tinturaria, tais como o cedro, a sucupira, o pau-de-seda, o pau-de-ferro e o pau-brasil. A baunilha também cresce lá espontaneamente, em grande quantidade, e não parece ser utilizada. Nas capoeiras dos campos do interior é possível encontrar numerosas plantas medicinais, entre as quais a ipecacuanha, o alcaçuz, a sáfia-fístula, etc.

XII. – Ainda não foi feita pesquisa alguma sobre o subsolo de Sergipe, nem existe no Estado qualquer exploração mineira. Contudo, não há dúvida de que esse subsolo é rico, em certos trechos, em minérios de ferro, calcários, cristal de rocha, prata; há mesmo quem diga ter encontrado ouro não distante de Lagarto. Nas margens dos rios Poxim e Salobro, nas proximidades do lago que se encontra na serra dos Marinheiros (ramificação da de Itabaiana), bem como em diversos outros pontos haveria grandes minas de prata [118] e um pouco de ouro. Na serra das Minas (outra ramificação da anterior) também foi registrada a existência de minas de prata. Em certas localidades, a descoberta de algumas escavações profundas estaria a indicar que, em certa época longínqua, houve trabalhos nessas jazidas.

Começou-se igualmente em 1835 a exploração de uma jazida argentífera na serra dos Moços, que foi depois abandonada. Nas margens do rio das Pedras, pequeno afluente do Vaza-Barris, percebem-se espessas e extensas camadas de salitre bruto ou barrilha, que podem apresentar condições vantajosas para uma exploração lucrativa. Além dos terrenos sali-

trosos, há grandes depósitos de salitre alojados numa espécie de grutas ou criptas, que se abrem sobre as encostas dos montes, fechando o vale do Vaza-Barris ou Ipiranga. Em adição a essas jazidas de salitre, que foram objeto de um relatório ao governo, convém aguardar informações mais seguras, antes de chegar a uma conclusão sobre as riquezas de Sergipe em matéria de mineração, por enquanto algo problemáticas. Ainda bem que os volumosos recursos auferidos pelo Estado da cultura de cana-de-açúcar, do algodão e da criação de animais são amplamente suficientes para garantir o seu desenvolvimento.

[119]



Mapa do Estado de Alagoas

.....

*Capítulo VI*

ESTADO DE ALAGOAS

I. RESUMO DESCRITIVO. – II. MACEIÓ, UMA CAPITAL QUE SE DESENVOLVE. – III. ALAGOAS. – IV. CAMARAGIPE, PILAR, SANTA LUZIA, PORTO CALVO. – V. UNIÃO, HISTÓRIA DO QUILOMBO DE PALMARES. – VI. PENEDO E PIRANHAS, O CURSO INFERIOR DO SÃO FRANCISCO. – VII. NATUREZA DO COMÉRCIO. – VIII. A PESCA NO SÃO FRANCISCO, OS TUBARÕES DE ÁGUA DOCE. – IX. PRODUÇÕES AGRÍCOLAS, EXPORTAÇÕES. – X. COMUNICAÇÕES, MEIOS DE TRANSPORTES TERRESTRES E MARÍTIMOS. – XI. UMA EMBARCAÇÃO CURIOSA, A JANGADA. – XII. UM SUBSOLO POBRE.

**I** – É DE apenas 110 milhas a distância entre Aracaju e Maceió, capital do Estado vizinho de Alagoas, breve percurso que fazemos a bordo de um dos vapores costeiros da Companhia Pernambucana. A costa apresenta absolutamente o mesmo aspecto que a de Sergipe, mas as embocaduras dos rios são menos distintas. A não ser pela embocadura do rio São Francisco, pelo porto de São Miguel e pela enseada de Maceió, este litoral não mostra qualquer interrupção. A monotonia do litoral só é amenizada por algumas manchas verdes como oásis, formadas por numerosos bosques de coqueiros, que ali crescem em profusão.

O território fértil de Alagoas, que não passava outrora, e até o ano de 1822, de uma dependência de Pernambuco, forma desde o advento da República um estado autônomo, separado de Sergipe pelo rio São Francisco, até a embocadura do rio Moxotó; e confinando com Pernambuco por meio de uma fronteira sinuosa que segue o curso de alguns pequenos rios. Alagoas tem a forma de um triângulo retangular, cujo lado mais longo segue o curso do rio São Francisco; [122] a extensão de seu litoral não vai além de 230 quilômetros. O solo se mostra fortemente ondulado, pois é atravessado em todos os sentidos por uma série de pequenas serras secundárias. Em certas áreas, chega a ser quase montanhoso. A faixa marítima se tornou famosa por alguns grandes lagos, peculiaridade que deu origem ao seu nome. Os principais deles são a lagoa de Jequié, a do Norte, do Sul e de Manguaba. O clima de Alagoas é em tudo similar ao de Sergipe, porém mais agradável junto ao litoral, embora quente e úmido.

Alagoas, como seu vizinho do sul, é um dos menores estados do Brasil, embora seu território, com 58.491 quilômetros quadrados, dividido em 34 municipalidades, seja ainda assim superior aos de Sergipe, Espírito Santo e Rio Grande do Norte. Em compensação, e proporcionalmente ao tamanho do seu território, a sua população, que já passa de 800.000 habitantes, é uma das mais densas, senão a mais densa da República. Essa população, que possui aproximadamente as mesmas origens que a de Sergipe, se encontra esparsa por um grande número de pequenas aglomerações, que raramente figuram nos mapas;<sup>26</sup> não passam de dezoito os seus centros de população com alguma importância.

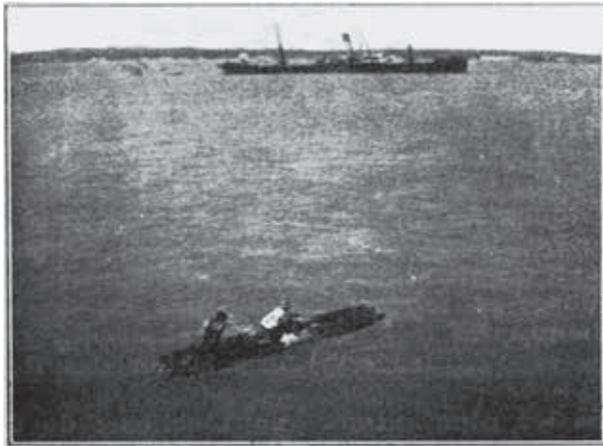
II. – *Maceió*, capital do estado, está situada numa península entre o mar e o lago do Norte, onde se lança o rio Mundaú. O porto – que é freqüentado não só pelos vapores do Lóide Brasileiro e de outras companhias brasileiras, como também, e com grande freqüência, pelos grandes cargueiros e paquetes europeus – é vasto e profundo, talvez grande demais, uma vez que, mesmo bem protegido dos ventos do leste e do norte, fica

---

26 Existem sempre muitos erros em numerosos mapas do Brasil ou dos estados da Confederação. Por tradição, essas cartas assinalam muitos lugares que jamais tiveram ou que não têm mais a menor importância, omitindo o nome de outros que a conquistaram desde então.

exposto aos ventos do sul. E quando sopram estes últimos, as águas da enseada ficam agitadas, forçando os navios a sair ao largo ou buscar proteção na enseada vizinha de Pajuçara, situada mais a leste, no abrigo da ponta Verde ou por trás de uma cadeia de recifes.

Os vapores lançam âncora bem longe da margem, motivo por que o desembarque é feito com o emprego das numerosas embarcações que, [123] a cada chegada de navio, chegam a todo pano e, em troca de 3 ou 4 mil-réis, após um trajeto de quinze minutos, depositam o passageiro no cais de Jaraguá, subúrbio outrora separado da cidade e tornado hoje o centro comercial de Maceió. É lá que se encontra o píer de desembarque, os entrepostos e as principais lojas; pequenas casas baixas sem importância são dominadas, esmagadas por grandes edifícios comerciais e pelos escritórios das agências de navegação. Uma linha de bondes transporta rapidamente o recém-chegado até o centro da cidade, onde existem alguns hotéis acceitáveis.



*Porto de MACEIÓ*

Maceió é a única cidade do litoral do Norte do Brasil que progrediu seriamente nos últimos anos. Havíamos conhecido essa cidade uns quinze anos antes, quando ela não passava de um vilarejo sem importância. Hoje, encontramos uma cidade com cerca de 40.000 habitantes, dotada de um comércio muito ativo, com quatro jornais circulando, numerosos clubes e associações, várias fábricas a vapor, bancos, bondes e iluminação

elétrica. A cidade [124] propriamente dita, construída sobre uma pequena colina, é de fato agradável e extremamente graciosa, quando vista da baía em meio aos pequenos bosques que a cercam. Trata-se hoje de uma cidade moderna, onde foram construídos muitos edifícios de boa qualidade. As avenidas e praças gozam da sombra proporcionada por tamarindeiros, que se juntam aos coqueiros para o maior prazer dos olhos.

Nessa cidade, ainda quase nova, não há muitos edifícios públicos. O Palácio do Governo, que data de poucos anos, é uma bela construção de dois pavimentos, no estilo Renascença italiana. A prisão, igualmente nova, também é um bom edifício composto de uma parte central com três andares e duas galerias laterais. O Tesouro talvez seja o mais belo monumento de Maceió, com três pavimentos de grandes proporções. Convém mencionar ainda a igreja Matriz, de grandes proporções, em estilo sóbrio, com duas torres laterais, e situada numa praça abrigada por palmeiras e outras árvores, mas que, como a praça central e outras, muito ganharia se recebesse alguns gramados e jardins de flores ou outras plantas. Finalmente, cabe assinalar a estrada de ferro, ponto central dos mais movimentados da cidade, e o edifício da Associação dos Empregados do Comércio.

As ruas mais movimentadas são: do Comércio, Augusta, Marechal Floriano, larga e direta, Rua Nova, Rua Direita, sem dúvida porque é um pouco sinuosa, etc. Há uma particularidade, que não se observa em nenhuma outra parte: o farol, que indica a entrada do porto, está construído no meio da cidade, em sua parte mais culminante, numa praça cercada de casas baixas, pintadas com tonalidades claras. Os subúrbios no norte e no noroeste são extremamente pitorescos, também compostos de casas modestas. Elas surgem de pequenos bosques de coqueiros e palmeiras, que forneceram os principais elementos de construção, sob a forma de suas madeiras e suas folhas.

A região vizinha de Maceió gozava outrora de uma grande fama devido à qualidade de seu algodão, que eram tidos como os melhores a serem encontrados na América do Sul. Hoje, [125] ainda consigram compradores com facilidade, mas não falta quem prefira os de Pernambuco.

III. – A antiga Alagoas, que foi durante muito tempo a capital do estado, tornou-se hoje a segunda maior cidade, em termos de população. Contudo, a sua importância comercial é pequena, e a industrial é nula. Ela

está situada a alguma distância da costa, cerca de trinta quilômetros de Maceió, na parte sul do lago de Manguaba, que deu origem de seu nome Alagoas, depois estendido ao estado. Sua população, que aumentou muito nos últimos vinte anos, pode ser estimada em 16 a 17 mil habitantes. A principal produção da redondeza é o açúcar, processado em cerca de vinte e uma usinas, de maior ou menor importância. Vêm em seguida uma considerável produção de frutas e a cultura de diversos cereais e café, numa escala bem mais reduzida.

*Atalaia*, situada a 20 quilômetros de Alagoas, a pequena distância do mar, e perto das embocaduras dos rios Alagoas e Itinga, permanece uma das mais importantes cidades do Estado. Compreende os distritos de Atalaia, Sapucaia, Fazenda da Poronga e Ingazeira, com uma população total de 35.000 habitantes.

Esta cidade, que durante muito tempo não passou de modesto vilarejo, começou a desenvolver-se após a construção de um entroncamento de estrada de ferro que a colocou em comunicação direta com Vila Viçosa. A principal fonte de riqueza do município está no cultivo do açúcar e do algodão, embora também se produza lá uma enorme quantidade de cereais (milho). Tem pouca importância a criação de gado.

Cerca de 150 engenhos operam não só neste município como no vizinho Paraíba. Dentre essas refinarias, destaca-se a usina central dos Senhores Vandermet e Filho, nosso agente consular em Maceió, que é a mais importante das grandes usinas centrais do estado. Estabelecida com um capital 1.000 contos, essa usina produz açúcar e aguardente, num total de 1.200 contos.

IV. – *Camaragibe*, ou *Passo de Camaragibe*, compreende os distritos de Camaragibe, Matriz e Soledade, num total de cerca de 25.000 moradores. A principal fonte de recursos, como ocorre no conjunto do estado, repousa na cana-de-açúcar. Vêm em seguida [126] as culturas de algodão, mandioca e feijões. Esta localidade exporta ainda madeiras de construção, legumes e boa quantidade de cocos. Os palmeirais formam belas florestas ao longo do litoral e o comércio é muito ativo.

*Pilar*, cidade muito próspera, está situada a cerca de 30 quilômetros de Maceió, na margem esquerda de um dos numerosos cursos de água que recebem o nome de Paraíba, e que aqui alimenta o lago Manguaba. Habitada por algo entre 14.000 e 15.000 habitantes, ela é impulsionada por suas indústrias. Entre elas, convém destacar: cinco destilarias, duas das

quais operam de modo muito ativo; duas fábricas de charutos, uma fiação e fábrica de tecidos, duas de calçados, etc. O açúcar, naturalmente, é uma das grandes riquezas da região. Pratica-se também a criação de gado e o cultivo de tabaco, que parecem contudo ter caído em decadência.

*Santa Luzia*, com 15.000 habitantes, é uma pequena cidade industrial, que possui duas fábricas de tecido, uma das quais, a de Cachoeira, distribui 35% de dividendos aos seus acionários. A importância da cidade cresce cada vez mais, graças ao impulso da estrada de ferro que atravessa o município, onde existem cerca de sessenta pequenas usinas de açúcar.

*Traipu* é a sede de um rico município, onde se criam grandes quantidades de animais de chifres e onde se prepara a carne-seca. Existem ainda numerosas plantações de algodão, que é descaroçado em uma das diversas fábricas. É muito animado o comércio dessa cidade, aliás bem populosa.

*Palmeira* também é sede de um município que produz muito algodão, processado nas fábricas locais. Também se cria gado, se extrai sal das redondezas e se fabrica cal.

*Vila Viçosa*, antiga Assembléia, sede do município desse nome, conhecida por possuir belas plantações de cana-de-açúcar e numerosos engenhos. Situa-se 62 quilômetros a oeste de Maceió, à qual ela é ligada pelo entroncamento de Albuquerque. [127]

V. – *União*, antiga Imperatriz, é o cento de um município fértil e rico, onde se encontram grandes plantações de algodão, mandioca e feijão-preto, além de duas fábricas a vapor para a extração do óleo de algodão, óleo de rícino e de outros vegetais. Também exporta tabaco em corda, couros, álcool, animais de chifre e suínos. É desse município que Maceió, distante 83 quilômetros, recebe pela estrada de ferro uma boa parte de suas provisões. Nas proximidades, havia ali, até fins do século XVII, uma espécie de república primitiva, formada em 1650 por negros fugitivos, o *Quilombo de Palmares*. Recebendo continuamente escravos recém-escapados do cativoiro, chegou a contar com mais de 20.000 homens. Aconteceu-lhe freqüentemente de atacar ou pilhar vizinhos, motivo por que os plantadores, não se sentindo defendidos por seu governo, decidiram comprar a aliança dos fugitivos, fornecendo-lhes secretamente armas, munições e mercadorias.

Esses negros, hábeis na agricultura, haviam atingido um certo grau de prosperidade, motivo por que a população aumentava e os campos, antes

desertos, se cobriram de pequenas aldeias, ou, melhor dizendo, quilombos.<sup>27</sup> A capital, Palmares, era fortificada com uma cercadura de árvores enormes, sequer aplainadas. Diante desses progressos reais de uma nação até então desprezada, o governo português amedrontou-se e decidiu aniquilar Palmares. De início, foi derrotada uma tropa de alguns milhares de homens, recrutados na Bahia e em Pernambuco. Uma segunda, munida de artilharia, teve mais êxito. Palmares foi arrasada completamente, e os seus habitantes se viram novamente reduzidos à condição de escravos. A tragédia sangrenta terminou com um gesto de energia admirável. Tanto Zumbi, chefe eleito da comunidade, como os demais chefes preferiram precipitar-se do alto de um rochedo, que dominava a cidade, a sobreviver à perda da liberdade. Hoje, não se encontram sequer as ruínas no local da antiga povoação, pois o tempo terá destruído totalmente os restos de suas muralhas. [128]

VI. – Muito mais que Alagoas, *Penedo* deve ser considerada, depois de Maceió, a cidade mais importante do Estado. Está situada 115 quilômetros ao sudoeste da capital, próximo à margem esquerda do São Francisco e a 48 quilômetros da foz deste último junto ao oceano. Trata-se de uma cidade bonita, com cerca de 16.000 habitantes, agradável e bem construída, em forma de anfiteatro diante do rio, sobre uma massa de rochedos elevados, de onde se origina o seu nome, que significa rochedo grande. Suas ruas, hoje iluminadas a eletricidade, e pavimentadas com pedaços de pedra, são irregulares e escorregadias.

Nas proximidades da cidade, é possível apreciar o belo espetáculo oferecido pelas inumeráveis canafístulas, árvores que cobrem a margem, aqui e ali, e cujas belas flores são tão abundantes que formam como que uma cortina de púrpura a prolongar-se ao longe. Esta cidade, onde o estado mantém uma alfândega, quase não possui edifícios, salvo algumas igrejas belas e espaçosas, um hospital e várias escolas. Nela também se vêem as ruínas do forte erigido pelos holandeses, que se estabeleceram em Pernambuco antes de 1690, sobre as margens do São Francisco, cujo curso eles comandavam.

Penedo concentra todo o comércio de certas regiões dos estados de Minas Gerais e da Bahia, servidas pelo rio São Francisco.

---

27 Um quilombo era a reunião de algumas cabanas de folhas, construídas às pressas pelos negros fugitivos.

Todos sabem que o curso desse rio é interrompido pelas quedas de Paulo Afonso. Além desse ponto, ele apresenta ainda um certo número de cascatas; torna-se impraticável para a navegação ao longo de um percurso de 156 quilômetros; e volta a ser navegável em *Piranhas*. A partir daí, passa a correr a apenas 18 metros acima do nível do mar, num leito muito largo e bastante regular, até o oceano, no qual ele se lança por meio de duas embocaduras largas mas desiguais, pouco profundas, entre praias cobertas de mangueiras, coqueiros e cajus. Infelizmente, a entrada dessa barra é um pouco difícil, devido a uns baixios que reduzem a profundidade a somente uns 3 metros, durante a maré baixa, e a tornam perigosa durante ventanias. [129]



*MACEIÓ – Rua do Comércio*



*MACEIÓ – Palácio do Governador*

Piranhas é a estação inicial de um trecho de estrada de ferro, a Paulo Afonso, de 116 quilômetros de extensão, que vai recolhendo os produtos das regiões do médio São Francisco, [130] até chegar a Jatobá, ponto a partir do qual as mercadorias descem pela via fluvial. Este trajeto pode ser feito facilmente à vela, pois há uma brisa regular que sopra do mar, todos os dias, de 10 horas da manhã até à noitinha. Durante a noite, ela sopra em sentido contrário, o que leva os marinheiros a despreocuparem-se e deixar a barca seguir a corrente. Muitas vezes, eles amarram um galho bem copado na parte de trás da embarcação, que assim é levada com mais rapidez. Este procedimento não deixa de envolver certo risco, pois um momento de desatenção pode jogar o barco sobre as pedras. Os trens comuns, de Piranhas a Jatobá, levam entre seis e sete horas para completar o percurso. De modo geral, só fazem uma viagem por semana, no máximo duas. Este serviço, que só dava prejuízo, foi arrendada à Great Western Railway Company.

VII. – Os vapores e embarcações costeiras provenientes da Bahia e de Pernambuco fazem escalas freqüentes em Penedo, que entretém com aqueles portos um comércio considerável em produtos como: arroz, grãos, peles, farinha de mandioca e algodão. É lá que se realiza uma feira semanal, freqüentada por mais de 3.000 agricultores das regiões vizinhas, os quais para lá carregam açúcar bruto, cobertas, jarros, tabaco, peles e uma multidão de objetos variados. Dentre as peles que chegam a Penedo, provenientes em grande parte dos sertões da Bahia e de Minas Gerais, as de boi e de cabra são as que têm maior saída. O comércio de peles de animais selvagens, ainda pouco conhecido, tem pouca importância. Contudo, as peles de veado, em particular as dos cervos *mateiros* (*Cervus refus*), que são abundantes nos três estados, são muito procuradas e vendidas à razão de 80 francos por dúzia. As dos outros veados, menos apreciadas pelos industriais, não dão mais que 50 a 65 francos pela dúzia, preços esses que variam conforme a demanda. As peles de lontra valem, como média, de 38 a 45 francos a dúzia; em alguns casos, até mesmo 7 a 8 francos por peça. As peles de onça, igualmente muito procuradas, têm seu preço cotado de acordo com sua beleza e seu estado, entre 40 e 150 francos. As peles de anta, também apreciadas por sua solidez, e que são vendidas à razão de 2 a 2,25 francos por quilo, são utilizadas sobretudo

nas [131] regiões interioranas, para a fabricação de selas, arreios, chicotes, etc.

VIII. – Uma parte dos habitantes das vizinhanças de Penedo se dedicam, embora em pequena escala, à indústria da pesca, que poderia resultar num comércio de larga escala. O rio São Francisco, que naquele local mede cerca de 1.300 metros de largura e chega a uma profundidade de 5 metros na maré alta, é freqüentado por peixes de várias espécies, entre as quais importa citar particularmente o *surubim* ou *surumbi* (*Platystoma tigrinum*), espécie muito apreciada, cuja carne se come fresca, mas sobretudo seca e salgada. No rio das Velhas, afluente do São Francisco, tivemos a ocasião de ver a pesca de um surubim com 110 libras de peso.

Mais ainda: o dourado (*Saliminis Cuvieri*), o jundiá (*Platystoma spatula*), a piaba (*Leporinus obtusideus*), a traíra (*Macrodon trahira*), peixe com mandíbulas afiadas, mas bem menos temível que a voraz piranha (*Pygicentrus*), bastante procurado pela qualidade de sua carne, e que abunda em todo o curso inferior do São Francisco.

A piranha, ou peixe-diabo, que poderíamos chamar de tubarão de água doce, é tão renomada por sua carne como por suas mordidas cruéis, a tal ponto que os banhistas só muito raramente se arriscam no grande rio. Esse peixe só atinge uns 40 centímetros de comprimento, mas costuma estar sempre em grandes cardumes. Suas mandíbulas são armadas de dentes triangulares e cortantes. Quando um homem ou animal cai dentro da água, ele costuma ser atacado imediatamente pelas piranhas. Sua dentada é funda e viva como o corte de uma navalha. O sangue parece aumentar o furor e voracidade desse peixe feroz. Após cair na água, o corpo de um animal, veado ou boi, se vê em pouco tempo reduzido por ele ao estado de esqueleto. As piranhas são normalmente apanhadas com o uso de redes ou linhas de bóias, nas quais se prende um pedaço de carne. Segundo o relato de alguns ribeirinhos, pode acontecer que, excitadas ou tornadas furiosas pelo sangue de uma presa insuficiente para todas, elas se entreguem a verdadeiras batalhas e cheguem a se entredevorar.

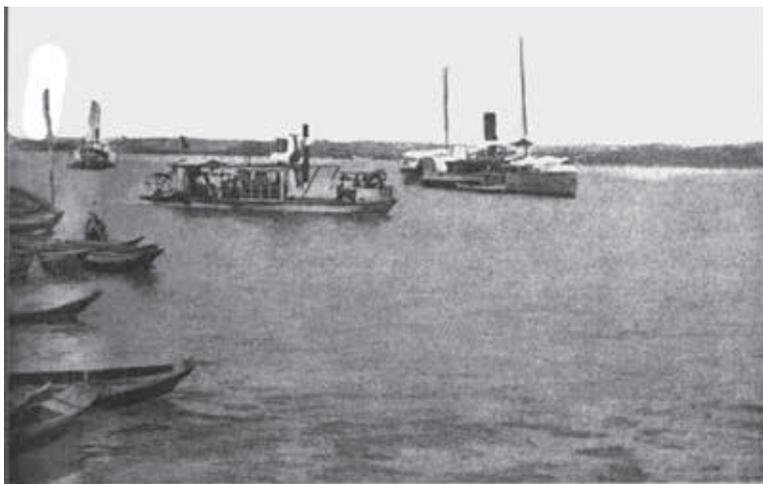
IX. – Como verificamos acima, os principais produtos agrícolas [132] de Alagoas são o açúcar e o algodão, mas sua riqueza fundamental

repousa na cultura da cana e na fabricação do açúcar. A despeito da grande produção e da atividade comercial do estado, a sua situação financeira não é tão satisfatória como acontecia há alguns anos, quando as cotações do açúcar eram bem mais remuneradoras. Ao todo, há pelo menos oitocentos engenhos e pequenas usinas com equipamento arcaico, na maioria das vezes, espalhadas por todo o território, além de seis importantes usinas centrais das mais modernas, com grande produção. Uma vez que, ao tratar do Estado de Pernambuco, teremos de falar dessa indústria e da do algodão, nada mais aqui diremos sobre a matéria.

Uma boa parte do algodão cultivado no estado é utilizada nas grandes empresas de fiação por nós indicadas, e que exportam uma grande quantidade de tecidos. Exporta-se uma média anual de cerca de 2.000 toneladas de algodão, contra quase 20.000 toneladas de açúcar. O valor médio das exportações do Estado se eleva a 9.000 contos por ano, contra 4.500 contos de importações. O orçamento do estado mantém um equilíbrio entre receitas e despesas no patamar de algo como 2.400 contos.

X. – Como os seus vizinhos, Alagoas padece da falta de bons transportes, embora esteja melhor que Sergipe, visto que possui, pelo menos, duas estradas de ferro: (1ª) a estrada de ferro de Paulo Afonso, com um comprimento de 116 quilômetros, entre Piranhas a Jatobá, que liga duas partes navegáveis do São Francisco, como vimos acima; (2ª) a estrada de ferro central de Alagoas, com 155 quilômetros de percurso, de Maceió a União (88 quilômetros), compreendendo uma derivação a partir da estação de Albuquerque em direção a Vila Viçosa, com uma extensão de 67 quilômetros. Essas duas linhas foram arrendadas à Great Western Railway Company. Uma vez que a estrada de ferro Sul de Pernambuco, pertencente à mesma empresa, já chega há alguns anos à cidade de União, disso resulta que Maceió se encontra de fato vinculada por estrada de ferro ao grande porto de Pernambuco.

No resto do Estado, já existe um certo número de vias, mais ou menos carroçáveis, e sobretudo [133] sem boa manutenção. Por meio dessas estradas se tem feito todo o transporte terrestre em lombo de cavalo ou de mula, ou por meio de carros de boi, como aliás acontece em todo o interior do Brasil.



*Porto de Penedo no baixo São Francisco*

No que diz respeito à navegação, o Estado de Alagoas tampouco parece dispor de melhores condições. Sua costa não possui qualquer porto digno desse nome, a não ser Maceió, cuja baía se divide em duas partes, devido a uma ponta arenosa. A primeira dessas partes forma a baía de Jaruá, que constitui propriamente o porto de Maceió; e a segunda, a baía de Pajuçara. O porto apresenta profundidades que vão de 5 a 15 metros, mas os fortes ventos do sul e as areias móveis tornam por vezes bem difíceis não só a ancoragem como as operações de carregamento e descarregamento para navios com calado de 4 a 5 metros, principalmente durante os meses de maio a setembro, quando são frequentes os ventos desfavoráveis. Como resultado, os navios de maior tonelage preferem atracar nas proximidades dos recifes e se mantêm prontos a içar a âncora a qualquer momento. A baía vizinha de Pajuçara, ao contrário, oferece [134] um abrigo mais seguro às pequenas embarcações. Tendo recebido um projeto de melhoramento do porto, o governo, no ano de 1890, autorizou uma concessão, com garantia de juros de 6%, a uma companhia brasileira, que a transferiu, em 1896, à *The National Brazilian Harbour*. Após ter começado os trabalhos, esta solicitou em 1891 a revogação do contrato.

Não é mais fácil o acesso pelas embocaduras dos rios mais modestos, ao longo da costa, A zona dos lagos, preferida de alguns, é

servida por vapores de uma certa tonelagem, que circulam pelos canais e pelo lago de Manguaba. Entre os portos de Maceió e Pilar, tais embarcações carregam sobretudo fardos de algodão. A rigor, a navegação fluvial só existe realmente no segmento inferior do São Francisco, mediante um serviço prestado pela empresa do *Baixo São Francisco*, que pertence à Companhia de Navegação Pernambucana. Seus vapores fazem duas vezes por semana o trajeto, de 196 quilômetros, entre Penedo (a 48 quilômetros da foz do rio) e Piranhas (estação inicial da estrada de ferro Paulo Afonso).

XI. – Nas costas de Alagoas, o viajante começa a deparar-se com uma embarcação estranha, que costuma provocar grande surpresa. Trata-se da *jangada*, barco típico do litoral de Pernambuco, mas que já se encontra desde Maceió até o Maranhão. As jangadas são na realidade simples balsas formadas por seis toras de uma espécie particular de madeira leve, com 5 a 7 metros de comprimento e 15 a 20 centímetros de diâmetro, unidas umas às outras por meio de cavilhas. Numa das toras centrais se faz um furo em que é plantado um mastro, no qual por sua vez é fixada uma vela triangular. A um metro de cada extremidade, um pequeno banco, de 50 centímetros de altura, é fixado em furos feitos nas penúltimas travessas. É lá que se senta, ou que se agacha o piloto, para proteger-se das vagas, que por vezes cobrem totalmente a jangada. Esta é manobrada com a ajuda de pangaio grande, tipo de remo em forma de pá redonda, que serve como leme. Ao lado do mastro, numa peça também presa numa das toras, ficam pendurados cestos de cordas, bem amarrados, onde são guardados alguns alimentos e água potável, [135] além de um outro, bem maior, destinado a receber o produto da pesca. Além disso, ainda a bordo, existe um longo bastão, terminado numa forquilha, que serve de gancho ou vara de impulsão.

Essas embarcações, que transportam geralmente dois ou três homens, singram mais próximo da direção dos ventos do que qualquer outro esquife, razão por que se locomovem com grande rapidez, podendo chegar a 10 milhas por horas, segundo dizem. Os pescadores não temem aventurar-se a grandes distâncias, em alto-mar, navegando com essas embarcações rústicas, das quais, mesmo a pequena distância, por vezes só se

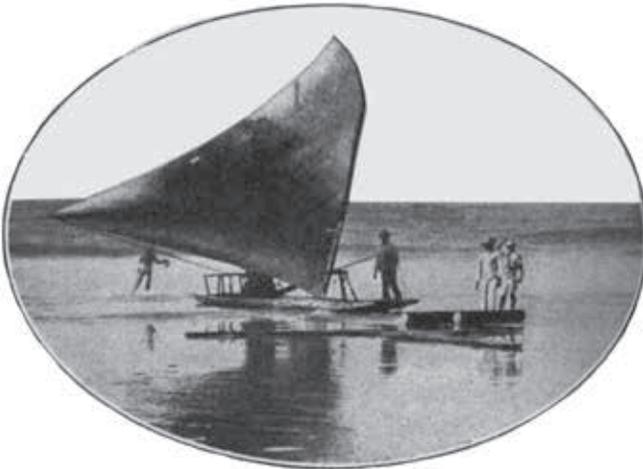
vêm os corpos dos homens que as governam. Já as vimos a cerca de 60 quilômetros da costa. Se por acaso a jangada emborca, o que acontece raras vezes, os pescadores, que são sempre excelentes nadadores, arrancam o mastro e os bancos, recolocam-nos no lado de cima, e a viagem prossegue, como se nada tivesse acontecido. Por vezes, eles introduzem uma tábua entre as toras centrais, para funcionar como quilha. Essas embarcações tanto podem servir para a pesca como para o transporte costeiro de mercadorias mais resistentes ou pouco delicadas, que são protegidas por mantas enceradas. Este é o tipo de balsa que mais encontramos nas embocaduras dos rios de Alagoas, podendo algumas ter apenas cerca de 3 metros de comprimento.

XII. – Até o presente, embora não se tenha executado qualquer estudo ou pesquisa, tudo indica que o subsolo do Estado de Alagoas é muito pobre, do ponto de vista da mineralogia. Todos os dados que possuímos indicam somente jazidas de minérios de ferro nas serras secundárias próximas da Vila de Anadia e, um pouco mais distante, em Palmeira dos Índios. No litoral, 65 quilômetros ao norte de Maceió, bem perto da embocadura do rio Camaragibe, é possível encontrar depósitos de linhito fibroso e de linhito compacto, em numerosas camadas que ficam em parte recobertas pelo mar, durante a maré alta. Essas jazidas constituem o prolongamento do banco de linhito já observado no morro de Camaragibe, e que se estende até o mar, ao lado de xistos betuminosos da mesma formação. Extrai-se também linhito e xisto numa localidade chamada Bico da Pedra, a 12 quilômetros de Maceió, perto do canal que liga esta última à cidade de Alagoas, antiga capital do estado. [136]

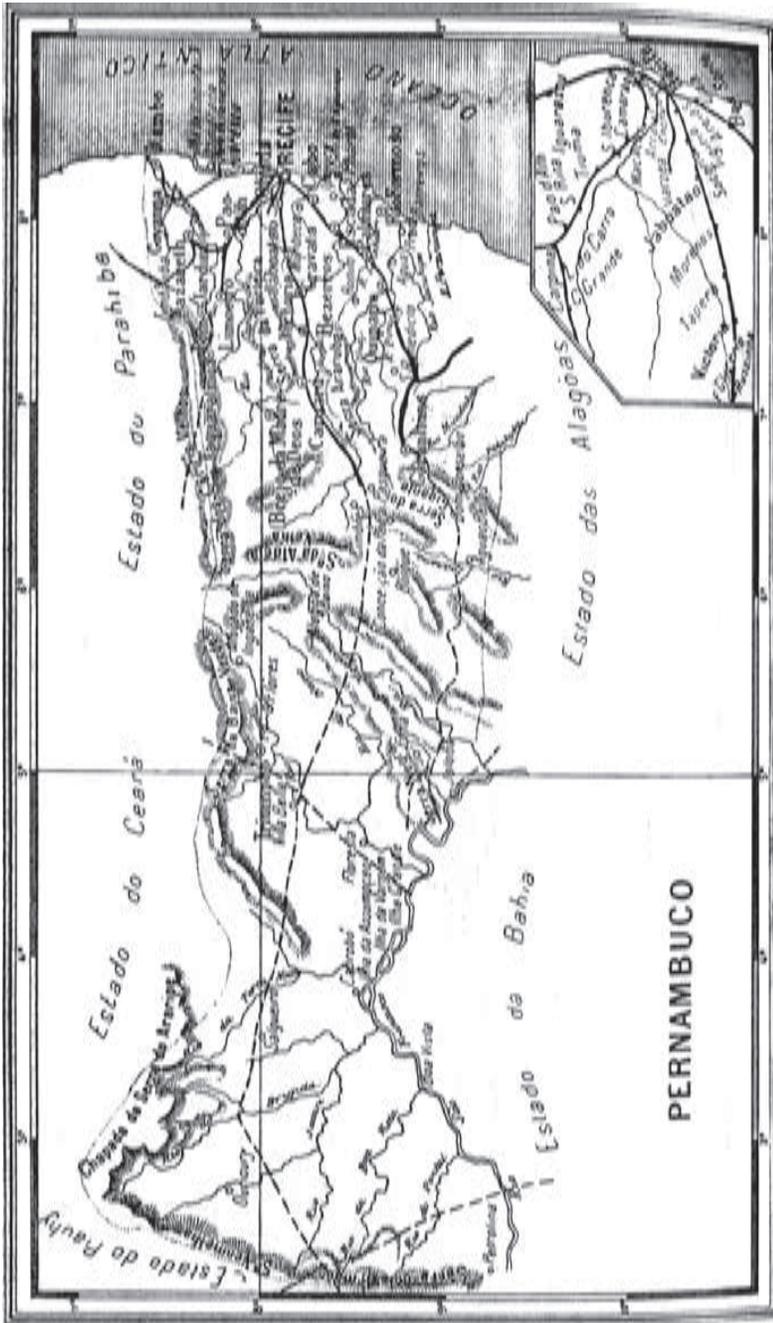
Um pequeno relatório de que tomamos conhecimento assinala, não muito distante das margens do São Francisco, ao norte de Penedo e até à aldeia de Canindé, a ocorrência de imensas jazidas de marga – misturada com salitre ou nitrato de soda e com matérias orgânicas –, que poderia servir como fertilizante. Essas camadas teriam sido formadas pelas grandes enchentes do rio, nas terras baixas que se estendem a distâncias variáveis, em diferentes pontos da margem esquerda do rio São Francisco.

Eis tudo o que se sabe sobre as riquezas do subsolo no Estado de Alagoas. Fala-se também na existência de minas de ouro, mas nenhum fato, nenhuma informação permite apresentar uma opinião a respeito.

[138]



*Uma jangada*



Mapa do Estado de Pernambuco

.....

## *Capítulo VII*

### ESTADO DE PERNAMBUCO

I. UM ESTADO BEM SITUADO, GENERALIDADES. – II. A MATÉRIA E O SERTÃO, CLIMA. – III. O RELEVO. – IV. RECIFE, OU PERNAMBUCO, A “VENEZA BRASILEIRA”, DESCRIÇÃO DA CIDADE. – V. PRÓXIMAS TRANSFORMAÇÕES. – VI. TRABALHOS NO PORTO. – VII. SITUAÇÃO SANITÁRIA. – VIII. VIAS DE COMUNICAÇÃO. – IX. PRINCIPAIS CENTROS: OLINDA, GOIANA, VITÓRIA. – X. CABO, ESCADA, LIMOEIRO, ETC. – XI. AGRICULTURA E AGRICULTORES. – XII. AS GRANDES USINAS DE AÇÚCAR. – XIII. CULTURA DA CANA-DE-AÇÚCAR. – XIV. MÉTODOS IMPERFEITOS, PRODUTIVIDADE DA CANA. – XV. RENDIMENTO EM AÇÚCAR, PRODUÇÃO. – XVI. O ALGODÃO, A COTONARIA. – XVII. ORÇAMENTO, EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO. – XVIII. INDÚSTRIAS DESCURADAS, A PESCA. – XIX. O COMÉRCIO DAS FRUTAS, O ABACAXI. – XX. A BANANA, CULTURA E EXPORTAÇÃO VANTAJOSAS.

**I** – SE EXISTE uma região, no Norte do Brasil, que por motivos variados merece atrair seriamente a atenção dos europeus, trata-se seguramente de Pernambuco. Não porque ele possua muitas minas de metais preciosos, uma vez que seu subsolo parece algo pobre, mas devido à importância de seus principais produtos de exportação, à densidade relativa de sua população, à fertilidade incrível de uma grande parte de seu território,

e sobretudo devido à importância de seu porto principal, e até mesmo de sua capital. Graças à sua situação incomparável, pode-se augurar-lhe um futuro brilhante.

De fato, dentre todos os portos brasileiros, o de Recife é o mais próximo da Europa, da qual ele está afastado somente por nove dias de navegação,<sup>28</sup> além de admiravelmente situado para o comércio, bem perto da grande rota de navegação seguida pelos navios que passam de um hemisfério para o outro. Seja qual for o seu destino, [140] basta-lhe um pequeno desvio em sua rota, para fazer escala em Recife. Não se trata apenas de um local conveniente para uma interrupção de viagem – o que teria hoje apenas uma importância secundária, em face dos progressos trazidos à navegação a vapor. Trata-se do centro de exportação de um estado que produz grandes quantidades de açúcar e algodão, e no qual se podem introduzir com êxito muitas culturas, coisa que tem sido feita até agora de modo tímido. Seu comércio ganhará um desenvolvimento considerável, logo que tenham sido concluídos os trabalhos portuários, ora em execução, fator que facilitará a atracação, carregamento e descarregamento dos navios. A adoção de novas culturas para as quais haja escoamento assegurado, bem como o aperfeiçoamento dos métodos agrícolas e industriais (em grande parte, ainda bem atrasados) podem garantir uma grande atividade futura para o Estado de Pernambuco.

Embora nem sempre sejam precisos os limites, o Estado de Pernambuco confina com cinco outros estados: no norte, com a Paraíba e o Ceará; a oeste, com o Piauí; no sul, com Alagoas e Bahia. Em seu aspecto geral, constitui uma faixa de terra que penetra do leste para oeste, aparada no centro por uma curvatura do rio São Francisco, que o separa da Bahia, ao longo de 475 quilômetros. Sua extensão total é de 860 quilômetros, com larguras que variam, a leste e no centro, entre 150 e 175 quilômetros; a sudoeste, em torno de 100 quilômetros, e somente 30 quilômetros, na base do triângulo que constitui a sua extremidade. O litoral do estado, junto ao qual se acha a fértil ilha de Itaparica, estende-se por cerca de 230 quilômetros, seguindo uma seqüência de angras e enseadas. Sua superfície total, de 125.305 quilômetros quadrados, coloca-o no décimo-segundo lugar, em

---

28 Também distante nove dias de Lisboa; e doze, de Bordéus.

termos de extensão territorial. Sua população pode ser estimada em pouco mais de dois milhões de habitantes.

Pertence a Pernambuco a ilha de Fernando de Noronha, situada ao largo da costa, 550 quilômetros a nordeste de Recife e a 350 quilômetros do cabo de São Roque. Essa ilha, com cerca de 15 quilômetros quadrados, serviu até 1895 como local de penitenciária do governo. Seu solo pode ser fértil, quando não escasseiam as chuvas, circunstância essa que parece repetir-se com alguma freqüência. Nela existem consideráveis jazidas de fosfatos. [141]

II. – Considerado em seu conjunto, o Estado de Pernambuco pode ser dividido em duas grandes zonas, desiguais entre si, que se diferenciam pelo grau de fertilidade e pela direção de sua declividade. A primeira, cuja inclinação vai do oeste para o leste, é a zona da mata, ou região das florestas, que acompanha o litoral numa largura mais ou menos uniforme de 60 quilômetros, exceto no sul, onde ela avança para o interior. Esta região compõe-se de uma série de outeiros cobertos de bosques, separados por vales férteis, onde as águas são abundantes e permanentes, e as árvores sempre verdes. Vem a ser realmente a parte mais cultivada e mais povoada do estado. Avançando para o oeste, a mata degenera na *caatinga*,<sup>29</sup> onde só aparecem ocasionalmente árvores mais elevadas, cada vez menos freqüentes e menos copadas que na mata propriamente dita. Em seguida, chegamos à região do *agreste*, que já não é mais a caatinga, mas ainda não é o *sertão*,<sup>30</sup> que ela prenuncia. Trata-se de uma região de vegetação mais acanhada, em que as árvores perdem a folhagem durante a estação seca e onde, devido à altitude, o clima é mais agradável.

Esta segunda região, a do sertão, é bem mais extensa. A inclinação de seus montes se revela na direção do norte para o sul, perpendicularmente à linha do curso do rio São Francisco. Esta declividade se concretiza por meio de uma série de serras paralelas entre si, que se detêm

---

29 As caatingas são extensões cobertas de árvores de corte, em maior ou menor grau enfezadas e encarquilhadas.

30 Região do interior, pouco habitada e explorada, que pode ser mais ou menos fértil.

geralmente junto ao rio, embora algumas vezes atravessem o seu leito, produzindo uma série de quedas, cascatas e corredeiras, a mais importante das quais é a de *Paulo Afonso*, na divisa com o Estado de Alagoas. É pouco expressivo o relevo dessas serras situadas acima dos platôs, oscilando numa média de 500 metros e podendo chegar a 1.100 metros. Somente a partir dos 500 metros de altitude é que iremos encontrar o sertão propriamente dito. Despojado das belas árvores, agora substituídas por arbustos de diversas espécies, mais ou menos raras, ressequidas, perdendo as suas folhas durante a estação quente, quando se exaurem quase todas as fontes de água. [142]

Como já dissemos, é pouco povoado o sertão de Pernambuco. Não obstante, em alguns vales, é possível encontrar terrenos de grande fertilidade – semelhantes aos da região da mata, de árvores sempre verdes, onde a água é abundante e perene –, que constituem verdadeiros oásis, em contraste com a visão desoladora dessas regiões crestadas do Piauí e do Maranhão, que se prolongam mais além.



*RECIFE – O porto e o Recife*

A temperatura do estado é sempre quente e úmida na serra e seca no sertão. A não ser pelo maior ou menor grau de secura ou de umidade, não parece haver grande diferença, em termos de temperatura, entre o interior do Estado e a capital, onde a média oscila em torno de 27°, no verão, e de 25°, no inverno. A despeito dessa estabilidade incontestável do clima, sempre há uma pequena diferença entre a temperatura diurna e a noturna. A tempera-

tura máxima, de 32° (no verão, durante o dia), baixa quando muito para 20° (no inverno, durante a noite). No conjunto, a média não vai além de 28°, em qualquer estação. Embora nitidamente tropical, o clima de Pernambuco pode ser incluído entre os mais constantes. No interior, o máximo pode variar entre 34°, em alguns pontos, contra 38°, em outros. As chuvas não são muito abundantes, sobretudo no sertão, onde atingem apenas a metade do nível global. [143] Apesar do que se possa ter dito em contrário, o clima da zona oriental de Pernambuco, quando comparado aos demais climas brasileiros, pode ser tido como dos mais favoráveis aos europeus.

Essas são as características do território de Pernambuco.

A distância entre Maceió e Recife não passa de 106 milhas, percorridas em menos de oito horas (geralmente durante a noite, por causa da maré), pelos vapores do Lóide Brasileiro. Por terra, o trajeto é de 282 quilômetros, que podem ser cobertos numa dezena de horas, pela estrada de ferro Central de Alagoas, a qual se entronca, na cidade de União, com a Sul de Pernambuco, proveniente de Glicério.



*RECIFE – O cais de Lingüeta*

III – Como está situada sobre uma planície aluvial muito baixa, a cidade de Recife – mais conhecida na Europa como Pernambuco, nome aliás que na realidade só deveria ser atribuído ao estado – não é visível a grande distância por quem chega por via marítima. Os grandes navios mercantes oriundos da Europa, que raramente penetram no porto, fundeiam geralmente no ancoradouro, situado além do Recife, a uma certa distância da cidade. Nesse ponto, o mar se apresenta sempre agitado, em maior ou menor grau, motivo

por que o desembarque por meio de chalupas costuma oferecer certas dificuldades. Os passageiros têm de realizar verdadeiros prodígios de acrobacia para descer aos barcos pela escada de corda presa ao costado da embarcação, ou para nela subir. Há ocasiões em que os passageiros têm de ser desembarcados com a ajuda [144] de uma espécie de cesto, ou melhor dizendo, uma gaiola em vime, munida de uma porta, e baixada por meio de uma roldana. Os paquetes brasileiros e os vapores de carga penetram no porto interior, formado pelo Recife que deu o nome à cidade, onde as operações de carga e descarga se operam rápida e facilmente.

Esse curioso Recife consiste em uma ou por vezes diversas fileiras de rochas, sempre paralelas, que se alongam por algumas centenas de quilômetros ao longo da costa nordeste\* do Brasil, de Alagoas ao Ceará. A parte desse Recife que forma o porto de Recife (Pernambuco) constitui uma espécie de dique, ou paredão natural de arenito de ganga calcária, que se estende em linha reta por mais de quatro quilômetros, desde a ilha de Nogueira até o Poço, a uma distância de 200 metros da costa, com uma largura que varia de 20 a 60 metros. O talude do Recife apresenta uma declividade suave na direção do mar e uma escarpa quase vertical do lado da margem. O porto é formado pelo espaço, de 180 a 200 metros, que separa o Recife da costa. Penetra-se nele por uma abertura situada diante da embocadura comum do Capibaribe e do Beberibe. À direita, encontra-se a parte mais larga e profunda, que chamam de Poço, mas que também é a mais desabrigada. Este dique natural, que é mais ou menos elevado, fica recoberto durante a maré alta, exceto em frente à cidade, onde ainda se percebe um trecho do seu topo, que aliás fora aumentado pelos holandeses, na época em que eles se achavam instalados nessa parte do Brasil.

No extremo desse dique, eles construíram um fortim, que resistiu até bem pouco tempo ao embate dos anos e das vagas.

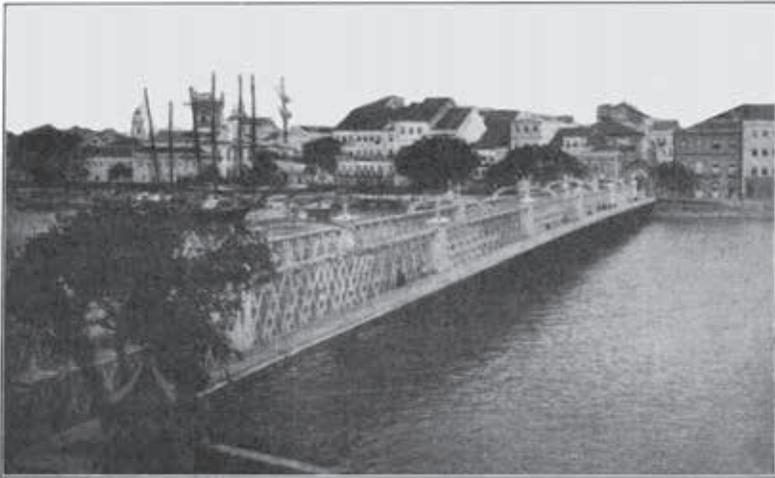
IV. – Graças aos seus 140.000 a 160.000 habitantes (talvez mais ainda, se considerada a cidade propriamente dita), *Recife* constitui uma das cinco maiores aglomerações humanas do país.<sup>31</sup> Ela se parece com uma cida-

---

\* No texto, por equívoco, está escrito “noroeste”. (Nota do tradutor.)

31 O Brasil só conta com seis cidades de população igual ou superior a 100.000 habitantes: Rio de Janeiro (mais de um milhão), São Paulo (340.000), Bahia (275.000), Pará (180.000), Pernambuco (245.000, incluindo os subúrbios), Porto Alegre (100.000). Manaus vem a seguir, com 80.000 habitantes.

de lacustre, visto que sua superfície urbana, recuperada em grande parte das lagunas que o mar alimentava outrora, nas épocas de [145] grandes cheias, não passa hoje de uma série de ilhas e penínsulas recortadas por canais. Essa a razão por que lhe deram o nome de Veneza brasileira. Tal semelhança, contudo, é algo remota. A cidade se divide em três bairros principais: o de Recife ou da Lingüeta (pequena língua), situada numa longa ilha de areia, como que constituindo um outro recife paralelo à costa; o bairro de Santo Antônio, numa outra ilha entre a Lingüeta e a terra firme; e por fim o de Boavista, totalmente em terra firme. Esses três bairros são ligados entre si por quatro grandes pontes, além de outras de menor importância, lançadas sobre diferentes canais ou braços do Capibaribe.



*RECIFE – A ponte Sete de Setembro e o bairro de Santo Antônio*

O bairro do Recife, mais antigo, data do século XVII e conserva ainda numerosos vestígios da passagem dos holandeses. É o mais movimentado de todos, onde se encontram os entrepostos e boa parte do comércio. Apesar disso, continua sendo o menos limpo e o pior edificado, com ruas estreitas (exceto a de Bom Jesus), malprojetadas e mal-orientadas, ladeadas de velhos casarões, de dois a quatro andares, caracterizados por um aspecto pouco atraente, embora conservem um certo traço de originalidade. Após um intervalo de quinze anos, voltamos a encontrar essa [146] parte da cidade, onde havíamos passado uma boa

temporada, exatamente como a tínhamos deixado, com as mesmas casas decrépitas, de aparência lastimável. Existe ainda, no cais da Lingüeta, um antigo hotel, administrado por um velho francês, o Sr. M. Defrance, onde são excelentes a acolhida e o tratamento, embora os quartos sejam pouco confortáveis. (Falta absolutamente um bom hotel em Pernambuco.) Por toda parte, as mesmas ruas de calçamento irregular e malcolocado, atravessadas pelos mesmos velhos bondes, de tração animal. Sequer o menor sinal de progresso nessa parte da cidade.

Esse bairro oferece um movimento contínuo e uma grande atividade comercial. Os negócios são tratados nos mais variados locais. Reunidos numa esquina, sobre a calçada e diante de um café, os comerciantes discutem tranqüilamente os seus interesses. Velhas negras atravessam a rua, fumando cachimbo e carregando sobre a cabeça o indefectível cesto carregado de frutas diversas. Negros e mulatos, aliás relativamente numerosos nesse estado, caminham tranqüilamente, equilibrando sobre as espaldas dois cestos repletos de bananas ou abacaxis, quando não cajus, curiosamente pendurados por seus pedúnculos num pedaço de cordel.

O bairro ou ilha de Santo Antônio, que apresenta quase o mesmo nível de animação, é o verdadeiro centro da cidade, com suas ruas mais largas e melhor arejadas, com casas bem construídas e organizadas, de que ainda restam muitas, com três ou quatro andares. Esse mesmo bairro ainda conserva, em muitos recantos, não poucos exemplos da arquitetura holandesa, que se distingue vantajosamente do estilo insosso e monótono das construções portuguesas. Nele se vêem algumas praças bem amplas, embora dotadas de poucas árvores e flores. Esse setor se encontra ligado ao Recife por duas pontes soberbas: a ponte Sete de Setembro – toda de ferro, com uma ampla via central para veículos e duas paralelas – e a ponte de Buarque Macedo.

O bairro de Santo Antônio parece ter melhorado. Pelo menos, pudemos constatar belas construções, novas e amplas, assim como grandes lojas, ruas alargadas, [147] como por exemplo a Rua Nova ou Barão da Vitória. O comércio varejista ostenta as suas melhores lojas. É na ilha de São Antônio que se erguem os mais importantes edifícios: no extremo da Rua 15 de Novembro; o palácio do governo, vasta e antiga construção,

que não deve ter sido edificado para sua destinação atual, a julgar-se por sua forma pouco judiciosa. Trata-se, como em outros exemplos similares, de prédio destinado a ser um colégio de jesuítas. À direita, numa grande praça, o pequeno edifício do Tesouro, construído no local onde se erguia o palácio mandado edificar por Maurício de Nassau. Mais adiante, o Palácio do Congresso, que foge às linhas comuns; o Liceu (Ginásio), a Escola de Direito, bem recente. Do outro lado, o Teatro de Isabel e um imenso mercado; a Casa de Detenção, de aspecto agradável e cujo interior se assemelha ao de nossas casas centrais. Existe ainda a Rua Imperial, que convém assinalar, por sua extensão e perfeito alinhamento, e que se estende até o longínquo subúrbio dos Afogados. É ainda no bairro de Santo Antônio que se encontram várias das mais belas igrejas e antigos conventos, realmente notáveis. Em sua maioria, as igrejas se revelam muito atraentes e destoam bastante da maior parte dos edifícios similares, construídos um pouco ao acaso, nos outros estados.

O bairro de Boavista, que é ligado ao anterior pela esplêndida ponte do mesmo nome, de data mais recente, se revela mais alegre e mais moderno que o de Santo Antônio. As ruas e calçadas se mostram mais amplas, são mais numerosas as belas construções, embora poucas sejam dotadas de sobrados. Dá-se aqui a transição entre a cidade propriamente dita e seus agradáveis subúrbios, como Dérbi, Madalena, etc., que se prolongam por cinco a seis quilômetros pelas terras, ao longo do Capibaribe, formando uma sucessão ininterrupta de vilas de campo muito aprazíveis, cercadas de jardins de flora tropical. O único edifício a destacar nessa parte da cidade, além das construções particulares, é o mercado do Dérbi, grande e imponente monumento retangular, cuja construção deve ter custado uma quantidade respeitável de milhões, aliás gastos inutilmente, uma vez que esse mercado magnífico [148] não serve rigorosamente para coisa alguma. Está sempre fechado e se ergue, isolado, no centro de um amplo terreno, criando em sua frente algo que se assemelha a um imenso campo de manobras. Nesse subúrbio, de baixa densidade de casas e de população, um mercado dessa proporção não teria qualquer razão de existir. Mais tarde, talvez, se ele até lá não cair em ruínas, é possível que se torne útil, quando todo o terreno em sua volta estiver mais cheio de casas.

Quando retornam dessas cercanias, não só os viajantes como os próprios moradores costumam deter-se longamente na ponte de Boa-vista, da qual se contempla uma vista admirável. No norte, descobrem-se a cidade e os morros pitorescos de Olinda; ao sul, o rio Capibaribe, ladeado por uma bela vegetação, é cruzado constantemente por embarcações grandes e estreitas, carregadas de bananas ou abacaxis, por canoas e jangadas.

Já há muito tempo que a cidade de Recife é entrecortada por numerosas linhas de bondes de tração animal, que servem até mesmo os subúrbios mais afastados. Esses veículos, que devem ser brevemente substituídos pelos carros elétricos, produzem belos dividendos para a companhia que os explora, uma vez que as distâncias são longas e os pernambucanos não gostam muito de andar a pé. No meio da cidade, estão as estações das linhas de Recife a Catanga, com 26 quilômetros de extensão, bem como as de Beberibe e Olinda, com 13 quilômetros, cujos carros, em diversas viagens por dia, servindo esses centros suburbanos, cruzam a toda velocidade as ruas e subúrbios periféricos, enquanto que, na cidade propriamente dita, o fazem numa velocidade mais moderada, tilintando uma campainha.

V. – Recife (ou Pernambuco) vai passar por transformações importantes. Alguns subúrbios, sobretudo o da Lingüeta, serão revolvidos pelas picaretas dos demolidores, para implantar avenidas, largas e retas, além de muitas ruas novas, no intuito de canalizar para o centro a brisa refrescante do mar. Já foi concluído o plano de transformações, elaborado por um arquiteto francês, Senhor Huguiet, motivo por que devem ser iniciados a qualquer momento esses trabalhos, que deverão modificar e melhorar o aspecto e as condições gerais da cidade. [149] Estão previstos igualmente a pavimentação de ruas, a construção e o melhoramento das canalizações de esgoto.

Aproveitaremos esta oportunidade para chamar a atenção de nossos arquitetos e empresários para o campo de ação que estará aberto à sua iniciativa. Lá, como em Vitória, haverá excelentes negócios a serem fechados, como decorrência da construção de cidades e casas de operários, casas de campo e residências para comerciantes e empregados, como por exemplo em Campo Grande, e nas cercanias de Afogados, regiões

já servidas por linhas de bondes e estrada de ferro. Nessas regiões, os terrenos ainda podem ser adquiridos com facilidade e a preços baixos, circunstância que nos leva a prever que, lá, novos pavilhões e casas de recreio poderão ser construídos a baixo custo e posteriormente alugados em termos vantajosos. No momento, há o reconhecimento de que a cidade se estendeu por uma área demasiadamente vasta, razão por que será necessário reagrupá-la mais. E nessa tarefa se empenham hoje o Governo e a Municipalidade.



*RECIFE – Rua Nova ou Barão de Vitória*

VI. – A transformação e o saneamento da cidade e de sua periferia constituirão o complemento de trabalhos já em curso de execução, e cujo objetivo é tornar o porto interior de Recife mais acessível a todos os navios de grande porte, bem como facilitar as operações de carga e descarga, graças a um aparelhamento mais moderno.

Nos termos do plano adotado, são relacionados a seguir os principais trabalhos a serem executados [150] e subcontratados pela Sociedade Francesa E. Bartissol, Dyle Bacalan e pela companhia Extremo Oriente:

1º Um quebra-mar, a ser enraizado na extremidade norte dos recifes que emergem perto do farol de Picão, e construído no alinhamento dos recifes submersos. Previsto para ter uma extensão de 1.147 metros, esse quebra-mar deve avançar pelo oceano, até uma profundidade 9 metros, quando as águas atingem seu nível mais baixo.

2º Um dique de pedra, de 798 metros de comprimento, partindo do istmo de Olinda em direção do mar e terminando sob a forma de um quebra-mar, com uma profundidade igual à do anterior.

3º Diversos cais para atracação, carga e descarga dos navios. Um cais para 10 metros de profundidade, com extensão de 574 metros, um outro para 9 metros de profundidade, no nível de águas baixas, de 60 metros de desenvolvimento, em alinhamento curvo e no prolongamento do anterior. Um cais, continuando também os precedentes, para 8 metros de profundidade, com o comprimento de 1.131 metros, até a extremidade sul do subúrbio de Recife.

4º Levantamento e a regularização da velha muralha sobre os recifes emergentes e a construção de uma nova muralha, até o estabelecimento de banhos, na direção da ilha de Nogueira.

5º Dragagem geral do porto até uma profundidade de 10 metros, com o nível mais baixo das águas.

6º Construção, ao longo dos cais, e sobre uma faixa de terreno de 60 metros de largura, de sete armazéns completamente aparelhados, desde a extremidade norte dos cais; construção de edifícios para a administração e para o serviço de saúde do porto, bem como a construção de armazéns exteriores.

7º Estabelecimento, nos cais, de linhas férreas com a largura de 1 metro, além de linhas de guindastes movidos a eletricidade e pavimentação e drenagem das ruas.

Todos esses trabalhos, obras e serviços, cujo custo está avaliado em 80 milhões de francos – ou 49.411<sup>32</sup> de contos –, devem estar completamente terminados em 1915. Estão sendo conduzidos em plena atividade, e os trabalhos preparatórios já foram concluídos.

VII. – Recife conta com dois fornos para a incineração dos dejetos residenciais da capital. Sabemos [151] que, a despeito de suas ruas estreitas e mal pavimentadas, esta cidade ainda permite uma vida agradável. Estamos convencidos de que – após a conclusão das obras portuárias, das demolições implícitas nesse esforço, e das projetadas pelo governo, inclusive

---

32 É sabido que o conto de réis vale atualmente 1.750 francos. O mil-réis corresponde a 1,75 franco.

para o estabelecimento de uma nova rede de esgotos, que é motivo de suas preocupações, – ela se tornará uma das cidades mais belas e mais salubres, digna de seu clima e de sua magnífica situação geográfica.

São três os cabos submarinos que saem de Recife: para a Europa, para o sul e norte do Brasil. Como toda a população estrangeira que vive em Pernambuco, incluídos os portugueses, anda por volta de dez mil pessoas, a cidade é muito cosmopolita, e os ingleses parecem ser muito numerosos.

É excelente a situação sanitária de Recife. Não obstante, a presença de uma zona aluvial e pantanosa, no extremo sul da cidade, para as bandas de Afogados e de Remédios, recoberta em certos trechos pela água das marés altas, poderia constituir um elemento de insalubridade, se os ventos constantes provindos do mar não viessem atenuar os efeitos dessa situação desfavorável. Toda essa zona que compreende uma parte do distante subúrbio de Remédios, e que é habitada por uma população pobre, vivendo em casas miseráveis, poderia ser facilmente saneada.

Quase todo o comércio do estado é feito através de Recife. Mas existem também outros portos, tais como Tamandaré, que oferece uma profundidade de 8 metros e excelente abrigo às grandes embarcações, que a ele têm um acesso fácil. Trata-se do melhor porto existente entre Pernambuco e a Bahia, e ao qual só falta um bom sistema de comunicações com o interior, para que ele se desenvolva. Não têm qualquer importância alguns portos como Petimbu e Porto de Galinhas, formados por uma chanfradura da linha de recifes que margeia a costa, nem tampouco os de Porto Formoso, Guaibu ou Itamaracá, na costa da ilha desse mesmo nome, bem próxima do continente. Além do mais, eles não oferecem um bom abrigo nem dispõem de fácil acesso.

VIII. – No que diz respeito aos instrumentos de comunicação, o Estado de Pernambuco é mais bem servido do que os demais estados do Norte, embora seus meios de circulação e de transportes [152] não se estendam além da região oriental. Ademais das pequenas linhas suburbanas de Caxangá e Beberibe, que já foram mencionadas, seria útil assinalar as seguintes:

Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco, que se estende do Recife a Palmares, ou seja, 124 quilômetros e 739 metros; Estrada de Ferro

Sul de Pernambuco, que é um prolongamento da anterior e vai de Palmares até Garanhuns, com 146 quilômetros e 420 metros, além de 47 quilômetros do entroncamento de Glicério a União, no Estado de Alagoas.

Estrada de Ferro Central de Pernambuco, com um percurso de 180 quilômetros, de Recife a Antônio Olinto, que podem ser percorridos em sete horas de viagem. Há em construção mais 50 quilômetros, de Olinto a Pesqueira.

Estrada de Ferro do Recife ao Limoeiro, com 180 quilômetros e 285 metros de extensão, incluindo dois entroncamentos (82 quilômetros e 976 metros, de Recife a Limoeiro; e 13 quilômetros de Carpina a Nazaré), além de 84 quilômetros e 240 metros correspondentes ao entroncamento de Nazaré a Timbaúba e desta a Pilar, já no estado vizinho de Piauí, perfazendo um total de 260 quilômetros.

Essas diversas linhas são administradas pela Great Western of Brazil Railway Company, que se comprometera a operar a reunião dessas linhas distintas, principalmente da última. Desse modo, graças às vias férreas atualmente em tráfego nos estados vizinhos de Paraíba e Rio Grande do Norte, tornou-se possível viajar de trem desde Maceió (Alagoas) até Natal, capital do Rio Grande do Norte, isto é, uma distância total de 800 quilômetros.

Uma última linha, a Estrada de Ferro de Ribeirão a Bom Destino, com 47 quilômetros sob exploração, serve mais particularmente as grandes usinas de açúcar de Cacaú e Ribeirão, para as quais transporta 45.000 toneladas de cana, 60.000 sacos de açúcar e 2.000 barricas de álcool.

Todas essas linhas, excetuadas as que servem para ligar o estado ao norte e ao sul, são de construção antiga. Nenhuma linha nova foi empreendida, uma vez que há quase vinte anos não se fazia qualquer prolongamento.

Não existe navegação fluvial nos rios do Estado de Pernambuco, que aliás não apresentam qualquer valor real. Os rios [153] costeiros da região oriental, dentre os quais só poderíamos citar o Goiana, Capibaribe, Ipojuca e Una, estão sujeitos a um regime muito variável, ora abundante, ora pobre, de acordo com as estações e a quantidade de chuva ocorrida. O único curso de água realmente importante da região, o São Francisco,

é virtualmente impraticável no segmento correspondente a Pernambuco, devido à multiplicidade de suas quedas, motivo por que se torna uma simples artéria de drenagem. Seus afluentes pernambucanos mais importantes, como o Pajeú, Flores, Moxotó e Jacaré, que constituem torrentes impetuosas durante a estação das chuvas, reduzem em muito as suas águas durante a estação seca, tal como acontece com os outros numerosos afluentes.



*RECIFE – O Palácio do Congresso e o Liceu, às margens do Capibaribe*

Em compensação, Pernambuco conta com uma boa companhia de navegação costeira, a Companhia de Navegação Pernambucana, que possui bons vapores e mantém duas linhas: a do norte, entre Recife e Fortaleza, que passa por Paraíba, Natal, Macau, Mossoró e Aracati; e a do sul, entre Recife e Bahia, com escalas em Maceió e Penedo. Esta companhia efetua uma viagem mensal por Fernando de Noronha, bem como viagens extraordinárias para Manaus e Santos.

IX. – O território de Pernambuco se divide em 59 municípios. A população, que é relativamente considerável em relação à superfície, apresenta-se concentrada [154] em cerca de nove décimos na parte oriental do Estado, que compreende um quarto de sua superfície total. Por esse motivo, são numerosas e populosas as cidades localizadas nessa região, das quais passaremos a assinalar abaixo as principais:

Em primeiro lugar, *Olinda*, não porque ela tenha uma grande população ou constitua um importante centro industrial, mas porque se trata da antiga capital do estado, distante apenas 6 quilômetros de Recife. Olinda está ligada à capital atual por um promontório que acompanha a

costa. O rio Beberibe, que se estende paralelamente ao promontório, pelo lado oposto ao oceano, assim como o próprio mar, poderia oferecer-lhe um meio de comunicação fácil, se não existisse uma pequena estrada de ferro que faz esse trajeto várias vezes por dia.

Construída no século XVI sobre um terreno elevado, que constitui o começo de uma pequena cadeia voltada para o interior do estado, Olinda é hoje uma cidade em decadência, cuja população não vai além de 10.000 habitantes, embora o ar que ali se respira seja de uma pureza perfeita, a tal ponto que não poucos comerciantes e funcionários de Recife lá possuem as suas residências. Mesmo no inverno, ainda persiste uma certa animação.

A situação da cidade, espalhada por diversas colinas, permite a cada moradia dispor de um pequeno jardim. O seu conjunto produz massas de verdura de aspecto muito pitoresco e agradável. Observada das colinas de Olinda, a perspectiva das redondezas é absolutamente encantadora. De um lado, contemplam-se o porto, com seus numerosos navios, e os campanários das igrejas, cujas cerâmicas brilham ao sol. Daí, a vista segue mais ao longe, até a ilha de Nogueira, onde estão instaladas as oficinas da Companhia francesa de construção do porto, e o dique natural que forma o Recife propriamente dito, e de onde se domina o oceano. Do outro lado, avista-se o Campo Grande e as várzeas lodosas inundadas pelo Beberibe; mais adiante, o subúrbio aburguesado de Madalena, cujas belas casas se mostram encerradas no meio de uma vegetação totalmente tropical.

Com exceção da sede do arcebispado e algumas outras igrejas, nada mais em Olinda justifica qualquer menção especial. [155]

*Goiana*, situada numa vasta planície, 66 quilômetros ao norte de Recife, tem uma população de 28.000 habitantes, é rica e ativa comercialmente. As terras à sua redondeza são geralmente produtivas e fáceis de cultivar. Sua principal indústria está concentrada na fabricação do açúcar e do álcool, produzidos por mais de cem usinas, de maior ou menor importância. O transporte de seus produtos é feito com facilidade por meio de barcaças, ou pequenas barcas a vela. Uma estrada bem razoável liga Goiana a Recife e às cidades intermediárias.

*Vitória* é um dos outros mais importantes centros do Estado, situada a 53 quilômetros da capital, à qual está ligada pela estrada de ferro

Central de Pernambuco, que cobre um terreno irregular, próximo à margem esquerda do rio Tapacurá. Sua população é de cerca de 30.000 habitantes. Seu comércio é muito ativo. Ela possui bons edifícios e, a cada mês, realiza uma feira de gado, aliás muito visitada. Os principais produtos das vizinhanças são: açúcar, algodão, tabaco, um pouco de café e frutas.

X. – *Cabo* (também chamada Cabo de Santo Agostinho, valendo-se do nome do promontório vizinho) tem uma população de 24.000 habitantes e está localizada sobre as margens do rio Pirapama, a 35 quilômetros da capital e 12 quilômetros do litoral. Trata-se de um centro agrícola bastante próspero, pois existem na cidade alguns estabelecimentos industriais, sem contar com um total de 145 usinas de açúcar no município. Convém dizer, de uma vez por todas, que um bom número dessas usinas (ou engenhos, para usarmos o termo local) não passam de moinhos, mais ou menos importantes, cujo material, totalmente primitivo, é movido a água ou por alguns animais, tais como mulas, bois, cavalos – o que não impede que eles produzam uma quantidade respeitável de açúcar. O Cabo se comunica com Recife pela Estrada de Ferro do São Francisco. Os moradores do litoral também podem transportar as suas mercadorias por via marítima, assim como os habitantes das margens podem valer-se do rio Ipojuca.

*Escada*, na margem esquerda desse último rio, e situada a 66 quilômetros da capital, é servida pela mesma linha. Conta com 22.000 habitantes e goza de um clima excelente. Os terrenos do município são muito férteis e a principal [156] riqueza agrícola reside nas imensas plantações de cana-de-açúcar, que alimentam 120 engenhos diversos.

*Palmares*, com 15.000 habitantes, às margens do rio Una, está ligada a 125 quilômetros de Recife por meio de uma estrada de ferro. É nesse município que se pode encontrar a Colônia Isabel, abrigo de órfãos criado durante o Império, a Colônia do Socorro, localizadas ambas numa região marcada pela grande fertilidade. A principal cultura, como sempre, está na cana-de-açúcar.

*Limoeiro*, situada a 76 quilômetros da capital, a que está ligada pela estrada de ferro do mesmo nome, tem uma população superior a 20.000 habitantes. É a principal cidade do vale do Capibaribe, sobre cuja margem esquerda está situada, numa planície cercada de colinas, pelo norte.

Seus moradores se ocupam principalmente da plantação de algodão, que constitui, com a criação de gado, a mais importante ocupação. Nesse mesmo vale se acham Bom Jardim e Taquaretinga, nas quais se cultivam igualmente algodão, mandioca e cana, e se criam carneiros, bovinos e caprinos. Mais distante, a 211 quilômetros de Recife, se encontra Madre de Deus, no meio de um vale montanhoso bem irrigado. O município é bastante favorável à criação de animais, mas lá se cultivam sobretudo o algodão, a cana e a mandioca.

*Jaboatão*, a 18 quilômetros de Recife, a que está ligada por uma estrada de ferro que se dirige para o oeste, na direção do vale do alto Ipojuca, é uma cidade de recreio muito freqüentada pelos moradores da capital, em razão de seu clima, que é muito salubre, e de sua situação geográfica, parcialmente plana e parcialmente acidentada, nas proximidades do rio Jaboatão.

*Caruaru*, a 136 quilômetros da capital, na estrada de ferro Central, é a sede de um município de 55.000 habitantes, que se dedicam à cultura do algodão e à criação de bovinos e caprinos.

*Garanhuns*, localizada no centro de um platô, perto das nascentes do rio Mundaú, a 868 metros acima do nível do mar e a 268 quilômetros de Recife, é no momento o ponto terminal da estrada de ferro Sul de Pernambuco. É a sede de um distrito com 25.000 habitantes, possui um clima saudável e agradável, vegetação esplêndida e água em abundância. [157] O território circundante, que produz todas as espécies de plantas tropicais, é bastante propício à cultura dos cereais do sul da Europa, como também à criação de animais. Graças à salubridade de seu clima e à fertilidade para o cultivo de seus numerosos produtos, suponho que esta região deva ser extremamente favorável à imigração européia, sobretudo italiana e espanhola.

*Rio Formoso*, sede de um município rico e próspero, está situada na margem direita do rio do mesmo nome, 101 quilômetros ao sul da capital, com a qual se comunica por via marítima. Dispondo de 150 engenhos, é um dos mais ricos distritos do Estado, graças às suas culturas fáceis e fecundas. Nela, existem grandes plantações de coqueirais, e suas florestas contam com excelentes madeiras para construção e uso em corantes.



*Um recanto de Olinda – No fundo, a cidade de Recife*

*Triunfo*, que é a cidade mais afastada, na direção oeste, está situada a 1.027 metros de altitude, sobre o monte Baixa Verde, a 555 quilômetros da capital. O clima dessa região é fresco e salubre, suas terras revelam grande fertilidade e prestam muito bem à produção de todos os cereais e à cultura do café, que lá conseguiu um certo desenvolvimento. Seus moradores têm mais facilidade para exportar seus produtos através do estado vizinho de Alagoas, visto que Triunfo se acha apenas a 175 quilômetros de Jatobá, que constitui o ponto final da [158] estrada de ferro Paulo Afonso – a qual, como se sabe, contorna as cataratas desse nome para alcançar Piranha, primeiro ponto navegável do baixo São Francisco.

Ao norte, a 28 quilômetros de Recife, encontramos ainda: o pequeno porto de Iguaçu ou Canoa Grande, onde, no século XVII, os franceses possuíam algumas feitorias; Pau-d'Alho, a 45 quilômetros, sobre a bifurcação das linhas que se dirigem uma a Limoeiro e a outra a Nazaré, a 67 quilômetros; em direção a Timbaúba, a 18 quilômetros, dois centros muito ativos, cercados de plantações de algodão e de engenhos de açúcar. Itambé, 94 quilômetros ao norte de Recife, no litoral, da qual se diz que possui terrenos férteis e um dos melhores climas. Pesqueira, 285 quilômetros da capital, é o centro de plantações de algodão, café, mandioca e feijões. Tornada a estação final da estrada de ferro Central de Pernambuco, esta cidade não tardará a adquirir uma grande importância. Vêm em seguida Gameleira, Bonito, Serinhaém, etc.

XI. – Embora o solo e o clima de Pernambuco sejam muito apropriados para todas as culturas, e exijam muito pouco trabalho para produzir

belas colheitas, o fato é que são poucas as culturas praticadas em grande escala, como a cana-de-açúcar e o algodoeiro. As demais culturas – café, cacau, milho, tabaco, mandioca, arroz –, bem como a criação de animais, são atividades comparativamente pouco importantes e se destinam sobretudo a atender ao consumo local. De modo geral, a agricultura ainda se encontra num estado absolutamente primitivo, visto que, por um lado, a grande fertilidade natural do solo não estimula o trabalhador a desenvolver muitos esforços e, por outro, é insuficiente a mão-de-obra disponível, pois a grande parte dos trabalhadores acaba sendo destinada à cultura da cana-de-açúcar. De fato, além dos trabalhadores nas plantações, existe uma categoria de agricultores, aqui chamados de *lavradores* – espécie de meeiros que, embora cultivem a cana, não possuem moinhos próprios, motivo por que levam a sua colheita ao engenho central, que lhes paga um preço acordado para cada tonelada de cana, ou retém para si a metade do açúcar extraído, entregando a outra parte ao lavrador. E este fica então livre para [159] levá-la ao mercado ou vendê-la ao proprietário da usina. Desnecessário dizer que o lavrador continua sempre sob a dependência do usineiro.

Outra categoria de trabalhadores bastante comum na zona do sertão, ou região intermediária, embora relativamente pouco estáveis, são os *moradores*, nem ativos nem disciplinados. Trata-se de indivíduos a quem o dono de uma grande propriedade concede permissão para construir uma pequena habitação e cultivar um recanto de suas terras. Com isso, o proprietário passa a ter a vantagem de dispor, em caso de necessidade, de um certo número de braços – que nem sempre lhe trazem grandes satisfações.

Essas populações ignorantes e indolentes fizeram com que, tanto no interior de Pernambuco como na maioria dos demais estados, a agricultura não se tenha, há muitos anos, beneficiado de qualquer aperfeiçoamento. Não obstante, há quem procure melhorá-la, já há algum tempo. Certas municipalidades mantêm à disposição dos agricultores de sua área algum material e informações sobre os modelos mais práticos e mais recentes. Tal material é apresentado em locais especiais, onde se realizam também exposições de cunho prático. Apesar de todo esse esforço, é ainda com extrema lentidão que tais novidades são postas em prática. Tivemos ocasião de verificar que começam a produzir seus efeitos as relações comerciais ou sociais iniciadas com outros agricultores, zelosos de progredir.

XII. – Pernambuco é o maior produtor de açúcar do país. Esta indústria foi muito próspera durante longos anos, devido aos elevados preços alcançados pelo produto. Foi a época em que se realizaram no estado trabalhos muito importantes, principalmente ligados à construção de trechos de vias férreas destinadas a servir as zonas açucareiras. Como eram rudimentares os processos empregados na cultura e na fabricação, o governo facilitou a construção de usinas centrais, munidas de maquinário aperfeiçoado, a maior parte das quais foram introduzidas e instaladas por franceses, o que assegurou a algumas sociedades anônimas uma garantia de juros da ordem de 6 a 7 por cento sobre o capital empregado. [160]

Depois, como sempre acontece em países dominados pela monocultura, veio a época das vacas magras, e a baixa dos preços do açúcar precipitou uma crise prolongada. Aliás, ela perdura há vários anos, o que reduz os recursos orçamentários do estado, que se vê reduzido a impor um regime de grandes economias.

Os verdadeiros plantadores pernambucanos dispõem de sentido de iniciativa, motivo por que, sem ajuda externa, sabem tomar rapidamente resoluções apropriadas. Percebendo que o remédio para essa crise só viria como consequência de um maior rendimento e de processos de fabricação menos custosos, os grandes proprietários não hesitaram em modificar as suas instalações. Hoje, já não são mais vítimas de qualquer preconceito em relação a tal ou qual método particular. Aliás, alguns desses aperfeiçoamentos propostos se mostraram de uma utilidade tão evidente, que passaram a ser adotados logo depois de conhecidos. Apesar de tudo, esses plantadores modernos ainda não passam de uma grande minoria. Em todo o Estado de Pernambuco só existem atualmente 46 usinas dotadas de material e maquinário realmente modernos, motivo por que seu poder de produção é de fato considerável. Mais de três quartos desses engenhos foram montados com um capital que varia entre 500.000 e 2.500.000 francos.

Além dessas usinas, existem ainda mais de 1.500 outros engenhos, constituídos em geral de pesadas construções quadrangulares, de um só pavimento, cobertas de telas, e usando equipamento rudimentar. Embora a cana contenha de 13% a 16% de açúcar, esses moinhos ou usinas, aqui chamados de bangüês, só extraem de 5% a 6%. Não obstante todos esses procedimentos defeituosos, essas fábricas de açúcar e de álcool acabam produzindo 97 milhões de quilos de açúcar e 19 milhões de litros de álcool e de

cachaça (aguardente de cana), cuja maior parte é consumida no próprio estado.<sup>33</sup> Trata-se sobretudo de grandes usinas que trabalham para a exportação. O valor da produção total dessas usinas alcança a cifra de 28.033 contos de réis, isto é, 45.123.130 francos. As exportações, que têm como destinos principais os estados Unidos, a Inglaterra, a Argentina, os portos de Antuérpia e Bremen, são constituídas de açúcares das variedades chamadas *demerara*, *bruto* e *retame*. Em 1909, a quantidade exportada se elevou a 54.632 toneladas, com um valor de cerca de 12.600.000 francos.

XIII. – A cultura da cana-de-açúcar em Pernambuco é praticada sobretudo na zona litoral, numa faixa de 75 a 150 quilômetros da costa, de acordo com a região. Esta zona oriental apresenta linhas de colinas de 150 a 200 metros de altitude, entre as quais se escoam pequenos rios, com água durante todo o ano. Essas condições são particularmente favoráveis para a cana-de-açúcar, que exige terrenos frescos suficientemente irrigados. A cana é plantada no fundo dos vales e até a meia encosta das colinas, cujos topos são cobertos por florestas, ou melhor, por árvores madeireiras, das quais as grandes árvores já desapareceram quase que completamente. As plantações estendem-se por centenas, e muitas vezes milhares de hectares.



*Plantação de cana-de-açúcar*

---

33 O Brasil consome, sozinho, cerca de 300.000 toneladas de açúcar por ano.

Sabemos que a cana-de-açúcar é uma gramínea que pode chegar à altura de 8 metros. Ela cresce sempre em touceiras, e compreende uma quantidade maior ou menor de plantas, ou hastes, que terminam em folhas alternadas. Dependendo da natureza do terreno, são necessários em média de doze a dezoito meses para que a cana atinja a maturidade e esteja pronta para ser moída. [162] Como se trata de uma gramínea resistente, ela se reproduz sozinha, por meio de rebentos, depois de ter sido cortada – processo esse que pode prolongar-se por vários anos. A cana derivada de rebento chega à maturidade ao fim de onze a treze meses.

A cana pode reproduzir-se de três modos diferentes: por meio de grãos contidos no pendão, ou flecha; por meio de pedaços do caule que contenham um mínimo de três ou quatro nós; ou mediante rebentos retirados da extremidade superior da planta, que desenvolvem raízes com muita rapidez. A cana obtida por meio de sementes requer muito mais tempo para amadurecer. A plantação pode efetuar-se em épocas distintas, dependendo da região. Em certas localidades do estado, é possível plantar em duas épocas, de janeiro a março e de julho a dezembro.

Já foram obtidas, mediante o emprego de sementes, inúmeras variedades de cana, das quais quarenta e duas já foram experimentadas no Brasil. Como a cana é uma planta muito forte, ela exige, para prosperar e fornecer uma proporção elevada de açúcar, um solo profundo que contenha quantidade suficiente de humo, cal, argila e areia. Por outro lado, a escolha da variedade de cana é muito importante. Não basta que o terreno seja fértil e produza canas vigorosas e bem altas. É indispensável que estas contenham bastante açúcar e permitam uma extração pouco onerosa. Assim sendo, o melhor solo será aquele rico em humo e relativamente pobre em sais alcalinos. Os terrenos argilosos podem satisfazer à primeira condição, mas não à segunda. A cana neles plantada crescerá bem, em belas touceiras, mas será aguada, com reduzido teor de açúcar. E este, para cristalizar-se completamente, vai requerer muito tempo e muito combustível, isto é, maiores gastos. Enfim, a proporção de melaço tem igualmente uma grande importância.

Os terrenos arenosos, de modo geral, produzem canas com suco muito açucarado, que se transformam rapidamente em açúcar, mas o rendimento por hectare é bem reduzido, pois a planta se desenvolve com pe-

quenas proporções e em tufo limitados. Os terrenos que melhor convêm à cana são os solos calcários, onde ela cresce muito vigorosa, com suco rico em açúcar e pouco saturado de outras matérias estranhas. Os terrenos de plantação que [163] se tenham esgotado devem receber adubo artificial ou de estábulo, pois com isso a cal aumenta o rendimento em cerca de 15%. Tal melhoria pode acentuar-se mais ainda, se forem misturados o adubo químico e o animal, segundo revelam experiências realizadas no Havaí, onde essa culta é praticada segundo procedimentos muito racionais.

XIV. – No Brasil, e particularmente em Pernambuco, que nos ocupa no momento, tivemos ocasião de verificar que a cultura da cana está longe do grau de perfeição atingida em outros países. E, no entanto, Pernambuco reúne as melhores condições naturais possíveis. É a essa cultura, aliás a mais antiga de todas no Estado, que ele deve os primeiros elementos de sua prosperidade e sua civilização. De modo geral, a rotina domina em toda parte. Ignora-se ainda a arte de extrair da terra a maior quantidade possível de produtos com a menor despesa. A razão desse estado de coisas deriva do fato de que os grandes plantadores ocupam um certo número de trabalhadores locais, ou colonos, indivíduos de mais variada origem e cor, que aliás são numerosos no Estado. Esses colonos recebem como casa geralmente um casebre miserável, um lote de terreno em que podem cultivar o que lhes convier para sua alimentação, além de um ou vários hectares onde plantam, cultivam e colhem a cana. Como já dissemos, essa cana lhes é paga pelo proprietário à razão de um tanto por uma tonelada. Desse modo, esses lavradores, toscos e ignorantes, continuam a empregar os mesmos processos usados por seus pais: deixam que a terra, praticamente sozinha, se encarregue de fazer todo o trabalho, limitando-se eles a cuidar de pequenas tarefas indispensáveis. Chegada a época, eles fazem a colheita... e nada mais.

Nas terras novas, preferidas por esses colonos, é possível colher por hectare plantado, mediante a adoção de pequenos corretivos, até 100 toneladas de cana, sem contar o rendimento de leguminosas, que se costuma plantar nos intervalos, durante os primeiros meses. Um trabalhador ativo pode ocupar-se de, no mínimo, dois hectares plantados de cana, a qual lhe será paga à razão de 8 a 10 mil-réis por tonelada. O rendimento de um hectare varia de acordo com o terreno e a variedade da cana plantada. Pode acontecer que uma destas variedades produza 80.000 quilos por

hectare [164] num solo, e somente 56.000 num outro. Tendo em vista as experiências realizadas com cada uma das variedades plantadas no Brasil, assinalamos abaixo as dez com melhor rendimento:\*

	Kg		Kg
1. Rajada .....	132.490	6. Bourbon .....	77.161
2. Mapon Rouge .....	117.294	7. Rose .....	75.867
3. Bois rouge .....	93.127	8. Tamarin .....	73.004
4. Tiambo .....	85.601	8. Petite Cayenne .....	71.132
5. Louisier Murice .....	83.256	9. Port Mackay .....	68.554

Esses resultados tão favoráveis podem ser obtidos, quando a terra é convenientemente preparada, inclusive mediante o emprego da charrua ou de outras máquinas aperfeiçoadas. No entanto, tendo em vista a diferença de rendimento decorrente da natureza do terreno, a média de produção da cana por hectare, em seu conjunto, não deve ser estimada em mais de 60.000 quilos. Para as plantações de São Paulo, a cifra adotada é de 40.000 quilos.

Importa não esquecer que as variedades de canas tidas como de maior rendimento por hectare não são necessariamente as que produzem mais açúcar e, por conseguinte, as que são mais cultivadas. A colheita é realizada entre os meses de setembro a abril.

XV. – Se a cultura da cana-de-açúcar ainda é feita em Pernambuco em condições antieconômicas, salvo algumas exceções, o mesmo ocorre, embora em menor proporção, na indústria açucareira local, que não consegue retirar da cana a proporção máxima de açúcar que é normalmente obtida na Luisiana, em Cuba ou no Havai. Nem todo o açúcar é extraído, e muitas vezes se perde assim mais da metade da colheita, o que acarreta grande aumento no preço de custo. Até mesmo nas usinas bem montadas de Pernambuco, a média de extração do açúcar, em duas tiragens, não vai além de 7,5%. Nas usinas menos importantes e nos moinhos conhecidos como *bangüês*, que são os mais numerosos, o rendimento em termos de açúcar decai a 6% ou mesmo 5,5%, quando o conteúdo varia entre 14% e 16%.

---

\* Deixei os nomes no idioma original, pois não consegui identificar seus equivalentes em português. (Nota do tradutor.)

Desde algum tempo, felizmente, os interessados começaram a preocupar-se com essa situação, motivo por que reconhecem a necessidade de seguir o exemplo de outros países que, sem dispor dos mesmos [165] recursos naturais, obtêm da cana-de-açúcar quase o dobro de rendimento.

Para remediar a crise gerada pelos baixos preços do açúcar, é necessário produzir em maior quantidade e mais barato, mediante o aperfeiçoamento dos métodos de cultura e dos processos de fabricação. É indispensável produzir muito, empregando procedimentos aprimorados, a fim de tornar o mais baixo possível o preço de custo do produto, inclusive substituindo os braços pela máquina. Dadas as condições de extrema fertilidade do solo, as circunstâncias favoráveis do clima e o preço pouco elevado da mão-de-obra, tudo indica que os açúcares de Pernambuco poderão penetrar em todos os mercados, sem maior receio da concorrência.



*Colheita da cana-de-açúcar*

Não é possível avaliar com precisão a produção total de açúcar em Pernambuco, pois ela varia enormemente, segundo tenham sido mais ou menos favoráveis as condições atmosféricas do ano. Mesmo assim, baseando-nos nos dados relativos à tiragem nos últimos cinco anos, veremos que a produção variou entre 2.000.000 e 2.500.000 sacos de 60 quilos

cada, caindo por vezes a [166] 1.600.000 sacos, aos quais se deve acrescentar o açúcar consumido no Estado.

Além da produção do açúcar propriamente dito, devemos computar a de álcool e, sobretudo, a de aguardente ou cachaça, que é muito importante, como já vimos, e sem desprezar a quantidade que se consome localmente.

XVI. – Também é muito afamado o algodão de Pernambuco, cuja cultura poderia estar bem mais avançada. Ele é plantado e colhido, em sua maior parte, no norte e no interior do estado, numa região além da ocupada pelas plantações de cana-de-açúcar. A colheita se inicia em setembro, e o transporte é feito em fardos de 75 a 80 quilos, ora por via férrea, ora no lombo de mula, para, até fevereiro, alcançar um dos portos da costa. Este tipo de algodão é limpo, com uma fibra nervosa, longa e acetinada. Esta cultura poderia desenvolver-se muito mais, visto que seus produtos são muito procurados, não somente pelas manufaturas estabelecidas no país, que consomem mais de 40.000 toneladas de algodão, como também pelos mercados europeus. No momento, o Estado de Pernambuco exporta cerca de 12.000 toneladas de algodão por ano, num total de 11.935 contos de réis.

A indústria de fiação e tecidos de algodão tomou naturalmente uma certa importância no Estado, onde existe matéria-prima em abundância. Estão estabelecidos em Recife oito indústrias de fiação, representando um capital global de 19.240 contos, bem como um em cada um dos quatro centros comerciais seguintes: em Camaragibe, Goiana, Torre e Apipucos. O valor da produção dessas fiações eleva-se a 9.814 contos.

Outras culturas, como as de café, cacau e tabaco, poderiam gerar bons rendimentos, se fossem praticadas de modo conveniente. O bicho-da-seda, sobretudo, poderia ser introduzido com sucesso e lucro.

XVII. – O orçamento do Estado de Pernambuco, neste momento reduzido a um severo regime de economia, gira em torno de 11.000 contos, incluindo despesas e receitas. No fim do ano de 1909, a Dívida Pública elevava-se a 37.545 contos, assim distribuída: Dívida Interna: 22.819 contos; Dívida Externa: 14.408 contos; Dívida Flutuante: 318 contos. O valor das [167] exportações estaduais monta a cerca de 40.000 contos por ano; o das importações, a 30.000 contos, igualmente em números redondos. São os seguintes os principais artigos importados por Pernambuco: peixe

salgado, carne-seca, azeite de oliva, arroz, café, hulha, cimento, cerveja, farinha, petróleo, manteiga, toucinho, banha, batatas, vinhos e licores, produtos manufaturados, quinquilharias, artigos de moda, etc.



*Uma usina de açúcar modelar*

No interior do estado, colhe-se ainda para fins de exportação: fibras de piaçava, cera vegetal, mel selvagem, seivas resinosas, casca de tainino, plantas medicinais e corantes, madeiras para marcenaria. Todos esses artigos, aliás, alcançam um valor bem modesto.

Existem ainda duas indústrias, hoje totalmente abandonadas, que poderiam assumir uma importância considerável em Pernambuco, a saber, a pesca e o comércio de frutas.

XVIII. – Já há muito tempo, a pesca deveria constituir [168] uma indústria próspera, pois as costas de Pernambuco são freqüentadas por um grande número peixes, dos mais delicados, como a cavala, a tainha (*Mugil brasiliensis*), o robalo (*Centropomnus*), a garoupa (*Epinephetus*), o badejo (*Rhipticus*), o bijupirá (*Elacates*), a pescada (*Otolithus*), etc., além de uma quantidade de crustáceos, entre os quais o camarão gigante, lagostas e lagostins magníficos. A pesca é feita com a ajuda de *jangadas* (embarcações em forma de balsa), por pescadores pouco ativos.

Apesar de tudo, o pescado custa muito caro em Pernambuco, quando poderia ser muito barato. Chega-se ao ponto de que, em certas pensões da cidade, os convivas têm de pagar às vezes mil-réis de suplemento, sob o pretexto de que lhes foi servido um prato de peixe! Pernambuco, Bahia e Santa Catarina são os estados brasileiros onde a pesca poderia tornar-se a mais rendosa das indústrias. Impõe-se, por outro lado, a criação de estabelecimentos para secar e conservar peixe, uma vez que o estado importa quantidades consideráveis de peixe seco, que poderia ser produzido no local.

XIX. – Nenhum outro estado, com a exceção da Bahia e do Maranhão, é mais rico que Pernambuco em variedades de frutas especiais. Além de uma multidão de frutas usadas em maior ou menor escala, aliás numerosas, podemos mencionar: duas variedades de abricó-do-pará, uma do tamanho de uma laranja e a outra, de uma ameixa; a laranja; a maçã-canela, conhecida como *pinha* ou *ata*, fruto do tamanho de um punho, de polpa perfumada, branca e macia; o caju (nada de comum com a árvore desse nome), fruto carnudo com a aparência de uma pêra, terminada por uma castanha de gosto muito delicado, que se emprega na confeitaria, enquanto que o pedúnculo, que se hipertrofia, contém uma polpa repleta de um sumo ácido, de sabor agradável, com o qual se prepara um licor chamado de vinho do caju; a graviola, quase idêntica à pinha; o jenipapo; o cambucá; a carambola; a pitanga ou cereja quadrada; a goiaba; a manga; o abacate, fruto saboroso e nutritivo, cuja polpa, amassada com açúcar, é absolutamente deliciosa. Todas essas frutas, além de muitas outras, nós só as podemos citar de memória, uma vez que elas – excetuadas umas poucas – não são objeto de um expressivo comércio na [169] Europa, devido à dificuldade de conservação. Que dizer do abacaxi e da banana!

Todo mundo conhece o ananás, pelo menos de nome. Trata-se de uma das frutas mais procuradas por toda parte, e que é deliciosa no estado natural. Na Europa, contudo, ele é normalmente consumido sob a forma de conserva, devido à falta da própria fruta. Dele se pode extrair, mediante destilação, uma aguardente delicadíssima. Apesar disso, esta fruta selvagem deve eclipsar-se diante de seu irmão cultivado, o abacaxi. Em Pernambuco, onde os ananases são muito apreciados, existem três variedades, chamadas de abacaxi. A primeira tem o fruto branco e as folhas não são serrilhadas; a segunda apresenta o fruto de cor púrpura e as folhas espinho-

sas; a terceira é branca e espinhosa. A mais difundida é a segunda, muito colorida e volumosa.

O sabor dessas variedade é muito superior ao da espécie comum, conhecida sob o nome de ananás, que os brasileiros chamam de *pinha*. As pessoas que só provaram o ananás flácido e algo fibroso que se vende na Europa por um preço exorbitante, que varia entre 4 e 10 francos, não podem imaginar o que seja um abacaxi amadurecido na planta, descascado no local, com a ajuda de um canivete ou velha faca, e que se morde com o maior prazer. Este modo de comer não é evidentemente muito polido, com o suco a escorrer entre os dedos, o que é lamentável. Além disso, a pessoa tem de curvar a cabeça, para não se sujar com essa coisa deliciosa que desliza pelo queixo. Em compensação, degusta-se uma iguaria, goza-se de um sabor novo e único de uma fruta que é impossível encontrar, pelo menos nesse estado, nas mesas mais elegantes da Europa. O abacaxi distingue-se do ananás por sua polpa amarelada, que se dissolve completamente na boca, derretendo-se como um bombom, sem deixar qualquer resíduo fibroso. Como também por seu gosto mais cremoso, pelo aroma que não se encontra nos frutos meio estragados que costumamos ver nas prateleiras de nossas casas de frutas.

O Brasil já exporta ananás há alguns anos, mas somente para a República da Argentina e para o Chile, que receberam no ano passado mais de 350 toneladas. Essas frutas [170] provêm do Estado do Rio de Janeiro e da região de Boituva, no Estado de São Paulo, onde existem vastas plantações. No entanto, esses ananases, que se vendem nesses estados, às centenas, à razão de 300 réis, ou seja, 75 centimos de franco por peça, não se comparam com os de Pernambuco. Estes últimos chegam das plantações do interior em barcos longos e estreitos, com capacidade para cerca de duas toneladas. Esses barcos descem o Capibaribe ou o Beberibe para atracar nos cais do bairro da ilha de Santo Antônio. Os abacaxis são descarregados sobre o próprio cais, onde formam montes enormes. É lá que vêm abastecer-se os vendedores de todas as cores e categorias, que enchem os seus balaios ao preço de 10 a 200 réis (15 a 35 centimos de franco). É grande o consumo no próprio local. Incomoda constatar que pagamos na Europa de 4 a 10 francos por frutos que poderiam ser adquiridos com melhor qualidade e por apenas 85 centimos a 1 franco,

depois de dar um belo lucro ao vendedor – caso surgissem algumas casas dispostas a fazer a sua exportação.

Comprados por atacado, os abacaxis jamais custariam mais de 100 réis (16 centimos de franco) por unidade; e muitas vezes, por muito menos, se tal cultura fosse empreendida em grande escala, hipótese que ainda é prematura. O fruto amadurece em 9 a 10 meses e pode ser plantado à razão de 3 a 4 mil pés por hectare. Até agora, duas ordens de considerações se tinham oposto ao desenvolvimento da venda de abacaxis e bananas de Pernambuco para a Europa, e principalmente para a França: as dificuldades de transporte e a falta de método na produção. O primeiro inconveniente, dos transportes marítimos, acaba de ser atenuado. Depois de negociações com o governo brasileiro, as companhias de navegação fizeram instalar a bordo de seus navios equipamentos frigoríficos que permitirão o transporte das frutas em boas condições. Além disso, essas companhias, entre as quais a Messageries Maritimes, ofereceram tarifas de transporte muito vantajosas (32 francos por metro cúbico).

Os produtores brasileiros não conheciam ainda a importância de uma boa embalagem para as frutas. Devidamente [171] protegidos, não somente o abacaxi, como até mesmo os frutos mais delicados podem ser transportados a grandes distâncias. A cultura das diversas frutas não está de modo algum organizada em Pernambuco, onde os cultivadores se limitam a plantar as árvores mais ou menos ao acaso, confiando exclusivamente na extraordinária fertilidade de solo, para obter uma colheita abundante. Não se faz qualquer seleção, e as frutas, que chegam à maturação mais ou menos ao mesmo tempo, são perdidas em sua maior parte. Ora, nesse Estado, onde a temperatura é praticamente sempre a mesma, seria fácil alternar as colheitas, de modo a ter frutas durante todo o ano.<sup>34</sup>

XX. – Em Pernambuco, a banana também deveria ser cultivada em plantações racionais. Graças à proximidade relativa [172] da Europa, e às novas facilidades de transporte, um investimento nesse sentido seria

---

34 Cf. *Les Grandes Antilles*, por D. BELLET, p. 77 e ss; e *Les Petites Antilles*, por P. CHEMIN-DUPONTES, p. 306 e ss. (Livraria Oriental e Americana, E. Guilhoto, Editor).

seguro e vantajoso. Todos conhecemos a importância que adquiriu o comércio de bananas na Inglaterra e na América do Norte. Há menos de vinte anos, a banana era uma fruta virtualmente desconhecida no norte da Europa e até mesmo nos estados Unidos. Hoje, a quantidade total de cachos dessa fruta tropical, consumida nas principais cidades, eleva-se a: 13 milhões, em Nova York; 3 e meio milhões, em Londres; um milhão e 700 mil, em Berlim e Hamburgo; e somente 5.000 a 600.000 em Paris, onde o preço da banana ainda está demasiado elevado.



*RECIFE – Os ananases-abacaxis no cais do subúrbio de Santo Antônio*

Graças à propaganda dos intermediários ingleses e à redução gradual dos preços no comércio varejista, tanto nos estados Unidos como até mesmo na Inglaterra, a banana entrou em concorrência com as frutas do país, sobretudo a banana-maçã, que é bem mais barata. Parece, além disso, que a predileção cada vez maior pela banana se justifica também pelos dados científicos sobre seu valor comestível. De fato, encontramos na publicação *Naturopath* a seguinte análise da banana, sob o ponto de vista nutritivo, feita pelo Dr. Max Makowski:

Albumina .....	43/4%	Hidrocarbureto .....	19½%
Sal alimentar ...	1¾%	Celulose e água .....	74%

De onde se conclui que poderíamos viver exclusivamente de bananas, de pão e manteiga, já que o corpo humano encontraria nessas substâncias todos os elementos necessários ao seu desenvolvimento.

As bananas consumidas na Europa provêm normalmente das Canárias, quando poderiam também ser fornecidas pelas colônias francesas da costa ocidental da África. Nos estados Unidos, as bananas são importadas das Antilhas, mas sobretudo da Costa Rica e do sul do Panamá, nos quais um poderosa companhia, United Fruits, possui plantações imensas servidas por vias férreas particulares.<sup>35</sup> A cada semana, quatro ou cinco navios pertencentes a esta sociedade carregam em média 30.000 cachos cada um. [173]

A cultura da banana, uma das mais fáceis que existem, também pode ser acessória e servir para dar sombra ao cacauero. Sabemos que a bananeira é uma planta herbácea, de 3 a 4 metros de altura, que produz frutos uma só vez, para morrer em seguida. A planta se reproduz por meio de raízes adventícias, lançadas por seu caule subterrâneo, através das quais se obtêm sucessivos tufos de bananeiras. Estas só frutificam após um período de nove meses a um ano, mas em qualquer época do ano. Existem inúmeras variedades de bananeiras, agrupadas em torno de três espécies. No Brasil, a banana só é explorada em plantações de larga escala no litoral sul, a saber, nas vizinhanças de Santos, Paranaguá e Florianópolis, que exportam, somente para a Argentina, vários milhões de *cachos*. As variedades mais exploradas e mais apreciadas são: a banana-ouro, a banana-maçã e a chamada banana-nanica (*Musa chenensis*), que produz um cacho enorme, embora tenha um caule menos comprido.

Se considerarmos que um *cacho* de bananas, com cem a duzentas frutas, quando não mais ainda, e pesando por vezes até 50 quilos, é vendido no sul do Brasil por algo entre 75 cêntimos de franco e um franco e meio

---

35 Cf. *Les Richesses de l'Amérique Centrale*, por D. Pector, p. 160 e ss. (Livraria Oriental e Americana, E. Guilmoto, Editor).

– preço que jamais se conseguiria em Pernambuco, caso lá houvesse grandes plantações –, nos daremos conta dos lucros que se poderia alcançar com este produto, comparando tal custo com os preços de venda praticados em Paris. De fato, nesta última, pagamos por uma banana de 10 a 25 cêntimos de franco, conforme a qualidade, ao passo que em Pernambuco a mesma unidade sairia por menos de um cêntimo de franco (preço de Paranaguá ou Santos). Se pudéssemos exportar grandes quantidades através desse porto, a população parisiense, que só come bananas de baixo preço e não tem idéia do que é uma verdadeira banana, passaria a pagar não mais que 5 a 7 cêntimos de franco pela fruta de melhor qualidade, gerando desse modo um aumento no consumo da fruta, que passaria a ser mais apreciada.

Uma empresa que se encarregasse de fazer a cultura e a exportação da banana por atacado poderia ter certeza de auferir bons lucros, a exemplo das sociedades inglesas sediadas na Jamaica ou na América Central. Além da venda das frutas, que também podem ser comercializadas secas, é possível [174] delas extrair uma farinha natural, chamada farinha de banana, muito apreciada na Inglaterra, que lá alcança o preço de 45 a 55 francos por 50 quilos, quantidade essa passível de ser fornecida por dez bananeiras, na base de um cacho por árvore. Se as plantarmos a uma distância de 2 metros de intervalo de cada lado, um hectare pode receber 250 bananeiras, coisa que, como já vimos, produzirá belos lucros.

Embora a cultura de frutas possa constituir para os agricultores de Pernambuco uma fonte de renda complementar, estamos convencido de que haveria muito mais vantagem em criar uma sociedade séria – que organizaria cientificamente a produção em larga escala de frutas diversas, sobretudo de abacaxis e bananas. Os primeiros, para os Estados Unidos, onde são objeto de uma demanda constante; as últimas, para a Europa.

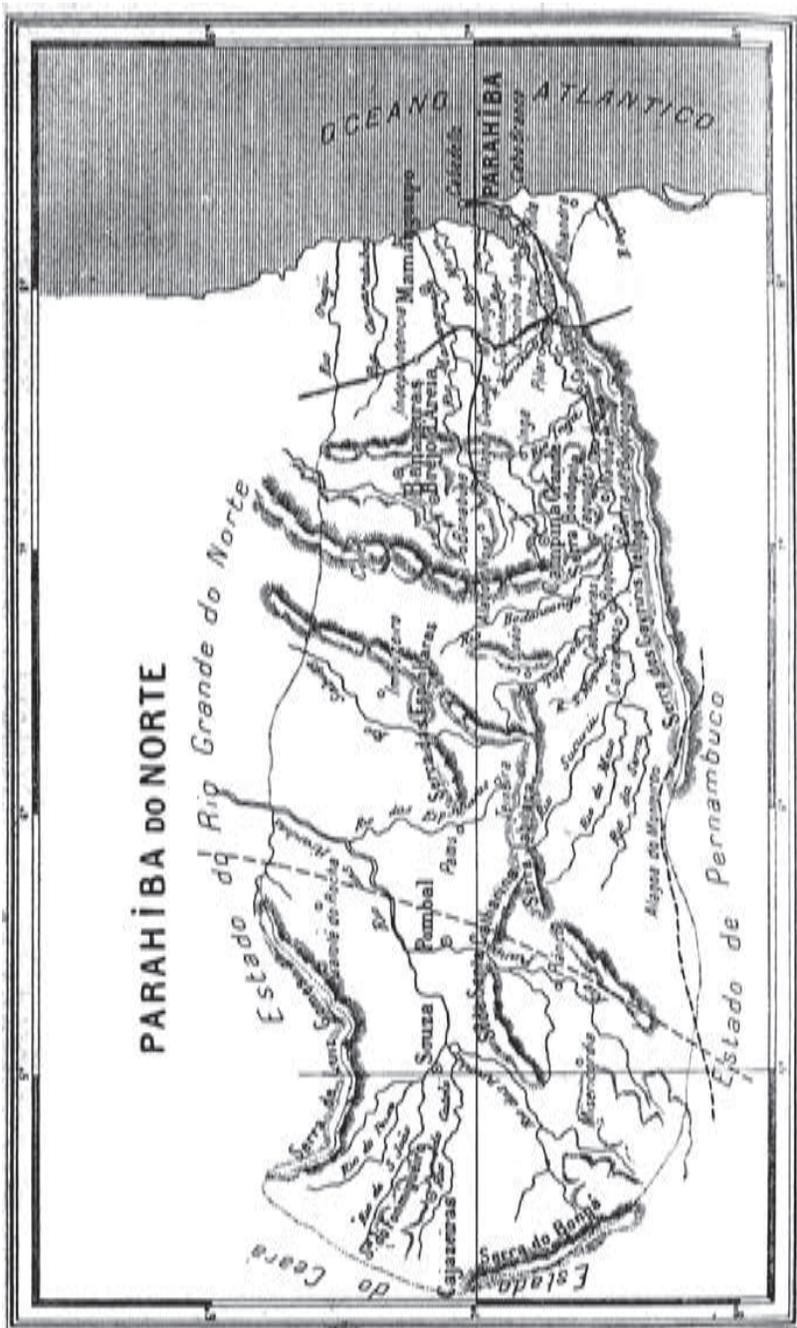
Não resta a menor dúvida de que empreendimentos dessa natureza produzem resultados excelentes. O exemplo do que foi realizado a esse respeito no Panamá, Costa Rica, Antilhas inglesas, Barbados, Trinidad e Jamaica mostra o que seria possível realizar dentro dessa ordem de idéias.

Para estimular a produção e exportação de frutas, o Governo brasileiro estabeleceu por decreto a criação de prêmios, respectivamente de 10, 5, 3 e 2 contos de réis (ou seja, 16.800, 8.400, 5.000 e 3.300 francos), que serão atribuídos a quem comprovar a maior exportação de frutas de boa

qualidade, durante o ano de 1910, desde que o volume exportado não seja inferior a 50 toneladas.

Esperemos que, concluídos os trabalhos de expansão portuária em Recife, que é o porto mais próximo da Europa, a cultura do abacaxi e da banana sejam objeto de um grande desenvolvimento, e que esse Estado venha a ser dentro em breve um importante provedor dos mercados europeus dessas duas frutas.

[175]



*Mapa do Estado da Paraiba*

.....

*Capítulo VIII*

ESTADO DA PARAÍBA

I. SUMÁRIO DESCRITIVO. – II. POBREZA DOS CURSOS DE ÁGUA, CLIMA. – III. CABEDELO, ASPECTO ENCANTADOR. – IV. UMA CAPITAL POUCO PROGRESSISTA, PARAÍBA, AS DUAS CIDADES E O PORTO. – V. OUTROS CENTROS: MAMANGUAPE, AREIA, CAJAZEIRAS, ETC. – VI. VIAS DE COMUNICAÇÕES. – VII. INDÚSTRIA DO ALGODÃO. – VIII. CULTURA DO ALGODÃO, VARIEDADES, RENDIMENTO, EXPORTAÇÃO. – IX. CULTURA E INDÚSTRIA DA MANDIOCA SECA; IMPORTÂNCIA DESSE COMÉRCIO. – X. RIQUEZAS INEXPLORADAS, O COQUEIRO. – XI; RECURSOS DE MINERAÇÃO. – XII. EXPORTAÇÃO, IMPORTAÇÃO, ORÇAMENTO.

**I** – PARA se transportar de Pernambuco (melhor dizendo, Recife) à Paraíba, capital do estado desse nome, o viajante dispõe hoje de dois meios: a via férrea e a marítima. Pela primeira, que é certamente a mais incômoda, se não a mais longa, toma-se a estrada de ferro de Recife a Limoeiro e Pilar, ou seja, 180 quilômetros; em seguida, dessa última, tem de se tomar o entroncamento que leva a Paraíba, de cerca de 45 quilômetros. Como os trens ainda não saem todos os dias, tem-se freqüentemente de pernoitar em Pilar, e a viagem, afinal de contas, nada nos traz de novo. A região atravessada é em tudo idêntica à zona norte de Pernambuco. Além

de extensos espaços incultos, percebem-se os tetos vermelhos de usina de açúcar, que surgem em meio a uma grande plantação de cana-de-açúcar; mais adiante, são os campos de algodão, que parecem mais numerosos ainda nesta zona. A travessia por mar, que não passa de 70 milhas, é menos cansativa, e talvez mais rápida, mas não se dispõe de barcos todos os dias. Os vapores do Lóide Brasileiro, que passam a cada oito ou dez dias, partem geralmente do [178] Recife, por volta de 11 horas ou meia-noite, para chegar na manhã seguinte, com a maré.

Juntamente com o Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí e uma parte do Maranhão, a Paraíba se localiza numa região em que as riquezas naturais são distribuídas de modo desigual, e cujo sertão interior é quase sempre atingido pela seca. Como os seus vizinhos do norte, a Paraíba progrediu muito pouco. Tal estagnação é devida em boa parte à secura, que muitas vezes anula os esforços da população, ao reduzir drasticamente em certas áreas o resultado das colheitas. E também ao fato de que normalmente os recursos que só se empresta aos ricos ou àqueles que, indevidamente, gozam da fama de sê-lo. Por isso, a atenção da Europa, e até mesmo do Brasil, tem ignorado esses pobres estados do Nordeste, cujos recursos orçamentários se acham por demais limitados, para criar um movimento de propaganda que possa levá-los a ser mais bem conhecidos. Esses estados, alguns dos quais são detentores de recursos naturais nada desprezíveis, acabam se constituindo exatamente naqueles sobre os quais temos menos informações.

A Paraíba é o décimo quarto estado do Brasil em termos de área geográfica, uma vez que a sua superfície se limita a 74.731 quilômetros quadrados, que abriga uma população superior a 600.000 almas. Delimitado, ao norte, pelo Estado de Rio Grande do Norte; ao sul, por Pernambuco; a oeste, pelo Ceará, a Paraíba possui um litoral modesto, de apenas 146 quilômetros. Ela forma um paralelogramo que descreve, em sua extensão, uma curva em direção ao sul e termina a oeste por um trapézio mais estreito. Em sua maior dimensão, o Estado mede 450 quilômetros de leste a oeste e 160 quilômetros, de norte ao sul. Isso corresponde aproximadamente à área de doze de nossos departamentos.\*

---

\* Cada uma das 25 divisões administrativas em que se divide o território continental da França. (Nota do tradutor.)

O território da Paraíba, que é bem acidentado, compõe-se de uma zona litorânea baixa e alagadiça, em certos trechos, e da zona interior, do sertão, bem mais extensa. Esta última é separada da primeira pela serra de Borborema, que divide o estado em duas vertentes desiguais. Além da Borborema, encontram-se ainda no Estado algumas cadeias de elevações, frutos de erosão, que cruzam o sertão e se designam no Brasil como montanhas. Uma delas, a serra de Araripe, [179] na fronteira com o Estado do Ceará, projeta de oeste para leste, com o nome de serra dos Cairiris Velhos, um cume que serve de limite entre Pernambuco e Paraíba.

II. – A Paraíba não é um estado muito favorecido do ponto de vista hidrográfico. Seu principal curso de água, o Paraíba da Norte,<sup>36</sup> que aliás deu seu nome ao estado, apresenta nos mapas um curso em parte fictício de cerca de 300 quilômetros. O Paraíba tem sua origem não na linha de fronteira com Pernambuco, e corre mais ou menos do oeste para leste, quase que paralelamente à divisa. O solo atravessado por esse rio é tão estéril na época das secas, que quase fica sem água. O seu volume aumenta à medida que se aproxima do mar. Depois de encontrar a localidade de Pilar, ele segue até a cidade de Paraíba, capital do estado, e termina seu curso num estuário de 20 quilômetros, que é submerso pelas marés e cujas margens são recobertas pelos manguezais. Atravessada a sua embocadura, enfrenta-se uma linha de recifes, que facilitam a formação de bancos de areia, felizmente interrompida por uma abertura, circunstância essa que torna nem sempre fácil o acesso ao estuário.

Diz-se que o Paraíba é navegável até a capital, o que pode ser verdade para vapores de pequeno calado. O fato é que nunca vimos um vapor do Lóide ir até lá, pois todos se detêm em Cabedelo, que é o porto do Estado situado na embocadura do rio. O transporte das mercadorias é realizado por barças de ferro, puxadas por rebocadores, ou pela estrada de ferro. De Paraíba até Pilar, esse rio é ainda navegável para embarcações.

Os demais cursos de água são mais insignificantes ainda, inclusive o Camaratuba e o Guaju, uma vez que desembocam em enseadas que pode-

---

36 Sabemos que existe um outro rio com este nome, que irriga todo o Estado do Rio de Janeiro, origina-se no Estado de São Paulo e se chama Paraíba do Sul.

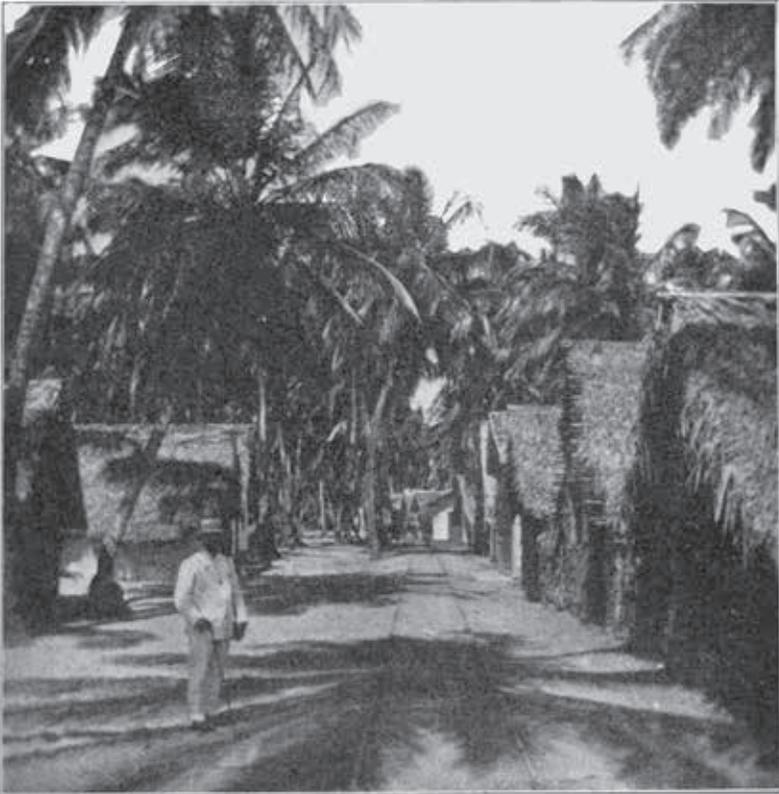
riam oferecer boa ancoragem e abrigo aos grandes barcos, se não fossem os recifes que acompanham o litoral e tornam muito difícil a sua entrada. O rio Piranhas, de extensão semelhante à do Paraíba, se caracteriza por um pequeno volume de água. Quanto às vertentes dos *sertões*, elas nada têm a apresentar, a não ser as nascentes [180] dos rios que atravessam o estado vizinho do Rio Grande do Norte, do sul para o norte, antes de ganhar o oceano.

O clima da Paraíba é perfeitamente saudável, seco e quente, mais temperado na zona litorânea, pela influência das brisas marítimas. Pode-se dividir o ano em duas estações bem desiguais: uma seca; a outra, chuvosa, sendo que esta última é bem mais curta, pois só compreende os meses de março a junho. Infelizmente, há anos em que a chuva não comparece, o que acarreta uma secura geral em todo o interior, onde as fontes se esgotam, ocasionando os mesmos fenômenos desastrosos comuns aos estados vizinhos. Para amenizar os efeitos dessas calamidades, foram construídos alguns reservatórios, mas a maior parte dos trabalhos importantes de prevenção ainda estão na fase de projeto, e certamente só começarão a ser executados quando a estrada de ferro tiver penetrado nessas regiões atingidas pelo flagelo.

Por força do clima seco e de um sistema fluvial pouco abundante, a vegetação natural dos platôs do sertão interior é muito pobre, embora não desértica. Nele se encontram, além de outras espécies mais ou menos raquíticas, uma bromeliácea aquosa, das mais úteis, chamada *micrambia*, a qual, além de constituir um alimento excelente para os animais, apresenta a vantagem incalculável de conservar durante todo o ano uma seiva espessa que, se não mata a sede do gado, pelo menos a atenua, uma vez que o sertão só oferece mesmo um fraco pasto. Em contraste, desde a serra de Borborema até o litoral, a vegetação é bem distinta. Vêem-se em suas vertentes florestas esplêndidas, que oferecem uma quantidade de madeiras de construção e principalmente para corantes, entre as quais o famoso pau-brasil (*Caesalpinia echinata*), já observado pelos mais antigos viajantes. É lá que se pode encontrar a maior quantidade de plantações de algodão e de cana-de-açúcar. Nas planícies mais próximas do litoral, são os coqueirais que dominam.

III. – A chegada por mar é mais agradável que a por via terrestre. Após ter-se contornado um longa ponta de terreno arenoso, descobre-se Cabedelo, cujas habitações ficam meio escondidas em meio a uma floresta de palmeiras. Este porto, que presta grandes serviços ao comércio, fica si-

tuado a pouca distância [181] da embocadura do rio Paraíba. Esta, embora apresente uma profundidade de 5 a 6 metros, é parcialmente bloqueada ao sul por um recife, e ao norte por bancos de areia quase sempre submersos. O porto, que tem 5 a 8 metros de água, é dotado de um molhe de madeira, que se deve ladear, e perto do terminal dos trens da estrada de ferro Conde d'Eu. Ao longo de toda a margem, foi construída uma estacada para proteger o canal do rio contra as areias. A entrada do porto é indicada por um farol curioso, chamado de *Pedra Seca*, que foi erigido sobre um escolho bem alto, encoberto pela maré.



*Um recanto de Cabedelo*

*Cabedelo* não chega a ser uma cidade, pois é um simples vilarejo com cerca de 3.000 habitantes, cujo aspecto geral é absolutamente encantador. [182] Suas casas, todas baixas e de tipos variados, lhe conferem um

ar pitoresco. Dos dois lados das ruelas brancas, cujo solo é coberto de areia do mar, alinham-se as moradias, chamadas localmente de choupanzinhas, para cuja construção só utilizam as madeiras e folhas da palmeira pindoba. Outras ruas são compostas de habitações em alvenaria, de um só andar, com ou sem varanda. Embaixo destas últimas, os moradores, homens e mulheres, se entregam às doçuras da sesta, deitados em redes balançadas suavemente. Esta rede, que a partir de Pernambuco, constitui a principal peça do mobiliário dos habitantes, ricos e pobres, se torna a cadeira ou leito preferido, mais cômodo e mais higiênico. Da Paraíba aos confins da Amazônia, passa a ser o leito universal. Nos quartos de hotel, mesmo quando providos de uma cama, naturalmente ruim, existem sempre dois ganchos presos na parede, onde o viajante previdente e sibarita poderá sempre enganchar a sua rede. Esse foi, aliás, o procedimento que adotamos invariavelmente, daí por diante. Cabedelo cobre uma grande superfície até chegar ao oceano, pelo outro lado da ponta, onde se encontram lindas residências pertencentes a alguns negociantes europeus. A localidade é servida por uma pequena linha de bondes, até a praia de *Ponta do Mato*.

IV. – Para chegar à capital, toma-se a estrada de ferro Conde d’Eu, de bitola estreita, hoje arrendada pela *Great Western*, que cobre a distância de 18 quilômetros em 35 minutos, através de areais, de bosques de palmeiras ou de mata cerrada, de planícies ou várzeas cultivadas. Depois de descrever uma grande curva, o trem atinge a estação de Paraíba, onde uma multidão de moleques e carregadores, junto com mendigos dos mais variados tipos e trajes, todos descalços, aguardam a sua chegada, misturados a alguns desocupados ou empregados, devidamente empertigados em roupas modernas. Defronte da estação se encontra a Alfândega, numa praça bem arborizada.

Fundada em 1585, sob o nome de Nossa Senhora das Neves, a cidade de *Paraíba* é uma das mais antigas do Brasil, como o comprovam algumas velhas construções que ainda se pode encontrar, ao caminharmos pelas ruas. Ocupada pelos holandeses em 1634, passou, durante algum tempo, a ser chamada de Frederikstadt. Em seguida, [183] durante o período em que Portugal se encontrava sob o controle da Espanha, teve o nome de *Filipéia*, em homenagem a Filipe II, para finalmente recuperar seu nome atual de Paraíba. Esta capital, que tem uma importância apenas

relativa, conta com uma população de não mais de 30.000 habitantes, e leva uma vida muito pouco movimentada. Situada sobre a margem direita do rio Sanhauá, na confluência deste com o Paraíba, num terreno acidentado, em meio a uma paisagem de verdura exuberante, a cidade se divide em duas partes: a cidade alta e a cidade baixa. A primeira, construída no setor mais elevado, corresponde à cidade antiga e se encontra hoje um pouco abandonada. No entanto, é lá que se concentram a vida elegante, os clubes e melhores cafés. A cidade baixa, ou *Varadouro*, situada na planície, para os lados do porto e ao nível do rio, se tornou a capital propriamente dita, ao mesmo tempo que seu centro comercial. Ela reúne, de fato, os entrepostos, lojas de moda, alfaiates, livrarias, chapelarias, hotéis, etc., onde a atividade é relativamente grande.

A Rua Barão da Passagem, larga e bastante regular, é ladeada de construções antigas, mas sólidas. Ela continua na Rua Nova, que data de 1634, mas é assim denominada, em virtude dos novos edifícios que nela foram erguidos. Sobre a colina, vêem-se ainda algumas boas residências pertencentes a comerciantes ricos. A cidade velha possui um certo número de belos edifícios, entre os quais a catedral, que é de grandes dimensões, ornada de duas torres, e foi edificada nessa mesma colina em 1635, sob o nome de Nossa Senhora das Neves. O convento e a igreja de São Francisco, um pouco mais antigos, também são muito grandes e possuem uma fachada característica: a entrada da igreja é precedida de um pátio com belos mosaicos. O convento, que os holandeses fortificaram quando ocuparam a cidade, mudou de destinação e serve hoje como uma escola primária.

Numa praça, fechada por um gradil, mas cheia de palmeiras e de uma rica vegetação tropical, encontra-se um outro convento, colado a uma igreja encimada por uma torre secular. [184] Trata-se do velho convento dos jesuítas, que, como ocorre em muitas outras partes do Brasil e da América do Sul, serve hoje como palácio do governo do Estado. Bem ao lado, encontra-se o “Liceu Paraibano”. Na imponente Praça Bento da Gama, infelizmente não bem cuidada, que se encontra num plano intermediário, mais ou menos intermediário entre as duas cidades, é possível observar ainda alguns grandes edifícios, como os Correios, de belas proporções, e o quartel da polícia, defronte ao mesmo. À direita, acha-se

o teatro e, do outro lado, a Beneficência Italiana, cercada de casas bem modestas, e mais adiante o Tesouro e a Escola de Moças.

Paraíba é uma cidade modesta e atrasada, não por falta de valor ou boas intenções da parte de seus governantes, mas por escassez de recursos orçamentários. Trata-se de uma capital, dentre outras ainda bem numerosas, onde uma política furiosa absorve todas as energias, esteriliza o caráter, as faculdades e os talentos, em benefício de uma dúzia de ambiciosos, que mal suportam qualquer oposição. Todos ainda vivem lá na era do petróleo, com as ruas, bem ou mal pavimentadas, iluminadas com lanternas de óleo, presas a colunas ou postes de madeira, lanternas essas que não são acesas nas noites de luar. Não existe tampouco canalização de esgotos ou serviço de água potável. Os habitantes, ou pelo menos alguns deles, possuem poços e cisternas; os outros se utilizam dos serviços dos carregadores de água, indivíduos característicos, que vemos cruzar as ruas a todo momento, guiando um cavalo ou burro esquelético e carregando sobre a sela do animal dois barris de água colhida nas fontes das proximidades. Com o correr do tempo, o animal e o homem se transformam em amigos inseparáveis. Já está projetada a criação desses dois serviços indispensáveis, de água e de esgotos.

Há linhas de bondes, de tração animal, para servir a cidade de os subúrbios de Trincheiras e Tambia.

Durante os meses de dezembro a fevereiro, as belas praias de Tambaú, Penha, Beça, Poço e Ponta do Mato, próxima de Cabedelo, são freqüentadas por famílias ricas ou remediadas de Paraíba, tornando-se centros de alegria e de vida animada. [185]

Por diversas vezes, até 1907, o governo da Paraíba já dragou as águas do Paraíba, para permitir que embarcações maiores subam até a capital. As areias, contudo, modificam constantemente o canal na época das cheias. Diz-se agora que o leito do rio está suficientemente dragado, facultando o acesso ao porto de Paraíba para navios com até 6 metros de calado. Apesar disso, e embora o cais desse porto tenha sido alongado, o fato é que a maioria dos grandes barcos não vão além de Cabedelo, ou só o fazem em casos de necessidade absoluta, após aguardar a chegada da maré.

V. – Além de Paraíba, não existe em todo o estado qualquer centro urbano que, pelo tamanho de sua população, mereça a designação de

cidade. As maiores aglomerações não passam de vilas um pouco maiores, habitadas por alguns milhares de indivíduos. O resto dos moradores está distribuído numa chusma de aldeias e povoados, compostos de uma reunião de habitações e fazendas mais ou menos esparsas. Entre os centros de alguma importância, que para prosperar só aguardam a chegada da estrada de ferro, para ligá-los à capital e aos mercados externos, devemos assinalar:

*Mamanguape*, sede do município do mesmo nome, está situada 72 quilômetros ao norte da capital, na margem esquerda do pequeno rio costeiro que lhe deu o seu nome, e a 35 quilômetros de sua embocadura. A cidade só possui, em termos de edifícios, duas igrejas e a prisão. A municipalidade, os correios e demais serviços estão todos instalados em locais insignificantes. O centro da cidade reúne algumas ruas ladeadas de boas construções, mas a parte periférica, como aliás acontece em toda a zona litorânea, é composta principalmente de cabanas feitas com a palmeira pindoba, pois a suavidade do clima permite aos moradores contentar-se com essas habitações baratas. Nas redondezas, é possível observar muitas fábricas de açúcar, dotadas de equipamento primitivo, do tipo bangüês. Além da cana-de-açúcar, o município produz mandioca em grande quantidade, tabaco e milho. O comércio do município é realizado diretamente com a praça de Pernambuco. Os transportes até a costa podem ser feitos por meio de embarcações de [186] algumas toneladas, no lombo de animal ou em carroças no interior. Na zona entre Paraíba e Mamanguape existem os chamados *tabuleiros*, espécie de platôs pouco elevados onde se encontram numerosas mangabeiras, isto é, árvores de que se extrai o cautchu, de que falaremos mais adiante.

*Areia*, ou *Brejo d'Areia*, é uma pequena localidade muito simpática, situada na vertente da cadeia da Borborema, a 700 metros de altitude e 150 quilômetros da capital. Suas ruas são amplas, em aclive, limpas e pavimentadas. Em sua maioria, as construções são modernas e apresentam um aspecto agradável. Na qualidade de sede do município, ela possui uma prisão, um teatro, um hospital e duas igrejas, jardins e praças arborizadas. Parte desse município é destinada à cultura da cana-de-açúcar, de que há enormes plantações e 85 fábricas diversas. A outra parte, mais a oeste, bem abastecida de água, é muito próspera e utilizada para a criação de gado. Nesse município se encontram ainda Mata Limpa e Lagoa de Remígio, que constituem importantes centros de cultura.

*Cajazeiras*, situada a cerca de 450 quilômetros da Paraíba, quase na extremidade oeste do Estado, pode ser considerada uma cidade próspera e detentora de certa atividade comercial. Incluindo suas redondezas, conta com uma população de cerca de 10.000 habitantes, que se dedica especialmente à cultura do algodão, embora a região produza também tabaco e cereais.

*Itabaiana*, plantada na margem direita do Paraíba e a 70 quilômetros da capital, é uma comunidade dedicada ao comércio, detentora de uma situação saudável, a 66 metros de altitude. O município conta com diversas culturas, principalmente do algodão, mandioca (de que existem grandes plantações) e milho. Outras atividades incluem a criação de gado e a fabricação de manteiga e queijo, de qualidade inferior, mas mesmo assim bem vendidos. Lá se prepara ainda a *carne-de-vento*, ou carne secada ao sol, que difere do charque do Rio Grande do Sul, pelo fato de que ela não é salgada. Esse produto encontra boa saída no estado vizinho de Pernambuco.

Podem ser relacionadas a seguir: *Sousa e Pombal*, municípios do interior, [187] bons produtores de algodão; *Bananeiras*, a 25 quilômetros de Areia, cidade ativa, produtora de açúcar e algodão; *Pilar*, antiga aldeia insignificante, ganhou grande desenvolvimento com a chegada da estrada de ferro, proveniente de Pernambuco. Trata-se de um pequeno porto fluvial do Paraíba, que remete para a capital e para Cabedelo o açúcar e algodão produzidos na região.

*Guarariba, Mulungu e Independência*, pequenos centros de uma vasta região agrícola, igualmente favorecidos com a estrada de ferro, se desenvolvem a cada dia.

São José de Piranhas, Alagoa Grande, Campina Grande, Misericórdia, Piancó, Natuba, Jité, Ingá, etc. são outras sedes de municípios onde se cultiva o algodão e cana-de-açúcar. Todos sem maior importância.

VI. – No que diz respeito a vias de comunicação, Paraíba ainda não está bem dotada. É verdade que, desde 1801, a estrada de ferro de bitola estreita (de um metro) Conde d'Eu vai de Cabedelo a Paraíba, depois a Pilar, de onde ela se dirige para o norte, até Mulungu. No momento, esta linha tem 167 quilômetros em tráfego, a saber: 116 quilômetros de Cabedelo a Guarabira, mais 49 quilômetros dos entroncamentos de Pilar a Independência e de Mulungu até Alagoa Grande. Esta linha, em Independência, é ligada [188] à estrada de ferro de Natal a Nova Cruz (Rio Grande

do Norte). Existe ainda, prestes a ser concluído, um entroncamento de 75 quilômetros, de Itabaiana a Campina Grande, seção esta que está destinada a servir ao desenvolvimento desta parte do alto sertão de Paraíba, onde o algodão se dá muito bem. Já sabemos que, em direção ao sul, Pilar está ligada à rede pernambucana.



*A sesta na rede. Uma rede, a cama preferida dos habitantes do Norte*

Quanto ao mais, convém assinalar que o desenvolvimento da navegação se vê dificultado pelas falhas dos portos e pelos escolhos, que estorvam as escalas. Os rios, como já indicado, só são navegáveis no sentido de sua embocadura. No interior, onde as vias são mais defeituosas ainda, praticamente só se vêem caminhos trilhados pelas caravanas (tropeiros), por animais e pelos pesados carros de boi, de rodas maciças.

VII. – Antigamente, a fabricação de açúcar e a destilação de meação constituíam a indústria preponderante no Estado da Paraíba. Hoje, o algodão, que se cultivava desde muito tempo, parece ter-se tornado o produto preferido e o mais remunerador. Aliás, todos os estados do Nordeste do Brasil,\* inclusive o Maranhão, são ao mesmo tempo produtores e exportadores de algodão. A Bahia, o Rio de Janeiro e São Paulo pro-

---

\* No original, certamente devido a um lapso, consta “noroeste”. (Nota do tradutor.)

duzem-no também, mas não o exportam. Os estados do Norte dirigem sua produção para aqueles em que já existem cotonifícios, e o excedente segue para o exterior, principalmente Inglaterra, França e Alemanha, nessa ordem.

A Paraíba, depois de Pernambuco, é o maior produtor de algodão do Brasil, que aliás figura como seu principal item de exportação. Os seus algodões são tão apreciados quanto os do Estado vizinho, que também gozam da mesma velha fama. Convém não esquecer que os Estados de Paraíba e Rio Grande do Norte fizeram parte, até 1822, do Estado de Pernambuco. Em resposta à demanda considerável que existe em relação a este tipo de algodão, surgem todos os anos novas plantações, que praticamente não encontram dificuldades para ter êxito. Hoje, os escolhidos são os rincões ou municípios do interior, de modo geral terras áridas, quase privadas de água, chegando por vezes à ausência absoluta da mesma, [189] enquanto as áreas mais próximas da costa são sempre bem providas. As estações secas e chuvosas ocorrem mais regularmente a uma certa distância da costa. Se a ordem das estações se altera nessas regiões, tal se deve mais a uma falta de água do que ao excesso de precipitação de chuva. Aliás, o algodão pede pouca chuva. Quando chove demais, sobretudo se a boga já estiver aberta, o algodão se torna amarelo.



*PARAÍBA – A cidade baixa e o rio*

VIII. – As plantações, como já dissemos, afastam-se cada vez mais da costa, até que as planícies demasiado áridas do sertão contenham esse movimento. As plantações que se achavam outrora próximas do litoral tiveram de dar lugar a outras culturas, certamente como consequência do crescimento rápido da população ao longo das costas, que forçou os agricultores a pensar em provê-la de alimento.

Os plantadores do Brasil dividiram os algodoeiros em duas categorias: os *herbáceos*, que são anuais, e os *arborescentes*, que sobrevivem vários anos. Em função do clima, os algodoeiros herbáceos podem tornar-se arborescentes, e vice-versa. A cultura do algodão, tida como das mais fáceis, é a que atrai [190] principalmente os pequenos plantadores, uma vez que ela não exige grandes capitais para a aquisição das terras e maquinário.

Na Paraíba, os algodoeiros cultivados são do tipo arborescente, cuja variedade mais apreciada é conhecida sob o nome de seridó. Há muito, já haviam sido introduzidas as variedades *Gossypium peruvianum*, o *Gossypium barbadense*, o *Gossypium hirsutum*, o *Gossypium pubescens* e, mais recentemente, a *Sea Island*, o mais reputado algodão do mundo por fornecer belas colheitas. Antes, os algodões do Norte do Brasil eram classificados como de primeira qualidade, enquanto o famoso *Sea Island* era tido como inferior, devido ao comprimento de suas fibras. Hoje, a situação mudou, devido aos métodos científicos ora empregados nos Estados Unidos e ao aperfeiçoamento das máquinas, ao passo que no Brasil continua-se a empregar os métodos mais rotineiros, ao mesmo tempo em que a cultura, a colheita e o descaroçamento são realizados sem maiores cuidados.

Para plantar o algodão, as terras são desbastadas segundo a prática geralmente adotada no país, mediante o abate das árvores e queima da madeira. Em seguida, guardando uma distância de 1,50m a 1,80m entre si, fazem-se os buracos quadrangulares, pouco profundos, em que se colocam normalmente três ou quatro sementes. Esse método, um tanto primitivo, acaba tendo sua razão de ser na maioria das regiões do Brasil, onde o terreno acidentado dificulta o emprego de máquinas semeadoras, que aliás são raras. Nos Estados Unidos, obtêm-se colheitas abundantes mediante o amanho profundo do terreno, por charruas e a passagem da grade.

A semeadura é realizada em épocas diferentes, de acordo com a localização do terreno. Na Paraíba, o tempo mais favorável ocorre em

janeiro, ou logo após ter havido um pouco de chuva. Os grãos germinam em oito dias. Os plantadores valem-se dos intervalos para neles plantarem feijão ou milho. Num hectare de terreno, cabem 4.500 algodoeiros, que produzem em média 2.000 a 2.500 quilos de algodão em flocos, segundo a qualidade do solo. Um só homem pode [191] cuidar de três hectares plantados com algodão e com os cereais que crescem nos intervalos.

A colheita é realizada normalmente em três fases: primeiro, as cápsulas inferiores, depois as cápsulas intermediárias e finalmente as partes superiores. A quantidade de fibras contidas varia em função da qualidade. De modo geral, o algodão em grão produz o terço de seu peso de algodão bruto.

Um vez colhido, o algodão é tratado em máquinas de descaroçar, que separam as fibras. Esta operação é feita, na maioria das vezes, no interior de um aposento, com aparelhos muito simples, isto é, dois pequenos rolos canelados dispostos de modo a girar em sentido inverso. Apesar de simples, esta operação é muito importante. Se ainda ficarem alguns caroços aderentes à fibra, no momento da embalagem, esses caroços serão esmagados sob o esforço da pressão e mancharão o algodão, que perderá o seu valor.

Os plantadores vendem geralmente às fábricas centrais o seu algodão em caroço, ou em cápsulas, para ser descaroçado. No interior, contudo, onde existem poucas dessas fábricas, e as dificuldades de transporte aumentam os custos do algodão vendido em bruto, alguns *descaroçadores*, munidos de equipamentos rudimentares, instalam-se nas plantações, que por sua vez penetram cada vez mais pelo interior, à medida que os plantadores avançam. O transporte do algodão descaroçado é feito em fardos de 75 a 82 quilos, para que possam ser carregados em lombo de burro.

Os ganhos dos plantadores de algodão podem ser consideráveis, visto que esse produto é vendido atualmente (preço no mercado do Rio de Janeiro) por algo entre 8.800 e 9.200 réis<sup>37</sup> (13,70 francos a 14,30 francos), para cada 10 quilos descaroçados, e 5 mil-réis a arroba (15 quilos) em

---

37 O mil-réis vale atualmente (outubro de 1910) 1,75 franco. O conto de réis, ou mil mil-réis, 1.759 francos.

caroço. As despesas de uma plantação de algodão elevam-se, no máximo, a cerca de 450 mil-réis por alqueire (2 hectares e 42 ares). Resta em média um ganho de 400 mil-réis, para o algodão em caroço, e de 580 mil-réis, para o algodão descaroçado, além das despesas de transporte. Pode acontecer por vezes que [192] os plantadores sofram perdas, já que o algodoeiro pode ser vítima de um pequeno inseto chamado de *curequerés*. Por outro lado, as chuvas abundantes ou, o que é mais freqüente, a grande seca podem arruinar certas plantações, ao passo que as situadas em outros municípios permanecem indenens.

No que diz respeito ao Estado da Paraíba, as estatísticas não permitem examinar bem a importância da exportação, visto que uma grande parte de sua colheita é escoada por terra, do interior para os portos mais próximos dos estados vizinhos, como Recife ou Mossoró (Rio Grande do Norte), dependendo de que as plantações se encontrem no sul ou no norte do Estado. A quantidade assim embarcada pode ser estimada em um terço da colheita total.

O porto de Cabedelo, conforme o total da colheita realizada, exporta entre 100 e 150 mil fardos de algodão, de 82 quilos cada um, sendo que a produção varia em função do maior ou menor grau de secura sofrida. A exportação do algodão da Paraíba pode ser estimada em 12 milhões de quilos de algodão e de 15 milhões de quilos de caroços. Tais cifras, que são apenas aproximadas, podem aumentar consideravelmente, de acordo com cada ano.

Mas é no sertão, que se estende do outro lado da serra da Borborema, que se obtém a maior parte da produção de algodão. Os municípios de Alagoa do Monteiro, da serra dos Cariris e sobretudo a região conhecida sob o nome de *Seridó*, na Paraíba, contribuem com os mais afamados. Nessas regiões, os algodoeiros arborescentes, também chamados perenes, continuam a produzir durante sete ou oito anos.

O algodão colhido nas outras zonas, mesmo sendo de boa qualidade, é sempre tido como inferior ao proveniente do sertão.

IX. – Como outros estados brasileiros, a Paraíba sempre produziu uma certa quantidade de mandioca para seu consumo próprio. Nos anos recentes, contudo, começou a dedicar-se à sua cultura em larga escala. Essa atividade, aliás, data de épocas imemoriais, pois os índios conheciam

a mandioca sob sua forma utilizável. Foi com eles que os europeus aprenderam a preparar [193] a farinha de mandioca que, em nossas colônias da Guiana e das Antilhas, é conhecida sob o nome de *caçava*. Existem duas espécies de mandioca: a doce (mandioca aipim) e a amarga (mandioca brava). A primeira, que é imediatamente comestível, pode ser comida fervida, cozida sob cinzas ou preparada de outra maneira. Pode ser empregada para a confecção de bolos e biscoitos, mas sua farinha é menos apreciada que a da mandioca brava. Esta última é venenosa em seu estado natural, razão por que nos parece extraordinário que os índios tenham conseguido obter um bom alimento de uma raiz que constitui um veneno violento, caso seja utilizado sem uma preparação adequada. Essas duas espécies contam com algumas variedades.



*PARAÍBA – Cidade alta, Rua General Osório*

No Brasil, planta-se a mandioca em toda parte, desde o litoral até uma altitude de 1.000 metros, pois seu cultivo é o mais simples possível. O plantio é feito por estaca, geralmente entre os meses de maio a setembro,

para o que basta fazer pequenos buracos, nos quais se enterra o pedaço do caule. Um hectare de terra pode receber até 20.000 fossas. A mandioca exige muito poucos cuidados e gera um bom rendimento. A mandioca amarga [194] é colhida após 8 a 10 meses, ou um ano, no máximo. A variedade doce é mais lenta, pois requer entre 15 e 18 meses. Somente a primeira é cultivada para a obtenção da *caçava*. Cada planta fornece tubérculos cujo peso pode variar entre 1 e 10 quilos. Em algumas variedades, como a mandioca-açu (isto é, mandioca grande), as raízes podem atingir 50 e até mesmo 100 quilos. Em exposições, já foram vistos exemplares de até 150 quilos.

Para se preparar a farinha de mandioca, raspam-se os tubérculos sob água sempre renovada. A pasta assim obtida é deixada em contacto com a água corrente, e depois espremida dentro de cubos perfurados. Todos os animais domésticos devem ser mantidos a distância, para que não bebam o líquido escorrido, que causaria a sua morte. Um vez bem espremida e coada, a tal pasta é colocada para cozer ao fogo, e remexida constantemente. Ao final, depois de perder os seus elementos nocivos, a mandioca se transforma numa farinha mais ou menos fina.

É sabido de todos que é por meio da flor dessa fécula que se prepara a tapioca, cujo valor nutritivo é universalmente apreciado. A tapioca é consumida em grande quantidade no país, que ainda a exporta para a Europa e os Estados Unidos, num total aproximado de 500 toneladas anuais. A quantidade de farinha de mandioca exportada se eleva a 17.000 toneladas por ano, das quais a República Argentina recebe mais de um terço.

A fécula de mandioca, que é cada vez mais apreciada na Europa, principalmente na Alemanha, Áustria e Itália, é difícil de ser transportada, pois se deteriora facilmente, devido à umidade e outras causas. Por isso, os fornecedores passaram a ter dificuldade em responder às demandas crescentes desse produto, de preço extremamente baixo, de que se extrai o álcool na Alemanha, como também da batata. Foram realizadas então diversas tentativas infrutíferas de remeter a mandioca sem qualquer preparação, mas ficou demonstrado que somente a mandioca ressecada poderia resistir a um transporte prolongado, antes de ser utilizada industrialmente.

Em Mamanguape, o coronel Rego Barros organizou então [195] uma espécie de engenho, ou usina central, na qual a mandioca é cortada em rodela e posta a secar ao sol. Desse modo, passa a ser facilmente transportável, e em condições de ser utilizada. Esta usina pode produzir até 1.000 toneladas de mandioca seca por mês. Há outras que produzem até 2.000 toneladas. Como o rendimento é considerável e a cultura, simples e vantajosa, esta indústria vem-se desenvolvendo muito bem, motivo por que já foram encomendadas máquinas apropriadas para o fatiamento. Uma vez que a mandioca seca, ao entrar na França, gera concorrência com a fécula de batata, foi votado um novo tributo de 7 francos por 100 quilos, não obstante os protestos dos deputados e senadores coloniais diretamente interessados.

A mandioca seca contém 72% de fécula, enquanto a batata só dá em média 16%. Assim, há necessidade de 625 quilos de batata para extrair 100 quilos de fécula, mas somente 140 quilos de mandioca para obter a mesma quantidade. A introdução da raiz de mandioca seca na Alemanha, Áustria e Itália destina-se não só à produção da fécula, como também à substituição da beterraba no fabrico do álcool desnaturado, cujo consumo se torna colossal.

A preparação da mandioca seca pode tornar-se uma importante fonte de renda para a Paraíba e os estados vizinhos, visto que sua demanda é considerável. Contudo, devido ao pequeno número de fábricas, torna-se impossível atender essa procura, razão por que os estados do Sul vão lançar-se igualmente nessa indústria.

X. – Há uma riqueza que a Paraíba ainda não exporta, ou o faz em escala diminuta, a saber, a proveniente dos frutos dos inumeráveis coqueiros que cobrem as suas praias, e em relação aos quais existe a possibilidade de enormes plantações. Pode-se estimar em mais de 100 milhões o número de coqueiros existentes nas praias brasileiras, a partir da Bahia. Ora, esta longa faixa de terra poderia comportar vinte vezes mais. O litoral da Paraíba, por exemplo, que é arenoso e impregnado de salitre e sal gema, convém admiravelmente a tal cultura, e nele os frutos atingem grandes dimensões. Nesse tipo de solo, o coqueiro começa a frutificar em três anos, e [196] durante o ano todo. Cada árvore pode produzir de 150 a 300 cocos, por vezes até 400.

Nada se perde do fruto do coqueiro, que é aliás um dos mais preciosos alimentos que existem. Seu invólucro fornece fibras para serem utilizadas na indústria; seu endocarpo ósseo, ou noz propriamente dita, se presta à fabricação de objetos de adorno; sua albumina, ou amêndoa, além de ser comestível, propicia ao comércio a copra, produto de grande valor, do qual se extraem, além do óleo muito valioso, uma manteiga de excelente qualidade, que as indústrias francesa e alemã fabricam em larga escala, sob nomes como vegetalina, cocolina, palmetina, etc. Trata-se de item muito apreciado, graças a seu gosto agradável e seu valor nutritivo.

De acordo com experiências realizadas em Canavieiras (Bahia), foram obtidos 95.850 quilos de copra, de um total de 500 cocos, o que resulta numa média de 191 gramas desse produto por cada fruto, embora se saiba que há cocos que fornecem até 500 gramas de copra. Esses 95 quilos, por sua vez, deram origem a 60 litros de óleo e 33 de bagaço. Se compararmos esses resultados com os obtidos na Polinésia, chegaremos à conclusão de que um coqueiro naquela região é inferior em 15% ao seu congêneres brasileiro, visto que o primeiro rende 166 gramas de copra, em média, contra 191 gramas do último.

Apesar de tudo isso, e não obstante os milhões de coqueiros existentes, ou que poderiam ser plantados, o fato é que o país não exporta copra. Na Paraíba, só existem duas pequenas fábricas de manteiga de coco; e esses frutos são vendidos inteiros, decortiçados. Nos cafés do litoral, toma-se um coco como se fosse uma limonada. Nos cais de Cabedelo e em outros portos da costa, montes de cocos são empilhados pelos negros, que os vendem por uns tostões aos transeuntes desejosos de se refrescar. O negro, com um só golpe de um facão longo e largo, o transforma num vaso. No entanto, a produção de copra é uma das indústrias que menos demandam mão-de-obra, e portanto das menos onerosas, pois não requer máquinas de espécie alguma. Prepara-se a amêndoa que fornecerá a copra, recortando-a em pedaços triangulares, de alguns centímetros; em seguida, [197] ela é exposta ao sol, durante seis a oito dias, sobre toalhas ou simplesmente sobre a areia, que é muito limpa em todas as praias do Norte. Ao fim desse período, o produto, que não precisa ser abrigado contra a chuva, está pronto para ser embarcado.

Pode haver uma indústria mais simples? Apesar disso, ela é totalmente desprezada. Existem ainda outras palmeiras, entre as quais a *macaúba* e *aveira*, cujas nozes produzem grandes quantidades de um óleo que é vendido à razão de 24 francos por 100 quilos.

XI. – Ainda não foi realizado um estudo sério do subsolo da Paraíba, como aliás tampouco dos estados vizinhos. Apesar disso, e a confiar-se nos resultados de algumas explorações prévias, não resta dúvida de que esse subsolo é mais rico do que os de Pernambuco, Alagoas e Sergipe. Foram descobertas algumas jazidas de linhito, ferro, chumbo e ouro, como por exemplo:

Carvão ou linhito, no município de Areias e perto de Campinas (jazidas exploradas apenas superficialmente por seus proprietários), que foram reconhecidas pelo engenheiro francês J.J. Brunet. Na serra da Caxexa, encontra-se minério de ferro, hematita e magnético, com teor de 66% a 70%, reconhecido igualmente pelo mesmo engenheiro. O mesmo ocorre em Carimatu, Campinas e em Sousa. Já se descobriu ouro em Piancó. Nos terrenos laterais ao rio das Bruscas, desde o local em que Pinga vem se encontrar com o primeiro, existem minas importantes, compostas de sete veios distintos, alguns dos quais interrompidos. Descobriu-se ouro igualmente nos municípios de Pilar e de Misericórdia, bem como na serra dos Cairiris, onde haveria também ferro, enxofre, cristal de rocha, salitre e amianto. Por toda parte, encontram-se pedras calcárias, jaspe e numerosos terrenos margosos. Na ilha de Tiriti, situada na embocadura do Paraíba, deram-nos para examinar uma espécie de lodo que, ao que dizem, produziria um cimento excelente.

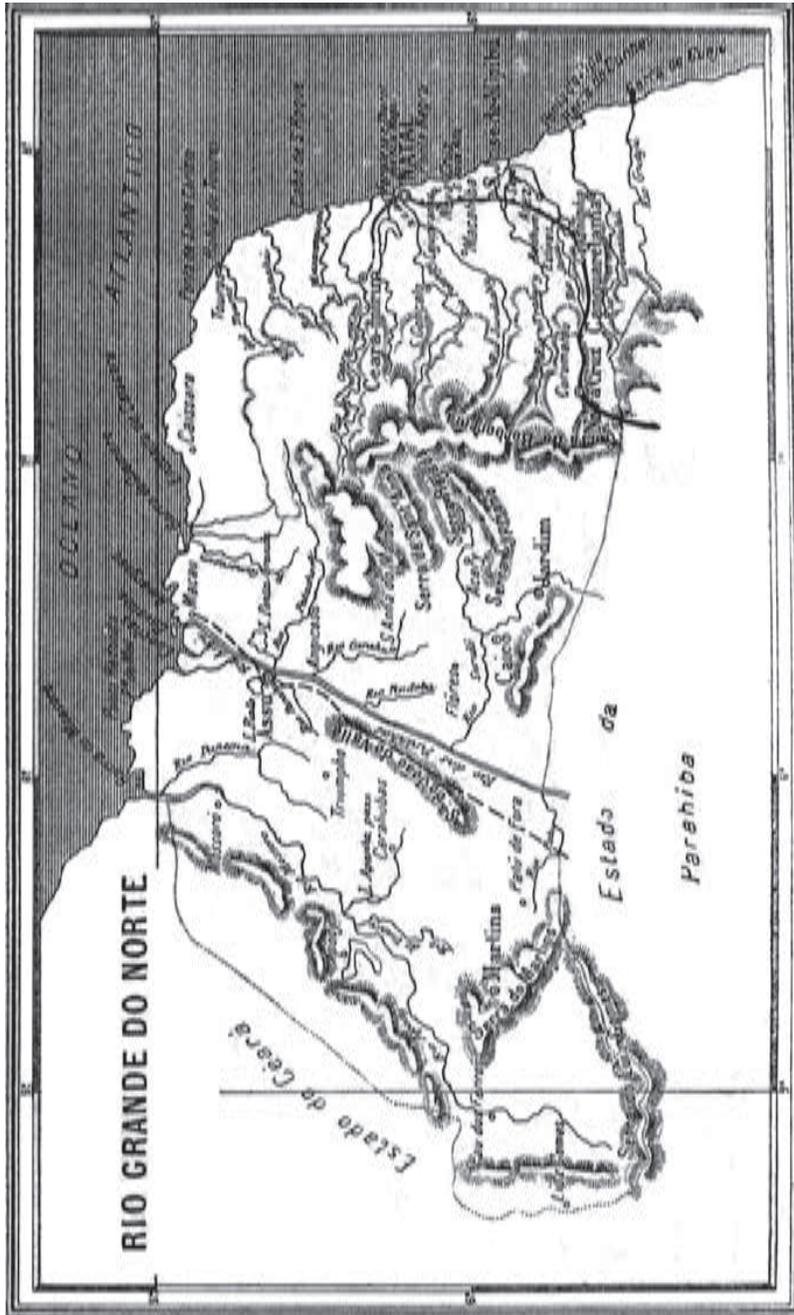
XII. – Como vimos, os principais artigos de exportação da Paraíba são algodão, açúcar e aguardente – aos quais podemos acrescentar o vinho de caju, extraído da fruta desse mesmo nome, fruto do *cajueiro* – produtos que garantem [198] a maior parte das rendas do Estado. A extração do caucho de mangabeira e de maniçoba começou a trazer sua contribuição à riqueza pública. Na Paraíba, onde existem várias casas de comércio inglesas, as exportações do estado se fazem diretamente, e quase que exclusivamente, por meio da Inglaterra.

As importações são realizadas por intermédio das grandes firmas de Pernambuco. As transações comerciais, segundo os dados do governo, atingem 5.000 contos para a exportação, em que predomina o algodão, e 2.800 contos para as importações.

O modesto orçamento estadual se equilibra em torno de 1.100 contos de réis.

Em resumo: apesar da imagem de estado pobre, que lhe foi imposta pelas secas periódicas que desolam uma parte da zona interior, o Estado da Paraíba ainda oferece recursos suficientes para fazer prosperar diferentes empresas.

[199]



*Mapa do Estado do Rio Grande do Norte*

## ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

I. ASPECTO, SUPERFÍCIE, DIVISÕES. – II. CONDIÇÕES CLIMÁTICAS, POPULAÇÃO. – III. NATAL. – IV. CENTROS PRINCIPAIS. – V. MEIOS DE COMUNICAÇÃO. – VI. A PESCA NO CANAL DE SÃO ROQUE. – VII. RECURSOS AGRÍCOLAS, PRODUTOS DE EXPORTAÇÃO. – VIII. UMA ÁRVORE PRECIOSA, A PALMEIRA E A CERA DE CARNAÚBA. – IX. EXTRAÇÃO DO CAUTCHU DE MANGABEIRA. – X. A CRIAÇÃO DE GADO NO SERTÃO, SECAS. – XI. NATUREZA E VIDA DO SERTANEJO PASTOR. – XII. COMO ELE ALIMENTA OS SEUS REBANHOS; SUA LUTA CONTRA AS SECAS. – XIII. O SERTANEJO AGRICULTOR. – XIV. AS SALINAS DO RIO GRANDE DO NORTE, RIQUEZAS MINERAIS.

**I** – DE CABEDELLO a Natal, porto principal e capital do Estado do Rio Grande do Norte, não há mais que 78 milhas, cobertas numa noite de navegação, em velocidade moderada, pelos barcos do Lóide Brasileiro, ou em doze a quatorze horas pela estrada de ferro de Paraíba a Independência, prolongada até o Natal pela linha de Nova Cruz.

O litoral deste estado apresenta o mesmo aspecto comum a toda essa parte do Nordeste do país: as mesmas praias arenosas, de sempre, que se apresentam ora sob a forma de dunas ou montículos, ora como savanas de grande extensão. A paisagem só é alterada por algumas florestas de coqueiros ou por matas de uma vegetação algo raquítica. O Estado do Rio Grande do Norte, que deve seu nome a um pequeno rio da costa, o Potengi, chamado de Rio Grande do Norte ninguém sabe por que, só tem limites com

dois outros estados, o Ceará, no noroeste, e a Paraíba, ao sul. Tanto a leste como ao norte, o oceano lhe forma um litoral de 480 quilômetros, aliás dos mais extensos, se tivermos em conta a superfície do estado, que é de 57.485 quilômetros, [202] fato que o coloca no 18º lugar, em termos de extensão territorial. Suas dimensões máximas são de 352 quilômetros de leste a oeste e de 177 quilômetros do norte ao sul.

Poder-se-ia supor que o Rio Grande do Norte é essencialmente marítimo, por apresentar ao mar uma orla tão extensa. Na realidade, ele o é, mas somente devido à sua situação geográfica, e não pelo uso que faz do mar, e ainda menos por seu clima. A costa, que é baixa, lamacenta e arborizada somente a partir de uma certa distância, torna-se perigosa, devido a uma grande quantidade de longos recifes rochosos, à flor da água ou pouco salientes. Ela só é aberta nas embocaduras de alguns pequenos rios, um dos quais, o rio Piranhas, tem suas cabeceiras no estado vizinho da Paraíba. Esse rio termina num delta relativamente importante, que abarca quatro embocaduras, num arco de 25 quilômetros, perceptível a 35 quilômetros do mar. Ele é navegável até a cidade de Açu, a 45 quilômetros de sua foz, e nesse percurso é conhecido como rio Açu. O litoral, sempre monótono, não apresenta qualquer baía, mas somente o cabo de São Roque, que aliás não se distingue muito bem das pequenas saliências da costa. Este cabo está situado 50 quilômetros a sudeste do ponto onde o litoral se desvia bruscamente em direção ao ocidente. Este trecho da costa oferece contudo um acidente geográfico único no gênero, no Brasil. Trata-se do canal de São Roque, que resulta de um estrangulamento do mar, formado por uma extensa sucessão de rochedos submersos, que se apresentam a 7 quilômetros do mar, paralelamente à linha da costa. Nesse canal, as vagas do oceano, após perderem a sua energia, ao se chocarem contra essa barreira formidável, transformam-se em águas tranquilas, que vêm docemente banhar a margem.

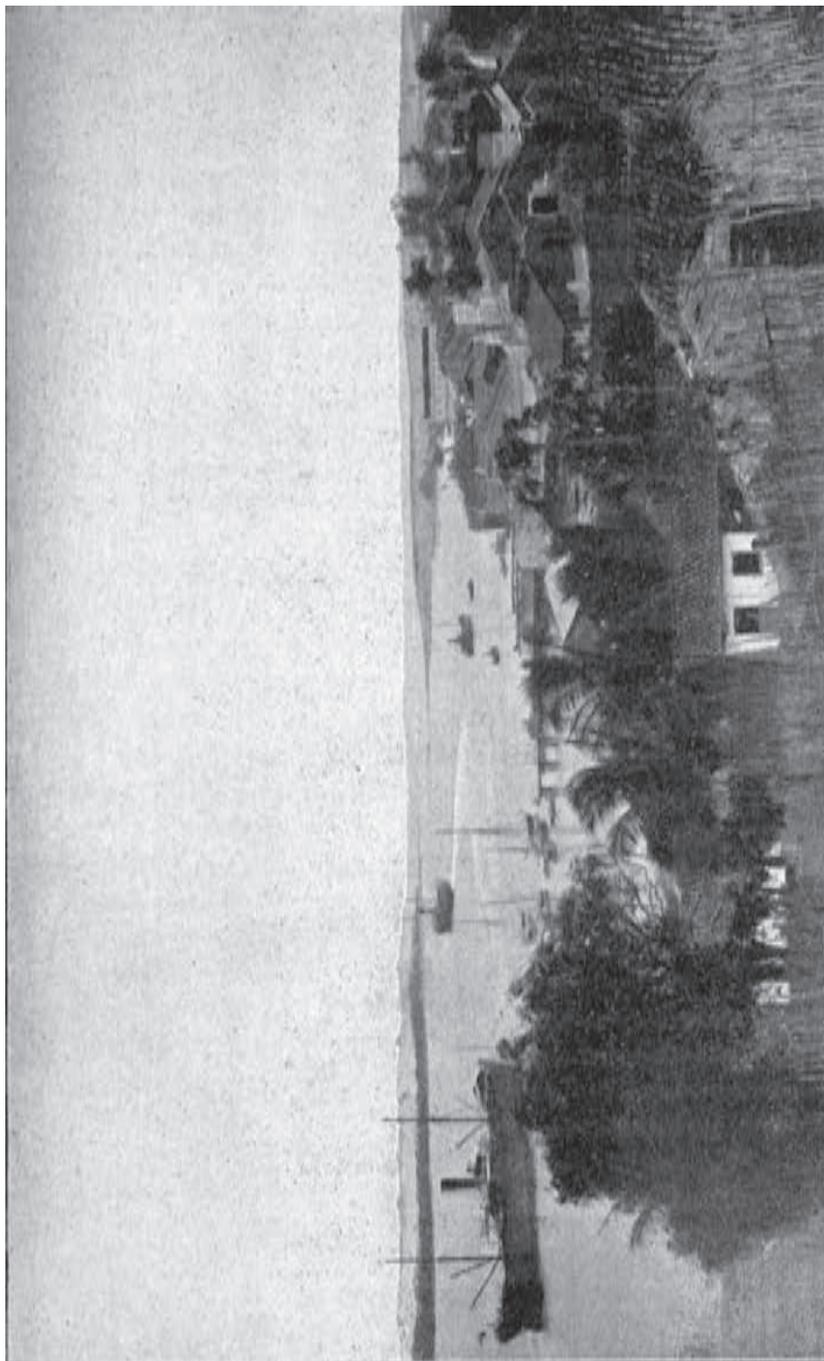
O território apresenta os mesmos aspectos e as mesmas divisões do da Paraíba: a zona das planícies litorâneas, fértil até a serra da Borborema, e depois a zona interior, composta de planaltos onde domina a força do sertão, vegetação pobre e solo ressequido. Os cursos de água do Rio Grande do Norte, todos paralelos, não atingem maiores proporções, nem mesmo na vertente oriental, onde são mais numerosos e ao mesmo tempo mais curtos,

com uma extensão entre 75 e 125 quilômetros. O Potengi é qualificado erradamente de Rio Grande, [203] pois não se distingue dos outros, quer por seu comprimento, quer por seu volume. Todos os rios do Rio Grande do Norte desaparecem durante a estação seca, exceto o Ceará-Mirim e o Trairi, situados respectivamente à esquerda e à direita do Potengi. Nenhum desses rios é navegável além de alguns quilômetros de sua embocadura.

II. – Quando se viaja pelo interior desse estado, nem se imagina que existe um oceano ao norte e a leste, nem que, onde quer que se esteja, mesmo nos platôs do sul, esse oceano esteja a um máximo de 180 quilômetros de distância. O clima, em qualquer parte, é seco e quente, mas, ao mesmo tempo, muito salutar. Infelizmente, também é sujeito a secas extremas, que constituem de modo geral o flagelo de uma grande parte da região compreendida entre o São Francisco e o Tocantins. Quando essas secas se prolongam demasiado, nas zonas isoladas do interior, costumam levar homens e animais a se retirarem.

Não existem estações, nem inverno, ao contrário do que acontece na Europa. Durante todo o ano, a temperatura se mantém constante, com uma pequena oscilação de 6 a 10 graus acima ou abaixo da média normal, que é de 26 graus. Em vez dessa média, preferimos indicar, por considerá-la mais útil, a de 32 graus, que representa a temperatura máxima no litoral, amenizada que é pela secura do ar e por uma brisa quase constante. No interior, do outro lado da serra da Borborema, o termômetro pode chegar a 40° no sertão isolado, mas tal extremo é bem suportável, graças à mesma secura do ar. Aliás, essas regiões, quentes e secas, as mais salubres do estado, são habitadas por uma população forte e robusta. De modo geral, pode-se dizer que, salvo em certos pontos úmidos e pantanosos, o Rio Grande do Norte ignora qualquer enfermidade epidêmica ou endêmica.

Como ocorre em todos os estados vizinhos, os progressos feitos pelo Rio Grande do Norte ainda são muito lentos, por força principalmente das condições climáticas das zonas do interior, freqüentemente assoladas pela seca, bem como pela conformação desfavorável de suas costas, cujos portos, com exceção do de Natal, só têm condições para receber embarcações de pequeno calado, [204] mas sobretudo pela ausência quase que completa de vias de comunicações no interior, uma vez que a estrada de



*RIO GRANDE DO NORTE – Porto e cidade de Natal (parte baixa)*

ferro que liga Natal a Nova Cruz e a Independência só tem alguma influência sobre a região do sudeste do estado. A população, atualmente em torno de 420.000 habitantes, não tem aumentado tampouco, como resultado de imigração. Fora alguns portugueses vindos isoladamente, pode-se dizer que a Europa nada aporta para o estado. O aumento havido na população é devido unicamente ao excesso do número de nascimentos sobre o de óbitos. Os principais centros do Rio Grande do Norte, que se subdivide em 37 municípios, ainda não são nem muito importantes nem muito populosos.

III. – *Natal*, a capital, também chamada de Rio Grande do Norte, prosperou muito pouco nestes últimos anos, apesar de sua excelente situação marítima, devido aos escolhos e areias que tornam difícil o acesso à embocadura do Rio Grande, ou Potengi, sobre cuja margem direita ela está localizada. Não obstante, o porto de Natal é seguro e profundo, além das linhas de recifes, que obstruem quase completamente a entrada. Até bem pouco tempo, os vapores de cabotagem tinham de permanecer ao largo, diante do antigo forte dos Reis Magos, o qual, já desmantelado, serve de base ao farol. Hoje, graças aos trabalhos de drenagem realizados, o acesso ao porto se tornou mais fácil, com a maré alta, para os grandes vapores. Além da linha de recifes, e até cinco quilômetros ao norte da cidade – ponto em que o rio volta a tornar-se areento –, ele apresenta águas calmas e uma ancoragem excelente. Atualmente, as pessoas desembarcam a 200 metros da margem, defronte à cidade.

Natal se divide em duas áreas, a parte comercial, mais antiga, o distrito de Ribeira e o Alto, onde se encontram os edifícios públicos; em seguida, dois outros subúrbios, Cajuperanga e Ponta Negra. As ruas são um pouco estreitas e empoeiradas na cidade baixa, e mais largas na cidade alta, a que se tem acesso mediante uma ladeira algo íngreme. Uma pequena linha de bondes a tração animal trafega por essas ruas geralmente pouco animadas. A população de Natal não passa de 18.000 habitantes. São poucos os edifícios dignos de menção, tais como: o palácio do [206] Congresso, o Hospital, a Direção do Ensino, a Caixa Econômica, a Caserna, a Escola de Moças, o Ateneu Rio-Grandense, situado em frente a um lindo jardim, ao qual deram o nome e o busto de Augusto Severo – o malsucedido aeronauta brasileiro, nascido em Natal, cujo dirigível, como todos se recordam, veio chocar-se há poucos anos na Avenida do Maine, em Paris. Existem

na cidade quatro igrejas, sem maior interesse. As cercanias nada têm de notável, visto que, além de alguns bosques de palmeiras, tamarineiros e outras espécies, de folhagem sempre verde, que pouco vão além dos limites da cidade, o olho nada descobre ao longe, a não ser dunas e montículos de areia, contida por estacas, dos dois lados do rio. A margem esquerda, coberta de manguezais e de uma mata mais alta e densa, quebra um pouco toda essa monotonia.

IV. – Natal, como a Paraíba, quando por lá passamos, só dispunha de um sistema primitivo de iluminação, e não contava sequer com esgotos ou canalização de água. Graças a um empréstimo contratado em Paris, em maio de 1910, esta lacuna vai ser preenchida. Já foram iniciados os trabalhos para prover a cidade de esgotos, luz elétrica e bom abastecimento de água.

Dentre as demais cidades que mereceriam uma menção, podemos citar: *Ceará-Mirim*, na margem esquerda do rio desse nome, chamada antigamente de Vila de Extremoz, com cerca de 12.000 habitantes, muito bem construída, com três praças públicas, das quais uma só é bem sombreada. As ruas não são pavimentadas, exceto duas ou três, embora existam muitas belas casas e alguns edifícios, tais como: a Municipalidade, o Mercado, a prisão e o Ateneu ou Colégio. No local culminante da cidade, encontra-se uma igreja, aliás a mais interessante de todo o litoral desde Pernambuco.

*Mossoró*, outrora uma pequena aldeia insignificante, tornou-se um centro bem importante, graças à sua situação sobre o rio Mossoró, ou Apodi, que lhe dá o nome. Ela se ergue a cerca de 40 quilômetros de sua embocadura, e a 236 quilômetros de Natal. Esta pequena cidade [207], de 14.000 habitantes, mantém um comércio ativo de sal, cuja extração se pratica em grande escala nas salinas naturais existentes nas redondezas. Mossoró não só progrediu certamente muito mais que a capital, como está em condições de se desenvolver mais ainda. Lá existe uma igreja, Santa Luzia, que era o antigo nome da comunidade, que pode ser considerada como uma das mais velhas do litoral, embora seja desprovida de qualquer característica especial.

*Touros*, centro bem mais progressista, já se inclui entre os mais populosos do Estado, com 14.000 habitantes, único fator por que é aqui citada. *Açu*, com população ligeiramente inferior, merece muito mais ser

mencionada, graças à sua atividade comercial e sua situação geográfica. Como Mossoró, é um centro animado, bastante renomado por suas salinas, seu comércio de sal e de gado. Está situada sobre a margem esquerda do rio Piranhas, o qual assume neste ponto o nome de rio Açu, que é navegável por 45 quilômetros, até sua embocadura.

Vêm em seguida: *São José de Mipibu*, 45 quilômetros ao sul de Natal, na margem esquerda do rio Trairi, um pouco acima do lago Papari; *Macau*, próximo da margem direita do rio Açu, numa península formada pelo rio, a ilha e o estreito Manuel Gonçalves; *Jardim*, na margem esquerda do rio Seridó, na confluência com o rio Piranhas e a mais de 120 quilômetros da junção do Acanhá com o Seridó; *Apodi*, na margem de um lago não longe da margem esquerda do rio Apodi; Potengi, Arez, Taipu, etc.

V. – Como já foi dito, são muito restritos os meios e comunicações de que dispõe o Estado de Rio Grande do Norte: (1<sup>ª</sup>) Estrada de Ferro de Natal até Nova Cruz e Independência, numa extensão de 171 quilômetros, que serve a zona sudeste do estado; (2<sup>ª</sup>) Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, que parte de Natal e se dirige para oeste, na direção das áreas mais desoladas pela seca; conta atualmente com 56 quilômetros em tráfego, até Taipu. A construção dessa linha avança lentamente. Quanto às vias do interior, é preferível nada dizer, visto que de estradas só têm o nome.

Além de Natal, existem ainda alguns pequenos portos, tais como: Canguaretama, Cunabu, Touros, Macau e Mossoró. Somente estes [208] dois últimos são freqüentados por vapores de cabotagem, que lá operam carregamentos de sal; os outros não têm a menor importância e só permitem o tráfego a pequenas embarcações.

VI. – Os mares do litoral abundam em peixes excelentes, mas a pesca só é realmente praticada no canal de São Roque, que oferece cerca de 50 quilômetros de águas tranqüilas, local predileto de cardumes imensos de peixes-voadores. Sua pesca é tão fácil, que as populações costeiras vivem dessa atividade e com ela abastecem os estados vizinhos. A pesca do peixe-voador, tal como praticada na costa do Rio Grande do Norte, é curiosa e interessante, tão simples como original. Logo que um pescador, na margem, percebe alguns peixes-voadores, numa certa direção, ele pre-

para a jangada<sup>38</sup> e se lança ao mar. Chegado à proximidade do cardume, que ele intencionalmente deixa na direção oposta à do vento, ele amassa e esfrega sobre as bordas de sua embarcação primitiva os intestinos de peixes apanhados numa pesca anterior. A essa isca dão o nome de *engodo*, e nem precisam de outra. Ao que parece, os peixes-voadores possuem um olfato delicado, que resulta fatal nessas circunstâncias. Logo que sentem o cheiro acre e oleoso das entranhas esmigalhadas, eles saltam da água e, mantidos no ar por suas longas membranas nadadeiras, se precipitam sobre a jangada como borboletas sobre uma fonte de luz. É em bandos, por vezes nuvens, que eles chegam, rápidos, cada um procurando adiantar-se aos outros, para cair sobre os frágeis troncos flutuantes, inundando-os inteiramente. Os pescadores – normalmente, dois a três – se limitam a recolhê-los e a encher os seus cestos de vime entrelaçado.

Por vezes, os peixes se precipitam em tal abundância, que os pescadores, com os cestos já repletos, e a jangada ultracarregada, curiosamente invertem os papéis e remam com toda força, [209] caso o vento não os ajude, para se afastar do cardume, pois se sentem perseguidos, durante algum tempo, por essa multidão insolente e teimosa.

Essa abundância e facilidade de pesca fazem do peixe-voador o principal alimento das classes pobres. Graças ao canal de São Roque, o Rio Grande do Norte abastece uma grande parte do Nordeste brasileiro.



*Uma rua de Natal*

38 Sabemos que a jangada é uma espécie de balsa composta de seis toras de madeira, de cerca de 5 metros de comprimento, amarradas juntas, com um mastro de vela triangular fixado num buraco na tora central.

VII. — Não se conhece muita coisa da vida do interior deste estado, como também da dos seus vizinhos do oeste e do leste. Com muito pouco poderíamos ter-nos documentado, durante a curta visita que fizemos, se não tivéssemos tido a boa sorte de contactar o Sr. Domingos Barros, que é um verdadeiro sábio e erudito, um dos raros homens que podem fazer um esboço sincero sobre o país em que nasceram. Suas informações ainda eram relativamente novas, porque o Sr. Barros tinha sido encarregado pelo governo do Rio Grande do Norte de percorrer o estado, com o objetivo de apresentar indicações úteis sobre o mesmo, à Exposição Nacional do Rio de Janeiro, junto à qual, aliás, esse sábio foi delegado. É portanto devido à amabilidade do Sr. Barros que devemos a maioria das informações [210] que possuímos sobre a situação econômica, os diversos recursos, o valor e a vida precária das interessantes populações do interior.

Sabíamos que, como acontece na Paraíba, a região era favorável à cultura do algodão e da cana-de-açúcar, particularmente na vertente oriental; que, nas margens dos rios, extrai-se ainda a cera de carnaúba, cautchu de mangabeira e de maniçoba; e que lá se cria gado.

É nos altos platôs da serra da Borborema que o solo é bom e apropriado para a cultura. Todas as plantas lá vivem em atividade constante, sempre verdes e vigorosas. As constantes inalteráveis, representadas pela luz e pelo calor, constituem excelentes condições para a agricultura tropical. Uma vez que as plantas não interrompem jamais o seu ciclo vegetativo, elas produzem sempre ou estão aptas a produzir. *Desde que se disponha de água*, como ocorre próximo dos reservatórios (*açudes*), quer se esteja nas areias úmidas dos rios ou nos vales do litoral, qualquer época é boa para a sementeira ou plantio.

O algodão se tornou o principal produto de exportação do estado e a cultura mais difundida em todo o seu território. Dos 37 municípios que o compõem, 34 são algodoeiros. O algodão herbáceo de fibras longas e resistentes é o mais cultivado, embora se plantem também as espécies mencionadas quando nos referimos ao Estado da Paraíba. Entre estas, há no sertão, isto é, nas terras altas, quentes e secas do interior, uma variedade local perfeitamente caracterizada e distinta, que constitui o melhor tipo de algodão brasileiro, o que alcança as melhores cotações no mercado de Liverpool. É o algodão-seda de Seridó, a que já fizemos alusão, cujas fibras

longas, macias e brilhantes se prestam, como as do algodão do Egito, à mistura com a seda e à confecção de tecidos finos. No Rio Grande do Norte, o algodão deixa de ser uma planta herbácea para se transformar num arbusto capaz de viver de dez a quinze anos, produzindo sem interrupção durante todos os meses do ano, de acordo com a época dos respectivos plantios, exceto nos meses chuvosos. Apesar de tudo, a cultura do algodão [211] permaneceu absolutamente empírica no Rio Grande do Norte, e teria muito a aprender e esperar dos métodos modernos, sobretudo da irrigação alimentada pelos açudes, represas e poços artesanais.

A produção atual de algodão do Rio Grande do Norte, num ano normal, é de 8.500 toneladas. Os municípios que produzem mais são: Santa Cruz (800 toneladas), Martins, Santana, Açu, Santo Antônio, Joaquim de Angicos, Angicos, Jardim de Seridó, etc., que produzem entre 4 e 500 toneladas.

A cultura da cana-de-açúcar ganhou um certo desenvolvimento no Estado, sobretudo nas regiões baixas e úmidas. Ela é praticada principalmente junto à costa, nos vales frescos localizados na vertente leste da serra de Borborema. Formados por aluviões trazidos pelas grandes cheias periódicas, esses vales também propiciam, como as margens do Nilo, uma fertilidade permanente. O subsolo é fraco, com muita turfa, fonte contínua de umidade, onde as raízes das gramíneas vão buscar seu alimento essencial. De modo geral, as águas desses vales excedem as necessidades da vegetação, motivo por que se torna necessário proceder a uma drenagem regular, coisa que nem sempre é feita. Nesses vales, a cana pode atingir uma altura de 5 a 6 metros. Graças à abundância de luz e calor, bem como aos elementos minerais trazidos pelas cheias, as moitas adquirem um desenvolvimento desusado, a ponto de comportar cada uma de 15 a 20 canas, com uma grossura de 5 a 6 centímetros de diâmetro.

O vale de Ceará-Mirim, 30 quilômetros ao norte da capital, com a qual ele está hoje ligado pela Estrada de Ferro Central, reúne as principais explorações açucareiras do Estado. A produtividade do solo resulta unicamente dos agentes naturais e da regularidade das cheias que mantêm a fertilidade, e não de procedimentos de uma cultura que permaneceu primitiva e rotineira. A fabricação do açúcar, que ainda é muito falha, acaba um tipo

de produto inferior, ao empregar material tão medíocre como o utilizado desde os tempos coloniais. Por esse motivo, só se extrai um terço do açúcar contido [212] na cana. Desse modo, a indústria açucareira remunera mal, sobretudo desde que os preços do produto baixaram, como conseqüência da concorrência generalizada e do aperfeiçoamento dos métodos industriais. A produção do Rio Grande do Norte é muito variável. Dada a flutuação dos preços no mercado, pode-se avaliar seu volume anual em cerca de 25.000 toneladas. Os principais centros produtores estão localizados nos vales de Ceará-Mirim e de Cunhaú, onde se encontra a usina Ilha de Maranhão, que é o melhor estabelecimento do Estado, capaz de processar 14.000 toneladas de cana.

VIII. – Cabe-nos falar também de uma produção mais especial do Rio Grande do Norte, a da cera de carnaúba, de grande importância, devido à exigüidade da zona em que é coletada, a saber: zonas de baixa latitude vizinhas do Equador, algumas áreas do Piauí e do Ceará, mas principalmente do Rio Grande do Norte. Esta cera é produzida pela palmeira de carnaúba (*Copernicia cerifera*), que pode chegar a 12 metros de altura, e cuja parte inferior do tronco é lisa até mais ou menos dois metros. Daí para cima, as ramagens são permanentes, espinhosas, reunidas sob a forma de leques de folhas dispostas como as penas de uma peteca, razão por que essa árvore difere, quanto ao aspecto, de todas as outras palmeiras. As folhas de uma palmeira jovem têm cerca de 0,70m de comprimento e 0,50m de largura. Se forem cortadas nesse período e deixadas secar à sombra, soltar-se-ão de suas folhas uma série de pequena escamas, quebráveis e de cor amarelo claro. Caso sejam derretidas a uma temperatura superior a 90°, elas se converterão numa cera que terá todas as propriedades da cera comum, embora mais quebradiça. Esta cera pode ser descolorada e tornada mais maleável, mediante a adição de uma leve porção de cera de abelha, ou de uma quantidade de sebo equivalente a um décimo do total. As palmeiras da carnaúba se multiplicam espontaneamente, formando inúmeras florestas de várias léguas de extensão. Nascidas nas margens dos rios da zona oriental e do sertão interior, a sua cera constitui um artigo de vital importância.

A produção do estado monta a 324.500 quilos, provenientes em sua grande maioria dos municípios de Açu (160.000kg), [213] Mosoró (45.000kg), Apodi (42.000kg), Macau (32.500kg), Augusto Severo

(30.000kg) e Areia Branca (15.000kg). A exploração desta cera poderia tornar-se mais lucrativa, se fosse aumentado o número de palmeiras ou se, mediante uma cultura mais racional, fosse aperfeiçoada a qualidade das que já existem. Mesmo sabendo-se que essa árvore só produz frutos após cinco ou seis anos, não há a menor necessidade de esperar todo esse tempo para extrair a cera de suas folhas. Esta própria extração é suscetível de melhoramento, mediante a ação, por exemplo, de um solvente neutro, que obteria das folhas uma quantidade maior de cera, no momento estimada numa média de cerca de 200 gramas por árvore.



*Um carnaubal ou floresta de palmeiras de carnaúba*

A produção da cera não representa o único benefício que a carnaúba presta às populações do Rio Grande do Norte. Normalmente, o fruto é colhido ainda verde, ao atingir o tamanho de uma azeitona. Em seguida, é fervido em várias águas, para perder suas propriedades adstringentes. Atingida a ebulição, ele se torna macio e tem o gosto de milho cozido. É nesse estado que ele é comido, com a adição de um pouco de leite – o que

constitui uma alimentação bem sadia. Depois de maduro, o fruto dessa palmeira tem o tamanho de um ovo de pomba, e o caroço é envolvido por uma polpa adocicada, com a qual se pode engambelar o gado, juntando-a a umas folhas secas, quando não há melhor alimento. O miolo do caule das plantas jovens (entre 1,70m e 2,00m), depois de amassado dentro de água, fornece uma farinha muito nutritiva, tão branca quanto a da mandioca, que os habitantes do sertão comem de bom grado, quando há escassez de melhor alimento, devido a alguma seca prolongada. Chegada a palmeira ao seu tamanho normal, o tronco é excelente como madeirame; as nervuras mais grossas das frondes são usadas para fazer cercas; as folhas, embora expostas ao ar, podem resistir até dez a doze anos, motivo por que são empregadas para cobrir as choupanas; as fibras servem para fazer cordames, chapéus, esteiras, balaios, sacos, etc.

Para o sertanejo (habitante do sertão) do Rio Grande do Norte, não há planta mais útil, mais preciosa.

IX. – O Estado do Rio Grande do Norte não é tão deserdado como se poderia supor. Além da carnaúba, ele possui um outro produto de exportação, o cautchu de mangabeira e de maniçoba, duas plantas indígenas, de espécies diferentes e famílias distintas, que produzem, respectivamente, proporções variadas de cautchu.

A mangabeira é uma apocinácea, própria dos platôs pouco elevados, arenosos e descobertos do leste, ao passo que a maniçoba é uma euforbiácea rústica, que prefere as cadeias de morros do interior, os platôs de 200 a 400 metros de altitude, que se tornam férteis depois da estação chuvosa. Essas plantas, como veremos mais tarde, são totalmente suscetíveis de cultura e exploração racionais. No Rio Grande do Norte, elas crescem [215] e vivem espontaneamente, somente procuradas pelos interessados na extração do látex. Tal como praticada no estado, a exploração do látex dessas duas árvores rende cerca de 140.000 quilos de cautchu.

Os municípios de Ceará-Mirim, Canguaretama, São Gonçalo, etc. fornecem 7.000 quilos de mangabeira. Os municípios de Flores, Currais Novos, Santa Ana, Acari, Seridó, Martins, etc. produzem, cada um, em média, entre 10.000 e 25.000 quilos, perfazendo um total de 130.000 quilos.

Os coqueiros, que não chegarão a 200.000 nas praias arenosas do litoral, poderiam ser lá cultivados com êxito, uma vez que a produção encontra sempre uma boa colocação nos mercados do país.

X. – Acabamos de ver que a zona oriental apresenta condições bastante favoráveis para o desenvolvimento das culturas nela já implantadas. Vejamos agora o que é e o que vale o sertão, e a dura vida que levam os seus habitantes.

É somente depois de ter atravessado as vertentes da serra da Borborema, bem depois da região onde os pequenos rios costeiros da vertente oriental têm as suas nascentes além de Ceará-Mirim, que se penetra enfim nessa região de vastas planícies e platôs, muitas vezes áridos e desolados por secas extremas, que se costuma designar sob o nome de *sertões*. No sertão, a indústria pastoril, mais que a cultura agrícola, constitui a principal ocupação dos habitantes. Com efeito, lá existem imensas pastagens naturais, formadas por forragens variadas, dentre as quais se destaca uma gramínea, de nome *panasco*, de poder nutritivo comparável ao da alfafa. Essa erva cresce em toda parte, desde as cumieiras dos montes até as planícies mais baixas. Chegadas as primeiras chuvas, ele se desenvolve rapidamente e atinge boa altura. É nessas pastagens – em nada parecidas com os pampas, pois estão espalhadas em meio a *caatingas carrasquentas*, expansões por vezes grandes de matas de vegetação baixa e raquítica, emaranhada, ao mesmo tempo esparsa e densa – que vive e engorda, em tempos normais, um tipo de gado apropriado à região. [216]

Esses animais, pequenos, robustos e resistentes, afeitos às irregularidades do clima, se mostram imunes a parasitas e epizootias frequentes, mas pertencem a uma raça que se degenerou há muito tempo, e cujos indivíduos de modo geral nunca pesam mais que 400 quilos. Esse gado deveria ser melhorado. O leite produzido pela vacas, mesmo as melhores, dificilmente atinge 3 a 4 litros por dia. É desse leite que os sertanejos fazem o chamado queijo do sertão, pouco agradável e de baixo rendimento.

A atividade de criação se concentra principalmente nos bovinos e caprinos, embora também se criem cavalos, carneiros e porcos, para as necessidades locais.

Quando as secas se fazem sentir sobre uma região, como acontece a intervalos mais ou menos próximos, e com maior ou menor duração, torna-se difícil imaginar que existam lugares mais tristes e desolados. Já houve secas

que se prolongaram por dois ou três anos consecutivos, como em 1877 e 1903, por exemplo. A região não é normalmente atingida em sua totalidade, mas quando as secas se eternizam, os animais morrem aos milhares, e os próprios moradores correm o risco de morrer, se não abandonarem os seus sertões. É nesses momentos que se vêem pobres animais percorrer penosamente mais de 200 quilômetros para encontrar uma dessas cisternas de água lodosa, que o povo chama de *cacimbas*. Apesar de tudo, como já mencionamos, nesses imensos espaços, pedregosos e arentos, é possível perceber, a despeito do calor, algumas árvores verdejantes, como a carnaúba, a oiticica e o juazeiro, que interrompem a monotonia da paisagem. Para que esse espetáculo de deserto desapareça e para que o gado tenha assegurado o seu pasto, bastam duas chuvas num intervalo de quinze dias. O ano de 1910 não será um ano de seca, uma vez que houve chuvas abundantes nesses últimos meses.

XI. – O sertanejo<sup>39</sup> do sertão nordestino leva uma vida mais ativa, mais agitada que a existência atual dos gaúchos do Rio Grande do Sul e da República Argentina. [217] Ele raramente deixa a família, com a qual vive bem. Apesar de levar uma vida errante, as suas viagens normalmente não se prolongam muito. Contudo, os costumes dos sertanejos estão muito longe de serem pacíficos. Sempre em luta com a natureza, apaixonados e ardentes, eles se tornam bastante suscetíveis e vingativos. No sertão, ainda há casos em que pessoas fazem justiça com as próprias mãos, e seria extraordinário que isso não ocorresse. Os habitantes do sertão são dotados de qualidades reais: mostram-se francos, corajosos, plenos de generosidade. Entre eles, como em qualquer lugar no interior do país, a hospitalidade é uma virtude comum; e o roubo não é freqüente. Tal fato se deveria, a crer-se na sugestão de um viajante inglês, à circunstância de que, nos anos bons, a terra é demasiado fértil para que sua posse desperte cobiças, enquanto, nos de penúria, todo o mundo sofre de modo igual.

A tarefa do sertanejo vaqueiro é dura e difícil; pois requer uma alma forte e máscula, aliada a uma grande destreza e uma constituição robusta. Suas habilidades não devem ser as mesmas dos gaúchos dos pampas

---

39 A população dessa parte do Brasil é composta de 45% a 50% de brancos. A parte restante compreende mestiços de índios, mulatos, etc., os quais, através de múltiplos cruzamentos, formaram um tipo particular.

do Sul. No sertão, há poucas planícies. Seu aspecto geral, como já dissemos, é o da caatinga, onde dominam as plantas espinhosas, como a jurema, a favela, o xiquexique, o mandacaru, os arbustos emaranhados, etc. O gado, perseguido nos locais planos, busca refúgio na caatinga, onde é difícil capturá-lo pelos meios comuns, já que os animais adquirem um temperamento selvagem. Por tudo isso, o vaqueiro tem de transformar-se em caçador, e a caça nem sempre é isenta de dificuldades ou perigos.

Um grupo de animais corre na caatinga com uma velocidade desconcertante. É uma investida impetuosa, desesperada, do animal selvagem, que lança o seu corpo como se fosse uma catapulta sobre os obstáculos que encontra. Desse modo, ele abre caminho entre os espinhos e os arbustos. Trata-se porém de uma abertura momentânea, visto que, passado o animal, os galhos, violentamente afastados, retomam a posição primitiva, e o caminho desaparece. Somente o cavalo do sertão, pequeno e nervoso, montado por um vaqueiro sertanejo, tem condições de perseguir um animal na caatinga. Nesta empreitada, os dois [218] são solidários, movidos por uma só vontade, inteligente e ágil. O cavalo nem precisa ser guiado, pois parece adivinhar o que lhe cabe fazer, e age com inteira consciência. Ele corre atrás do gado, sem deixar-se distanciar. Por onde passou o gado passará ele também. Muitas vezes, o cavaleiro é ameaçado por um obstáculo imprevisto, um tronco grosso atravessado no caminho. Então, o cavalo se abaixa, se achata, passa raspando a terra e, sempre rápido, volta à perseguição.

O cavaleiro, vestido de couro da cabeça aos pés, como se fosse uma armadura, vai deitado para frente, numa posição difícil, sobre a garupa do cavalo, que ele açula com gritos curtos e agudos. Quanto mais impetuoso o ginete, mais feroso o animal. E a cavalgada furiosa, rodopiante, prossegue através da caatinga, numa atroada de galhos quebrados e pedras que rolam. O gado não pára, mas o vaqueiro não cede. Não só por dever e ponto de honra, como também pelo gosto da aventura e dos obstáculos vencidos. É a paixão dominante, onde ele revela sua alma de lutador.

Eis que, durante a perseguição, surge uma clareira, para onde o gado se precipita. O vaqueiro mantém sua posição. No momento em que, num galope poderoso, seu cavalo chega à distância desejada, o vaqueiro pega pela cauda o animal e lhe aplica a *saiada*. É um esforço considerável, mistura de vigor e perícia, praticado no momento oportuno. Levantado

do solo por uma força aumentada pela velocidade, o animal perde o equilíbrio, desaba pesadamente e rola duas ou três vezes sobre o solo. Antes de se refazer da surpresa da queda, é prontamente dominado. Num átimo, o vaqueiro salta ao chão e rapidamente faz passar uma das patas do animal entre os chifres. A rês está à mercê do vencedor. O cavaleiro retoma a sela e recomeça a perseguição de outro animal fugitivo. Trata-se de episódios cotidianos e banais da vida do sertanejo, que também sabe defender seu gado contra o ataque das onças, ainda existentes em certas regiões. Caçador hábil, tanto quanto pastor ativo, ele se põe, sozinho ou em grupo, a perseguir a fera acuada, que acaba morrendo ou foge para longe. [219]



*Vegetação da caatinga*

XII. – Durante a seca, a atividade do sertanejo é redobrada, pois se torna necessário prover também à alimentação de seus rebanhos. As pastagens secaram e as árvores ficaram desfolhadas, com exceção da carnaúba, do juazeiro e da oiticica. Como esta última pode morrer, se lhe cortarem as folhas, é o juazeiro que substitui a pastagem desaparecida. Cortam-se os pequenos ramos nas pontas, e o gado devora as folhas tenras até chegar à casca. Curiosamente, em poucos dias, a folhagem reaparece. Cabe perguntar de onde esse arbusto rústico extrai o seu vigor e enorme vitalidade, num solo ressequido, que permanece às vezes dois anos sem receber os benefícios do inverno, isto é, da chuva. Trata-se de uma planta preciosa, que deveria

ser cultivada nas grandes planícies, onde constituiria uma importante reserva alimentar em época de estiagem.

Há uma outra planta a que as pessoas recorrem ainda mais, nesses períodos, para saciar a fome dos animais e sua sede. Essa planta, que não produz folhas nem sombra, é o cacto. Crescendo nos terrenos mais áridos, essa planta oleosa, que parece totalmente inútil nessas regiões solitárias, se torna um recurso precioso para os animais. Protegido por longos espinhos afiados, este vegetal se vê protegido dos animais, na maior parte do tempo, por suas armas naturais. Na época das secas, contudo, ele é cortado, amontoado e grelhado. Desse modo, são queimadas as espinhas, única parte seca do vegetal, e o resto é poupado. Trata-se de uma pele branca, carnuda e úmida, impregnada de um sumo viscoso e espesso. Dada a persistência de semelhantes condições atmosféricas, é de espantar a umidade que pode ser contida nesses cactos.

A fumaça branca e clara do braseiro, ao elevar-se para o céu abradador, é percebida de longe pelos animais, que acorrem logo, mugindo em busca do alimento anunciado pelo fumo. Por vezes, algumas reses dispersas pela caatinga, atormentadas pela fome, e sobretudo pela sede, conseguem arrancar o cacto de seu caule, a despeito dos espinhos com que são armados, e o pisoteiam, até extrair um pouco do sumo refrescante. Há casos, entretanto, em que, excitados pela necessidade, outros animais são vítimas dos agulhões dos cactos, que penetram nos seus focinhos, causando-lhes ferimentos, que podem degenerar em úlceras.

A produção de gado, num ano normal, pode chegar a 100.000 cabeças. Também se criam no sertão, devido à sua grande resistência e facilidade com que se alimentam, numerosos rebanhos de caprinos. Suas peles são igualmente objeto de volumoso comércio, de que resulta uma exportação anual de 850.000 quilos.

XIII. – Nem todos os sertanejos são pastores, e muitos deles são também agricultores, uma vez que o sertão pode ser fértil, quando chove. Neste caso, é o algodão, o milho, os feijões, etc. que eles plantam. Essas culturas se espalham indistintamente por toda a região, se o inverno tiver sido como se esperava, e por muito pouco que chova. Entretanto, caso a seca se confirme, tais culturas se limitarão à vizinhança das represas e reservatórios, sobretudo nos vales inferiores, onde a infiltração tiver acumulado alguma umidade. Enquanto essa umidade persistir, a [221] produção será

considerável, nessa terra tão rica, sob esse sol revigorante. Acontece porém que somente as pessoas ricas podem ter reservatórios. O sertanejo busca os vales profundos e principalmente o leito descoberto dos rios secos, onde durante algum tempo se conserva alguma umidade.

Contudo, a sequeidão continua e em breve não resta mais qualquer umidade sobre a superfície do solo. O sertanejo, habituado a lutar contra as adversidades e a enfrentar as dificuldades de que sua terra é pródiga, não se intimida. Ele empreende então uma atividade que não é mencionada em qualquer outro país. Ele cava no leito do rio para, nas suas profundezas, encontrar um pouco da umidade fugidia, e lá prepara o seu campo de cultura. Imagine-se o esforço que têm de desenvolver esses homens perseverantes, escavando o leito de um rio, a um ou dois metros de profundidade, valendo-se somente de ferramentas rudimentares. Trabalham à noite e repousam durante a canícula do dia.



*RIO GRANDE DO NORTE – O leito de um rio seco*

O sertanejo é apegado ao solo ingrato que o viu nascer, que ele ama e que não quer deixar. Nisso, ele se mostra o filho digno de seu meio, à altura das condições climáticas excepcionais em que vive. Além de tudo, ele é de uma sobriedade [222] incrível, de uma resistência e tenacidade acima de qualquer elogio. Revelam-se nesse tipo étnico do sertanejo, tão profundamente brasileiro, o sangue ardente e as qualidades nativas dos índios caetés e potiguares, ramos da grande nação tupi. Numa palavra, trata-se de uma raça admirável e tenaz, que é lamentável não vermos desenvolver-se em regiões mais favorecidas pela natureza.

XIV. – O Rio Grande do Norte possui as salinas mais extensas e importantes de todo o Brasil, localizadas no norte do Estado, umas perto de

Mossoró, outras em Açu, junto ao rio Piranhas. É à existência dessas salinas que as duas cidades devem o seu desenvolvimento atual. A produção do sal nesses locais é facilitada de maneira excepcional por um conjunto magnífico de circunstâncias favoráveis. Afastando-se além das areias permeáveis da costa, o mar envia suas águas salgadas para locais diferentes, a grandes distâncias no interior, onde elas encontram imensas planícies argilosas, impermeáveis e niveladas, admiravelmente apropriadas à formação de represas e bacias de evaporação.

As marés do equinócio, que chegam a atingir três metros de variação, enchem então esses imensos reservatórios naturais. A água perde seus sedimentos em suspensão, deposita seu óxido de ferro e, tornada límpida e transparente, escorre para as bacias de evaporação. Nessas paragens, contudo, a secura do ar é de tal magnitude e a violência do tempo tão impetuosa, que a evaporação se realiza de modo extraordinariamente rápido. No mais das vezes, as águas impelidas por esse vento seco e áspero nem chegam aos cristalizadores e se solidificam no caminho, nos canais de distribuição. Desse modo, é possível encontrar em certos locais algumas áreas, de vários quilômetros quadrados, cobertas por um lençol de sal com 20 a 30 centímetros de espessura, pesando milhares de toneladas, que nem mesmo os invernos mais prolongados (leia-se: chuvas) conseguem dissolver. A produção de sal das salinas de Mossoró e Açu, que poderia ser ilimitada, se limita à quantidade que pode ser exportada. Hoje, são retiradas [223] das salinas cerca de 100.000 toneladas de sal por ano, e sempre resta o dobro disso nos terraços.

Até poucos anos, ignorava-se completamente a importância dos recursos minerais do Rio Grande do Norte, por falta absoluta de estudos e informações seguras. Durante a Exposição Nacional de 1908, e até mesmo um pouco antes, realizou-se uma exploração superficial em diferentes pontos do território e confirmou-se a existência de numerosas jazidas minerais, sobre as quais só se dispunha de dados imprecisos. As amostras colhidas provocaram uma certa surpresa, pois se considerava que o subsolo de toda essa região era muito pobre em minérios. Foram descobertos em Caicó, no interior do Estado, enormes depósitos de gesso hialino, em grandes blocos tabulares translúcidos, quase transparentes. Esse local se encontra justamente no trajeto previsto para a Estrada de Ferro Central do Rio Grande

do Norte, que entrará em operação dentro de poucos meses. Essas jazidas são notáveis por sua pureza e abundância. Ainda na mesma localidade, encontram-se à flor da terra depósitos de enxofre puro, muito importantes, ao que tudo indica.

O ferro pode ser constatado em vários pontos do estado, notadamente num lugarejo conhecido como Soledade, a 12 quilômetros da cidade de Apodi; em Cabojé, no distrito de Angicos, da região de Macau. Nas redondezas do pico desse nome, existem jazidas cujo minério contém 65% de metal puro. Existem ainda vários outros depósitos na região que será brevemente servida pela estrada de ferro.

São muito comuns no sertão as ocorrências de amianto, em fibras longas, com maior ou menor grau de pureza, bem como de mica, em folhas grandes.

Embora não tenha sido explorado até agora, existe ouro no distrito de Pau dos Ferros, entre a serra e o rio Apodi, bem como, à flor da terra, nos municípios ocidentais do Estado. Belas amostras dos mesmos foram enviadas à Exposição. No interior, foi dada também a conhecer uma importante mina de águas-marinhas, em [224] grandes cristais, que rivalizam em pureza com as melhores de Minas Gerais. Suspeita-se também da existência de safira, em virtude da cor verde ou azulada que as águas-marinhas adquirem em certos pontos da mina.

Finalmente, descobriu-se há cerca de um ano, na salinas do Norte, e até a margem do mar, a quatro quilômetros do porto de Macau, um vasto depósito de minério de manganês, cujas primeiras amostras, analisadas na Escola de Minas de Ouro Preto, revelaram um teor de 48,8% de manganês metálico.

A exigüidade de recursos, a falta de instrução profissional e de meios de propaganda, a ignorância dos recursos que esta parte do Brasil pode oferecer, bem como a deficiência nas comunicações, tudo isso contribui para que ainda não existam no Rio Grande do Norte grandes empresas industriais, excetuadas uma companhia de fiação e tecidos de algodão, em Natal, e 200 usinas de açúcar a vapor, todas aliás de importância muito secundária, salvo uma. A carência de capitais constitui uma das causas do pequeno progresso alcançado por esse estado, no qual alguns empreendimentos particulares bem que poderiam prosperar.



Mapa do Estado do Ceará

.....

## Capítulo X

### ESTADO DO CEARÁ

1. UM ESTADO PRIVILEGIADO, SUMÁRIO DESCRITIVO. – II. A CAPITAL, FORTALEZA; O PORTO, A CIDADE. – III. PRINCIPAIS LOCALIDADES. – IV. VIAS DE COMUNICAÇÃO. – V. UM TIPO CARACTERÍSTICO, O CEARENSE, POPULAÇÃO INTERESSANTE. – VI. PARA ATENUAR OS EFEITOS DA SECA, OS RESERVATÓRIOS DE QUIXADÁ, ARACAÚ, LAGOA POMBA. – VII. PRODUTOS DE EXPORTAÇÃO, QUANTIDADE, VALOR. – VIII. O CAUTCHU DE MANGABEIRA. – IX. O CAUTCHU DE MANIÇOBA. – X. VALOR DA EXPORTAÇÃO, ORÇAMENTO.

**I** – HOJE, o Estado do Ceará só se comunica com a Capital Federal e os demais estados do Brasil por via marítima. Nesse campo, aliás, as comunicações não são fáceis, pois o estado não dispõe sequer de um bom porto. O litoral contudo é servido regularmente pelos vapores do Lóide Brasileiro, no que se refere ao de Fortaleza, e pelos barcos da Companhia Pernambucana e da Companhia Maranhense, quanto aos demais destinos. Esse porto de Fortaleza está situado a 260 milhas de Natal.

Visto em seu conjunto, o Ceará se revela ainda mais árido que o Rio Grande do Norte. Ele oferece traços mais ou menos análogos: um litoral baixo e arenoso; como de costume, planícies e platôs ora férteis, ora ressequidos. E a mesma carência quase que absoluta de rios navegáveis;

carência de outras vias de comunicação. Todos esses fatores têm impedido que o estado adquira maior importância comercial.

Trata-se, não obstante, de um território vasto, habitado por uma população ativa e enérgica, e do qual deveria ser possível tirar melhor partido, não [228] somente na Europa, onde o estado é praticamente desconhecido, como sobretudo no Brasil, em que o simples nome Ceará evoca a idéia de seqüidão devastadora e de pobreza absoluta. Tal pobreza, aliás, é pintada em tons muito exagerados, e a região afinal possui recursos de que uma indústria ativa poderia beneficiar-se, caso se dispusesse de meios de comunicação mais numerosos.

O Ceará é o décimo-terceiro dos estados brasileiros, em termos de extensão territorial, estimada em 104.250 quilômetros quadrados, onde vive uma população superior a 1 milhão de habitantes. Seus limites são: ao norte, o oceano; ao sul, Paraíba e Pernambuco; a leste, o Rio Grande do Norte; a oeste, penetra-se no Piauí, depois de ter atravessado a serra de Ibiapaba.

O Atlântico banha as suas costas, numa extensão de 650 quilômetros. O comprimento do território, do norte ao sul, é de mais de 660 quilômetros. O conjunto dessa região pode ser considerado como uma bacia suavemente inclinada em direção ao mar, limitada de todos os lados por montanhas de moderada elevação, as mais altas das quais, na serra de Ibiapaba, se encontram a oeste e atingem uma altitude entre 700 e 800 metros. No interior, existem ainda alguns maciços, alguns quase isolados, outros ligados às serras de Ibiapaba e do Araripe. As pessoas ficam perplexas, ao constatarem a ignorância generalizada que existe sobre esse estado, a propósito do qual até mesmo no Brasil se dispõe de tão poucas informações. Essa indiferença decorre em parte das secas desastrosas que assolam o interior, o sertão, cujos rumores chegam aos estados do Sul juntamente com as lamentações das populações sacrificadas.

Nas regiões montanhosas, existem ainda grandes florestas inexploradas, onde se poderiam estabelecer ricas culturas, mas essa é justamente a parte menos conhecida do território; e o principal obstáculo à sua utilização é sempre a falta de comunicações. A região é irrigada (no inverno) por um grande número de cursos de água que, no noroeste, escoam diretamente no mar, mas nenhum deles se presta à navegação. Dentre essa multidão de rios, [229] melhor dito, de torrentes, que um só verão às vezes consegue secar, importa assinalar o Jaguaribe, principal rio do Estado, cujo percurso é pelo me-

nos de 650 quilômetros. Ele nasce na serra da Boavista e sua bacia ocupa todo o sul do estado. Após atravessar belas pastagens, no seu caminho para o norte, ele se lança no oceano, por meio de um estuário de grandes proporções, a que a maré confere um caráter majestoso. Um lago, o do Velho, comunica-se com o rio por meio de dois canais. Existem ainda dois lagos, Camurupim e Jaguarauçu, também extensos, mas infelizmente perto demais do litoral, motivo por que não oferecem qualquer serventia para acudir o gado, em tempos de seca.

O pequeno rio Ceará, que deu seu nome ao estado, não tem maior importância e seu leito se encontra muitas vezes seco. O rio Camocim, ao contrário, pode ser navegado numa certa parte de seu curso, que aliás fica bastante reduzido durante o inverno.

O clima do interior do Ceará é bastante quente e seco, o que lhe garante uma boa salubridade. Na costa, o calor algo úmido é compensado pela brisa do mar. O inverno, ou estação chuvosa, começa em fevereiro ou março, para terminar em junho. No resto do ano, jamais chove, todos os cursos de água se exaurem, e a sequeidão pode, às vezes, fazer com que os habitantes de certos municípios se aproximem temporariamente das cidades ou emigrem para lugares menos sacrificados. Essas condições tão desfavoráveis contribuíram sempre para que o estado fosse tão negligenciado. Infelizmente, a seca não se faz sentir apenas no verão. O que perturba e desencoraja as pessoas é a inconstância das invernações: por vezes, passam-se anos sem chuva, o que constitui um verdadeiro desastre, uma calamidade pública. Ainda bem que essas longas estiagens só se produzem a intervalos bem afastados.

II. — *Fortaleza*, ou *Fortaleza do Ceará*, é ao mesmo tempo o principal porto do estado e sua capital, o que não quer dizer que se trate de um bom porto. Muito ao contrário: é o pior de toda a costa brasileira. Também chamado Ceará, ele consiste numa enseada aberta, obstruída por recifes, mais ou menos protegida contra os ventos do leste, pela ponta do [230] Mucuripe, onde existe um farol. A costa é de acesso difícil, pois o mar ali se quebra com violência, e os recifes existentes não oferecem às embarcações um abrigo cômodo e seguro.

O porto de Fortaleza é ameaçado por dunas que se amontoam atrás da ponta de Mucuripe. A maior profundidade da água no interior é de 6 metros. Para protegê-lo e aprofundá-lo, haviam sido apresentados vários projetos, inclusive o do engenheiro Hawkshaw, aprovado em 1883.

Segundo tal plano, os trabalhos incluíam: um quebra-mar de 670 metros, a ser construído além do recife próximo à margem, e em cuja face interior poderiam atracar os navios; um viaduto metálico aberto, de 250 metros de comprimento, com vãos de 15 metros entre o quebra-mar e o litoral; uma via férrea ligando o quebra-mar à terra e à estrada de ferro de Baturité; um cais construído ao longo do litoral e um molhe paralelo a esse cais.

Constituiu-se em Londres, em 1886, uma sociedade intitulada The Ceara Harbour Corporation Limited, com o capital de 2.500 contos,<sup>40</sup> e garantia de juros de 6% ao ano, a qual começou imediatamente os trabalhos. Infelizmente, ela alterou o plano primitivo, reduzindo consideravelmente a extensão dos vãos do viaduto. Disso resultou que as areias, limitadas em seu avanço, passaram a amontoar-se em torno dos pilares e continuaram a invadir o porto. Em 1892, obtida a renovação do contrato, a referida sociedade aumentou seu capital social para 4.784 contos, mas limitou-se daí em diante a realizar dragagens, as quais se mostram insuficientes, dadas as enormes quantidades de areia acumuladas.

A rapidez dessa invasão cresceu com o correr do tempo. Em 1871, o volume da areia fora avaliado em 700.000 metros cúbicos; no fim de 1894, crescera para 2 milhões de metros cúbicos; e hoje será provavelmente mais que o triplo disso. Em 1900, o Governo Federal adquiriu os trabalhos realizados pela Sociedade, mas, pelo que conseguimos apurar, não poderá ir muito adiante. A expectativa é de que novas obras deverão ser executadas nesse porto. [231]

Para o passageiro, desembarcar em Fortaleza constitui uma verdadeira operação. O mar é tão agitado, que já constitui uma proeza a simples manobra de tomar assento na barca que leva os viajantes à terra. Em seguida, há que desembarcar num cais, muito alto, de 300 metros de extensão. Nesse ponto, é necessário revelar uma grande agilidade e aproveitar o momento oportuno para agarrar a escada de corda e subir rapidamente, para evitar ser coberto por uma onda, coisa aliás que acontece com frequência, uma vez que, como a costa é escarpada, produz-se ali uma forte ressaca, bastante perigosa para os barcos que buscam atracar. Até pouco tempo, os barcos se aproximavam o mais possível da terra, sem encalhar, e os marujos

---

40 O conto vale atualmente 1.750 francos.

levavam os passageiros nos ombros, para depositá-los na margem. Hoje, contudo, tal não é mais possível, dada a elevação das dunas.

Uma vez desembarcado, é preciso ainda atravessar uma extensa faixa de areia, na qual se construíram grandes armazéns. O passageiro se vê então numa longa rua, ladeada de depósitos vários, inclusive de mercadorias. Dado o conceito de que goza a cidade, de ser um lugar pouco atraente, sem produtos a oferecer, o viajante é tomado de surpresa, ao deparar-se com entrepostos cheios de artigos variados, prontos para serem embarcados, além de montes de sacas de açúcar, de cera de carnaúba, fardos de algodão, de cautchu, enormes quantidades de couros secos e salgados.

Um pequeno bonde de tração animal conduz os passageiros ao coração da cidade, subindo uma rua de aclive bem acentuado. A cidade de Fortaleza, situada numa planície arenosa que termina numa elevação, em direção do norte, está construída regularmente, com ruas largas, embora mal pavimentadas. As casas, sobretudo para os lados do porto, são baixas e pesadas.

Chega-se inicialmente a uma praça espaçosa, em que se encontra a catedral. Esta mal chamaria a atenção do transeunte, não fosse uma cruz monumental, postada diante da fachada, e dando para uma esplanada. Esta cruz, adornada com um grande número de objetos diversos, e cercada de uma balaustrada, apresenta um aspecto algo estranho. Também surpreende a animação reinante nas ruas, longas e [232] retas, que atravessam a cidade de um extremo ao outro. As de maior comércio são as Ruas Facundo, Formosa, e Marechal Floriano, na qual se encontra um velho mercado de aspecto pitoresco. Mais adiante, um novo mercado, enorme construção moderna, toda de ferro. Em sua maioria, os edifícios não apresentam qualquer interesse e se compõem de um só andar.

Os edifícios públicos, que tampouco são dignos de nota, incluem: Escola Normal; estação da Estrada de Ferro de Baturité; Câmara dos Deputados; Palácio do Governo, de aparência algo acanhada, mas bem distribuído no interior; Palácio da Municipalidade, um dos melhores prédios da cidade; Liceu; Biblioteca; caserna do Batalhão de Segurança, aliás um bom edifício; Casa da Misericórdia; dez igrejas, entre as quais têm maior interesse a do Patrocínio e a do Sagrado Coração, situada perto do parque da Liberdade. A praça do Ferreira é a mais central e mais viva. Os melhores lugares para se caminhar são a Avenida Caio Prado e o Passeio

Público. Este último, que se situa num ângulo da cidade, com vista para o mar, a que se desce em patamares sucessivos, é bem agradável. Ao lado, o velho forte, que deu o nome à cidade, ostenta uma dúzia de canhões de modelos antigos, apontados para o mar, embora seja provável que eles já não sirvam para coisa alguma. Felizmente, a sua utilização é muito problemática. Aliás, se houvesse qualquer necessidade, eles seriam rapidamente substituídos, mas o forte bem poderia resistir a alguns projéteis modernos.

De modo geral, observa-se uma certa atividade e o comércio parece relativamente importante. Aliás, Fortaleza é o entreposto de quase todo o Estado. Tomada em seu conjunto, a cidade é bem agradável, sendo que os subúrbios de Benfica e Mossoró se mostram os mais atraentes e salubres. É lá que se encontram as moradias mais bonitas e modernas. A capital do Ceará abriga uma população de cerca de 50.000 habitantes. Mais moderna que as capitais da Paraíba e do Rio Grande do Norte, ela é iluminada a gás e possui um bom serviço de [233] telefone. Apesar disso, ainda não existem nem esgotos nem água corrente na maioria dos bairros. Os carregadores de água, com seus burricos, carregados com dois barris de 50 litros cada um, ainda constituem tipos comuns, que se encontram nas ruas, a cada passo. Também se vêem carneiros e ovelhas carregando alforjes, onde transportam madeiras, feixes de cana-de-açúcar ou fardos diversos. No momento (outubro de 1910), o Estado de Ceará está contratando em Paris um empréstimo de 15 milhões, destinado à canalização dos esgotos e ao abastecimento de água potável.

III. – Dentre as cidades de uma certa importância, em termos de sua população ou volume de comércio, citaremos *Aracati*, situada 120 quilômetros a sudeste de Fortaleza, na margem direita do Jaguaribe, que vai lançar-se no Atlântico, 16 quilômetros mais adiante. Seu nome, equivalente a Vento do Norte (que, na verdade, domina no local) lhe foi dado pelos índios potiguaras. Trata-se de uma cidade em pleno desenvolvimento, capaz de grande exportação de algodão, açúcar e peles de animais. Infelizmente, o porto de Aracati só é freqüentado por navios e vapores de pequeno porte, das companhias Pernambucana e Maranhense. De fato, esse porto só pode receber embarcações cujo calado não exceda de 3 metros. Além disso, o canal a ser seguido pelos barcos é perigoso, em virtude de bancos de



*FORTALEZA – Cais da alfândega – Parte da cidade baixa*

areia que o limitam dos dois lados, e onde o mar se quebra com violência. Nas épocas de estiagem, esse canal não oferece volume de água suficiente para a navegação. A 34 quilômetros da embocadura do Jaguaribe, se encontra o pequeno porto de Retiro Grande, que consiste de uma enseada espaçosa, com profundidade superior a dez metros, mas pouco abrigada.

*Baturité*, que é uma das cidades mais populosas do Ceará, situada a 100 quilômetros ao sul de Fortaleza, à qual está ligada por uma estrada de ferro, constitui importante centro de cultura de algodão e cana-de-açúcar. Crato, a 390 quilômetros de Fortaleza, eleva-se no fértil vale de Cariri, às margens do Granjeiro, afluente do Salgado, que é por sua vez tributário do Jaguaribe. Existem em *Crato* consideráveis fontes sulfurosas. Fundada no

começo do século XVI, esta cidade, que no início não passava de uma missão religiosa, sofreu muito durante as guerras civis do último século. Hoje, muito próspera, é um centro importante de comércio de peles e de gado. *Sobral*, outro centro florescente, está situada às margens do rio Aracaú, 237 quilômetros a oeste da capital. Servida por uma estrada de ferro que leva o seu nome, é a sede de um município que produz grande quantidade de algodão. *Maranguape*, a 30 quilômetros da capital, na margem esquerda do rio Ceará, e situada na base dos montes de Maranguape, é a populosa e [235] dinâmica sede de um município onde existem belas plantações de cana-de-açúcar e de café.

*Granja*, 320 quilômetros a noroeste de Fortaleza, na margem esquerda do Camocim e a 25 quilômetros da foz deste, era antigamente o melhor porto de todo o Estado, para a navegação costeira. Hoje, sofre grande concorrência do porto de Camocim, situado na embocadura do rio do mesmo nome. O canal desse pequeno rio é obstruído por um escolho, motivo por que só é navegável durante a maré alta e, mesmo assim, por embarcações que não excedem 3,90m de calado. Apesar disso, esse porto é muito freqüentado pelos barcos costeiros de Pernambuco e Maranhão. Uma comissão foi encarregada de estudar os meios de melhorar as condições do porto, que serve como escoadouro para uma região cujos principais itens de exportação vêm a ser o algodão e os couros.

*Aracaú*, na embocadura do rio desse mesmo nome, serve de desagudouro para todo o vale banhado pelo rio Aracaú, e sobretudo para o município de Santa Ana, cujos principais recursos provêm da cultura do algodão e da criação de gado. Esse porto está formado por uma linha de recifes que dominam a costa e através da qual se abre um estreito canal natural. As águas desse porto são calmas e apresentam profundidades de até 9 metros, embora o canal que lhe dá acesso, onde o mar é mais agitado, só seja praticável para pequenos navios, e somente durante a maré alta.

*Quixeramobim*, que constitui uma das mais ativas localidades do Ceará, está situada 192 quilômetros a sudoeste de Fortaleza, na margem do rio do mesmo nome, afluente do Banabuiú, que por seu turno é tributário do Jaguaribe. Ela está ligada à capital pela estrada de ferro de Baturité. Toda a área circunvizinha é formada de planaltos favoráveis à criação de gado, que constitui a principal fonte de recursos da região, do mesmo modo que para o município

vizinho de *Quixadá*. Seguem-se as municipalidades de Iguatu, Paoras, Jardim, Barbalhas, Milagres, no sul do estado; União, Bernardo Pereira, etc.

IV. – Já vimos que o Estado do Ceará não é totalmente carente de estradas de ferro. Duas delas, de fato, ligam o litoral ao interior: [236] a Estrada de Ferro de Baturité, com um percurso de 297 quilômetros, que conecta a capital a Senador Pompeu e Humaitá; e a Estrada de Ferro de Sobral, que parte do porto de Camocim para atingir Ipu, distante 216 quilômetros em direção ao interior. Essas duas linhas, que estavam arrendadas a particulares, acabam de ser transferidas pelo Ministro de Transportes Públicos do Brasil à South American Railway Construction Company Limited, que assumiu a concessão da rede ferroviária do Ceará e a construção de diversos prolongamentos e entroncamentos dessas linhas. Já se encontram em execução os trabalhos de ampliação da estrada de ferro de Sobral, que liga Ipu a Crateús, numa distância de 94 quilômetros.

Noutra frente, prosseguem ativamente as obras do prolongamento da estrada de ferro de Baturité, que parte da estação de Senador Pompeu, no quilômetro 287 da linha em exploração, para chegar à cidade de Crato, distante 255 quilômetros. Já está aberta à circulação uma seção de 38 quilômetros. Quando essa linha atingir o Crato, no platô da cadeia do Araripe, o Governo Federal tenciona conectá-la a Pesqueira, que é no momento o ponto terminal da Estrada de Ferro de Pernambuco, bem como construir entre Quixeramobim e Crateús um entroncamento destinado a ligar entre si, de modo mais direto, as capitais dos Estados do Piauí e Ceará.

V. – Os habitantes do Estado do Ceará, os cearenses, mas sobretudo as populações do interior, pertencem ao mesmo tipo étnico que os do Rio Grande do Norte, produtos de cruzamentos mais ou menos numerosos entre as três raças. No entanto, o cearense, por sua fisionomia, constitui o tipo mais característico do Brasil, com a cabeça um pouco achatada, olhos grandes, maxilares salientes, estatura média e aparência algo débil, embora seja um homem enérgico, laborioso, audacioso e empreendedor. Dos seus antepassados índios, herdaram a tenacidade, a violência e o espírito de astúcia; dos negros, a resignação, a cordialidade e o bom humor; dos brancos, a iniciativa, a força e a inteligência. Mas foi o clima, fator principal com que se tem sempre de contar, que amoldou esses caracteres. Nesse ponto, [237] importa acrescentar as difíceis condições de sua existência, que obrigam esses homens a tomar resoluções

prontas e a adaptar-se rapidamente às circunstâncias mais diversas. Expulsos pela seca, os cearenses do interior se refugiam nas cidades e se expatriam facilmente. Atraídos pela aura de riqueza da Amazônia – país de sonhos, onde as chuvas são freqüentes, onde os rios jamais se exaurem, e onde a fortuna favorece os audaciosos e perseverantes – eles partem em grandes levas para esse novo Eldorado, a maior parte dos quais sem qualquer esperança de regresso.



*FORTALEZA – Rua Facundo*

Logo após as secas de 1877-1879 e de 1888-1889, a emigração dos *paroaras* (assim são chamados os cearenses que vão explorar as árvores de cautchu na Amazônia) tomou proporções alarmantes, tendo o número dos que deixaram o solo natal se elevado a 150.000 indivíduos, saídos pelo porto de Fortaleza. Esses homens enérgicos, tenazes e pacientes, povoam os Estados do Amazonas e do Pará, aos quais trazem o socorro de seus braços. Lá, eles se misturam aos originários da região, que se intitulam caboclos velhos – outros tipos inteligentes, mas orgulhosos e ciumentos de suas riquezas e de seu progresso maravilhoso. Em 1890, uma [238] nova seca prolongada afligiu o interior e, de novo, o êxodo aumentou. Os vapores das companhias nacionais embarcaram milhares de migrantes, e cerca de 48.000 pessoas se dirigiram à Amazônia, migrantes vigorosos e trabalhadores que eles vão despejar em toda a Amazônia, mas principalmente nos seringais<sup>41</sup> dos rios Pu-

41 Locais de exploração das árvores de cautchu. Nessas regiões, a própria árvore também é chamada de seringueira.

rus e Juruá. São os principais artesãos da prosperidade daquela zona e do desenvolvimento prodigioso adquirido pela indústria do cautchu.

Contudo, o êxodo jamais termina. Os proprietários de grandes seringais, as grandes companhias extratoras de cautchu estão sempre a requerer mais braços para coletar o produto, razão por que enviam constantemente recrutadores de mão-de-obra ao Ceará. São estes, na maioria dos casos, antigos paroaras que, exibindo os múltiplos tesouros da floresta amazônica diante dos olhos deslumbrados daquelas sofridas populações, acabam sempre encontrando pessoas para contratar.

Num ano normal, ainda se estima em cerca de 10.000 o número dos cearenses que migram. Mesmo assim, a população do Ceará não diminui, e esse estado continua figurando entre os mais populosos. Tal se deve ao fato de que a sua raça é prolífica e que a sua taxa de fecundidade é a mais elevada de todo o país. Há numerosas famílias com doze, quatorze e até mesmo dezoito filhos, o que aliás não é raro em outros estados do Brasil.

VI. – Os habitantes do Nordeste se dizem relegados, esquecidos pela União, embora produzam muito, realizem um comércio bastante importante e paguem muitos impostos ao fisco.<sup>42</sup>

Isso não é totalmente correto. Na realidade, esses estados são menos favorecidos que os do Sul, para onde se dirige uma outra forte corrente de imigração, mas tal se deve à circunstância de que eles são menos conhecidos e apresentam um interesse apenas relativo, devido ao menor acervo de informações que possuímos sobre eles. Por outro lado, [239] nenhum país do mundo possuiria recursos suficientes para desenvolver ao mesmo tempo todas as regiões do Brasil.

O Governo Federal já se impôs, muitas vezes, sacrifícios pesados para socorrer as populações atingidas por condições climáticas excepcionais, inclusive para diminuir os efeitos das secas, sobretudo no Estado do Ceará, que com elas sobra de modo mais intenso. Pelo governo já foram construídos grandes e custosos reservatórios, poços artesianos e outros. Próximo a Fortaleza, já se perfuraram desses postos, com mais de 80 metros de profundidade, com a máquina Keystone. Uma comissão constituída para

---

42 O Estado do Rio Grande do Norte, sozinho, pagou a quantia de 21 milhões de contos de réis, num período de oito anos.

estudar as represas desses vales projetou a construção de 18 dessas barragens no Ceará, das quais só três já foram concluídas. O mais importante desses reservatórios, que é o açude de Quixadá, situado a 6 quilômetros da cidade desse nome, é formado por quatro barragens: uma, central, em alvenaria, e as três outras em terra, do tipo francês, com taludes empedrados e revestimento de cimento. A barragem central, aliás a principal, tem uma forma curva, com raio de 200 metros; seu perfil, que não obedece a qualquer tipo clássico, é formado pelo encontro de duas retas e uma curva. Esse reservatório pode conter 136 milhões de metros cúbicos de água, numa extensão de 26 quilômetros. Sua grande curva de contorno mede 96 quilômetros. É de 15 metros a altura máxima das águas nesse reservatório, que pode irrigar 30 quilômetros de terreno. O volume efetivo para a irrigação chega a 126 milhões de metros cúbicos, total suficiente para irrigar completamente uma superfície de 2.600 hectares, em anos normais. Durante este período de cinco meses, é possível obter duas colheitas de milho, de feijões, de grandes quantidades de legumes diversos e de forragem. Nessas condições, graças a seu sopro fecundante, a natureza compensa em alguns meses as perdas causadas pela sequeidão. E a um período climático difícil, sucede uma estação de abundância maravilhosa, durante a qual o gado recupera sua força e os campos se recobrem de verdura.

Esse reservatório de Quixadá, no qual é possível pescar mais de [240] 100.000 peixes, foi iniciado no Império e só terminou há pouco tempo. Custou mais de 3.500 contos de réis, ou seja, 5.636.000 francos.

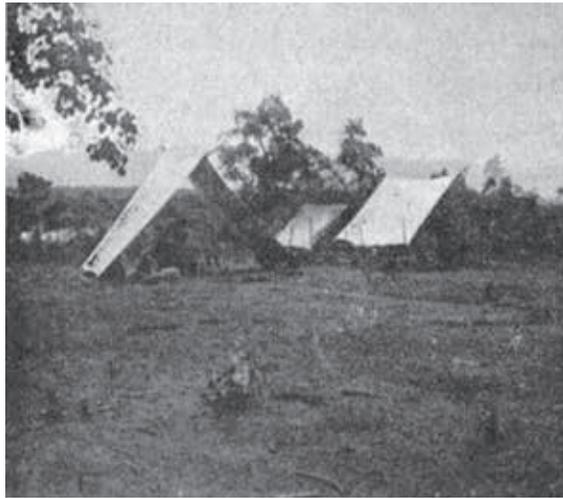
A lentidão em construir esse reservatório deve ser atribuída à falta de perseverança na execução. Cada vez que se reduzia o clamor das populações, devido à volta das chuvas, o governo suspendia os trabalhos, o que levou muitos a imaginar que tais obras só eram empreendidas com o intuito de dar trabalho a uma parte da população, durante a seca. Há dois outros reservatórios ainda: o do vale do Aracaú Mirim e o da Lagoa Pomba, com uma capacidade, respectivamente, de 44 e 40 milhões de metros cúbicos.

Dentre os outros quinze reservatórios projetados, o de Massapé está calculado para conter 200 milhões de metros cúbicos de água.

Para que esses trabalhos preencham realmente as finalidades para que foram planejados, será necessário completá-los com canais de irrigação. Por outro lado, antes de construir outras represas, era indispensável contar

com dados meteorológicos adequados sobre as localidades sujeitas às secas, e em todo o Estado só havia quatro estações capazes de reunir tais informações, aliás tarefa fácil de realizar. Segundo informa o Governo Estadual, o Governo Federal resolver criar no Ceará um grande número de postos pluviométricos, cuja utilidade é evidente. Sem conhecer corretamente o total das chuvas e, em consequência, a quantidade de líquido infiltrado no solo, as autoridades se expõem a construir, com custos elevados, reservatórios em locais onde os mesmos não poderão receber a quantidade de água necessária. Corre-se também o risco de perfurar poços em locais onde não se pode encontrar água, ou somente a uma profundidade excessiva.

VII. – Como vimos, as principais indústrias do Estado do Ceará são as seguintes: criação de animais, cultura do algodão, extração da cera de carnaúba, do cautchu, e a cultura do café e do tabaco. Em termos de indústrias manufatureiras importantes, existem ao todo seis estabelecimentos de fiação e de tecidos de algodão, das quais uma em Sobral, outra em Aracati e quatro em Fortaleza. [241]



*Pausa de uma caravana que transporta couros secos*

O Ceará tem uma longa tradição de zona criadora de gado, visto que, desde os tempos coloniais, já abastecia todo o Norte do Brasil. Segundo uma estatística organizada em 1895, havia registros, em 72 dos 79 municípios do estado, da existência de mais de 1.400.000 cabeças de

bovinos e caprinos. Em 1905, a exportação de couros salgados chegou a 91.512 unidades; em 1908, a 103.852, com um valor global de 1.354.000 francos; enquanto a de peles de carneiros foi em 1905 de 79.198 francos para os Estados Unidos e de 29.225 francos para a Europa; em 1908, essa exportação se elevou a 196.358 peles, no valor de 948.500 francos. Em 1905, a exportação das famosas peles de cabras do Ceará foi de 220.957 para os Estados Unidos e 91.552 para a Europa. Em 1908, ela se elevou a 410.891, no valor de 3.307.500 francos.<sup>43</sup> Além das peles, são exportados anualmente 12.000 bois, 1.200 mulas e 1.000 cavalos, embora esses números não possam ser controlados com rigor. A criação de cabras constitui um dos grandes recursos [242] dos sertões do Ceará. Esses animais não exigem qualquer atenção: são fáceis de alimentar e se encarregam eles próprios de sua subsistência, a ponto de suportarem os anos de seca mais facilmente que as reses de maior porte. Embora estas se multipliquem de modo notável, a penúria de alimentos e a falta de água causam a morte de muitos animais nos anos maus. Por isso, são as cabras e as ovelhas, das quais quase ninguém cuida, que formam os rebanhos mais numerosos. As cabras que perambulam atualmente pelos sertões do Nordeste teriam vindo primitivamente do Cabo Verde, assim como uma parte do gado de maior porte, hoje completamente degenerada, jamais pesando mais de 400 quilos. Os carneiros teriam vindo diretamente de Portugal. As peles das cabras e dos carneiros poderiam contribuir com recursos imensos ao comércio, se os habitantes se decidissem a aprender as técnicas da marroquinaria, tais como praticadas na Europa.

Já referimos que o Ceará pratica uma exportação bem considerável de algodão. Os terrenos deste Estado são altamente adequados à cultura do algodoeiro, visto que o elemento arenoso nele domina, como também ocorre no Rio Grande do Norte. O algodão do Ceará é geralmente acetina-

---

43 Toda a região do Nordeste, compreendendo o Rio Grande do Norte, Ceará, Piauí e uma parte do Maranhão, exporta uma grande quantidade de couros, principalmente para os Estados Unidos. A propósito, constituirá certamente uma surpresa constatar que, de todos os países americanos, é o Brasil que exporta a maior quantidade de peles para a França. Com efeito, esta exportação se eleva a 87.038 quintais; o Uruguai forneceu 51.700; a Argentina, 25.338 e o Chile, 16.887.

do, flexível e resistente. O algodoeiro é cultivado em toda a bacia do Jaguaribe e nas vertentes de diversas montanhas. Em 1908, foram exportados 3.006.391 quilos de algodão descaroçado, num montante de 3.740.000 francos. Além do algodão, o Estado do Ceará exporta grandes quantidades de sementes para o Rio de Janeiro e para o estrangeiro.

O tabaco também é cultivado em numerosas localidades, visto que o solo e o clima são excelentes para essa cultura, que aliás é totalmente negligenciada. Por esse motivo, a produção mal basta para atender o consumo local, que é imenso; e a exportação acaba se tornando praticamente nula. As plantações se fazem sobretudo nos terrenos baixos e arenosos, assim como nas margens dos rios que são periodicamente irrigados pelas cheias. Alguns municípios (Iguatu, São Mateus, Lavras, Aracape, Aracáú, Telha e Sobreiro) produzem tabaco de variedades comparáveis às do produto baiano. Nessa região, um [243] hectare de terreno pode receber 10.000 pés de tabaco, podendo produzir um total de cerca de 100.000 folhas, com um peso de 1.200 quilos, e um valor total de 975 francos. As populações da zona próxima do litoral consomem charutos e cigarros, ao passo que, no interior, o preferido é o cachimbo, que as mulheres usam quase tanto quanto os homens. O viajante fica bastante surpreso, se não chocado, ao constatar mocinhas brancas fumando o cachimbo, como se fossem simples negras. É bem verdade que sua cultura moral e sua instrução são idênticas.

VIII. – Juntamente com o Rio Grande do Norte, é o Estado do Ceará que exporta a maior quantidade de cera de carnaúba, que atinge 1.420.000 quilos, num valor de 2.320.000 francos.

Uma indústria que vem ganhando atualmente uma certa importância no Estado é a do cautchu de mangabeira e de maniçoba, que produz uma variedade conhecida pelo nome de cautchu-ceará. A exportação dos produtos dessas duas árvores bem que poderia conquistar um desenvolvimento maior.

A mangabeira que se explora para a extração do cautchu é uma planta da família das Apocináceas, pertencente ao gênero *Hancornia*, que aliás compreende diversas variedades.

A mangabeira é um arbusto de cerca de 3 metros e meio de altura, com galhos rugosos e disformes, e folhagem pouco abundante. Ela dá um fruto, a mangaba, vagem do tamanho de uma maçã pequena, de sabor

açucarado, aromático e ligeiramente assemelhado ao vinho, muito apreciada para a fabricação de conservas. O látex desse arbusto, que tem uma cor azulada, possui um teor de caucho variável, uma vez que os produtos, de várias proveniências, corresponderam respectivamente a 80%, 57% e 50%. Segundo alguns informantes, a mangabeira pode fornecer mais de 3 quilos de caucho, embora geralmente essa quantidade não ultrapasse 1 quilo.

A colheita é feita no período de junho a agosto. Para recolher o látex, corta-se o tronco do arbusto a pequena distancia do [244] solo, ou praticam-se apenas algumas incisões na casca. A coagulação pode ser obtida por diversos meios, inclusive a adição de água salgada ou de ácido sulfúrico. As pêras ou bolachas de caucho assim obtidas têm um cheiro bastante desagradável. A melhor maneira de obter a coagulação seria certamente mediante a defumação, como se faz com o caucho amazônico. A maior quantidade desse caucho é produzida nos Estados do Rio Grande do Norte e Piauí, embora uma boa parte seja exportada pelo porto do Ceará.

IX. – O caucho de maniçoba, também conhecido pelo nome de *Ceará Rubber*, é fornecido por um vegetal da família das euforbiáceas (*Manihot glaziowii*), árvore elegante, menos rústica que a mangabeira e que vive num habitat menos extenso. É abundante nos Estados do Ceará e Piauí, mas se encontra igualmente nas caatingas, isto é, região do mato com a vegetação raquítica típica do Estado da Bahia. No Ceará e Piauí a maniçoba é muitas vezes chamada de mandioca-brava, ou mandioca-selvagem. A riqueza em caucho proveniente do látex dessa planta, que varia de acordo com a variedade do vegetal e com o terreno em que está plantada, oscila em torno de 50%. O látex extraído dos pés cultivados é menos abundante que o dos pés silvestres. Um homem pode coletar um quilo desse caucho, seco, por dia, na estação chuvosa; e cerca da metade disso, durante o verão. A primeira sangria das maniçobas cultivadas pode ocorrer a partir do quarto ano. O produto médio dessas sangrias pode variar entre 400 e 500 gramas de caucho seco por pé e por ano, no Estado da Bahia.

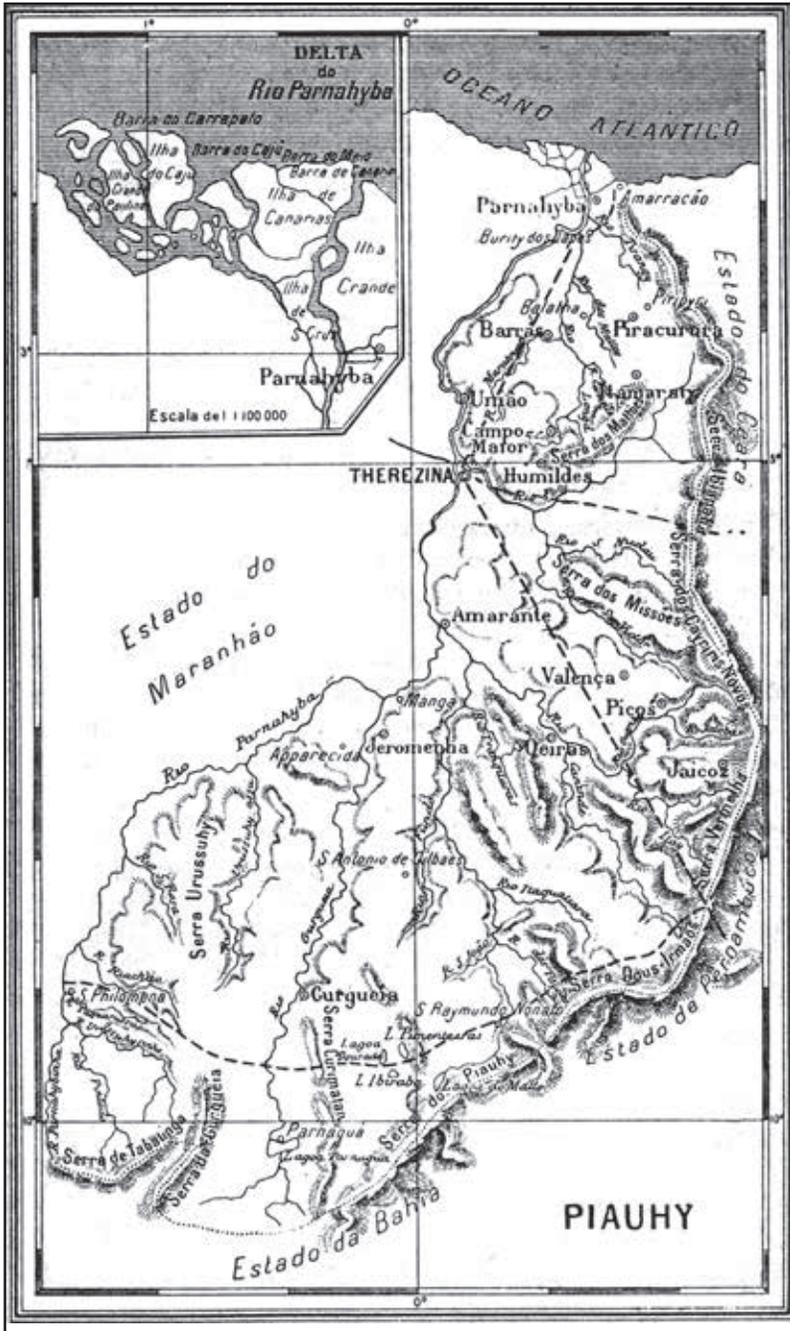
O caucho de maniçoba alcança geralmente preços intermediários entre os do caucho de mangabeira e o caucho da hévea amazônica, devido ao fato de que ele é muito mal preparado. Ao chegar ao mercado, ele costuma conter 15% de umidade e, muitas vezes, areia, terra e outros corpos estranhos. Desse modo, ao ser aplicado na indústria, ele perde de

20% a 50% de seu peso. Isso explica a inferioridade de seu preço, relativamente ao do cautchu de hévea, embora o cautchu de maniçoba seja na realidade dos mais apropriados para a vulcanização. Por essa razão, quando ele é [245] bem preparado, o comerciante não faz qualquer distinção entre ele e o primeiro.

No Estado do Ceará, a produção anual de cautchu de cada pé de maniçoba é estimada entre 500 e 1.500 gramas. No Estado do Piauí, ela se eleva até a 2 quilos por pé. Hoje, cultiva-se a maniçoba em vários estados, mas os principais produtores são o Piauí e o Ceará. Este último exportou 588.000 quilos de cautchu em 1907, mas somente 458.000 em 1908; em 1909, a cifra sobe para 600.000 quilos, contra uma exportação mais ou menos igual por parte do Piauí.

X. – O valor oficial da exportação do Estado do Ceará atingiu 13.000 contos por ano, nos últimos tempos. Não foi possível obter um número mais ou menos exato para as importações. O orçamento anual gira em torno de 3.000 contos de réis, ou seja, 5 milhões de francos.

Apesar dos entraves impostos ao desenvolvimento material do estado, como consequência das condições climáticas especiais, a elevação contínua das exportações justifica a esperança, manifestada pelos habitantes cultivados, de ver a sua região atingir uma prosperidade econômica relativa, desde que se consiga atenuar os efeitos da seca, mediante a construção de estradas de ferro e reservatórios.



Mapa do Estado do Piauí

.....

## *Capítulo XI*

### ESTADO DO PIAUÍ

I. REGIÃO ISOLADA, BREVE SUMÁRIO. – II. DEFICIÊNCIA DE COMUNICAÇÕES. – III. AMARRAÇÃO; PERCURSO ATÉ TERE-SINA; RIO PARNAÍBA. – IV. A CAPITAL DO PIAUÍ. – V. FUTURA ESTRADA DE FERRO. – VI. ALGUMAS LOCALIDADES. – VII. INDÚSTRIAS PRINCIPAIS, O ALGODÃO E O TABACO. – VIII. UMA REGIÃO DE CRIAÇÃO DE GADO, POR EXCELÊNCIA. – IX. OS BOIADEIROS, PASTORES E CAÇADORES. – X. RECURSOS PARA OS TEMPOS DE PENÚRIA, O UMBUZEIRO, O COCO-INDAIÁ, ETC. O FUTURO.

**I.** – ATÉ o momento, o Estado de Piauí tem sido muito pouco visitado, e se inclui entre aqueles que já supomos conhecer, à mera indicação de que os mesmos existem. Durante muito tempo, chegou-se mesmo a confundir vagamente essa região com o Maranhão, do qual ele é, de certo modo, o prolongamento na direção leste. Trata-se contudo de um território muito vasto, de forma triangular, ao qual se atribui uma extensão de, pelo menos, 301.797 quilômetros quadrados, a saber, uma superfície igual à de cinquenta departamentos franceses, circunstância que o coloca no oitavo lugar dos estados brasileiros, em termos de extensão territorial. Sua população, em contraste, é bastante limitada, de apenas pouco mais de 400.000 habitantes.

Dentre todos os estados do Brasil, o Piauí é o que tem a menor extensão de litoral, de apenas 28 quilômetros (ou 33 quilômetros, dependendo do ponto de vista local). Sua dimensão maior, de sudoeste ao norte, é de 910 quilômetros. A maior largura não passa de 285 quilômetros, que se reduz à medida que se caminha para o norte do triângulo, até chegar ao vértice deste, na pequena faixa litorânea. O Piauí confina, no sul, com a Bahia e Goiás; a leste, com o Ceará e Pernambuco; a oeste, com o Maranhão, por meio do rio Parnaíba.

Em seu conjunto, o Estado de Piauí é um conjunto de planuras [248] imensas, de colinas e platôs, cobertos de terras que, na estação chuvosa, se convertem não só em excelentes pastagens, como também em caatingas, florestas magras e baixas, de que já falamos. Os planaltos são separados uns dos outros por zonas tortuosas, relativamente baixas, que se tornam rapidamente verdejantes quando as águas nelas se acumulam. A partir, contudo, do momento em que a seca dá seus primeiros sinais, esses campos retomam sua imagem de aridez. Os rios que irrigam esta vasta região são muito numerosos, quase todos afluentes do Parnaíba, rio de segunda grandeza, que nasce no interior, perto da cadeia de Mangabeira, que tem no estado a sua bacia oriental. O Parnaíba tem 1.340 quilômetros de extensão, incluindo meandros inculáveis. Como ele não tem cachoeiras, mas apenas algumas corredeiras no seu curso superior, é navegável para os vapores de pequeno calado desde a sua embocadura até uma grande distância no interior. Seus principais afluentes na margem direita são: Uruçuí-Mirim (curso de 200 quilômetros), Gurguéia (475 quilômetros), Piauí (400 quilômetros), Canindé (400 quilômetros), Poti (360 quilômetros), Longa (315 quilômetros), etc.

Esses rios se distribuem de modo mais ou menos regular pelo território do estado, que poderia portanto ser considerado como bem dotado sob o ponto de vista hidrográfico, caso o clima não operasse infelizmente no sentido de neutralizar as vantagens de uma rede fluvial razoável. Esses rios, que correm impetuosamente durante a estação chuvosa, passam gradualmente da condição de torrentes à de ravinas áridas, durante uma parte do ano, e terminam contribuindo com muito pouco para o estado.

O Piauí, sobretudo nas partes sul e central, se encontra nas mesmas condições climáticas que indicamos ao falar do Ceará. A seca também é o verdadeiro flagelo do Estado, em grande parte de seu território. Durante os anos favoráveis, a chuva começa a cair entre fevereiro e março, para

continuar até junho: tudo floresce então, com rapidez e vigor, enquanto os rios mantêm um bom volume de água. Mais tarde, sobretudo durante os meses de agosto e setembro, que correspondem ao período do estio anual, o solo [249] se transforma em deserto calcinado. Caso não haja chuvas, ou caso elas sejam insuficientes, a terra se resseca e se dilacera em fendas profundas. Todos os vegetais, excetuados os já referidos no capítulo do Ceará, perdem a folhagem e muitos morrem. Os animais das florestas e as reses são expulsos pela fome, e o próprio homem se vê obrigado a procurar áreas mais amenas. Essas secas desastrosas só costumam alastrar-se a intervalos mais ou menos longos, a cada dez ou doze anos, no máximo. Mas isso basta para impedir a criação de empresas estáveis e o desenvolvimento dessas regiões. As terras altas do interior, embora de uma salubridade notável, permanecem desertas. A terra só é verdadeiramente povoada nas vizinhanças dos rios, principalmente perto das suas confluências. Embora o clima seja de modo geral salubre, é justamente nesses locais que a febre intermitente tende a grassar, felizmente de modo benigno, graças ao grande calor e à umidade persistente. Durante o verão, a seca se encarrega de sanear, ao absorver toda a umidade. A febre só é endêmica no delta do Parnaíba, no local em que ele se lança no oceano por meio de seis vastas embocaduras.



*TERESINA – Teatro e Praça Aquidabã*

II. – O pouco desenvolvimento do Piauí não deve ser atribuído somente às condições climáticas, que aliás não são incompatíveis com uma certa prosperidade, mas sobretudo ao isolamento e à falta de comunicações, que faz com que esse Estado se corresponda só dificilmente com seus

vizinhos. A única possibilidade de comunicação relativamente fácil, mas longa, é a via fluvial do Parnaíba, navegável por vapores de 150 toneladas, desde o oceano até a confluência com o Gurguéia, isto é, num percurso de 170 quilômetros ou, às vezes, até mesmo à confluência com o Uruçuí, 190 quilômetros mais adiante. Já mencionamos que o Parnaíba se comunica com o oceano por seis embocaduras, duas das quais pertencem ao Piauí: a Barra de Canárias, limítrofe com o Maranhão, e a barra de Iguaraçu, na qual se encontra o porto de Amarração, que funciona como o pré-porto da cidade de Parnaíba, em pleno delta, sobre a bifurcação de duas seções, que só oferecem 3,50 metros de água para a passagem dos navios.

O transporte é feito por uma companhia local de navegação fluvial, desde Amarração a Manga, poucos quilômetros em aval da confluência com o Gurguéia, próximo ao ponto em que o Parnaíba é atravessado pela estrada, muito freqüentada, aberta pelos tropeiros, que conduzem seus rebanhos ou transportam produtos diversos dos campos meridionais do Maranhão até os Estados de Pernambuco e Bahia. Afora isso, as estradas do Piauí só existem no papel, pois não passam de atalhos desmoronados.

III. – Quando se chega a Teresina, capital do estado do Piauí, é necessário desembarcar em Amarração, único porto do estado que se encontra perto da embocadura do rio Iguaraçu, um dos seis braços pelos quais se escoia o Parnaíba, antes de lançar-se ao oceano, um pouco ao sul da cidade, no caso uma simples vila, que se encontra a uma vintena de quilômetros da cidade de Parnaíba, o antigo porto.

O porto de Amarração só é visitado regularmente pelos vapores do Lóide Brasileiro e por outros barcos da Companhia de Navegação do Maranhão. Além disso, ele é também visitado pelos vapores da Companhia Pernambucana e da companhia inglesa, Red Cross Line. Estes últimos vão atracar [251] na baía dos Cajueiros, perto do porto maranhense de Tutóia, uma vez que a barra do rio, que se vai assoreando progressivamente, só permite acesso a embarcações com um calado de, no máximo, 3,5 metros, até Amarração. Estão para ser iniciados trabalhos para melhorar as condições de operação do porto.

A cidade de Amarração está longe de ser uma escala encantadora. De fato, ela está situada no meio de uma paisagem de montículos e dunas de areia movediças, que a cada momento escondem e descobrem as casas e a vegetação, em seu contínuo deslocamento. Os coqueiros vêem os seus

caules submergirem por essa areia que vem chicotear o rosto, quando o vento sopra. E contudo seria fácil fixar essas areias, de modo a tornar mais suportável a estada em Amarração, tanto mais que o clima é de notável salubridade. Os vapores da companhia de navegação fluvial do Parnaíba, aliás pouco numerosos, estão longe de cumprir um horário regular, motivo por que, às vezes, é necessário aguardar a sua chegada por vários dias.

De Amarração até Parnaíba, numa distância de somente 20 quilômetros, navega-se entre margens cobertas de plantações de cana-de-açúcar e de pomares, no meio dos quais se distinguem os telhados vermelhos de vários moinhos para moer a cana. Parnaíba, sede do município do mesmo nome, 340 quilômetros a nordeste de Teresina, é, juntamente com Amarração, a única praça comercial do Piauí emancipada da tutela dos estados vizinhos. Graças ao seu comércio e sua população, que é de cerca de 12.000 habitantes, pode ser tida como a principal cidade do estado, depois de Teresina e Oeiras. Infelizmente, sua situação, à margem de uma espécie de Camargue,\* não é tão salubre quanto a de Amarração.

Na margem esquerda, do lado maranhense, descobre-se São Bernardo, pequena localidade agrícola, que parece muito dinâmica; em seguida, faz-se escala em Português Alegre, na margem do Piauí, vilarejo bem situado e bastante progressista. Ao longo de todo esse percurso, observam-se com frequência aldeias e pequenas aglomerações. Esta região do baixo Parnaíba não apresenta toda a beleza do alto rio, onde o clima é bem mais ameno e salutar, com florestas mais densas. Em compensação, ela possui uma importância agrícola e comercial [252] bem mais considerável, graças à sua população mais numerosa e à maior proximidade dos centros de consumo.

Entre a vila de Conceição e a cidade de União o rio é menos profundo do que no seu curso superior, assim como, durante o verão, sua navegação é mais difícil, sem chegar a ser interrompida. A duração da viagem até Teresina é de três, ou por vezes quatro dias, subindo a corrente, e de dois dias na descida. Não se navega durante a noite.

IV. – *Teresina* está situada na margem direita do Parnaíba, a 360 quilômetros de Amarração, em terreno plano. Estabelecida em forma de

---

\* Região do delta do rio Ródano, no Sul da França, de características originalmente insalubres. (Nota do tradutor.)

um tabuleiro de damas, a cidade possui ruas largas, mas poucas são pavimentadas; algumas são sombreadas, do mesmo modo que as praças, em número de sete. Teresina, que pode ter uns 30.000 habitantes, se divide em doze distritos e dois bairros principais, Amaro e Nossa Senhora das Dores. Na área suburbana, as habitações estão, em sua maioria, construídas com materiais tomados às palmeiras buritis e pindobas. Não se encontra na cidade qualquer edifício digno de nota, embora se possa mencionar algumas boas escolas elementares, uma Escola de Artes e Ofícios, o Liceu para estudos secundários, o Palácio do Governo, a Câmaras legislativa e municipal, o Teatro 4 de Setembro e a Santa Casa de Misericórdia, que não são construções insignificantes. Das suas três igrejas, a de São Benedito é a mais interessante.

Teresina data somente de 1852, quando substituiu a capital Oeiras. Esta última perdeu seu título porque, estando situada a 460 quilômetros da embocadura do Parnaíba, as comunicações com o governo central se tornaram muito difíceis em certas épocas do ano, devido à falta de água. Oeiras está mais perto do centro geográfico do país, mas Teresina ocupa uma posição mais centralizada, quando se considera apenas a distribuição da população, visto que uma boa parte do território sul ainda se encontra mais ou menos deserta. Não é muito dinâmica a nova capital, embora nela se realize um comércio bem ativo, e algumas indústrias montadas com [253] capitais locais vivam em condições prósperas, de que são exemplo uma companhia de fiação e fábrica de tecidos, uma fundição, uma refinaria moderna de açúcar, uma fábrica de sabão, etc.

O clima de Teresina é muito quente, embora mais salubre que o de Parnaíba, inclusive porque as noites são quase sempre mais agradáveis. De frente de Teresina, do lado maranhense do rio, se encontra a cidade de Flores, ou Cajazeiras, estação final da linha da estrada de ferro (de 78 quilômetros) que liga a segunda dessas cidades a Caxias. Esta, além de possuir um porto, é a segunda cidade do Estado de Maranhão. Essa estrada de ferro já foi prolongada até São Luís, capital do estado vizinho, motivo por que, por meio dela, a comunicação com o exterior será doravante mais fácil do que pela via do Parnaíba, sempre incerta e mais longa. Hoje, também é possível viajar a Teresina, desembarcando-se no Maranhão e tomando a via fluvial do Itapicuru até Caxias e, desta, pela estrada de ferro até Cajazeiras ou Flores.



*TERESINA – Igreja de São Benedito*

V. – O Piauí é um dos poucos estados do Brasil que não contam com qualquer via férrea. Esta lacuna vai ser [254] preenchida em breve. O Governo brasileiro, nestes últimos três anos, vem procedendo aos estudos definitivos de uma linha que, partindo de Ipu, ponto terminal da estrada de ferro de Sobral, no Estado vizinho de Ceará, deve chegar a Teresina e contar com um entroncamento por Amarração, proveniente da cidade de Campo Maior. Já estão em curso os trabalhos de prolongamento, de 94 quilômetros, da estrada de ferro de Sobral, de Ipu a Crateús. Os estudos dos segmentos de Crateús a Castelo (141 quilômetros) e de Teresina a Marvão (189 quilômetros) já foram aprovados. A linha de Crateús a Teresinha medirá portanto 330 quilômetros, e seu entroncamento, mais 275 quilômetros, isto é, um desenvolvimento de 605 quilômetros. Outro projeto de realização futura, mas de alcance imenso para o futuro da região, será uma linha que, partindo de Amarração, e passando por Teresina, Amarante e Valença, ganhará Oeiras, para chegar mais tarde à fronteira de Pernambuco

e alcançar o São Francisco pelo vale do Pontal. Ela seguirá o rio até Petrolina, localidade situada em frente a Juazeiro. Um pedido de concessão para a construção dessa linha acaba de ser apresentado à Comissão de Trabalhos Públicos da Câmara Federal dos Deputados. Não acreditamos contudo que a execução dessa linha seja concretizada em breve.

VI. – O Estado do Piauí está dividido em 34 municípios, mas muito poucas das sedes desses municípios merecem realmente o nome de cidade. Estas se reduzem a cerca de uma quinzena, e a população de cada raramente chega a 10.000 habitantes, exceto no caso de Oeiras, Parnaíba e Amarante.

*Oeiras*, que é a segunda mais populosa cidade do estado, depois de Teresina, está situada no centro geográfico do estado, na margem esquerda do rio Guaribas, não distante da confluência com o Canindé. Fundada em 1719, com o nome de Mocha, ela foi a capital do estado até 1852. Esta cidade, que hoje conta com 22.000 habitantes, apresenta o aspecto tranqüilo e pachorrento de uma cidade do interior que os meios de comunicação deixam, por vezes durante meses [255], fora dos acontecimentos, políticos ou outros, que ocorrem no resto do país, e dos quais ela apenas percebe os rumores. É de duvidar que ela algum dia conheça a animação cosmopolita. E, não obstante, é o centro bem próspero de uma região de criação de animais.

*Amarante*, cujo comércio é bem ativo, é a quarta cidade do estado, com uma população de cerca de 10.000 habitantes, situada numa posição excelente, na confluência dos rios Canindé e Parnaíba. A pequena distância, encontram-se as quedas do Mulato, que poderiam ser industrialmente utilizadas, pelo menos, para a iluminação elétrica da cidade. Do mesmo modo, seria fácil usar o curso de água para provimento de água potável. Defronte a Amarante, do outro lado do Parnaíba, ergue-se a cidade de São Francisco, localidade maranhense, em torno da qual se vêem belas culturas. Oeiras e São Francisco teriam muito a ganhar se fossem unidas por uma ponte sobre o Parnaíba. *Picos* é uma cidade próspera, 190 quilômetros ao sudeste de Teresina, às margens do rio Guariba, por meio do Canindé. Lá se criam animais considerados os melhores do Estado.

*Valença*, que nada tem de comum com uma outra, mais rica, situada no Estado da Bahia, está localizada sobre as margens de um pequeno curso de água caudaloso, chamado Catinginha, do qual ela usou

o nome durante muito tempo, a 111 quilômetros leste-sudoeste de Teresina. A cidade, apoiada num pequeno maciço, cujas águas vão parar no Sambito, tributário do Poti, se caracteriza por uma população reduzida e um desenvolvimento muito lento. Cultiva-se arroz e cria-se gado no município.

*Campo Maior*, situada 110 quilômetros a nordeste de Teresina, no rio Longa, afluente do Parnaíba, só conta com cerca de 5.000 habitantes, embora seja uma das principais localidades do Piauí. Nela se desconhece o que seja pavimentação, e o comércio bem que poderia ser mais ativo, pois se colhe muito algodão no município, que conta além disso com grandes florestas de carnaúba e matas, embora estas sejam raquíticas. Nas proximidades da cidade se encontra um bom reservatório, que a protege das secas. O solo é fértil, e o clima, quente e seco, é refrescado por ventos frequentes.

Vêm em seguida: *Piracuruca*, sede de município, [256] 210 quilômetros a nordeste de Teresinha, no rio do mesmo nome, afluente do Parnaíba, e na qual se pratica a cultura do algodão em grande escala. *Campos Sales* é uma localidade moderna, em cuja vizinhança se encontram ainda florestas ricas em madeiras como o cedro, jacarandá, pau-d'arco, violeta, tacajuba, aroeira, uma espécie de quebracho que ninguém usa. Mencionemos ainda *Barras*, ou *Barras de Maratuã*, *Humildes* e *Itamarati*, cuja prosperidade é relativa e o desenvolvimento, muito lento. Convém dizer que a população de toda essa parte do Piauí, como também a do sudeste do Maranhão, é de uma apatia inconcebível. Eles não se parecem em nada com seus vizinhos cearenses. Lá se cultivam, empregando processos rudimentares: arroz, mandioca, feijão-preto, cana-de-açúcar, em quantidades apenas suficientes para o consumo local. A própria criação de gado, outrora praticada em grande escala, está em decadência.

VII. – A principal indústria do Piauí praticamente se resume à criação de gado, a que se devem acrescentar hoje as culturas de algodão e tabaco. A exportação da cera de carnaúba e do caucho de maniçoba são responsáveis também pela inclusão de uma grande quantidade desses produtos na pauta de exportação: só o caucho representa 520.000 quilos. Tudo o que foi dito a propósito das produções e culturas do Ceará pode ser atribuído ao Piauí, uma vez que são idênticas

as condições climáticas. Só acrescentaremos alguns detalhes referentes à criação de gado.

É no município de Teresina que se recolhe a maior quantidade de algodão, mas esse é consumido localmente, em grande parte, para abastecer a empresa de fiação que existe na capital. Os demais centros produtores são Campo Maior, União, Amarante e Floriano. Estes dois últimos, bem como o de Teresina, possuem máquinas a vapor para descarçar o algodão; nos outros, as descarçadoras rudimentares são movidas por cavalos ou mulas. Nestes últimos dez anos, a exportação de algodão pelo Piauí quase que triplicou, chegando a mais de 2.600.000 quilos. Ela se realizou, em parte, no estado bruto; em parte, em casulos. [257] A exportação das sementes de algodão, que também aumentou, cresceu de 200.000 quilos, em 1902, para 1.500.000 quilos em 1909. Todos esses produtos são expedidos pelo porto da ilha de Cajueiro, na baía de Tutóia, geralmente em direção à Inglaterra ou às manufaturas do Sul.



*Uma velha casa da época colonial*

O tabaco também é cultivado em grande escala no estado, mas sua preparação deixa muito a desejar. O que é lamentável, uma vez que o tabaco colhido nas margens do Parnaíba é excelente e de aroma agradável. Como no Ceará, as plantações se fazem geralmente nas margens dos cursos de água, lagos ou terrenos recobertos pelas cheias durante a estação chuvosa.

O tabaco do Piauí é vendido geralmente em rolos recobertos de couro, para garantir a umidade, ou em fardos de 5 a 10 quilos embrulhados em fibras de palmeiras diversas. Esse estado tem uma produção anual estimada em 2.000.000 quilos, dos quais exporta cerca de 320.000 quilos. [258]

VIII. – Todas as pessoas que conhecem bem esse estado lhe predizem um certo futuro, quando ele dispuser de melhores meios de transportes e de comunicações, dada a grande fertilidade de suas terras. Supõe-se que esse estado poderia representar, no Norte, o mesmo papel do Rio Grande do Norte, chamado a tornar-se um importante mercado de gado de grande porte, cavalos e de todos os produtos da raça bovina. A prática da criação de gado dispõe de pastagens excelentes. Contando com a mesma natureza daquelas da zona do Canindé, sua forragem é comparável à das pradarias da região de Charolles, na França. Nessas paragens, o gado se multiplica admiravelmente, e os bois podem alcançar pesos bem mais elevados do que em qualquer outra parte do Brasil. O leite é muito apreciado por suas qualidades, inclusive pela riqueza de sua manteiga, graças à excelência da forragem. A despeito de tudo isso, não existe o menor embrião de indústria leiteira. Dada a carência de comunicações e transportes, o gado tem um valor muito reduzido, sobretudo nas épocas de seca.

Observamos então os *boiarios*\* (comerciantes de gado), que vêm dos Estados de Goiás, Pernambuco, Bahia, até mesmo do norte de Minas Gerais, comprar grandes quantidades de gado, à razão de 16 a 18 mil-réis (25 a 28 francos) por cabeça. Depois de uma caminhada de várias centenas de quilômetros, esses animais são levados para outras pastagens, a fim de se recuperarem, após o que são revendidos para outras regiões, situadas a maior ou menor distância. Fato estranho, sobretudo para um país onde a criação de gado constitui um dos mais importantes recursos: em toda essa região, não se encontram, como no Rio Grande do Sul, essas fábricas de carnes salgadas e secas, conhecidas como *charqueadas*, que abastecem todo o Brasil de charque ou *carne-seca*; uma grande quantidade desse produto é importada. No interior, os criadores, alguns deles pelo menos, se limitam a preparar o que se chama *carne-de-vento*, tiras de carne dispostas ao sol para

---

\* Assim consta no original. Trata-se de denominação semelhante à de boiadeiro. (Nota do tradutor.)

secar, nada de mais primitivo. Não resta a menor dúvida de que a indústria de carne salgada e de conservas de carne permitirá, no futuro, o estabelecimento de grandes empreendimentos comerciais. Eles só esperam a chegada da estrada de ferro para se constituírem. [259]

Essa região, como aliás o Ceará e quase todo o nordeste do Brasil, sofre de secas periódicas, durante as quais morrem muitos animais. Apesar disso, e do baixo preço do gado, a pecuária continua sendo uma indústria lucrativa, e sobretudo fácil de exercitar. Por outro lado, os cursos de água são numerosos e, no sul, existem vários lagos que jamais ressecam completamente: basta a menor chuva para que eles se alimentem. Há quem considere que, no Piauí, os trabalhos necessários para reduzir as conseqüências dos verões demasiado secos e para a construção de reservatórios, que tantos proprietários já têm, deverão ser menos difíceis e menos caros que no Ceará.



*Sertanejos da Bahia e do Piauí vestidos de couro*

IX. – No Piauí, a criação de gado é praticada de modo tão primitivo como no Ceará. É a mesma vida, a mesma luta contra o clima e contra a natureza. Os pastores dessas regiões, como ocorre em todo o

sertão, recebem o nome de *sertanejo* e também o de *boiario*, que significa, mais exatamente, [260] boiadeiro. A sua vestimenta, que é a mesma, desde os altos sertões de Minas Gerais e da Bahia, se revela curiosa. Mesmo sem oferecer um caráter pitoresco, é robusta e essencialmente apropriada à vida que lá se leva.

As planícies do sertão são entrecortadas de pequenas florestas repletas de vegetais espinhosos. Por outro lado, os animais semi-selvagens muitas vezes buscam asilo nesses locais. Por isso, foi necessário aos vaqueiros precaver-se contra acidentes que poderiam resultar de uma passagem rápida através desses espinheiros perigosos. Desse modo, o sertanejo se vestiu, da cabeça aos pés, de um traje completo em couro, verdadeira armadura de cor fulva, composta de calças ou perneiras, casaco mais ou menos curto, e muitas vezes um colete, conjunto esse que é completado por um chapéu arredondado. Essa roupa é feita com couro de veado, e preparada de tal modo que a robustez não exclui a maleabilidade, principalmente nas articulações. Os veados cuja pele se utiliza para tal fim são de diversas variedades, mas de uma espécie relativamente reduzida, tais como: *suçupira*, veado-do-vale, o maior deles; o *galheiro*, ou veado-do-campo; o *caatingueiro*, veado-da-caatinga – que se encontram em abundância, por toda parte.

O gado vive quase completamente em estado selvagem. Alguns criadores contudo recolhem durante a noite, em currais, as vacas leiteiras e os vitelos, a fim de aproveitar o leite das mesmas, com que preparam manteiga e queijo. Desse modo, esses animais podem receber mais cuidados, caso apresentem algum ferimento; e ao mesmo tempo se tornam menos bravios. Ao cair da noite, para recolher as vacas que não estejam próximas do curral, os vaqueiros as chamam *aboiando*, isto é, soprando o aboio numa trompa. Este *aboio* é um som musical sonoro e plangente, que agrada ao ouvido do gado domesticado. Assim que ouvem, de longe em longe, repercutir o som do aboio, as vacas leiteiras respondem à chamada, mugindo e se dirigindo ao curral.

A sequidão não constitui o único inimigo dos criadores. Em determinadas regiões, principalmente no Sul, eles precisam também defender os seus rebanhos contra as onças, como lá se diz, que são atraídas

pela grande quantidade [261] de bovinos e caprinos. Na realidade, essas feras preferem as regiões de caatinga, as zonas arborizadas e os terrenos acidentados, onde encontram numerosas cavernas para se refugiar. As numerosas caçadas feitas às diversas variedades de onças<sup>44</sup> podem reduzir o seu número por algum tempo. Contudo, logo que se instala uma seca mais prolongada, que obriga os moradores a se retirarem para lugares menos desolados, como por exemplo o Sudoeste, os perigosos carnívoros voltam rapidamente à região ora abandonada, principalmente se esta é freqüentada por diversas variedades de veados, que passam longas semanas sem beber, e por queixadas, espécie de javali que consegue enganar a sede com a ajuda de tubérculos aquosos encontrados nas caatingas. Seguros de encontrar uma presa fácil, que não oferece perigo, as onças empreendem então longas viagens para beber e voltam ao seu lugar de predileção.

Entre os vaqueiros, há sempre notáveis matadores de onças. Seus serviços não são desinteressados, pois é habitual dar a cada um deles, a título de recompensa, uma cabeça de gado por cada animal abatido; e, às vezes, até mesmo uma gratificação adicional. Nas áreas habitadas de modo contínuo, as onças desaparecem logo, pois não gostam de se sentir acossadas.

X. — As grandes secas desastrosas, que provocam períodos de penúria, ensinaram os sertanejos a conhecer e utilizar os recursos de certas plantas ou árvores. Dentre essas últimas, há somente duas a assinalar, uma vez que já ficamos conhecendo os empregos múltiplos da palmeira de carnaúba.

O *umbuzeiro* (*Spondias tuberosa*), da família das terebináceas, é uma árvore preciosa para o sertanejo. Para começar, as raízes produzem tubérculos, doces e aquosos, chamados *batatas-de-umbu*, [262] que, nas épocas de fomes, são procuradas avidamente pelos famintos. Os sertanejos, ao bater com o pé no chão, percebem logo a presença dos tubérculos, apenas pelo tipo do som assim produzido.

---

44 Em todo o centro e sul do Piauí, encontram-se as seguintes variedades: a *onça verdadeira*, a mais bela e mais forte, cujas manchas brancas e negras são maiores que nos outros tipos; em seguida, a *tigre*, com manchas negras sobre um fundo chocolate; a *onça canguçu*, com manchas pequenas sobre um fundo amarelado; a *canguçu-preta*, de manchas marrons pouco visíveis sobre um fundo negro; enfim, a *suçuarana*, ou *onça-vermelha*, de cor fulva, que é a mais comum e maior causadora de estragos.

Mesmo durante as secas mais terríveis, o umbuzeiro conserva sua folhagem, de um verde intenso, sob cuja sombra os animais podem abrigar-se, na expectativa ainda de que suas folhas, flores e frutos lhes sirvam de alimento. As flores brancas e aromáticas, quando tomadas numa infusão, combatem resfriados e bronquites. Os frutos podem ser utilizados, tanto verdes como maduros. No primeiro caso, como legume para guisados e cozidos; quando estão quase maduros, são preferidos para o preparo da umbuzada, refresco obtido com o umbu reduzido a uma pasta e cozido, misturado com leite fervido, ao qual se junta mel ou açúcar. Maduros, os frutos têm um gosto semelhante ao de vinho de uva. No sertão, aliás, faz-se com ele uma espécie de vinho, doces e uma compota gelatinosa.

Durante as grandes secas, os necessitados, após amassarem os frutos do umbu, encaixam no solo fôrmas quadradas que cobrem com fragmentos de casca de árvores onde espremem o suco das frutas. Com o calor do sol e seus raios, forma-se em poucas horas, em cada fôrma, uma gelatina rósea, translúcida e consistente. Essa gelatina é enrolada como uma folha de papel, formando bastões que são facilmente transportados. A gelatina assim obtida constitui um alimento que é conhecido pelo nome *esteira-de-umbu*; ela se conserva por largo tempo, podendo-se fazer dela, ainda, geléias.

Há um outro tubérculo, chamado *batata-de-vaqueiro*, semelhante à batata-inglesa, que foi descoberto pelos habitantes da Bahia, quando se retiravam para o sudoeste do Piauí, durante a grande seca de 1899, que desolou uma parte dos dois Estados. Essa espécie de batata tornou-se um alimento providencial para aquelas populações famintas que, por falta de estrada de ferro, não podiam locomover-se rapidamente.

Depois, temos ainda o *coco-indaiá*, fruto da grande palmeira que se encontra com abundância no Estado do Piauí e, em menor proporção, nos do Ceará, Rio Grande do Norte e [263] Paraíba. A noz contém três ou quatro sementes, das quais se extrai o óleo empregado para os mesmos usos do *coco nucífero*. Essa noz é recoberta por uma polpa farinhenta e nutritiva, que presta um grande socorro nas épocas da fome provocada pela seca. Dessa fécula, prepara-se uma espécie de sopa, o *angu*, como o chamam os sertanejos, que se pode temperar com o óleo da amêndoa do mesmo fruto. A polpa da parte superior das hastes das palmeiras é uma



*Caboclos do interior*

substância, macia, succulenta, um pouco doce e agradável ao paladar; pode-se mesmo comê-la crua. Se a cozinarmos com carne, o gosto dessa polpa não se distinguirá muito do da couve, embora ela seja mais firme. Depois de ter retirado as partes encharcadas de sacarina dessa haste, fervendo-a, ela estará em condições de ser temperada como qualquer legume. Nunca tivemos oportunidade de provar a polpa da palmeira indaiá, mas, nos estados do Centro e do Sul, pudemos comer muitas vezes [264] a polpa das hastes da palmeira pindoba (*Cocos butirosa*) e areca olerácea, prato que se chama de palmito, desde que a polpa seja cozida e frita, na manteiga ou banha.

Como no Ceará, criam-se no Piauí grandes rebanhos de caprinos, que se desenvolvem sem grande trabalho para o criador. Dentre as variedades criadas em grande escala, há uma cabra de quatro tetas, obtida por meio de seleção, notável por seu tamanho e pela quantidade de leite produzido. Trata-se de uma boa fonte de rendimento, visto que esse animal é bastante resistente, consegue alimentar-se em quaisquer circunstâncias, e pode passar várias semanas sem beber, chegando mesmo, nesses períodos, a encontrar meios de fornecer um pouco de leite. A exportação

de peles de cabras do Piauí é quase tão considerável quanto a do Ceará, sem contar os animais vendidos vivos para os estados vizinhos. O Piauí exporta uma grande quantidade de couros salgados, curtidos e secos, bem como chifres.

Pouco podemos acrescentar sobre as riquezas minerais do Piauí, estado que, à semelhança do Ceará, jamais foi objeto do menor estudo ou pesquisa. Apesar disso, não há dúvida de que lá existem muitos depósitos de minério de ferro; em menor escala, de ouro, prata, cobre, chumbo, cristais e crisólitos, pedras calcárias, caulim, etc. O ouro e a prata já foram assinalados nas seguintes localidades: Barras, Batalha, na região de Piracuruca; Campo Maior, Humildes, Parnaguá, perto do limite entre Goiás e Bahia; nos municípios de Picos e União. O ferro se manifesta nas mesmas regiões, embora com mais abundância na direção de Jurumenha e Curumatá. No município de Oeiras, antiga capital, existem abundantes jazidas de salitre, cristal de rocha, pedras calcárias e caulim.

O orçamento desse estado se equilibra entre os montantes de 1.000 e 1.200 contos; as exportações giram em torno de 3.000 contos e as importações, por volta de 2.600 contos.

Apesar das secas que o atingem, o Piauí está longe de ser um estado deserdado, uma vez que ele possui recursos numerosos, [265] só parcialmente utilizados. Infelizmente, está privado de vias de comunicações, e aí está a sua pior deficiência. Em breve, espera-se que a locomotiva penetrará em seu território. Mas apenas uma pequena área será beneficiada. Desse modo, esta região – onde a indústria é nula, onde não se incentiva a imigração com as condições peculiares do solo – terá talvez de esperar ainda muito tempo para contar com os meios necessários para tornar-se um estado progressista, com um movimento comercial crescente.



*Mapa do Estado do Maranhão*

*Capítulo XII*

## ESTADO DO MARANHÃO

I. – SÃO LUÍS DO MARANHÃO; O PORTO. – II. A CIDADE. – III. OS MARANHENSES. – IV. TIPOS DAS RUAS. – V. A VIDA MATERIAL. – VI. ALIMENTAÇÃO, FRUTOS. – VII. SALUBRIDADE. – VIII. INDÚSTRIA E COMÉRCIO. – IX. VIAS DE COMUNICAÇÕES FLUVIAIS. – X. ESTRADA DE FERRO SÃO LUÍS A CAXIAS. – XI. PORTOS. – XII. CENTROS PRINCIPAIS. – XIII. AGRICULTURA E CRIAÇÃO DE ANIMAIS. – XIV. RECURSOS MINERAIS. – XV. INSTRUÇÃO PÚBLICA; FINANÇAS.

**I** – UMA das regiões do Brasil de que se fala pouco, e se conhece menos ainda, é certamente o Maranhão, situado quase no equador, no extremo norte da confederação brasileira. Se bem que enorme, com uma superfície de 459.884 quilômetros quadrados, e sexto no cômputo dos maiores estados brasileiros, sua população, em termos aproximados, é de apenas 600.000 habitantes.

Os seus limites, na maior parte do perímetro, são traçados por cursos de água. Em primeiro lugar, o oceano, desde a embocadura do rio Gurupi, no norte, até a antepenúltima boca do Parnaíba, que o separa do Es-

tado do Piauí. A margem esquerda desse rio pertence ao Maranhão, desde sua nascente, na serra das Mangabeiras, até sua foz. Em seguida, partindo do sul, é a própria serra que serve de fronteira; depois, o rio Manuel Alves, afluente do Tocantins; mais tarde, esse rio, até sua confluência com o Araguaia; em seguida, uma linha reta atravessando o Surubiá, pequeno braço do rio Capim, que é um afluente do Rio Pará; enfim, o rio Gurupi, até o oceano.

*São Luís do Maranhão* – ou Maranhão simplesmente, que é como também se chama indistintamente a capital do Estado – foi construída na ilha do mesmo nome, separada do continente por apenas [268] um pequeno canal, o Coqueiro, ou Mosquito, de 16 quilômetros de comprimento, 30 metros de largura e 5 metros de profundidade. A ilha de Maranhão tem 54 quilômetros de extensão e 30 de largura.

Situada entre os estuários dos dois rios Pindaré e Itapicuru, a ilha ocupa mais ou menos a mesma situação que a de Marajó, na foz do Amazonas. De um lado, ela forma a baía de São José, muito pouco profunda, e do outro, a de São Marcos, que é a melhor e mais freqüentada. Trata-se de uma baía aberta, sem barra determinada, que confunde a cor turva de suas águas com as mais claras do oceano, antes de se fundirem indecisas no branco amarelado das areias da costa. Na entrada da baía de São Marcos, distingue-se um fortim quadrangular, com um pequeno farol ao lado. Um pouco mais longe, algumas casas mergulhadas no meio de palmeiras e coqueiros conferem ao conjunto um ar tropical. É a Ponta da Areia, onde vêm se abrigar os banhistas de São Luís.

O porto é formado pela confluência de dois rios, o Anil e o Bacanga, cujas embocaduras se encontram num angulo reto, em frente da cidade. Ao se fundirem, esses dois rios formam um canal, com cerca de 2 quilômetros de extensão e um de largura, que vai se perder na baía de São Marcos, diante da Ponta da Areia. O porto do Maranhão, que antigamente era profundo, torna-se cada vez mais difícil para os grandes vapores, que por vezes têm de se deter na entrada do canal. Sem qualquer dúvida, a areia que o obstrui pouco a pouco é trazida pelo mar, e não pelos rios Anil e Bacanga, cujo curso e volume são insignificantes.

Observa-se nesse porto uma grande diferença no nível das marés, que podem variar entre 4 metros, nível comum, e 8 metros, na época de lua cheia. Na maré baixa, o canal retrocede e deixa a descoberto um grande

banco de areia. Bem no fundo, do lado oposto à cidade, o mesmo canal se torna mais estreito ainda, permitindo que essa parte seja usada como local de reparação, para trabalhos que tenham de ser feitos nos cascos dos barcos e vapores fluviais. [269]

Embora não fosse difícil tecnicamente manter no porto de São Luís uma profundidade suficiente para a movimentação de vapores maiores, essa luta constante contra a invasão das areias se tornaria por demais onerosa. Não importa o que acontecer, o Maranhão não ficará sem porto, pois existe um outro na baía de Itaqui, muito melhor, que é de espantar que não tenha ainda sido utilizado. (Diz-se que o Governo Federal empresta o seu apoio pecuniário à construção dos cais em São Luís. Há quem receie que ele suspenda o fornecimento de subsídios, se o porto vier a ser transferido alhures, antes de completadas as tais obras.)

Esse porto, que está situado a oeste da cidade, pode ser vislumbrado desde que se contorne uma pequena ponta à esquerda do canal. Ali, as águas são profundas, permitindo uma boa ancoragem. É um porto excelente, um abrigo natural, com a entrada livre e fácil, onde, a rigor, navios de qualquer tonelagem poderiam atracar sem maiores dificuldades.

Itaqui se tornará sem qualquer dúvida o porto do Maranhão. Será fácil ligá-lo a São Luís, mediante uma pequena via férrea de 10 a 12 quilômetros, ou seja, cerca de quinze minutos de trem.

São Luís não tem por que opor-se à criação desse porto, por receio de que Itaqui se torne uma cidade concorrente. Faltam a este último muitos elementos essenciais, particularmente água doce, para que, naquele local, possa surgir um grande centro populacional.

Tal como se encontra, o porto de São Luís é visitado mensalmente por seis a oito vapores do Lóide Brasileiro (tanto de passageiros como de carga), dois navios ingleses e dois alemães, sem contar um certo número de vapores costeiros e fluviais, que chegam e saem diariamente com destino ao interior, circunstância que lhe dá muita vida.

O porto de São Luís tem a fama de ser infestado de tubarões, que preferem as águas tranquilas. Não há dúvida de que essa reputação tem seu fundamento, pois, durante os dois dias em que lá ficamos, tivemos oportunidade de entrever alguns desses piratas dos mares, especialmente durante uma visita a Alcântara. Os marinheiros contam episódios causados por esse

predador voraz, mas todos esses acidentes parecem já ser velhos. De qualquer modo, é muito intenso o pavor entre os moradores da região. Embora sejam [270] grandes amadores dos banhos de mar, eles só se arriscam em certos locais, e mesmo assim com precauções infinitas.

II. – São Luís é uma cidade velha, na qual os franceses foram os primeiros a se estabelecer. De fato, em 1594 Riffault de Dieppe já negociava na Ilha de Maranhão, onde fez aliança com os indígenas, no caso os índios tupinambás. Ao deixar o local, deixou lá Charles de Vaux. Tendo este descoberto as riquezas da ilha, pediu ao rei da França auxílio para organizar uma grande colônia. Foi somente em 1611 que Luís XIII decidiu confiar a La Ravardière o comando de uma expedição. Foi esse chefe quem fundou a cidade de São Luís, em homenagem ao rei da França. Alguns anos mais tarde, La Ravardière foi vencido por Albuquerque, e abandonou a cidade. Em 1641, o holandeses se apoderaram por sua vez do Maranhão, mas não conseguiram se manter por mais de três anos. Desde 1644, a região nunca mais foi disputada pelos portugueses.

A cidade se encontra ainda no local escolhido por La Ravardière. Diz-se que alguns edifícios daquela época foram conservados e fielmente reconstruídos pelos brasileiros. Contudo, salvo as ruínas do velho forte, não tivemos ocasião de observar qualquer dessas construções. Construído pouco acima do nível do mar, o forte feito pelos franceses se ergue no ângulo formado pelos rios Anil e Bacanga, conservando a forma de duas meias-luas ligadas por uma muralha reta. O velho forte está rachado e ruído em muitos lugares, sob o ímpeto das vagas que o açoitam nos dias de ressaca.

Vista de longe, e guardadas as proporções entre as duas cidades, São Luís conserva uma certa semelhança com a Bahia, dada a circunstância de que ambas se dividem em cidade alta e cidade baixa. O viajante é impressionado mais favoravelmente ao chegar a São Luís: a cidade baixa é muito mais limpa e mais alegre. Aliás, o conjunto se apresenta bem, muito agradável desde a primeira vista. No meio da encosta, percebe-se um maciço de palmeiras, por trás do qual se eleva uma grande construção, o palácio do governo.

Após um trajeto de cerca de um quarto de hora, desembarca-se numa rua, na base de uma ladeira bem íngreme, junto ao cais da Sagração, que se alinha em linha reta ao longo do rio Anil. Esse cais, [271]

aliás bem construído, se apresenta em bom estado de conservação, mas não se mostra dotado de muita animação. Após subir a rua em ladeira, desemboca-se na Avenida Maranhense, via ampla e muito bonita. De cada lado, estendem-se jardins floridos, e duas fileiras de soberbos oitis fornecem uma sombra muito apreciada.

É na Avenida Maranhense que se encontra o palácio do governo. Trata-se de um velho convento, sem nada de especial que o distinga. Seguem-se-lhe a Intendência e o Tesouro. Bem no fundo da avenida, vê-se a catedral e o palácio do arcebispado, aliás bela construção. Bem próximo, na Rua do Sol, ergue-se o Teatro Maranhense. Todos esses edifícios causam uma excelente impressão. Das janelas do palácio, avista-se um magnífico panorama sobre a baía de São Marcos, a Ponta da Areia, à direita, sobre a esplanada coberta de manguezais, o estuário do Anil, por onde deslizam algumas barcas e vapores.



*O Pará, do Lóide Brasileiro, entrando no porto de São Luís do Maranhão*

Depois de se observar a indiferença em geral evidente na maneira como foi executado o calçamento da maioria das ruas nos estados do Norte, fica-se agradavelmente surpreendido ao constatar com que cuidado são mantidas as ruas de São Luís do Maranhão. Em sua grande maioria, são muito bem pavimentadas. Cumpre reconhecer esse belo esforço da [272] municipalidade, sobretudo quando se sabe que não existe

granito nas redondezas, e que todo material de calçamento tem de ser importado do Rio de Janeiro. Entre as ruas mais bem cuidadas e de mais ativo comércio, citaremos as Ruas da Paz, do Sol, da Estrela, Rua Grande, dos Remédios, Santana, etc.<sup>45</sup>

Uma vez que quase todo o tráfego se opera por mar, é na cidade baixa que encontramos mais atividade, pois o resto da cidade apresenta um aspecto bem mais calmo. Devido à baixa atividade de certas artérias, a municipalidade tem de agir muito para defender as ruas das ervas que nascem entre as pedras do pavimento, graças à maravilhosa exuberância da vegetação naquele clima.

As casas de São Luís do Maranhão são construídas, naturalmente, obedecendo ao mau gosto dos portugueses, motivo por que, olhando-se apenas o aspecto geral, se torna difícil identificar as partes da cidade que se desenvolveram sucessivamente. As construções se parecem muito umas com as outras. Embora amantes de antiguidades, os construtores preferem não incorrer em gastos de arquitetura, e isso não torna fácil a tarefa de distinguir entre edifícios antigos e modernos. São sempre as mesmas casas em forma de cubos, com dois, três ou quatro andares. A fachada é plana, sem qualquer aresta, por vezes adornada com pequenas varandas ou venezianas abertas. A ornamentação exterior é formada por ladrilhos de faiança, de cores variadas, que dão às casas um ar mais alegre. Esta espécie de tapeçaria de azulejos apresenta, além disso, a enorme vantagem de parecer estar sempre limpa e não se descorar sob a ação do sol, como as casas simplesmente pintadas de ocre amarelo, marrom, rosa, verde ou azul. As casas de São Luís, mesmo não sendo belas, são notáveis por sua solidez. E isso, no caso, constitui um obstáculo às reformas do progresso. Observa-se também, com enorme surpresa, que a maioria das casas particulares não têm jardins. [273]

As municipalidades de São Luís têm-se esforçado por embelezar a sua cidade, dirigindo os seus cuidados para os jardins e praças, como uma es-

---

45 Convém louvar os maranhenses por não terem caído na fraqueza dos estados do Sul, principalmente Rio e São Paulo, de atribuir aos logradouros públicos o nome de políticos, militares ou advogados, mais ou menos ilustres, defuntos ou ainda vivos. Em São Luís, salvo poucas exceções, conservaram-se os nomes tradicionais das ruas. E no entanto, a cidade não carece de nomes gloriosos de filhos seus, que mereciam ornar as placas de suas ruas ou praças públicas.

pécie de compensação pela falta de jardins particulares. Entre esses jardins e praças, impõe-se mencionar: Praça Benedito Leite, Odorico Mendes, Largo do Carmo, Praça dos Remédios, junto à qual vem terminar a longa rua com esse mesmo nome. No centro dessa praça se eleva, sobre uma bela coluna, a estátua de Gonçalves Dias, o poeta maranhense. A coluna está cercada de várias aléias com soberbas palmeiras. Desse ponto, que é o mais elevado da cidade, se tem uma belíssima vista sobre o porto e a cidade baixa.



*Vista parcial de São Luís e o rio Bacanga, com a maré baixa*

Em nenhum outro estado do Norte, salvo talvez no Pará, vimos jardins tão alegres, tão bem mantidos. Todos, pequenos ou grandes, se mostram livres de grades. É de surpreender portanto, dados os elementos variados de que se compõe a população, o cuidado metuculoso com que são respeitadas os gramados, as árvores e as flores. Em nenhum outro lugar pudemos contemplar árvores tão belas, fornecendo uma sombra tão agradável, quanto os oitis de São Luís. Há uma outra inovação maranhense que merece ser aplaudida, a de converter em belos canteiros [274] de flores a parte não pavimentada que cerca o pé das árvores, sobretudo das palmeiras.<sup>46</sup>

---

46 É de se desejar que esse exemplo seja seguido no Rio de Janeiro, onde vemos como definham e morrem as maravilhosas palmeiras da esplêndida avenida do Mangue, porque as suas bases, completamente cercadas pelo asfalto, permanecem sem ar nem umidade.

III. – A cidade de São Luís do Maranhão é orgulhosa do título de Atenas brasileira, honraria que é reivindicada igualmente pela Bahia. Realmente, nenhuma outra cidade do Norte do Brasil a iguala no amor às ciências e às artes, que o maranhense cultiva de modo tão apaixonado. Por esse motivo, tanto se orgulha ele de sua cidade natal e de suas celebridades.<sup>47</sup> Nenhum outro estado trabalha mais para elevar o nível moral e intelectual da pátria brasileira. A Biblioteca Pública de São Luís é um local muito freqüentado e – algo que não se verifica em qualquer outra parte – permanece aberta nos domingos e dias feriados, a fim de que os empregados de todas as categorias, impedidos de fazê-lo durante a semana, possam freqüentá-la e lá estudar. Verificamos também que as senhoras, que lá vão com regularidade, nela dispõem de uma coleção especial de obras para mulheres, trabalhos de vulgarização, revistas de moda, livros de arte e conhecimentos úteis, etc.

À semelhança dos seus vizinhos cearenses, os maranhenses emigram bastante, mas aqui se trata de emigrantes de espécies distintas. Os cearenses, tangidos de seu rincão por secas demasiado freqüentes, vão buscar na Amazônia um futuro menos duro. Os emigrantes maranhenses são os representantes dos descendentes de raça européia: as pessoas mais cultivadas, mais inteligentes, mais capazes. Por considerarem que sua terra natal é demasiadamente pequena para as suas aspirações, buscam abrir nos grandes centros longínquos um campo de ação à sua altura. Observa-se esse mesmo fenômeno na Bahia.

Em qualquer dos grandes centros brasileiros, é muito raro [275] não se encontrar entre os notáveis alguns baianos ou maranhenses. Graças às suas habilidades, eles acabam quase que monopolizando os bons empregos, assim contribuindo ativamente para a evolução de sua pátria, enquanto que seu Estado de origem progride lentamente. O remédio para esse fenômeno consistiria em introduzir sangue novo nessas regiões, pois o dever imperioso do governo é fomentar a imigração para essa região. É necessário

---

47 Dentre as celebridades maranhenses, cabe citar: o geógrafo Cândido Mendes; os historiadores João Lisboa, Henriques Leal, César Marques; os poetas Gonçalves Dias Gentil Braga, Odorico Mendes, Franco de Sá, Trajano Galvão, etc., os romancistas Coelho Neto, Aluísio Azevedo, Graça Aranha. No campo das ciências positivas, matemáticas e construção civil, Gomes de Sousa, Tasso Fragoso, Teixeira Mendes, os irmãos Morais Rego, Shalders e Stevenson; o financista Castro Maia; o jurista Viveiros de Castro, etc.

trazer-lhe a civilização latina, germânica e até eslava, no sentido de afastar, ou se possível regenerar, o elemento africano.

O Maranhão foi uma das províncias do império onde a escravidão mais floresceu, motivo por que é um dos estados onde infelizmente ainda reside uma quantidade demasiada de negros, raça viciosa e indolente, da qual muito pouco se pode esperar. Somente depois de tê-los visto em ação, mais ou menos em toda parte, se pode ter certeza de que as pessoas de cor são a causa dos lentíssimos progressos havidos nos Estados do Maranhão, Pernambuco e Bahia. No caso do Maranhão, a mestiçagem ocorre sobretudo entre o branco e o negro; em seguida, entre branco e índio. Os caboclos,<sup>48</sup> mestiços desses últimos, são numerosos em todo o interior. Por outro lado, a emigração portuguesa nesse estado foi das mais intensas, motivo por que, tanto em São Luís como nos principais centros, muitas famílias se orgulham de seu sangue puro. Não obstante, são os mestiços que constituem a maioria. No interior, particularmente nas margens dos rios, são os caboclos, os índios, ou os mestiços de índios que predominam e fornecem a mão-de-obra menos má. Aliás, não há outra.

Os índios sempre gostaram das margens dos cursos de água, onde sua inércia encontra sempre pelo menos o peixe necessário à sua alimentação. No interior do estado ainda vive um certo número de índios, mantendo-se em estado primitivo.

Os maranhenses das classes inferiores são naturalmente caracterizados por uma indolência desalentadora, em virtude do clima e do sangue que corre em suas veias. Eles não [276] parecem ter a mínima ambição. As facilidades da vida, somadas à sua prodigalidade, constituem uma das razões desse grave defeito. O Maranhão é a terra dos *camarões* (variedade graúda, de que se exportam, secos, quantidades enormes) e dos peixes. A farinha de mandioca e as frutas são abundantes e baratas. Além do mais, e isso constitui uma vantagem incomparável, o clima quente exige pouca roupa, de preço módico. Fora isso, os maranhenses das baixas classes sociais são muito afeituosos, de uma bondade natural, quase ingênua. Fato digno de nota é que todo esse povo se exprime numa linguagem quase correta. Graças às facilidades da existência, tudo indica que em São Luís não se conhece nem a fome

---

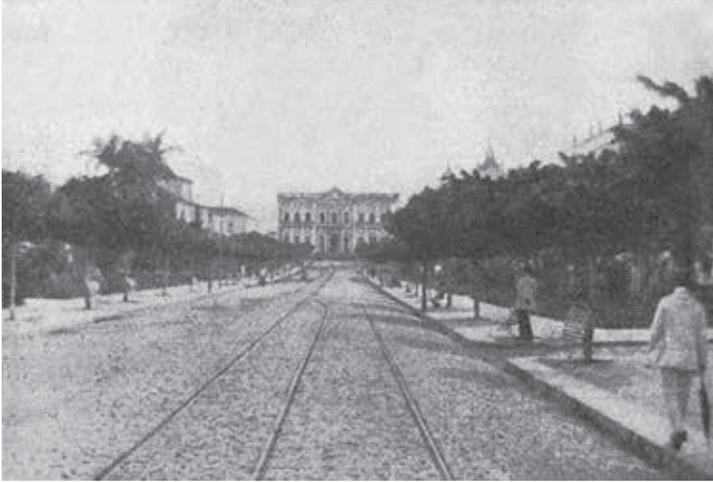
48 No Norte, dá-se geralmente o nome de caboclo ao índio civilizado.

nem a miséria. Pelo menos, não se vêem nas ruas todos esses mendigos que se encontram nas da Bahia, Pernambuco e sobretudo Fortaleza.

IV. – Um tipo original que vimos nas ruas do Maranhão é o papa-defunto, carregador de caixão nos enterros. Esses carregadores são todos profissionais, visto que em São Luís ninguém parece usar o coche funerário. Eles usam uma espécie de cartola adornada por uma fita amarela, vestem paletó igualmente negro ornado profusamente de galões dourados, e calças brancas. O povo os chama de *gatos-pingados*. Vão a pé e carregam grandes bastões, sobre os quais colocam o caixão, que é assim transportado como se fosse um piano.

Em São Luís, também é comum topar com vendedores de carvão de madeira, adultos ou crianças, que percorrem as ruas com um bastão sobre os ombros, na extremidade do qual suspendem uma ou duas fileiras, com uns quinze cofos cada, cheios de carvão de madeira e amarrados por cordas uns aos outros. As crianças só carregam uma dezena de cofos. O cofo é uma espécie de cesto ou corbelha típica do Maranhão, confeccionada com folhas trançadas da palmeira pindoba, e cuja forma e tamanho variam com o uso que se lhe dá. O tipo utilizado pelos comerciantes de carvão tem capacidade para cerca de dez libras de peso. O cofo tem um emprego universal no Maranhão, onde o povo se serve dele para guardar um pouco de tudo: [277] sal, arroz, farinha, café, milho e sobretudo os camarões, que também são exportados em cofos. Trata-se de um objeto que substitui sacos e barricas para fins de transporte. O povo humilde se serve deles, como se fossem malas, e o vendedor de galinhas o utiliza para carregar aves ou pequenos animais de caça.

V. – Quando se visita o mercado de São Luís, é grande a surpresa ao se verificar que não existe para venda nem carne de carneiro nem de porco. E entretanto a criação deste último animal, que se encontra por toda parte, na maioria dos estados, é muito simples e pouco dispendiosa. Por outro lado, tendo em vista o gado trazido para o mercado, constata-se logo que os proprietários ainda não se engajaram francamente no esforço de aperfeiçoamento do gado, por meio de cruzamentos. Os animais conduzidos ao abatedouro são geralmente touros novos, ali chamados de garrotes, todos magros, com pouca carne e músculos, e menos ainda de gordura. Mesmo assim, os criadores obtêm grandes lucros com suas vendas, e por isso não têm qualquer outra ambição.



*Avenida Maranhense*

Uma empresa de exploração agrícola dotada de um certo capital [278] e bem dirigida – desde que se valesse de condições racionais para a criação de animais e se dedicasse à exploração de frutas em grande escala, à cultura de algodão, cacau, arroz e milho – teria condições absolutamente seguras de fazer bons negócios. A grande maioria de sua produção, se não sua totalidade, encontraria pronto escoamento local.

A vida material é de modo geral bem apreciada no Maranhão, visto que a população, por ter o gosto do trabalho, prefere estar sempre ocupada. Não se observam muitos cultivos de legumes ou frutas. Entretanto, o Maranhão, juntamente com o Ceará, são as verdadeiras regiões de frutas, com as quais se poderia ganhar muito dinheiro. O leite vale entre 600 e 700 réis;<sup>48-A</sup> a carne de qualidade média, de 800 a 900 réis por quilo; o pão, 700 réis o quilo. Por mês, uma família gasta de 16 a 18 mil-réis de água e de 14 a 15 mil-réis de gás. Em compensação, os aluguéis são baratos, uma vez que se pode morar bem com 40 a 50 mil-réis mensais. Não há qualquer comparação com os preços de locação de São Paulo ou do Rio de Janeiro.

---

48- A São necessários 605 réis para comprar 1 franco. O mil-réis vale atualmente 1,75 franco.

A simplicidade das habitações da classe mais humilde e da classe média não nos deve levar a supor que as construções sejam baratas. Os tijolos custam entre 150 e 180 mil-réis o milheiro, motivo por que não é de surpreender que muitas das casas sejam construídas em *adobe*, isto é, com tijolos feitos de terra e secados ao sol.

A mão-de-obra acaba saindo bem cara, não porque ela em si mesma seja mais onerosa do que em certos estados do Sul, mas porque, em virtude da indolência dos operários, torna-se necessário gastar um tempo mais longo para a execução do trabalho. Contrariamente ao que acontece no Sul – onde a maioria das profissões (marinheiros, carroceiros, carpinteiros, sapateiros, seleiros, enceradores, etc.) são preenchidas por estrangeiros, principalmente portugueses e italianos –, em São Luís são todos naturais da região. De modo geral, os operários profissionais até que trabalham satisfatoriamente. Os rotineiros é que se limitam a imitar e copiar os móveis, objetos ou ferramentas cujo uso se vai perpetuando por tradição. [279]

VI. – Excetuados alguns pratos, a alimentação maranhense é praticamente a mesma que no resto do país. O *caruru* e o *vatapá* são pratos baianos que se encontram nas mesas de São Luís. O *cuxá*, iguaria essencialmente maranhense, talvez possa ter também origem portuguesa. Trata-se de um molho heterogêneo, de cor esverdeada, no qual entram principalmente o vinagre e o gergelim. Há um outro prato, que não se come em nenhum outro lugar, os *jurarás* e as *jabotas*, que vêm a ser pequenas tartarugas de terra, jabutis, cozinhadas e apresentadas nas suas próprias carapaças, como se faz com as *coquilles Saint-Jacques*. Tínhamos ouvido comentários escarnecedores desse prato, inclusive da mania dos maranhenses pelas tartarugas. Na verdade, devemos reconhecer que, assim preparadas, elas são deliciosas. Na primeira vez, é desagradável encontrar ossinhos misturados com o picadinho, mas logo nos habituamos a separá-los. Haviam-nos falado também do *jabuti*, prato que seria confeccionado com o *figado* de pequenos quelônios, mas supomos que esse quitute deve ser preparado de algum modo excepcional, porque ninguém aceitou a idéia de conhecê-lo e, sobretudo, de apreciá-lo.

O camarão figura obrigatoriamente nas mesas maranhenses, assim como o arroz e a farinha. A carne fresca e o peixe aparecem mais raramente.

Entre as classes pobres come-se muito peixe frito com óleo de gergelim. Na condição de pratos mais finos, embora dos mais comuns,

figuram os anteriores com os *borrachos* e os *jaçanãs*, ave de caça extremamente abundante em certas épocas, que é exportada em larga escala: tanto fresco como salgado, é um bom prato.

São numerosos os refrescos disponíveis, tais como: de *maracujá*, *jacoma*, *mangaba*, *juçara*, *caju*, *cupu*, etc. Não tivemos oportunidade de experimentar os quatro primeiros. O gosto do caju nos parece desagradável, o que será certamente uma questão de gosto. Quanto ao cupu, o seu aspecto de leite coalhado não chega a ser muito atraente, embora se revele perfeitamente bebível, com seu gosto um pouco ácido, docemente aromático.

Já dissemos que havia no Maranhão uma grande abundância de frutos. Além dos já referidos, podemos mencionar: o *abricó* (nada a ver com a variedade européia); a *jaca*, fruto originário [280] das Antilhas; o cajuú, diminutivo do caju; a manga verde e rosa; *sapotas* e *sapoti*, as atas e *abacates*, o *bacuri*, etc. Este último é um fruto selvagem peculiar ao Maranhão, onde é encontrado em grande quantidade. A madeira do tronco dessa árvore é empregada para fazer o assoalho das casas.

Os habitantes de São Luís são mestres consumados na arte de preparar todas essas frutas sob a forma de compotas e doces. A compota de bacuri assemelha-se ao fruto: de aspecto opalino, semitransparente, seu aroma delicado se mantém sob a forma de conserva. Além das frutas acima mencionadas, faz-se ainda com os cocos da palmeira do buriti uma pasta semelhante ao tamarindo, quanto ao gosto e aspecto. Na capital, há um certo número de pessoas que vivem exclusivamente da fabricação de compotas dessa fruta. Essa indústria, contudo, é das mais rudimentares, e poderia ser muito mais desenvolvida. Apesar da grande abundância de frutas de todas as espécies, elas só aparecem nos mercados na época do preparo dos doces, sem que ninguém delas se ocupe durante todo o resto do ano. No entanto, repetimos, poder-se-ia exportá-las em grande quantidade, inclusive sob a forma de conservas e doces.

Encontramos, na capital, um americano que estava procurando entabular negócios com vista ao fornecimento, durante a estação, de frutas destinadas à cidade de Nova York. Viemos a saber mais tarde que ele tinha tido êxito.

VII. – A cidade de São Luís possui dois hospitais mantidos pela caridade pública. Salvo em casos muito raros, esta é a situação prevalecen-

te em quase todo o Brasil, onde as Casas de Misericórdia, em sua grande maioria, se beneficiam de rendas apreciáveis, provenientes de doações, da locação de imóveis ou da cotização dos moradores. Esses dois hospitais, a que nos referíamos, são a Santa Casa de Misericórdia, instalada numa grande construção, numa praça do mesmo nome, e o Hospital Português, situado na Rua do Passeio, onde ocupa um belo edifício cercado de jardins. Diferentemente do que se passa de modo geral em outras localidades, não há irmãs de caridade, motivo por que os enfermeiros são leigos. Pode-se dizer que nele a ordem e a limpeza são perfeitos.

O clima do Maranhão não é insalubre. A não ser pelo beribéri, não existe qualquer enfermidade epidêmica ou endêmica. [281] Segundo se informa, a região de brejos, vizinha à foz do Parnaíba, seria a única considerada malsã, pois as febres intermitentes ali grassam em certas épocas. Excluída portanto essa região, pode-se considerar o resto do Estado como perfeitamente salutar. A meteorologia é a mesma de todo o extremo norte brasileiro: só há duas estações nítidas: uma chuvosa, chamada de inverno, que dura de janeiro a junho; e o verão, estação seca, que se prolonga de junho a dezembro. Apesar disso, a temperatura é a mesma durante todo o ano: média de 27° e máxima de 36°. Não passa de 1 grau a diferença entre o dia mais quente (em julho) e o dia menos quente (outubro).



*SÃO LUÍS – Praça João Lisboa*

Embora a embriaguez seja muito difundida entre as classes inferiores, não se encontram tantos casos de alcoolismo no Maranhão. O que surpreende igualmente é que não exista uma loteria do Estado, e que tampouco se vendam bilhetes para as loterias estaduais ou federal.

VIII. – Nestes últimos anos, a indústria se desenvolveu de modo notável no Maranhão. Em São Luís, há nada menos que oito empresas de fiação de algodão e fábricas de tecidos, [282] que ocupam milhares de operários. Em nenhum momento faltam empregos na cidade. Existe ainda um certo número de fábricas, especialmente em *Caxias*, que é a segunda cidade do estado.

A indústria de redes de dormir constitui uma das especialidades do Maranhão. Todo o município de São Bento vive quase que exclusivamente desse trabalho, e as redes ali produzidas gozam de grande reputação em todo o norte do país, onde esse comércio é dos mais importantes. Essas *redes* são feitas em fio de linho ou algodão, em tecido fechado ou aberto, brancas ou coloridas, sendo que estas últimas são geralmente inferiores. Os preços dessas redes variam enormemente, de 6 a 400 mil-réis (isto é, de 9 a 600 francos). Por 150 mil-réis já se consegue um produto de grande delicadeza. O trabalho dessas redes é de fato perfeito; seu valor aumenta de acordo com a renda que a decora.

Em todo o norte do Brasil, desde o Parnaíba até a Amazônia, a grande maioria da população dorme em rede. Ricos ou pobres, jovens ou velhos, só conhecem a rede como leito, que eles preferem a qualquer outra coisa. Na sua rede, o brasileiro do extremo norte está em seu elemento, como peixe dentro de água. Ela lhe serve de cadeira, de canapé, de assento ou cama, de acordo com a ocasião. Quando ele se estende nela, sua fisionomia assume um ar de satisfação profunda. Ele gosta de sonhar embalado com o vaivém que ele imprime ao seu leito.

Bem considerado, a rede nessas regiões é certamente o leito mais higiênico que existe. Igualmente afastada da umidade das paredes e da poeira do solo, ela permite, graças ao seu fácil manuseio, uma limpeza completa do local. Ela pode ainda ser lavada tantas vezes quantas se deseje, coisa que não é fácil fazer com colchões e travesseiros. Nessas condições, a rede representa um ideal, em termos de higiene. Além do mais, ela conserva o mérito de poder ser transportada para qualquer lugar. Em todas as habitações do

Norte, existem ganchos para suspendê-las, mesmo nos hotéis, motivo por que são muitos os viajantes que desprezam a cama, se a puderem dispensar.

Sob o ponto de vista de negócios, a praça de São Luís goza de uma boa reputação de honestidade comercial, junto aos representantes das casas européias. [283]

O comércio da capital, em sua maioria, está nas mãos dos portugueses. O restante das casas comerciais, ou de quase todas elas, pertence a brasileiros. Não se vêem, na Rua Grande, do Trapiche, da Estrela, ou do Sol, letreiros com nomes alemães, italianos ou franceses, como acontece nos estados do Sul. Só conseguimos ver uma loja francesa e um hotel, propriedade de um compatriota nosso. Esse hotel, que é aliás o melhor da cidade e o mais bem freqüentado, se localiza numa esquina da Avenida Maranhense, perto de seu final. Os maranhenses de recursos vão freqüentemente à Europa. Contudo, devido aos laços de parentesco com os portugueses, que lá são numerosos, como já dissemos, essas excursões na maioria das vezes se dirigem a Lisboa ou alguma outra cidade daquele país.



*SÃO LUÍS – Rua da Estrela*

No Maranhão, como em muitos outros lugares, os portugueses, brasileiros e comerciantes de outras nacionalidades já começam a sentir, no comércio varejista de artigos de novidades, armarinho, bibelôs, etc., a silenciosa concorrência do elemento sírio, que pouco a pouco se estende como uma mancha de óleo por todo o país, mesmo em locais onde, devido ao seu isolamento, a civilização mal começou a penetrar.

Esses sírios começam como humildes vendedores ambulantes: [284] carregando um modesto mostruário. Lá vão eles vendendo alguns pequenos objetos nos subúrbios e grupos de casas isoladas. Reunindo os seus ganhos, eles ampliam o seu comércio. O mostruário, agora transformado numa maleta de folha de flandres, com um espelho num dos lados, passa a incluir objetos de adorno, perfumaria, fazendas, sapatos, enfim tudo o que seja necessário para seduzir as populações dos campos e das periferias. Os *carcamanos*, como são chamados no Norte,<sup>49</sup> aceitam muitas vezes pagamento em espécie, e seus lucros não são nada limitados.

Não consideramos que seja muito vantajosa essa invasão, essa verdadeira ocupação do comércio brasileiro, do norte ao sul, pelos sírios. Com efeito, se o sírio, por um lado, é um indivíduo educado no temor e se mostra bastante respeitador da ordem, bom e submisso, facilmente assimilável, por outro lado, devido à sua ignorância e fatalismo de oriental, ele não poderá constituir um elemento de progresso. Ao se tornar proprietário de uma loja, ele só venderá mercadorias de qualidade inferior, por falta de gosto e de iniciativa. Caracterizado por uma frugalidade excessiva, ele vive com muito pouco e nada deixa no país. Entretanto, há alguns inteligentes e audaciosos, que conseguiram amealhar grandes quantias, percorrendo longínquos afluentes do Amazonas. Tivemos oportunidade de encontrar dois destes sírios: o primeiro, com 25 a 26 anos de idade, no máximo, conseguira juntar 500.000 francos em trinta meses; o outro, mais jovem ainda, trouxe de sua primeira viagem no Juruá umas quinze toneladas de cauchu, que ele soubera adquirir, em troca de mercadorias diversas.

Existe em São Luís um bom número de empresas industriais e comerciais, dentre as quais impõe-se assinalar as seguintes: Banco do Maranhão, Banco Comercial, Banco Hipotecário, Companhia de Seguros Esperança, Companhia de Seguros Maranhense, Companhia Fluvial Maranhense, Companhia de Vapores Maranhense, Companhia de Fiação e Tecidos Maranhense, Companhia de Fiação e Tecidos Rio Anil, Companhia de Fiação e Tecidos Cânhamo, [285] Companhia de Fiação Industrial Maranhense, Companhia Usina Castelo, Companhia de Iluminação a Gás, Companhia

---

49 Regatões, no Sul e no Centro.

das Águas São Luís, Companhia Aliança, Companhia de Progresso Agrícola, Companhia Fábrica de Chumbo.

IX. – Como seus vizinhos do extremo norte, o Maranhão ainda é carente de boas vias de comunicações. O comércio com o interior se faz sobretudo por meio da navegação fluvial,<sup>50</sup> pelos rios Pindaré, Itapicuru, Mearim e Munim. A não ser por este último, que só é praticável em 48 quilômetros, os demais rios são navegáveis para pequenos vapores até uma grande distância da costa. O curso inferior desses rios, bem como dos outros onde se faz sentir a ação das marés, é freqüentemente percorrido por todos os tipos de embarcações.

O rio Pindaré, que se lança no rio Mearim, bem perto da baía de São Marcos, é navegável somente em 246 quilômetros. Pelo pequeno canal de Maracu, este rio se comunica com o magnífico lago Viana, sobre cuja margem se ergue a cidade desse nome, situada a cerca de 137 quilômetros da embocadura do Mearim. Os vapores das duas companhias de navegação fluvial fazem três viagens por mês, no curso do Pindaré, e fazendo escala em Barro Vermelho, a 48 quilômetros de sua foz; em Boavista, a 91 quilômetros; em Monção, a 131 quilômetros; em Engenho Central, a 157 quilômetros; bem como em Viana, às margens do lago desse nome. Existe um certo número de lagoas e lagos muito piscosos que se comunicam com o Pindaré. Os rios do Estado do Maranhão, de modo geral, só oferecem dificuldades relativas à navegação. O Pindaré, que é um dos melhores sob este ponto de vista, apresenta por vezes, mas apenas raramente, algumas dificuldades durante o verão: a execução de uma viagem pode depender de uma maré.

No curso do Itapicuru, que tem uma extensão de mais de 1.100 quilômetros, a navegação a vapor é praticada até Caxias, segunda cidade do estado, e situada a 429 quilômetros de sua embocadura. Os vapores, que fazem escala em Rosário, Itapicuru-Mirim e Barra [286] do Corda, tocam num certo número de outros pontos, para receber correios e cargas. O mesmo Itapicuru ainda é navegável, para pequenas embarcações, até Picos, a 274 quilômetros de Caxias. Essas barcas e balsas, carregadas de fardos de algodão, descem o rio com a ajuda de perchas, visto que nesse percurso

---

50 Companhia de Navegação a vapor do Maranhão e Companhia Fluvial Maranhense.

existem várias corredeiras. De Picos até Mirador, restam ainda 270 quilômetros, que é possível transpor em canoa.

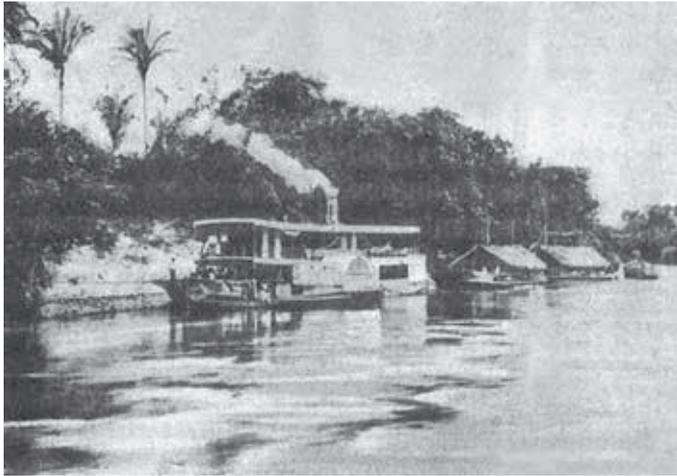
O rio Mearim, de um total de 966 quilômetros, é navegável em 588, percorrendo um terreno plano e fazendo grandes curvas. Esse rio é mais profundo que todos os demais. Entretanto, a partir do vilarejo de Vitória, a navegação não pode ser feita durante a noite, em virtude dos inúmeros troncos e galhadas que obstruem o leito do rio. As duas companhias efetuam cada uma duas viagens por mês. Durante o inverno, até a cidade de Barra do Corda, situada a 596 quilômetros de São Luís; em qualquer outra época do ano, até Pedreiras. Esses vapores fazem escala em Gabarra, Arari, Vitória, Lajem, a 221 quilômetros da capital; em Bacabal, São Luís Gonzaga, a 257 quilômetros; e Pedreiras, a 329 quilômetros.

Observa-se a cada dia uma certa diminuição no volume de água dos rios Mearim e Itapicuru. Esse o motivo por que as viagens são totalmente regulares apenas até Pedreiras, no primeiro caso, e até Caxias, no segundo, durante o inverno. No verão, há meses em que a viagem entre São Luís e Caxias, e de São Luís a Pedreiras, não se faz em menos de quinze a vinte dias. Em tempos normais, bastam seis dias. Alegando as dificuldades da navegação, que elevam o preço das viagens, as companhias de navegação fluvial obrigam os usuários a pagar um frete por demais elevado. Como os vapores são pequenos, os viajantes não devem contar a bordo com todo o conforto desejável, razão por que têm de suportar muitos incômodos.

Com o intuito de evitar que o fluxo da navegação seja interrompido a todo momento, o governo procedeu recentemente à dragagem e limpeza dos rios Itapicuru e Mearim. Acabam de ser concluídos os trabalhos empreendidos no trecho de Barra do Corda até Pedreiras. Contudo, como as condições da [287] navegação não dependem exclusivamente da limpeza, mas também da própria natureza desses rios, aquela melhoria tem um efeito passageiro. Por outro lado, não se pode pensar numa canalização, que seria demasiado onerosa.

O território do Maranhão é irrigado por um grande número de pequenos rios e córregos, sobre os quais a navegação a vapor se torna impossível devido às corredeiras e, sobretudo, à multidão de troncos de árvores que obstruem o seu curso. Estão neste caso o Grajaú, o Flores e o Corda. O rio Parnaíba, que é o mais importante e que atravessa quase todo o estado, apresen-

ta pouca utilidade para o Maranhão, porque a única margem que lhe pertence conta com uma população diminuta, dada a elevação do solo em sua margem.



*Vapor fluvial abastecendo-se de madeira no rio Itapicuru*

Quanto ao Tocantins, é verdade que 500 quilômetros de sua margem direita pertencem ao Maranhão, desde o rio Manuel Alves Grande até a embocadura do Araguaia. Entretanto, devido às suas numerosas corredeiras, a navegação só é possível para pequenas embarcações. No sudoeste, o Tocantins é ladeado por terras elevadas, e não recebe qualquer afluente vindo do Maranhão. As cidades de Carolina, Porto Franco, Imperatriz, que são [288] situadas em suas margens, a 600 quilômetros em linha direta de São Luís, têm amiúde mais facilidade em comunicar-se com Belém do Pará, que pode ser alcançada por meio do Tocantins e do Araguaia, particularmente através de Imperatriz, que é o centro de uma região importante. Esta localidade se comunica com Grajaú, a 200 quilômetros, na direção do centro do estado, e com Barra do Corda, mas todos os transportes são feitos em lombo de burro.

O Gurupi, rio que serve de limite com o Pará, merece ser indicado por ser o único que se divide igualmente entre os dois estados, pela riqueza de suas produções e pelo valor igual das duas margens. Toda a região banhada por esse rio é muito fértil, favorável à criação de gado e a todas as culturas. Além do mais, contém jazidas de ouro.

Atribui-se a diminuição do volume das águas dos principais rios maranhenses à devastação irresponsável das florestas, tanto pelo ferro como

pelo fogo. Não são poupadas nem as florestas que abrigam as fontes alimentadoras de um ou outro rio. Por outro lado, como as margens desses rios são geralmente compostas de aluvião, e portanto facilmente desmoronáveis, tais solos se tornam no verão desprovidos de vegetação natural. Essas margens, chamadas de *vazantes*, são utilizadas pra o cultivo do tabaco, arroz e outros cereais. Nessas condições, o resultado é que o rio, nesses locais, adquire a cada ano uma espessura maior de lama, o que produz necessariamente uma certa diminuição de sua profundidade.

X. – Diante das dificuldades da navegação durante o verão, o governo maranhense, desejoso de garantir o transporte dos produtos da agricultura, decretou em 1905 a construção de uma via férrea ligando São Luís a Caxias. Entre esta última e Flores (antiga Cajazeiras), situada no rio Parnaíba, defronte a Teresina, capital do Estado de Piauí, já existe uma estrada de ferro de 78 quilômetros, inaugurada em 1895. Este trecho, com bitola de um metro, custou 42.500 francos por quilômetro. Não existem no Estado outras ferrovias, exceto uma pequena linha de 8 quilômetros, que conduz a Anil, na margem do rio do mesmo nome.

Os estudos definitivos e o orçamento da estrada de ferro entre São [289] Luís e Caxias foram aprovados pelo Governo Federal em 3 de outubro de 1907. Tais projetos tinham sido feitos sob a direção do mais capaz e mais reputado engenheiro brasileiro, o Sr. E. A. Lassance Cunha. Os trabalhos foram iniciados no ano passado e estão sendo atacados pelos dois pontos extremos.

O traçado adotado passa por Bonsucesso e, a partir desse ponto, está projetado em definitivo um pequeno entroncamento de 10,3 quilômetros para Itaqui, que se tornará o porto principal do Estado. Como esse local se encontra no continente, ele será ligado à ilha de São Luís por uma ponte de 1.000 metros sobre o rio Bacanga. O preço dessa ponte, que compreenderá vinte arcos de 50 metros cada, foi estimado em 1.255.000 francos. De São Luís a Caxias, a linha atravessará a região compreendida entre os vales do Itapicuru e do Mearim, passando pela cidade de Rosário. O trecho mais custoso será de São Luís até esse ponto, ou seja, um percurso de 60,5 quilômetros. A linha terá uma extensão total de 394 quilômetros,<sup>51</sup> avaliada em 25.900.000

---

51 Por via fluvial, seriam 480 quilômetros.

francos, ou seja, 65.000 francos por quilômetro. Uma vez concluída essa linha, passarão a ser mais fáceis as comunicações e o tráfego entre as capitais do Maranhão e Piauí.

Embora represente um grande progresso, a estrada de ferro de São Luís a Caxias não bastará para suprir uma falta de comunicação existente no interior. Torna-se portanto indispensável conectar o alto sertão ao litoral, ligando-o à linha de Caxias. Partindo dessa última, a via projetada se estenderá pelos vales dos rios Itapicuru, Codó e Mearim, até o ponto mais praticável da margem do Araguaia, acima das corredeiras de São Miguel. Embora já tenham sido aprovados, ainda não se iniciaram os estudos definitivos da linha Caxias–Araguaia, cuja extensão total será de 750 quilômetros.

XI. – Há muito tempo, o governo maranhense acalentava o projeto de ligar a bacia do rio *Jerijó* à do [290] *Pericumã*, por meio de um canal entre o rio Santo Inácio, afluente do Jerijó, e o *Pavão*, afluente do Pericumã. Tal proposta não se destinava apenas a facilitar as comunicações, mas também a evitar, às embarcações que vêm de Pericumã ou para lá se dirijam, a passagem obrigatória pela costa, naquele local difícil e perigoso. Estão avançados os trabalhos de construção desse canal, que terá 4,5 quilômetros de extensão.

Além de São Luís e Itaqui, o Maranhão possui um outro porto, em Tutóia, que deverá ganhar mais importância no futuro. Ele está situado no delta do Parnaíba, que possui seis embocaduras, sendo que a mais oriental, de Iguaraçu ou Amarração, pertence ao Estado de Piauí; a mais ocidental, Tutóia, já no Maranhão, fica a 146 milhas da baía de São Marcos. A barra de Tutóia está assinalada por dois baixios, o Garapato e o Tutóia, que deixam entre eles um canal cuja profundidade, na maré média, é de 8 a 10 metros. A baía de Tutóia, que é grande e bem abrigada, tem a sua entrada pelo norte. Ela é formada, no oeste e no sul, pelo continente; e a leste, pelas ilhas Grande do Paulino, Cajueiro, Mangue e Enforcado. A baía se estende por uma superfície de 9.000 hectares, dos quais 3.000 são ocupados por cinco ou seis ilhas. O restante constitui uma excelente área para ancoragem de navios de maior tonelagem. Existe ainda outro local para ancoragem, diante da ilha de Cajueiro, freqüentado pelos vapores da Companhia Costeira do Maranhão e da Red Cross Line, que às vezes lá se abrigam. Tutóia tende a ganhar maior importância, na medida em que se deteriorarem cada

vez mais as condições, já ruins, do porto de Amarração. Trata-se de um bom porto no Norte do Brasil, região em que eles não são numerosos.

A vila de Tutóia, que agora querem chamar de Salinas, foi há poucos anos transferida para perto do porto de Cajueiro, na embocadura do rio Andreza, ou Comum. Os habitantes se dedicam à preparação do sal, à pesca e à criação de animais. Exportam-se, provenientes do interior, cereais, algodão, pranchas de cedro, resinas, óleo de copaíba, peles e peixes salgados.

XII. – A população do Maranhão, que se estima [291], como vimos acima, em cerca de 600.000 almas, não se concentra nas grandes cidades, mas aparece dispersa por todo o território do estado, num bom número de localidades, vastas propriedades rurais e sítios, ou habitações mais ou menos isoladas. As cidades são pouco numerosas e contam com uma população limitada. A capital, São Luís, chega talvez a 45.000 habitantes, incluindo os subúrbios de Madre de Deus, Caminho Grande, Remédios e Desterro, que são atendidos, como aliás também o centro da cidade, por um sistema de bondes de tração animal.

*Caxias*, que é a segunda mais importante cidade, terá somente cerca de uma dezena de milhares de moradores. Não obstante, constitui razoável centro comercial e industrial, situado na margem direita do rio Itapicuru, ponto extremo da navegação a vapor nessa artéria fluvial. Existem em Caxias, ou nas suas vizinhanças, quatro empresas de fiação e tecelagem de algodão: Companhia Industrial Caxiense, Companhia Manufactureira de Caxias, Companhia União Caxiense, Pereira Vale e Companhia, fábrica de cerâmica Lídio Gomes Coelho, Companhia Ponte de Caxias, Companhia das Águas de Caxias, engenho ou usina de açúcar da Viúva e Filhos de João Cruz, sem contar um certo número de outros engenhos e destilarias de menor importância, disseminadas no distrito.

O comércio de Caxias é feito sobretudo com o sertão, o Estado do Piauí e até mesmo o extremo norte do Estado de Goiás.

*Picos* é uma localidade de 3.000 habitantes, também situada à margem do Itapicuru, a 274 quilômetros a montante de Caxias. As principais produções desse centro são o algodão, os cereais e o jaborandi.

*São Bento*, graças à sua população de cerca de 6.000 habitantes, é a terceira cidade do estado. Localiza-se perto do rio Aura, que se lança na baía de São Marcos, situada na extremidade de uma península limitada

pelas colinas de Jacioca. Os principais produtos da região incluem: açúcar; aguardente; algodão, conhecido por sua excelente qualidade, que é o algodão de Alcântara; arroz; milho; farinha de mandioca; feijão-preto; peles de bovinos, de veado e de [292] guará; e sobretudo as redes de dormir, exportadas para o Amazonas e o Pará, onde são muito apreciadas.

Existem no município de São Bento: 12 usinas de açúcar (ou engenhos) a vapor, e 29 outras, ainda equipadas com material arcaico; uma fábrica a motor para descarregar algodão; três queijarias, que produzem durante a estação algo como 8.000 queijos, todos vendidos no próprio estado, sob a denominação de *queijo de São Bento*. Uma das principais riquezas potenciais do município, que por sua natureza poderia alimentar uma grande quantidade de gado, são os famosos campos, antigamente chamados de “Peris de Alcântara”. Eles se encontram a sudeste, formando uma zona de 72 quilômetros de comprimento e uma largura mediana de 18 quilômetros, que penetram na floresta, onde criam ainda clareiras de 5 a 6 quilômetros.

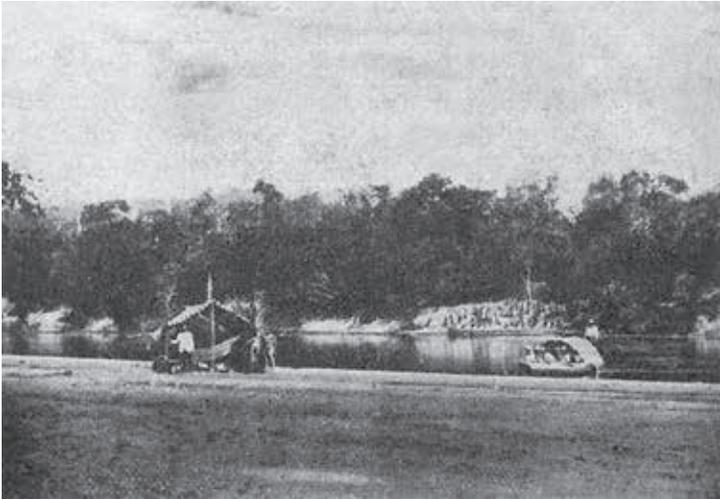
Entre os campos de São Bento e a baía de São Marcos, encontra-se ainda outra fonte de riquezas, as célebres *Salinas Gerais*, totalmente inexploradas, das quais se poderia extrair uma quantidade de sal suficiente para abastecer todo o Norte do Brasil durante muito tempo. Estas salinas, com uma extensão de cerca de 35 quilômetros, estão localizadas a oeste da baía de São Marcos e são cortadas por vários pequenos cursos de água, ou *igarapés*, navegáveis somente por embarcações leves.

Todo o distrito de São Bento goza de um clima agradável e salutar.

*Codó*, ou *Barra do Codó*, a 360 quilômetros de São Luís, constitui, depois de São Bento, o centro mais importante do interior. Vem imediatamente após Caxias, em termos de movimento comercial e agrícola das margens do Itapicuru, em cuja margem esquerda se encontra, a cerca de 1.800 metros do rio do Codó, que lhe empresta o nome. Esta pequena localidade se divide em cidade alta e cidade baixa, sendo que esta última é bem mais antiga. Sua população pode ser estimada em cerca de 5.000 almas. Existe em Codó uma empresa de fiação e tecelagem, a Companhia Manufatureira e Agrícola do Maranhão. A região exporta algodão, tabaco de excelente qualidade, cereais e [293] e tecidos de algodão. Todo o território é caracterizado por uma grande fertilidade do solo para todas as culturas, principalmente a do algodão. Esta deveria formar a riqueza exclusiva

desse município, a tal ponto que, durante a Guerra de Secessão americana, 250 plantadores se dedicavam a esta atividade.

Em seguida, situada a 8 quilômetros do rio Parnaíba, vem a cidade de *Brejo*, distante 180 quilômetros de Caxias e 234 do porto de Tutóia, com o qual ela se comunica por meio do Parnaíba. Contando com 4.000 habitantes, Codó é cercada por uma cadeia de colinas seccionadas por um lago e pelo rio Santana. São os seguintes os principais produtos da região: açúcar branco, açúcar mascavo, aguardente, tabaco, cauchu de mangabeira, algodão, arroz, feijão, farinha de mandioca, tapioca e peles de bovinos e caprinos. Convém mencionar que o município de Brejo também se dedica à criação de gado, de cavalos e mulas, embora em menor proporção.



*Posto de trabalho na confluência do Tocantins com o rio Manuel Alves Grande*

*Viana*, já mencionada, e situada a 180 quilômetros de São Luís, na margem do lago Viana, comunica-se com o rio Mearim por meio de um pequeno canal. Era antigamente uma pobre [294] aldeia indígena, chamada Maracu. Hoje, os mestiços (ou caboclos), que são numerosos na região, fornecem quase toda a mão-de-obra local. A população monta a 5.000 almas e não tem problema em alimentar-se, pois a caça é farta nas florestas e campos vizinhos. Os peixes, sobretudo, são particularmente abundantes nos lagos das proximidades, a saber: Maracaçumé, Itãs e Aquiri, no nordeste; Cajari e Capivari, no sul; em seguida, pequenas lagoas tais como

Jacarati, Jabutituba, Apudi, Bacuri, Fugidos, Inhaúba, mais ou menos desconhecidas.

O município produz açúcar, aguardente, arroz, milho, café, algodão e tabaco, em grande escala. Nas florestas, abundam as madeiras para construção e marcenaria. Exportam-se grandes quantidades de pranchas de madeira. Existem ainda ricas pastagens. A criação de gado, que constituía outrora a principal riqueza da região (contavam-se cerca de 100.000 cabeças nos campos de Viana), está hoje em plena decadência, pois a agricultura sofre atualmente uma transformação completa.

*Grajaú* (4.000 habitantes), que se localiza em um planalto que domina o rio desse nome, está a 200 quilômetros de Imperatriz, outra localidade situada no limite extremo do Maranhão, sobre o rio Araguaia. Grajaú, chamada outrora de Chapada, poderia tornar-se uma cidade de grande importância, se existissem meios de transporte e de comunicações ágeis com São Luís, de modo a permitir a exploração de seus imensos recursos vegetais e minerais. Diz-se que haveria nas proximidades jazidas de ferro e de cobre. A futura estrada de ferro de Caxias ao Araguaia deve passar por Grajaú. Esta localidade é dividida em três seções: parte alta, parte baixa e Tresidela, edificada no outro lado do rio.

Este centro teve um começo difícil. Em 1814, os índios *timbiras picobgês*,<sup>52</sup> que era uma nação estabelecida do outro lado do rio, invejosos de ver os progressos da nova população, que os impedia de executar no interior do país as suas incursões habituais, resolveram livrar-se deles. [295] Para isso, surpreenderam o pequeno centro e queimaram vivas 38 pessoas em suas casas, a que puseram fogo. Não satisfeitos, incendiaram igualmente as embarcações e arruinaram tudo o que não puderam levar. Desse massacre só sobreviveram uma menina, que os índios levaram, e as pessoas que se achavam ausentes.

Na região de Grajaú, é a indústria pastoral que predomina, com seu gado bovino e caprino, mas principalmente cavalos e mulas. A exportação local inclui: couros secos e salgados; azeite de copaíba; cumaru; resinas diversas; cautchu de mangabeira; plumas de ema (nandu), que surpreendentemente ainda se encontra nessas latitudes; arroz; milho e algum tabaco.

---

52 José Ribeiro do Amaral.

É geralmente acidentado o território da comarca de Grajaú. Em sua extremidade, está a floresta virgem, conhecida como *matas gerais*, que se estende até Carolina e Imperatriz, confinando igualmente com os distritos de Monção e Baixo Mearim. Nessas florestas, abrigados em grandes malocas – isto é, cabanas imensas que lhes permitem mudar facilmente de lugar – vivem cerca de 10.000 índios, em sua maioria já relativamente civilizados.

*Rosário* é uma linda localidade de 4.000 almas no máximo, situada na margem esquerda do Itapicuru, a 36 quilômetros de São Luís. Há nas vizinhanças diversos engenhos (ou usinas) de açúcar, e o comércio é muito importante, visto que há facilidade de comunicações com a capital, por meio de vapores ou pequenos veleiros. Seus produtos de exportação incluem principalmente aguardente, farinha de mandioca, produtos de cerâmica e rícino.

*Turiaçu* é uma pequena cidade localizada perto do litoral, nas margens do rio São João, que é um braço do Turiaçu. Este centro, com pouco menos de 3.000 habitantes, mal se pode desenvolver, pelo menos nesse local, porque é limitado ao norte por uma colina e, pelos outros lados, pelos rios mencionados acima e atoleiros. Turiaçu, que é visitada pelos vapores da navegação costeira, exporta algodão e tabaco de excelente qualidade; e colhe baunilha, cumaru, canela e anis. Dentre os cereais, abundam o milho e o arroz. Nas florestas, aparecem naturalmente numerosas espécies de [296] madeiras de qualidade. Na região, que ainda se encontra absolutamente inexplorada, existem muitas terras excelentes para a cultura da cana, do café, cacau, algodão e arroz.

*Pinheiro* é uma pequena localidade construída sobre a margem esquerda do rio Pericumã, a cerca de 45 quilômetros de São Bento e cercada pelos chamados campos de Pericumã, que ficam inundados durante o inverno. Nessa região, as terras são fecundas, mas não exploradas, em grande parte. Em Pinheiro, a vida é barata, motivo por que lá se encontram em abundância carne, produtos da caça, peixe e leite. As exportações compreendem gado e cavalos, açúcar e aguardente.

*Alcântara*, outrora conhecida como Tapuitapera pelos índios tupinambás, foi durante algum tempo a rival de São Luís. Esta cidade, hoje em plena decadência e quase em ruínas, está situada do outro lado da baía de São Marcos, no continente, quase defronte de São Luís, da qual distan-

cia apenas cerca de 15 quilômetros. Tivemos a curiosidade de visitar esta cidade que está em processo de morte. Lamentamos tê-lo feito, uma vez que, velha e arruinada, ela não merece as duas horas e meia de barco necessárias para a ida, nem muito menos as quatro que tivemos de aceitar para a volta, sujeitos a um vento violento.

Ao penetrarmos em Alcântara, edificada sobre uma colina, numa boa posição, temos a sensação do mais absoluto abandono, do vazio. As ruas são mal pavimentadas, pois há muito tempo que ninguém as conserva. Em sua maioria, as igrejas e conventos estão abandonados e em ruínas. A catedral ou Matriz, já não serve para nada. No correr da rua principal, observam-se ainda umas vinte casas em bom estado, outrora palacetes de gente rica. Ao lado, casas semi-arruinadas. Dá pena contemplar esta decadência tão completa, sobretudo quando se observam os muros e paredes enegrecidas, em cujos interstícios surge uma vegetação herbácea e, às vezes, até mesmo uma espécie de árvore, a *atraca*, que cresce entre as pedras.

A decadência e ruína de Alcântara são devidas, segundo nos foi assegurado, aos progressos e à prosperidade da navegação fluvial no Maranhão. Antigamente, quando os vapores ainda não cruzavam [297] os rios, a cidade de Alcântara, situada no continente, servia para a capital como intermediária nas transações comerciais entre esta e o interior do estado. Era, em suma, o entreposto dos comerciantes de São Luís, que deles recebia todos os produtos necessários ao consumo. Alcântara teria ainda entre 3.000 e 3.500 habitantes.

XIII. – Já vimos, pelos produtos de exportação de cada um dos centros mencionados acima, que os principais produtos de exportação do Estado de Maranhão são: algodão; açúcar; aguardente; arroz; milho; farinha de mandioca; tabaco e café, sem contar o caucho, resinas diversas e outros produtos naturais extraídos da floresta. São sobretudo o algodão, cacau, cana-de-açúcar, arroz, café e criação de gado que rendem os melhores resultados e constituem as culturas ricas e produtivas.

O café se dá bem no Maranhão, e plantações de cafeeiros produziriam um belo rendimento. Não é necessário que o estado cultive o café em grande quantidade, com vistas à exportação. Para tanto, o Estado de

São Paulo já é suficiente. Mas é evidente que o Maranhão pode produzir a maior parte do café necessário ao seu próprio consumo, particularmente nas áreas afastadas do litoral, onde o produto chega a atingir preços bem elevados. O uso do café já está generalizado em todas as classes, razão por que é importado em grande escala. Certas regiões forneciam outrora consideráveis quantidades de café. Em certos municípios, ainda existem alguns *cafezais*. É na área que chamam de alto sertão, e principalmente nos pontos mais elevados, que a cultura poderá ser feita em condições mais vantajosas.

Para estimular e melhorar a cultura em grande escala de certos produtos, o governo do Maranhão fez passar diversas leis, concedendo incentivos aos agricultores, sob determinadas condições. Por exemplo:

Lei número 312, de 5 de abril de 1902, atribuindo uma recompensa de 10 mil-réis por hectare de terra plantada com arroz e que produza 1.800 quilos, pelo sistema extensivo, e 30 mil-réis por hectare que produza 5.000 quilos pelo sistema intensivo; [298]

Lei número 342, de 17 de maio de 1904, concedendo isenção de 50% dos direitos de exportação vigentes a todos os agricultores que plantem algodão em terras cultivadas com charrua (este favor será outorgado pela duração de cinco anos, a partir da data em que tiver sido solicitada);

Lei número 346, de 12 de maio de 1904, isentando de todos os impostos o cautchu de qualquer espécie (a mesma lei isenta de imposto de exportação a farinha de mandioca e o milho);

Lei número 448, de 23 de março de 1907, isentando de direitos o comércio de frutas;

Lei número 449, de 23 de março de 1907, estabelecendo uma recompensa de 2 contos (3.500 francos) a quem plantar 3.000 árvores de maniçoba.

Como a criação de gado representava uma das grandes fontes de prosperidade para o Estado, o governo empreendeu uma ativa campanha de propaganda em favor da melhoria do plantel. Com esse objetivo, foi fundado um posto de zootecnia em Nova Olinda. Trouxera-se um certo número de reprodutores e, a fim de melhorar progressivamente a qualidade dos animais, cedia-se a certas municipalidades um touro de raça, ao qual as referidas comunidades deveriam fornecer abrigo e alimento. Como o estado teve de atravessar várias crises, esse esforço não pôde ser tão prolongado

quanto se desejava. Mesmo assim, os animais introduzidos provaram ser uma boa medida. E assim, diante dos resultados obtidos, em peso e qualidade, que se traduziram num aumento dos preços, os criadores passaram a convencer-se da necessidade de aprimorar o seu gado. Nesse sentido, nota-se a cada dia uma nova orientação, e alguns dos grandes criadores agora mandam vir animais de raça às suas custas.

Entretanto, é no seio desses criadores que estão mais enraizados os procedimentos rotineiros. Sob o pretexto de destruir as cobras e todos os animais prejudiciais ao gado, os proprietários dos campos, na totalidade dos estados brasileiros, tocam fogo às suas pastagens. No Maranhão, incendia-se o mato com mais ímpeto ainda, porque isso permite capturar grandes quantidades de *jurarás* e *jabotas*, pequenos quelônios de que já falamos e que são remetidos ao mercado de São Luís e principais centros, onde é considerável o seu consumo. [299]

Se, por um lado, é verdade que, mediante esse procedimento, se consegue destruir uma certa quantidade de serpentes e outros bichos nocivos aos animais, não é menos verdade que desse modo se suprime a cada ano uma quantidade de espécies que se reproduzem exclusivamente por meio de sementes. Daí resulta o empobrecimento das pastagens, que poderiam ser bem mais ricas pela variedade das espécies vegetais. E estas, salvo exceções, serão em breve constituídas unicamente por variedades que se reproduzem por meio de *chysonas* [=rizomas?], isto é, aquelas cujas hastes se desenvolvem sob a terra, motivo pelo qual podem escapar à ação destruidora das chamas.



*Incêndio da mata*

O fogo destrói também a parte orgânica das plantas que, caindo ao solo durante a estação seca, contribuem para fertilizá-lo. Esse procedimento impróprio acarreta outros inconvenientes: quando, por exemplo, a chuva se precipita em grande quantidade, seguida de seca mais ou menos prolongada. Formam-se então depressões no campo com pequenos depósitos de água carregada de carbonato de potássio proveniente das cinzas. O gado que bebe essa água adocece e às vezes morre, principalmente [300] os vitelos. Embora saibamos que proibir a queimada dos campos seria prestar um bom serviço à indústria pastoril, convém reconhecer que os proprietários de terras, tradicionalmente teimosos, dificilmente admitirão que esse procedimento seja proscrito. Verificando que a terra começa a recobrir-se de uma verdura nova, após cada temporada de chuva, eles acreditam firmemente estar com a razão. Na realidade, contudo, o caule da erva passa a ser cada vez mais duro e menos gorduroso.

Em algumas partes do estado, a criação de animais sofre os inconvenientes da seca, que pode ser mais ou menos prolongada. Não se encontra, no Maranhão, a atmosfera constantemente úmida da bacia amazônica, já que as suas duas estações são perfeitamente estanques: uma bem seca; a outra muito úmida. De janeiro a junho, as chuvas levam os rios a transvazar, ativando as forças da vegetação. De junho a dezembro, ao contrário, o sol resseca os campos do sertão, os pequenos cursos de água se exaurem e os rios maiores têm o seu volume de água consideravelmente reduzido. É nesse período que morre um grande número de animais. Essas secas se estendem desde o alto sertão maranhense, através dos estados vizinhos do Piauí e Ceará, que é o mais fortemente atingido pela calamidade, até os Estados do Rio Grande do Norte e Paraíba. As grandes secas parecem ser periódicas, ocorrendo a cada espaço de nove a dez anos. No Ceará, dissemos, houve ocasiões em que elas se prolongaram por vários anos.

XIV. – A flora e os recursos vegetais do Maranhão são aproximadamente os mesmos que os da Amazônia, exceto quanto às respectivas proporções. Lá se encontram, como nos estados vizinhos, o copal, benjoim, copaíba, sangue-de-drago, baunilha, gengibre, jalapa e todos os artigos coloniais ou medicinais. As florestas fornecem igualmente madeiras de construção e marcenaria, embora se acredite que, nessas florestas, as espécies preciosas ocorram em quantidades menores e com dimensões mais reduzidas.

Sobretudo na zona banhada pelo Tocantins e Araguaia, desde o Guajará até a serra da Desordem, em todo o vale do Pindaré, do ribeirão Panema e do Gurupi, o Maranhão possui ainda quantidades imensas de árvores produtoras de cautchu, isto é, a *seringueira* ou *Siphonia elastica*. Não se pode [301] dizer entretanto que todas essas árvores, a verdadeira riqueza dos Estados do Amazonas e Pará, sejam objeto de uma exploração criteriosa.

Do mesmo modo, ainda não existe no Maranhão qualquer indústria relativa à extração de minerais. Ao que parece, com base em alguns estudos tentados até o presente, haveria na região importantes jazidas de ouro e cobre, ferro, mármore, cristal de rocha e talvez mesmo carvão. Não resta dúvida que já se encontrou ouro em abundância em certos locais do rio Gurupi. Citam-se ainda as operações de lavagem de minério de Turiaçu e de Maracaçumé, dois rios da região do nordeste. O último desce dos *Montes Aureos*, dos quais derivam igualmente alguns cursos da água em direção ao Turiaçu. O ribeirão *Tucumandiva* também é indicado como bastante rico em depósitos auríferos.

Diz-se ainda que existiria uma mina de ouro no lugarejo de *Itapari*, distrito de *São José do Lugar dos Índios*, bem como uma de prata nas terras de *Itaparipecia*. Esses lugares ficam todos na ilha de Maranhão.

Da localidade S. J. B. dos Vinhais, situada também na ilha, extraíram-se, nas terras de Isabel Gaetana da Piedade Nogueira, alguns blocos de xisto, que se diz ser carvão mineral, algo que precisaria ser confirmado. A 18 quilômetros de *Buriti do Novato*, município de Passagem Franca, foram descobertas importantes jazidas de salitre, que teriam sido exploradas outrora. A 3 quilômetros da cidade de Barra do Corda, existem minas de xisto betuminoso e provavelmente petróleo.

A região de Grajaú seria rica em minérios diversos: nela encontraram-se jazidas de cobre. O engenheiro Henrique de Saint-Amand descobriu no sudoeste, a 18 quilômetros da cidade de Grajaú, nas margens do rio desse nome, minérios de cobre de qualidade superior, mas em pequena quantidade.

É de esperar, e tudo leva a crer nesse sentido, que a existência dessas minas seja de fato uma realidade, uma vez que, no referente ao cobre, os geólogos já o assinalaram muitas vezes nas montanhas do estado. O filão iria desde o Pará até o Estado da Paraíba. Não há dúvida de que existe

um certo número de jazidas. Contudo, salvo no que diz respeito ao ouro de Gurupi e Turiaçu, nada foi confirmado de positivo, motivo por que não se pode adiantar qualquer informação mais precisa. Nunca foi feita uma prospecção ou estudo mais sério.

No sentido de levar adiante, dentro do possível, a exploração dos recursos minerais e florestais, o Estado decidiu outorgar concessões várias. Dentre elas, uma consiste em permitir às empresas destinadas à exploração das minas, durante vinte anos, pagar exclusivamente um *foro* (imposto fundiário) de 50 réis por hectare por ano; ou, no caso das destinadas à exploração de produtos florestais ou agrícolas, o pagamento de somente 20 réis por hectare, após a respectiva demarcação. Para tanto, as terras devem ser medidas e delimitadas no prazo de três anos, às custas do concessionário. O pagamento do foro começa depois de verificadas as demarcações. Os concessionários ficam obrigados a apresentar ao governo, dentro de dois anos, amostras, estudos e projetos que se relacionem com os terrenos explorados. As concessões não exploradas perdem o privilégio ao fim de dois anos.

XV. – No Maranhão, a cultura intelectual goza normalmente de grande favor. Entre todos os maranhenses cultos, há grandes aptidões para a poesia. Existe, no seio das famílias, o hábito de recitar versos. As próprias moças versejam por diletantismo. Desse costume decorre, sem dúvida, a correção de linguagem que se pode observar na sociedade da capital. Corre mesmo uma expressão segundo a qual basta lançar uma isca na baía de São Luís para fisgar um tubarão ou um poeta. Conhecidas essas aptidões, é natural que os cursos dos liceus ou escolas sejam cumpridos de modo correto.

A instrução pública é ministrada no estado por 230 escolas primárias oficiais e alguns estabelecimentos secundários. Em São Luís, o ensino é dado pelo Liceu Maranhense; Escola Normal; Escola Modelo Benedito Leite, fundada pelo senador com esse nome e chefe político estadual; o “Curso Anexo” a essa escola. O Instituto Benedito Leite é um estabelecimento que faz honra ao Maranhão: [303] ele possui salas de química, física, história natural, museu pedagógico, oficinas de trabalhos manuais, etc. Existem ainda o seminário de teologia, dois grupos escolares, um dos quais depende da Municipalidade. No interior, há as escolas públicas *estaduais*, um grande número de externatos e as escolas mantidas pelas municipalidades.

Mencionem-se ainda algumas instituições particulares que o estado subvenciona.

Embora não disponha certamente de recursos financeiros abundantes, o Maranhão é um estado administrado de modo inteligente e honesto. Conquanto seu orçamento não seja elevado, ele não tem dívida externa, e a interna não vai além de 2.442 contos, ou seja, cerca de 3.700.000 francos.<sup>53</sup>

Os juros sobre a dívida pública consolidada são pagos pontualmente pelo Tesouro do Estado, a não ser os bônus cujos possuidores não se apresentem para recebê-los, por estarem ausentes. De qualquer modo, o montante existe nos cofres, a fim de que seja efetuado o pagamento, na primeira solicitação. Além desses, o estado contratou, em circunstâncias especiais, diversos empréstimos com os bancos locais. Tais empréstimos são amortizados a cada ano, e são aliás de pouca monta. O orçamento estadual não excede de 3.000 contos, estando as suas despesas avaliadas em 2.640 contos. O orçamento da cidade de São Luís é de 500 contos, e a dívida da municipalidade corresponde a um quarto desse montante.

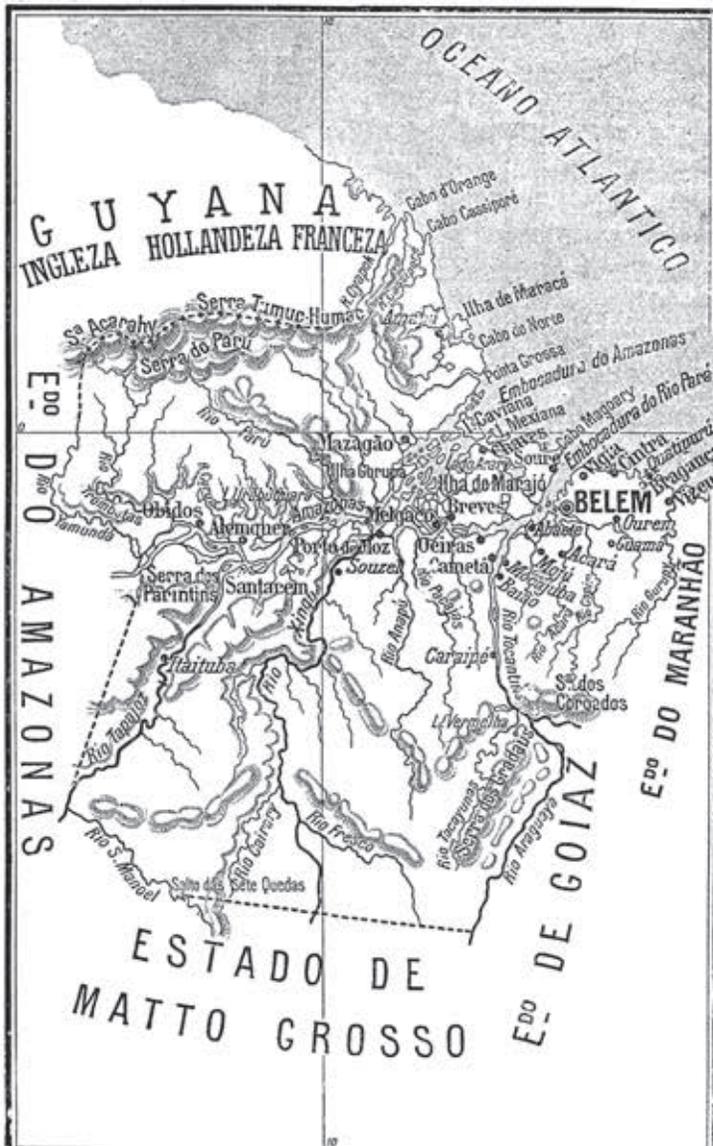
Para prosperar, o Maranhão precisaria contar com muito mais mão-de-obra, mas seus recursos não lhe permitem atrair uma importante corrente de imigração. A não ser a deficiência pecuniária, nada existe no Estado do Maranhão que se oponha à emigração européia, espanhola, portuguesa, italiana. As condições sanitárias em geral são boas; todo o território litorâneo é varrido por fortes ventos que tornam a temperatura suportável e agradável. No interior, há grandes zonas onde a temperatura é bastante amena. Na parte central, como nas margens do Tocantins, os fortes calores [304] só se fazem sentir durante algumas horas por dia, do que resulta que a temperatura permanece igual durante todo o ano. Se acrescentarmos que, em qualquer parte do Estado, são inúmeras as riquezas naturais que cercam o habitante – dando-lhe as melhores condições de existência, desde que naturalmente ele saiba servir-se delas –, não resta a

---

53 Foi assinado em Paris, em 20 de novembro de 1910, um empréstimo de 20 milhões de francos destinado ao reembolso da dívida flutuante de 1.590 contos, e à construção de esgotos e canalização da água.

menor dúvida de que uma imigração bem dirigida deverá ter bom êxito. Não têm o menor fundamento as apreensões que as pessoas parecem ter a este respeito, no Sul do país. Trata-se, não só no Maranhão, como em todos os demais estados, de uma questão pecuniária, mas sobretudo de perseverança e de uma boa direção no serviço. O fracasso ou a vitória e certos centros de colonização dependem exclusivamente dos dirigentes eventualmente escolhidos.

[305]



Mapa do Estado do Pará

.....

*Capítulo XIII*

ESTADO DO PARÁ

I. NO RIO-REI. – II. CLIMA AMAZONENSE. – III. O ESTADO DO PARÁ. – IV. A GRANDE METRÓPOLE DO NORTE, BELÉM OU PARÁ, UM PORTO ANIMADO. – V. EXCURSÃO ATRAVÉS DA CIDADE; ALGUNS BELOS MONUMENTOS E BONS ESTABELECIMENTOS. – VI. UMA OBRA NOTÁVEL, O MUSEU GOELDI. – VII. O BOSQUE MUNICIPAL. – VIII. HOTÉIS, VIDA NA CIDADE. – IX. OS HABITANTES. – X. A INDÚSTRIA PARAENSE. – XI. TRABALHOS DO PORTO DO PARÁ. – XII. ESTRADA DE FERRO, COMUNICAÇÕES COM O EXTERIOR. – XIII. A NAVEGAÇÃO FLUVIAL, LINHAS, FRETES. – XIV. PRINCIPAIS CENTROS DA CIDADE.

**I** – DEIXAMOS São Luís do Maranhão, que fica a 250 milhas de Belém, a bordo do *Acre*, da Companhia Lóide Brasileiro. Vinte horas depois, nos encontrávamos pela terceira vez diante da embocadura do Amazonas. Como a noite já caíra, nada indicava, de início, que tínhamos penetrado no vasto estuário. Poder-se-ia supor mesmo que ainda estávamos em alto-mar, caso não percebêssemos ao longe, no meio das vagas, uma luz que poderia pertencer a um navio ao largo, mas que na realidade provinha de um farolete flutuante.

Pouco depois, um bramido sonoro e lúgubre, seguido de um sino, se faz ouvir a distância, em intervalos mais ou menos regulares. São as

sirenes hidráulicas e os sinos dos faroletes flutuantes, que de ponto em ponto vão delimitando o canal navegável. O Amazonas carrega uma quantidade tão considerável de lodo e de areia que, apesar de seu enorme volume de água e da distância entre suas margens, o canal navegável acaba se tornando muito mais estreito do que se poderia supor.

É um fato sabido de todos que o Amazonas, o rio-mar, um dos [308] maiores rios do mundo, é o mais majestoso de todos, não somente pela extensão de seu curso e pelo volume de suas águas, como também pela superfície por elas coberta. Ele nasce no Peru, a 190 quilômetros de Lima, no lago de Lauricocha,<sup>54</sup> no Departamento de Huanuco. Seu primeiro nome, ao deixar os Andes peruanos, é Tunguragua. Logo depois, passa a Marañon, para assumir, ao cruzar a fronteira brasileira, o de Solimões, que ele manterá até Manaus, onde se reúne com o rio Negro, num ponto a partir do qual recebe o nome de Amazonas, que conservará até sua foz.

Suas origens são modestas, mas o volume de água já é considerável, mesmo no Pongo de Manseriche, onde sua largura não vai além de 25 metros. Um pouco mais abaixo, em Bracamoros, já chega a 400 metros. Em Tabatinga, na fronteira entre o Brasil e o Peru, já são 2.775 metros. Na sua confluência com o Madeira, 5.000 metros. Quando se reúne ao Xingu, 13.000 metros. Em Óbidos, ele se estreita para 1.892 metros. Em sua embocadura, atinge quase 300 quilômetros (exatamente 291,078km) de largura, entre a ilha de Maracá e a ponta de Maguari. Sua profundidade varia de acordo com o local: 20, 40 ou 60 metros. Chega a 77 metros no estreito de Óbidos, mas até Manaus, onde podem facilmente chegar navios de 5.000 toneladas, o canal jamais tem menos de 20 metros de fundo. De Manaus até Iquitos (já no Peru), permanece navegável para navios de passageiros de até 3.000 toneladas. Aliás, entre Liverpool e Iquitos circulam

---

54 Segundo trabalhos de reconhecimento modernos, o rio que sai do lago Lauricocha não seria a verdadeira fonte do Amazonas, mas sim o rio Nupe, que provém de muito mais longe e nasce na cordilheira de Ancachs, no distrito de Huamalis. Ao Nupe se juntam o Queropalo e o Choulo. Se observamos o curso desse rio e sua reunião com aquele que sai do lago, constata-se que o primeiro é bem mais importante, motivo por que dizemos que o Nupe seria a verdadeira fonte do Amazonas. O conhecido naturalista Raimondi já retificou há muito tempo o erro e modificou essa convicção, que ele próprio havia partilhado por muito tempo.

vapores dessa tonelagem, ou pouco mais, que podem subir igualmente, por uma grande distância, certos afluentes do rio-mar.

A extensão do Amazonas em território brasileiro é de cerca de 4.000 quilômetros. A extensão total da bacia amazônica está estimada em 7 milhões de quilômetros quadrados, dos quais 5.400.000 quilômetros [309] em território brasileiro. Todos sabem que a navegação no rio-mar se faz com a maior facilidade por cerca de 5.000 quilômetros, mas o que pouca gente conhece é que ela vai além de 50.000 quilômetros, se acrescentarmos os tributários mais importantes, e que esse total é consideravelmente aumentado nas épocas de cheias.

São numerosíssimos os afluentes e subafluentes desse grande rio em território brasileiro. Como seria demasiado longo e inútil fazer-lhes a enumeração completa, aqui nos contentaremos com a indicação do nome dos mais importantes, seguido da respectiva extensão, em quilômetros: Madeira (3.240), Purus (3.000), Tocantins (2.640), Araguaia (2.627), Tapajós (1.992), Xingu (1.980), Juruá (1.980), Japurá (1.848), Guaporé (1.716), Rio Negro (1.551), Içá (1.452), Jutáí (1.056), Tefé (990), Javari (660), Coari (594), Rio Branco (560), etc.

II. – Poucos estados são menos conhecidos pelos habitantes do Sul do Brasil que o Pará e o Amazonas. Muitos preconceitos e opiniões seculares desfavoráveis parecem ter sido conservados a propósito do clima, das pessoas e das coisas da Amazônia. Apesar dos progressos consideráveis e ruidosos do Pará e do Amazonas, a região inteira ainda se conserva para muitos brasileiros, e por mais forte razão para os estrangeiros, como uma região de florestas, de índios e de seringueiras, ou de árvores de cautchu, que é explorada por uma população de indígenas anêmicos. Como estão distantes da realidade esses prejuízos fantasiosos, que já deveriam ter desaparecido à luz do desenvolvimento prodigioso de cidades como Pará e Manaus! Não será por conseguinte nos trabalhos ou apreciações por brasileiros que se lerá ou ouvirá o lado bom do Pará e do Amazonas. Alguns chegaram mesmo a qualificar a Amazônia como o Inferno Verde ou Inferno de Verdura. Exagerou-se sobretudo quanto à insalubridade de certas regiões, má fama que foi logo estendida a toda a região.

Hoje, graças à facilidade das comunicações, as viagens se tornaram mais freqüentes, cômodas e rápidas, de modo a permitir que essas

regiões se tornassem mais visitadas por turistas, comerciantes, naturalistas, geógrafos, alguns dos quais detentores de nomes conhecidos e [310] respeitados, os quais trouxeram o seu testemunho desinteressado, em favor de uma parte de área outrora voluntariamente ignorada, mas cujas condições sanitárias são apreciadas hoje na Europa. Não existem doenças tropicais. É um absurdo atribuir ao clima algumas enfermidades provocadas pelo homem, nas grandes aglomerações humanas, e que se manifestam em todos os países do mundo. A prova pode ser colhida nas cidades do Rio de Janeiro ou Santos, que até 1903 eram consideradas o túmulo dos estrangeiros, mas que, à custa de sérios e onerosos trabalhos de saneamento, conseguiram livrar-se da febre amarela. No Pará, onde foi importada em 1850, essa doença, mesmo durante os surtos de 1850, 1871 e 1900, jamais assumiu o caráter de virulência observado em todas as outras regiões. Durante essas epidemias, a mortalidade chegou ao limite máximo de 466 durante o ano, para baixar a 100, e mesmo a 30 ou 21, nos anos seguintes. Bastariam algumas obras de saneamento, que aliás vão ser iniciadas, para fazer desaparecer completamente essa doença, da qual se faz um espantalho para os estrangeiros não aclimatados (no sentido de estranhos à região), já que os habitantes da cidade parecem refratários à mesma.

Considerado em seu conjunto, o clima de toda a Amazônia é quente e úmido. A temperatura, que se mantém sempre a mesma do início ao fim do ano, não chega a ser excessiva nem constante (*sic*), podendo-se dizer, em suma, que ela é facilmente suportável. O termômetro não vai além de 32°, mas a grande evaporação causada pelos numerosos cursos de água, bem como pelos ventos que predominam durante o verão, aliados a outras causas, fazem com que o calor pareça pesado às pessoas não aclimatadas. Com o tempo, ela lhes parecerá suave e agradável.

Pela manhã, até 9 ou 10 horas, a temperatura se conserva fresca. De 10 às 5 da tarde, o termômetro atinge muitas vezes 32°. Daí em diante, o calor cede e as noites formam um agradável contraste com o dia, pois se tornam bem frescas, a ponto de justificar que as pessoas se cubram, particularmente na floresta e junto às margens dos rios. O calor parece mais opressivo durante a época das chuvas, em janeiro, ou por vezes de dezembro a maio, [311] devido aos freqüentes e abundantes aguaceiros que caem nessa temporada, na parte

da tarde. Nos rios, a umidade é considerável, especialmente durante a noite, motivo por que é aconselhável precaver-se contra os seus efeitos.

Segundo os registros meteorológicos oficiais, a temperatura mais elevada já registrada em Manaus, no mês agosto, que é o menos quente, foi de 32,25°. A mais baixa observada, de 22,25°, ocorreu em dezembro, que é o mês mais temperado. Não citaremos qualquer temperatura média, por julgar que tais cifras não reproduzem indicações verdadeiramente úteis. Basta saber que, durante o dia, o termômetro atinge 30 a 31 graus, e que, de noite, ele baixa para 22 ou 23 graus.

Na Amazônia, só existem realmente duas estações: verão, ou estação seca, e inverno, temporada das chuvas. Fora isso, nenhuma diferença de temperatura. A maior parte desse território é perfeitamente salubre, e a aclimação dos europeus passa a ser não só possível, mas uma realidade.

Contudo, seria uma prova de parcialidade não indicar as regiões consideradas malsãs, nos termos dos relatórios oficiais. Elas estão sempre localizadas às margens de certos cursos de água, afluentes ou subafluentes do Amazonas. Em tais sítios, via de regra submersos parcialmente nas épocas das cheias, e envolvidos por uma atmosfera úmida e quente, a febre intermitente é por definição endêmica. Ela ocorre, por exemplo, na segunda parte do verão, no estuário norte do delta do grande rio. As febres grassam igualmente na área do alto Purus e na maioria de seus tributários. Dá-se o mesmo nos rios que cruzam o território compreendido entre o Purus e o Juruá. As margens deste último, bem como de seus afluentes, são também consideradas pouco salubres, circunstância que não impede os coletores de cautchu de procurá-las cada vez mais. Seria inútil e inábil tentar dissimular tal situação, que aliás nada tem de extraordinário. Assim agindo, estaríamos impedindo que os interessados possam tomar algumas precauções preventivas. De qualquer modo, nenhum caso de febre intermitente se manifesta num europeu que tenha a menor noção de higiene. Como medida [312] profilática, basta ingerir todo dia de 25 a 50 centigramas de quinino, conforme cada caso.

A extensão da fama de insalubridade a todo o território foi ocasionada, se não até mesmo justificada, pela mortalidade reinante entre os seringueiros, indivíduos rudes e rotineiros, que se alimentam mal, abusam do álcool e se recusam a seguir qualquer regime profilático. Eles continuam a penetrar

na floresta, sem muitas vezes buscar combater os acessos de febre benigna que possam sofrer. Disso resulta a repetição desses surtos e seu caráter pernicioso, assim como a gravidade dos males de fígado, que atingem esta parte da população. Com o objetivo de reagir contra o descaso e a má higiene dessa gente, os dois governos, dos Estados do Amazonas e do Pará, determinam a distribuição, em todos os estabelecimentos junto aos rios, de grandes quantidades de quiniño e de pequenos manuais, contendo instruções sobre os cuidados a tomar e o regime a ser seguido, em caso de doença. Mesmo dentre os rios tidos como perigosos, há pontos que gozam de um clima salutar e ameno.

III. – Seguindo o estuário do Guajará, nome atribuído ao braço meridional do Amazonas, encontram-se na margem direita do rio alguns centros populacionais (os mais importantes dos quais são as belas estações balneárias de Mosqueiro e Pinheiro), ligados a Belém por um serviço freqüente de pequenos vapores. Devido à maré vazante, a subida do rio não é rápida, nem essa parte é sequer interessante, pois as águas são sujas e lamacentas, salpicadas de ilhas. Depois de contemplar o panorama distante da ilha de Marajó (52.800 quilômetros quadrados de superfície), e de ter ultrapassado a ilha de Tatuoca, que serve de lazareto, surge o pequeno forte da Barra, após o que se penetra na baía de Guajará, onde se encontra o forte de Belém, que constitui um porto muito seguro, acessível aos navios de grande tonelagem.

Belém, ou Santa Maria de Belém do Grão-Pará, mais conhecida dos europeus pelo nome de Pará, é a capital de um território que se estende por cerca de 14 graus de latitude, do norte ao sul, e por 12 graus de longitude, do leste para o oeste, perfazendo uma superfície total 1.149.712 quilômetros quadrados, o que lhe assegura o terceiro lugar em termos de importância territorial. No norte, por meio dos montes Tumuc-Humaque, ele confina [314] com as Guianas francesa, holandesa e inglesa; ao leste, com o Maranhão; ao sul, mediante os montes Gradaus, perto do planalto central do Brasil, com Goiás e Mato Grosso; e a oeste, com o Estado de Amazonas, do qual é separado pelos montes Parintins. O Atlântico banha as suas costas por mais de 1.100 quilômetros. O perímetro do Estado do Pará corresponde a cerca de 5.000 quilômetros, que se pode facilmente elevar para 6.000, se considerarmos que são muito imprecisas as demarcações dos limites. O solo, baixo principalmente na

vizinhança do rio, eleva-se um pouco na margem esquerda, entre Almeirim e Velha Pobre.

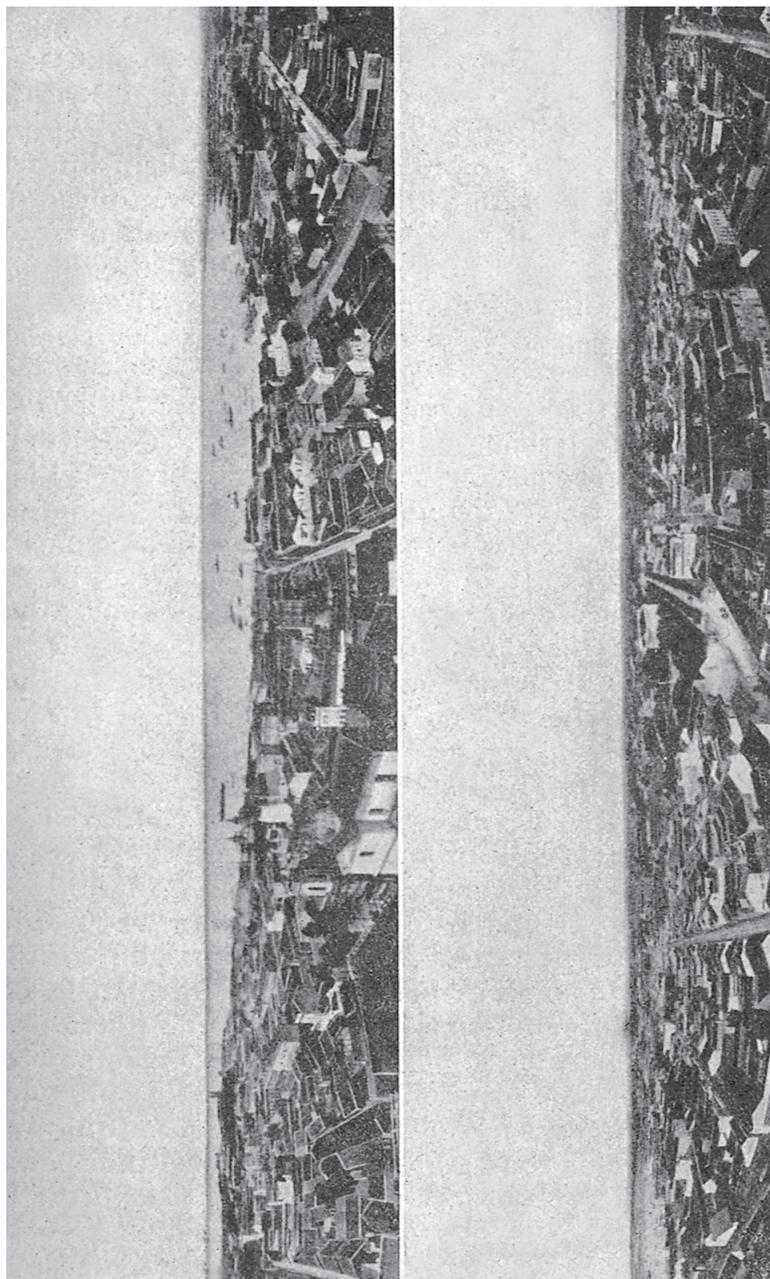
Esse território imenso está dividido em 54 municípios (2 dos quais para o território de Aricaí) ou departamentos, compreendendo 31 cidades e 23 grandes aldeias, sem contar uma grande quantidade de vilarejos e povoados, pequenas aglomerações, estabelecimentos agrícolas e de criação de animais, *sttios* (habitações rústicas), pequenos agricultores que cultivam o cacauieiro, a cana-de-açúcar e a mandioca, *barracões*, que vêm a ser uma espécie de telheiros, em pranchas ou palha, construídos na maioria das vezes sobre pilotis. Eles servem de armazéns ou de morada para os coletores de cautchu, operários seringueiros, que vivem esparsos, aqui e acolá, nas bordas dos rios. A população, difícil de recensear em tais condições, poderia ser hoje estimada em aproximadamente 1.019.000 habitantes.<sup>55</sup>

IV. – A cidade de Belém está situada numa grande curva do rio, a 138 quilômetros do oceano e a 2.142 milhas do Rio de Janeiro, um pouco acima da embocadura do Tocantins e ao lado da foz do Capim, sendo que ambos formam a baía de Guajará. Vista de longe, Belém, que exhibe uma bela aparência, estende-se sobre uma imensa superfície e se faz destacar pelo movimento extraordinário do porto. Este oferece um aspecto dos mais curiosos, em virtude da imensa variedade de embarcações que se cruzam ou se acham ali reunidas, desde os grandes barcos de passageiros das companhias inglesas, alemãs e do Lóide, [315] até os vapores fluviais, as gaiolas da Companhia do Amazonas, isto é, vapores de uma forma de construção especial que cruzam continuamente as águas do rio e de seus afluentes. Em seguida, são as *vigilinas*, isto é, barcos que variam de 4 a 12 tonéis,\* com dois ou três mastros e três velas, na maioria das vezes tingidas de vermelho, seguindo o costume do baixo Amazonas; ou as *cobertas*, de doze a dezoito tonéis, oferecendo uma certa analogia com os juncos chineses. Na parte posterior da ponte do barco, há sempre um cômodo amplo, no

---

55 Embora oficiais, esses dados são oferecidos sob todas as reservas e sujeitos a cautelas. Em certos casos, são certamente inferiores, mas em outros, claramente superiores à realidade.

\* Antiga medida de volume, equivalente a 2,83 metros cúbicos. (Nota do tradutor.)



*Doas vistas de Belém do Pará.*

meio do qual uma coberta fechada em forma de abóbada é destinada a abrigar mercadorias e passageiros.

Os dois mastros, um dos quais sustenta uma grande vela quadrada, permitem à embarcação aproveitar-se dos ventos regulares. Como a estrutura elevada da coberta a torna perigosa no largo do rio, devido aos pés-de-vento, ela navega sobretudo nos *furos* e nos *igarapés*, verdadeiros labirintos mais ou menos estreitos que se entrecruzam no imenso delta das bocas do Amazonas.

Mais longe, vêem-se alguns *ubás*, ou longas pirogas indígenas, capazes de deslocar apenas 50 centímetros de água, com 10 a 15 metros de comprimento, que deslizam ao lado de *montarias*, espécie de canoas grosseiras características dessa região. Convém ainda acrescentar a essas embarcações de formas e dimensões tão variadas: as *igarités*, que são barcos de rio, cobertos na parte central por um só teto de folhas de palmeiras; a *igaraçu*, barca com duas coberturas; o *bote*, ou grande canoa; e o *batelão*, variedade de barça, que vemos misturados às vigilingas nas docas do porto do Ver-o-Peso e do Reduto.

Como, na ocasião de nossa estada, o desembarque ainda não se fazia junto ao cais, e o pequeno terminal da Companhia não estava disponível, tivemos de nos valer dos *catraieiros*, a saber, marinheiros, em bom número portugueses, que se organizam admiravelmente bem para esfolar o passageiro, como recompensa pela tarefa de colocá-lo em terra. Quando não se combina o preço adiantadamente (em geral, entre 3 e 4 mil-réis<sup>56</sup> por um passageiro e sua bagagem), eles exigem descaradamente 8 ou 10 mil réis, que se acaba pagando de qualquer modo, [316] para evitar discussões intermináveis. A conclusão dos trabalhos do porto, em breve, irá felizmente pôr cobro a essa exploração.

V. – Põe-se finalmente o pé na cidade perto da doca, em forma de U e cercada de vários cais, do porto de Ver-o-Peso, onde está reunida, umas contra as outras, uma multidão de embarcações a vela. Bem perto dali, o viajante percebe uma linda capela, pequena, construída quase que sobre o cais. Como indagamos para que servia ela, nos informaram que se

---

56 Sabemos que o mil-réis vale atualmente 1,75 franco, e que o conto de réis, equivalente a 1.000 réis, sai por 1.750 francos.

tratava da morgue, equipada internamente com todo o material cirúrgico e a mais moderna aparelhagem.



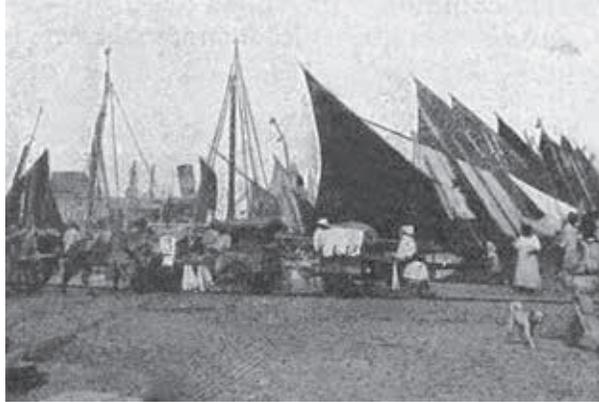
*PARÁ – As docas do Ver-o-Peso*

Defronte da doca do Ver-o-Peso – cujos cais estão sempre invadidos por uma nuvem de vendedores ambulantes, sírios em sua maior parte, que atravancam as calçadas com seus mostruários variados –, descobre-se um imenso edifício em colunas, cuja construção foi interrompida a apenas 7 ou 8 metros do solo. É o palácio da Bolsa, para cuja edificação se arrecadou uma taxa de 2% ouro. Iniciada numa época de prosperidade financeira, sua construção foi paralisada há [317] vários anos. Esse edifício, que prometia ser muito imponente, é hoje objeto de uma indagação: deve-se demoli-lo ou prosseguir a construção?

O interior do prédio abandonado oferecia um espetáculo dos mais curiosos, pois a flora tropical o invadira. Entre um bom número de plantas, pudemos observar uma touceira de belas bananeiras, nascidas ali espontaneamente.

*Pará*, ou *Belém*, é sem qualquer dúvida a cidade mais importante do Norte e Nordeste do Brasil. Ainda que a capital da Bahia seja mais povoada (depois do Rio de Janeiro e São Paulo), a cidade de Belém lhe

é superior pela riqueza e comércio exterior, pelos seus edifícios, praças e passeios.



*PARÁ – As docas do Ver-o-Peso*

Ela é sobretudo muito mais amena e agradável, sob muitos pontos de vista. Alguns bairros ficaram realmente muito bem, como por exemplo, os da Sé, Batista Campos e Nazaré. Construídos num terreno mais elevado, eles gozam de uma situação sanitária excelente. É em Bagé, o mais antigo bairro da cidade, que se encontram o Arsenal e os estaleiros marítimos, dotados de oficinas muito bem equipadas, mas cujo aspecto exterior deixa muito a desejar.

O bairro comercial está situado naturalmente perto do porto. [318] A alguns passos das docas de Ver-o-Peso, abre-se o bulevar da República, com suas velhas e sólidas construções portuguesas, de vários andares, onde se concentraram os grandes entrepostos de caucho, a alfândega e algumas agências de navegação. Paralelamente ao bulevar, alinham-se as Ruas 15 de Novembro, com seu magnífico mercado moderno, João Alfredo, cujos andares térreos são ocupados por importantes casas de comércio, vastos edifícios usados pelos principais bancos estrangeiros e nacionais. Nela se vêem grandes lojas, como a Tour de Malakoff, o Bon Marché, a Casa Carvalhais, imenso bazar de livraria. Nessas ruas, como também nas da Indústria, Campos Sales, etc., reina uma atividade constante, um movimento considerável de transeuntes, veículos, charretes e bondes, fato que denota uma cidade voltada para o comércio.

Belém possui as mais admiráveis praças e avenidas que existem, entre as quais a Praça da Independência, onde se encontram o Palácio do

Governo, a Municipalidade, a Sé, Visconde do Rio Branco, Praça de República, Batista Campos, a Praça de Nazaré (ou Justo Chermont de Miranda), vasto quadrilátero cercado de árvores gigantescas que, durante a festa do sírio, se cobre de uma enorme multidão de pessoas vindas de todas as localidades vizinhas para acompanhar as procissões e as festas, que se prolongam por quinze dias. A igreja de Nazaré, objeto de culto tão generalizado, apresenta um aspecto algo insignificante, motivo por que se cogita de construir uma nova, mais imponente.

Dentre as avenidas mais belas e justamente afamadas, estão a Avenida da República (que não deve ser confundida com o bulevar do mesmo nome, situado junto aos cais), as Avenidas São Jerônimo e Nazaré, esta prolongada pela da Independência, ladeada por manguezais seculares, que constituem ao longo do ano uma abóbada de galhos e folhagens não só úteis como agradáveis. Durante a noite, essas avenidas, nas quais estão edificadas habitações luxuosas, oferecem um espetáculo cheio de encanto, graças ao efeito produzido pela brilhante iluminação com lâmpadas de arco voltaico.

Belém possui ainda uns cinquenta edifícios notáveis, [319] de uma arquitetura por vezes elegante, mas sempre sólida. Oito deles são seculares; somente quatorze contam com mais de dezoito anos, e os outros são de construção recente. Entre os primeiros, figuram o Palácio do Governo, a catedral, as igrejas do Carmo, das Mercês, de São João, de São Alexandre, o Arcebispo e a Alfândega. No outro grupo, situam-se a Intendência Municipal, edifício moderno muito bonito, que arquitetualmente faz par com o Palácio do Governo, seu vizinho num dos lados da Praça da Independência. O Teatro da Paz é um dos mais belos e melhores do Brasil. Antes da construção do Teatro Municipal de São Paulo, só havia o de Manaus que pudesse, com justiça, ser a ele comparado. A disposição interior é bem realizada; o salão, admiravelmente bem iluminado; e as saídas, numerosas e distribuídas com inteligência; a acústica é excelente.

Esse teatro está localizado numa das mais belas praças da cidade, o antigo Largo da Pólvora, hoje Praça da República, em cujo centro se ergue a estátua que lhe deu o nome, escultura monumental disposta sobre um pedestal formado por uma grande coluna de mármore que irrompe de um maciço de granito. A Praça da República constitui um verdadeiro parque que encerra grande variedade de plantas equatoriais, enquanto, no seu entorno, [320] se apresentam avenidas pavimentadas, bem sombreadas por enormes manguei-

ras. É realmente uma pena que as habitações circundantes, com pequenas exceções, não passem de velhas construções portuguesas baixas e medíocres.



*PARÁ – Palácio do Governo. Ao fundo, a Prefeitura ou Municipalidade*

Do mesmo modo, a Municipalidade, após ter realizado grandes melhorias na cidade, parece dormir sobre ou louros e deixa de pé casas em ruínas, em ruas que ela prometera alargar, além de espaços cobertos há muito tempo por restos de demolições. Notam-se contudo obras interrompidas, indicando o desejo de corrigir certas falhas das ruas antigas.

O Instituto Lauro Sodré está instalado num imenso e soberbo edifício que honra o Pará, não somente por suas dimensões e arquitetura, mas por sua utilidade e valor prático. É uma Escola de Artes e Ofícios, destinada às classes média e pobre, na qual seus 300 ou 400 alunos recebem, além de uma boa instrução primária, aulas de desenho, música, um pouco de química e física, mas sobretudo se iniciam no aprendizado de ofícios como tipografia, encadernação, alfaiataria, mecânica, ferraria, marcenaria, entalhe, sapataria, etc. Como é administrado sabiamente, e por isso merece louvores calorosos, esse estabelecimento se transformou quase numa fonte de renda para o Estado, uma vez que lá se fabricam todas as vestimentas para alunos e prisioneiros, uniformes e equipamentos para a brigada da polícia estadual, e até mesmo roupas para particulares. É igualmente responsável pela impressão e encadernação das publicações oficiais, o mobiliário das escolas, trabalhos diversos para particulares, calçados para os colegiais e trabalhos de mecânica e serralharia necessários aos estabelecimentos mantidos pelo estado. A essa escola, que está situada após o Parque Municipal, na Avenida Marco da Língua, acaba de ser anexado um campo para experi-

ências agrícolas, para o qual já foram contratados especialistas estrangeiros. O diretor, Sr. E. Matoso, é um estudioso renomado.

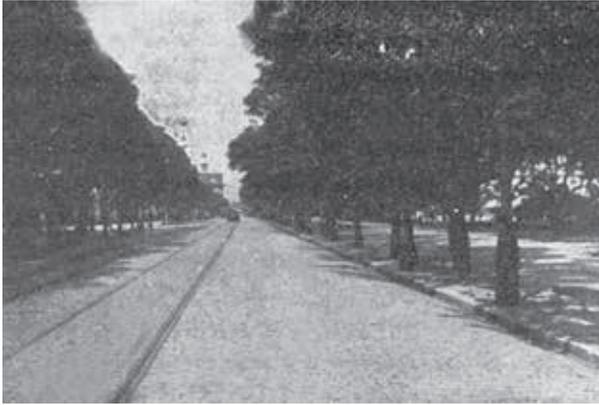
De todas as instituições que visitamos em Belém, foi esta a que nos deixou a melhor impressão. Em seguida, vêm a Casa da Misericórdia, o Instituto Gentil Bitencourt, [321] obra de destinação mais ou menos análoga, voltada para crianças órfãs, e instalada num edifício novo e esplêndido. O Asilo da Mendicância, o melhor do Brasil: é uma espécie de palácio confortável e luxuoso. Depois, vêm o Hospital Português, o Hospício dos Alienados, o Liceu Benjamim Constant, as casernas dos bombeiros e da brigada militar, a Prefeitura de Polícia. A Biblioteca, localizada no centro da cidade, num vasto edifício da Rua Campos Sales, possui vastas salas de leitura muito freqüentadas. Este estabelecimento é dirigido por um bibliófilo competente, o Sr. Artur Viana, o que é raro. Além de ter dado à luz diversas outras publicações, ele faz reviver o passado e o presente do estado nos Anais da Biblioteca, que compõem cada ano um volume bem grosso.



PARÁ – Avenida da República

Não distante do Teatro da Paz, eleva-se uma construção magnífica, situada entre duas pequenas praças cobertas de uma vegetação robusta: é o edifício do jornal *A Província do Pará*, aliás o mais importante órgão do Estado e mesmo da Amazônia. Já dissemos alhures que, depois da imprensa do Rio de Janeiro e de São Paulo, a do Pará se colocava em primeiro lugar, devido ao seu reconhecido valor. Depois da *Província*, cujo diretor é o Senador Antônio Lemos, chefe político de grande prestígio no Estado, vêm *O Jornal* e a *A Folha do Norte*, além de algumas outras publicações periódicas. [322]

Devem ser executados em breve os projetos de construção de um novo Palácio municipal e de um edifício colossal, de quatorze andares, no estilo norte-americano, destinado à poderosa Companhia de Seguros de Vida Garantia da Amazônia.



*PARÁ – Avenida da República*

Em certos pontos da cidade e de seus subúrbios, o visitante curioso percebe enormes reservatórios de ferro, de formas e dimensões variadas. São os elevadores do serviço de águas, subordinado ao governo do estado. A água a ser distribuída aos habitantes é captada em diversos depósitos para os quais convergem pequenos riachos e igarapés. Em seguida, essa mesma água é bombeada com forte pressão para os reservatórios aéreos, dos quais partem as canalizações que irão servir a cidade. Tal disposição, que se tornou prática, resultou de uma imposição da configuração do solo. Acaba de ser inaugurado mais um desses reservatórios, o de nome Pais de Carvalho, situado próximo à Avenida da República, que ainda não pudera ser utilizado por motivos diversos. É de 15 milhões de litros a quantidade de água distribuída diariamente. Já existe em estudo um novo projeto, de caráter definitivo, para o abastecimento de 60 milhões de litros a cada 24 horas, visto que o total atual será absolutamente insuficiente, quando ficar concluída a rede de esgotos. Este último ainda se encontra muito incompleto e só cobre parte da cidade. Uma companhia concessionária dos trabalhos complementares iniciou há pouco as obras para esta melhoria indispensável.

O orçamento da cidade do Pará, que é dos mais ricos do país, após o do Rio de Janeiro, permite ao prefeito, Sr. Antônio Lemos, cuja ação inteligente é tão notável, manter a capital de modo conveniente. Pareceu-nos contudo que, com um orçamento de quase 5.900 contos,<sup>57</sup> talvez se pudesse fazer um pouco mais, pois observamos que, em certas avenidas, as calçadas estavam rachadas em certos trechos, embora a pavimentação estivesse irrepreensível. Afinal, não é possível ter tudo ao mesmo tempo. Verificamos também muitas coisas iniciadas, mas não acabadas. [323]

As ruas de Belém são admiravelmente servidas por um excelente serviço de bondes, ou carris urbanos, inaugurado em 1905 pela Pará Electric Railway and Lighthouse Company, que possui 13 linhas em operação, com as estações iniciais localizadas na Praça da Independência e no Largo de Nazaré. Juntamente com os serviços análogos de Manaus, Rio de Janeiro e São Paulo, este é dos melhores do Brasil, sendo de notar-se que os seus veículos são superiores ao material usado nas grandes metrópoles do Sul, aliás já muito bons. Esses bondes, muito cômodos, se dividem em várias categorias: abertos, fechados, abertos para bagagem, bondes de luxo (que não têm equivalente na Europa), para locação a particulares ou para uso por sociedades em determinadas circunstâncias.

VI. Há dois passeios a recomendar: o Museu Paraense, ou Museu Goeldi, e o Bosque Municipal, ou Parque Rodrigues Alves, que seria o Bois de Boulogne de Belém, mas tão diferente! O Museu Goeldi está instalado no final da Avenida Nazaré, num espaço vasto obtido com a expropriação de terrenos vizinhos, na medida em que progredia e ganhava importância aquela instituição, que tem algo em comum com o nosso Jardim des Plantes. O Museu se divide em duas partes bem distintas: a do estudo da natureza viva, representado pelo jardim botânico e zoológico, e a da natureza morta, representada pelas importantes coleções conservadas no edifício central, que é o museu propriamente dito.

Uma visita ao Museu Goeldi (nome do estudioso que foi seu diretor durante mais de vinte anos) equivale quase a uma viagem através da Ama-

---

57 A taxa sobre os estabelecimentos industriais e comerciais rende aproximadamente 3.000 contos; a dos imóveis, 1.280 contos; os abatedouros, 250 contos; o mercado, 200 contos, etc.

zônia. Em nossa visita, fomos guiados pelo distinto colaborador e companheiro de Goeldi, o Senhor Jacques Hüber, sábio amável e perfeito cavalheiro, chefe da seção de botânica, e atual diretor. A sensação é impressionante. A seção de zoologia tem como chefe uma mulher, a doutora Emília Enethlage, que tem em seu ativo uma viagem de exploração na região do alto Xingu, compreendida entre esse rio e o Tapajós, país dos índios curuás e xipaias, que a ajudaram a penetrar numa região onde até então nenhum branco pusera os pés. Essa mulher, culta e [324] enérgica, trouxe daquela expedição coleções importantes de pássaros, plantas e peixes.

Existe no Museu Goeldi uma esplêndida coleção ornitológica, constituída de espécimes amazônicos empalhados, bem como uma coleção viva, não menos bela, com os pássaros dispostos em gaiolas no jardim. Uma área gradeada conserva uma grande quantidade de variedades de aves aquáticas, bem como razoável número de símios diversos, cujo estudo é dos mais cativantes. Outras divisões encerram grandes répteis aquáticos do país, tartarugas enormes, jacarés, *sucuris* (boas aquáticas) que atingem até quinze ou mais metros de comprimento, e cujos grandes exemplares são conhecidos pelos criadores de Marajó como *boiúnas*, ou *cobras-grandes* de água. Os moradores locais têm-lhes um medo terrível, devido às proporções consideráveis que elas podem atingir, embora se saiba que tais ofídios são geralmente menos terríveis que a fama faz supor, pelo menos para os humanos. Lá estão representados todos os animais da fauna amazônica, como onças, tamanduás, antas, veados diversos, quatis, etc.

A seção botânica inclui pequenos bosques, verdadeiras matas de vegetação tropical, onde se podem observar os mais interessantes exemplares da fauna amazônica. Foi lá que o Dr. Hüber nos mostrou, em todas as fases de seu crescimento, a célebre *Hevea brasiliensis*, a árvore do caucho, a que deve a Amazônia a sua prosperidade atual. O chefe da seção botânica, que estudou no local as diversas maneiras de extração do látex e todas as variedades contidas na bacia amazônica, organizou preciosas coleções de mudas da hévea. Ao lado, pode-se observar a *Castilloa elastica*, da qual se extrai o produto chamado de caucho, tido como um pouco inferior ao caucho, para fins de manipulação. O referido chefe trabalhou, em particular, sobre o tema da plantação das héveas, que já

deveria ter sido iniciado há muito tempo, e do qual ele é um partidário entusiasta. Publicou sobre o assunto alguns métodos práticos, guias preciosos para os que desejarem empreender novas plantações e explorá-las de modo mais racional. Também se lhe deve um outro [325] trabalho, denominado *Arboretum Amazonicum*, sobre a flora amazônica, que constitui um verdadeiro monumento.

Ao lado de numerosas variedades de palmeiras, vêem-se plantas úteis à indústria e à medicina, tais como quinas, ipecacuacanhas, guaranás, etc. Numa outra parte do jardim, vê-se uma enorme coleção de orquídeas raras, todas nativas da região, e uma rica variedade de begônias. Num grande reservatório, para quem não pôde contemplá-la alhures, lá estava a maior planta aquática do mundo, a *vitória-régia*.



PARÁ – O Teatro da Paz, visto do hotel do mesmo nome

Em resumo: o Museu Goeldi, que se encontra hoje num espaço por demais limitado, devido ao desenvolvimento que ele próprio atingiu, constitui o principal estabelecimento científico do gênero, no Brasil. Detentor de uma obra considerável, ele se tornou uma das mais úteis instituições não só para o país, como para a ciência no mundo inteiro, ao estudar sob todas as formas as imensas riquezas naturais de que é depositário o imenso vale da Amazônia. Os serviços por ele prestados justificam plenamente os sacrifícios pecuniários que o Estado está disposto a fazer, a fim de assegurar a este estabelecimento o maior desenvolvimento possível. [326]

VII. – *O Bosque Municipal*, que se acha localizado no subúrbio, na longa Avenida Marco da Légua, merece igualmente uma menção especial. Trata-se de um parque como jamais vimos outro, em parte alguma. Orgulhosos da pujança da vegetação tropical de seu país, os paraenses tiveram a feliz idéia de conservar e embelezar, bem perto da cidade, uma grande parcela dessa floresta virgem, que sucumbe um pouco a cada dia sob os golpes do machado e do fogo dos agricultores. Como resultado, foram ali construídas aléias, cascatas, pontes, onde se encontra um grande número de belos espécimes de árvores da bacia amazônica, e no meio das quais se erguem cabanas rústicas feitas com ramos e folhagens, ocas imitando as dos índios, gaiolas e viveiros onde vivem com a ilusão de liberdade os pássaros multicores da ornitologia local. Uma árvore de raízes que formam contrafortes gigantescos é adaptada de modo a formar um abrigo circular, em madeira e cortiça, com capacidade para conter cem pessoas. Um estrangeiro que, da Amazônia, só possa ver Belém do Pará, não pode deixar de ir admirar esse espetáculo de uma natureza poderosa e esplêndida que é posta ao seu alcance.

Há atraentes pequenas localidades, nas vizinhanças de Belém, que merecem uma menção. Para começar, Pinheiro, simpática cidadezinha da periferia, com ruas largas bordejadas de árvores, atrás das quais se escondem lindos palacetes e casas de campo cercadas de jardins. Mosqueiro, situada um pouco mais adiante no curso do rio, também é um centro agradável. Soure é uma verdadeira cidade, que se encontra na ilha de Marajó. Constitui o ponto de encontro favorito dos moradores ricos do Pará, do mesmo modo como Pinheiro e Mosqueiro, florescentes estações balneárias, são os locais de reunião dos empregados e comerciantes que para lá se dirigem, em parte por prazer. Enfim, são as pequenas cidades e vilas de Santa Isabel, Benavides, Benfica, Ananindéua, Americano, Castanhal, etc.

VIII. – Belém é a única cidade, desde o Rio de Janeiro, onde se encontram alguns bons hotéis, não no sentido em que empregamos o termo, mas no de estabelecimentos onde se pode dispor de um quarto limpo e bem arejado, com uma comida adequada, [327] um cardápio variado e um serviço aceitável. Dois desses hotéis gozam de uma boa reputação. O mais importante é o Café ou Hotel da Paz, localizado no centro da cidade, bem perto do teatro desse nome, diante da Praça da República, pela qual

circulam várias linhas de bondes. Vem em seguida o Hotel do Comércio, instalado no bairro comercial, na Rua da Indústria e Bulevar da República, que oferece uma vista esplêndida sobre o porto e a baía de Guajará. Este estabelecimento, de propriedade de um bom e simpático francês, só tem contra ele o fato de estar situado num velho imóvel. A comida é boa e os quartos, grandes e limpos. Ele é freqüentado principalmente por negociantes e agentes comerciais.

No primeiro, o preço fica entre 12 e 15 mil-réis por dia, inclusive refeições, excluído o vinho. No segundo, entre 10 e 12 mil-réis. De modo geral, a vida é muito cara em Belém, sobretudo para as classes burguesas. Dentre os demais hotéis, é possível citar o Universal e o América, menos satisfatórios. Ainda que estejam sendo modernizados e ampliados, os Hotéis da Paz e do Comércio se mostram insuficientes, embora, apesar disso, nem sempre tenham quartos disponíveis. São numerosos os estrangeiros residentes em Belém, tornada uma cidade totalmente cosmopolita, com cerca de 200.000 habitantes, segundo os dados oficiais, que nos parecem algo exagerados.

Creio oportuno registrar aqui alguns detalhes sobre os habitantes de Belém, suas peculiaridades e modo de vida. Em seu conjunto, a população da cidade parece muito mesclada. Os portugueses, primeiros ocupantes do solo, e que ainda constituem a maioria de seus moradores, são ativos e perseverantes, detêm em suas mãos uma parte do alto comércio de exportação e importação. Os ingleses e alemães estão à frente das grandes transações. Os italianos, espanhóis e sírios parecem ter reservado para si as pequenas empresas. Mas neste país, como em muitos outros pontos do globo, foram os ingleses que tomaram para si as melhores porções. Nem por isso, contudo, devemos nos mostrar melindrados com eles. Afinal, se as grandes empresas de utilidade [328] prática – como companhias de navegação, iluminação pública, bancos, transportes, etc. – alcançam bons resultados, tal se deve aos seus métodos de atuação, à sua iniciativa, à audácia de seus capitais e ao seu bom senso e espírito prático. Os alemães, embora tendo sido os últimos a chegar, realizam também grandes esforços no sentido de se reservarem a melhor fatia. Quanto aos nossos compatriotas, é preciso reconhecer que são pouco numerosos. Excetuados alguns grandes agentes-gerais, a França só é aqui representada por algumas lojas varejistas e uns poucos estabelecimentos de moda.

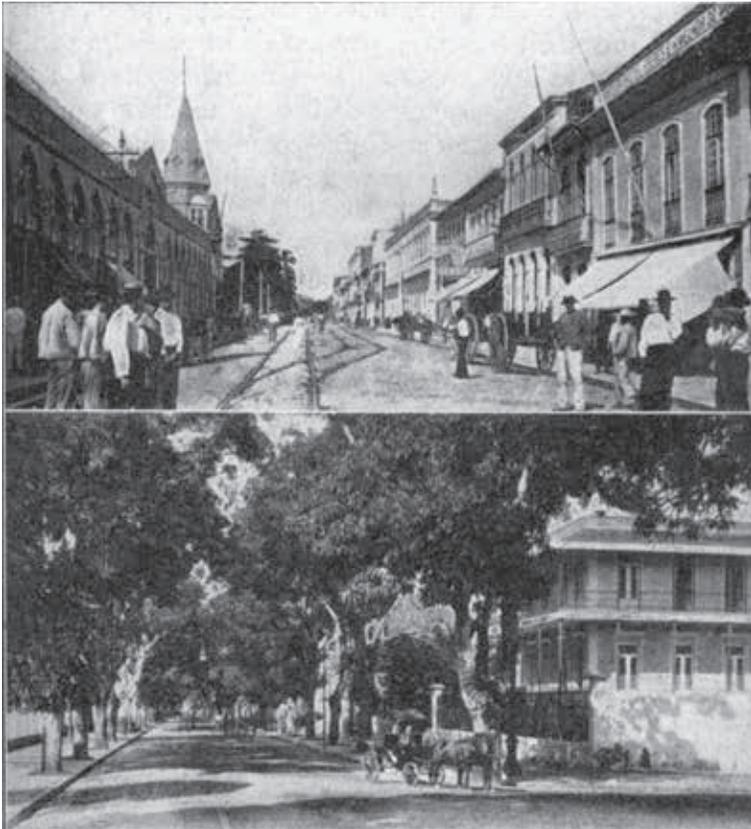
Em Belém, as lojas fecham cedo, salvo nos dias de correio.

A população do Estado do Pará, como a do Estado do Amazonas, é composta de diversos elementos. Em primeiro lugar, os brasileiros propriamente ditos, resultantes de cruzamentos múltiplos; em seguida, os índios, civilizados ou quase; finalmente, os estrangeiros de todas as nacionalidades. Não entram nesta relação os indígenas, ainda numerosos, que, por serem refratários à civilização, vivem em pequenos grupos, em áreas isoladas do interior.

O núcleo principal da população se compõe, naturalmente, de: 1<sup>o</sup>) brasileiros brancos puros ou quase; 2<sup>o</sup>) mulatos de todas as variedades (quadrarões, oitavões, etc.), gerados por negros e brancos; 3<sup>o</sup>) cafuzos, nascidos de negras e índios; 4<sup>o</sup>) curibocas, descendentes de brancos e índios; 5<sup>o</sup>) mamelucos, de brancos e curibocas; 6<sup>o</sup>) caboclos, ou descendentes de índios, em diversos graus. Enfim, os tapuias, também descendentes de índios, mas possuindo apenas umas tintas de civilização. A mistura desses elementos tão diversos levou às combinações múltiplas.

Trata-se de pessoas do povo, habitantes dos subúrbios e das localidades do interior. Gente que, tendo conservado os costumes e gostos peculiares dos brasileiros puros, se revela como das mais pacíficas, a ponto de que se observam poucas brigas entre eles, mesmo entre carregadores, especialmente paraenses. Sob esse ponto de vista, Belém é o paraíso da polícia, que muito poucas vezes tem a necessidade de reprimir algo. Esta é, sem dúvida, [329] a razão por que ela tem fama de ser negligente, para não parecer malvada.

Em nossa viagem anterior, tinham-nos elogiado muito uma bebida fermentada, o *açaí*, colhida da palmeira do mesmo nome (*Euterpe edulis*). Segundo nos diziam, ela era muitíssimo apreciada pelos paraenses de todas as condições. O elogio dessa bebida chegara mesmo a constar de um rifão popular. Não quisemos deixar Belém sem experimentar o célebre *açaí*. Depois de tê-la procurado em vão nos cafés e bares decentes, viemos a saber que essa bebida era vendida sobretudo em pequenos [330] botequins do bairro comercial, que se identificavam, na fachada, por um pedaço de morim vermelho. Entramos num deles, na Rua João Alfredo, e fomos servidos. Tratava-se de um líquido xaroposo, espesso, cor de vinho, entre o lilás e o violeta. A célebre bebida, que não se revelava muito atraente à primeira vista, pelo menos para estrangeiros, tinha a aprência de uma emulsão rústica, oleosa, mantendo em suspensão as matérias gordurosas.



*PARÁ – Bulevar da República e Avenida Nazaré*

O sabor é doce e adstringente. Para o seu preparo, emprega-se a polpa do açai triturada e diluída em água. Na mistura entra também uma boa quantidade do pericarpo, ou casca, da fruta, o que se reconhece pelos fragmentos ásperos e insípidos que se prendem ao céu da boca. Os paraenses não pertencentes à elite a bebem misturada com farinha de mandioca, o que aumenta seu poder nutritivo. Este será sem dúvida o motivo por que a população pobre a consome tão constantemente.

X. – Já dissemos que havia em Belém um intenso movimento comercial. Em compensação, pareceu-nos que a atividade industrial era algo insignificante, pois o cautchu absorve todas as preocupações.

Além do que poderíamos chamar de pequena indústria, como as fábricas de sabão, velas, pastas alimentares, serraria e marcenaria, só se

encontra em Belém uma dúzia de estabelecimentos de alguma importância. Em primeiro lugar, figura a Cervejaria Paraense, fundada há poucos anos, com um capital de 1.000 contos, e cujo valor hoje supera 2.000 contos (3.500.000 francos), produzindo um dividendo anual médio de cerca de 300 contos de réis, ou seja, 525.000 francos.

Vêm em seguida: a Real Fábrica Palmeira, lastreada num capital de 600 contos, importante fábrica de biscoitos, chocolate e doces secos, que encontra em toda a Amazônia colocação lucrativa para seus produtos; um estaleiro de construção naval (além do pertencente ao Governo Federal), de Silva Santos e Filhos, com capital de 500 contos; quatro fundições e trabalhos em metais, a primeira das quais com capital de [331] 580 contos (Viúva Camelier), duas outras pertencentes a Eduardo Paul e Augusto Ferreira Dias, e a quarta, com capital de 60 contos, propriedade de M. J. Orico. Logo depois, a Fábrica Cerâmica Paraense, com capital de 300 contos.



*PARÁ – Encaixotamento do cautchu nos entrepostos do Bulevar da República*

Existem ainda quatro grandes usinas, englobando as atividades de caldeiraria, serraria, carpintaria, marcenaria, fabricação de pregos e arames de ferro, entre as quais as de Manuel Carneiro Costa, com o capital de 1.500.000 contos, e Freitas Dias e Cia., com o capital de 500 contos. Em contraste, não há qualquer empresa de fiação em Belém.

XI. – O porto de Belém não oferece qualquer obstáculo aos navios com até 7 metros de calado. Entretanto, próximo às margens, há o problema

da profundidade não superior a 4 metros. É insignificante a sua tendência a assorear, que é fácil de corrigir mediante dragagens. O governo brasileiro já abriu licitação pública, em 1901, para a construção de um porto munido de dispositivos modernos para carregamento e descarregamento de navios. A concessão foi dada em 1906 ao engenheiro norte-americano Percival Farquhar, que constituiu a Sociedade do Porto do Pará. Os trabalhos a serem executados compreendem a [332] dragagem do canal, o estabelecimento de um terraço com a largura de 600 metros, construção de um extenso cais de 1.500 metros, docas, onze armazéns, um edifício para a alfândega, além de outros imóveis, aparelhagem moderna para carga e descarga, linhas férreas eletrificadas, bóias de iluminação. Esses trabalhos foram divididos em duas seções: a primeira, cujas obras se iniciaram em 1908, e que deve estar totalmente concluída em 1913, foi estimada em 30.942 contos ouro;<sup>58</sup> a segunda, de 1.000 metros de cais, e que só será encetada quando a primeira se mostrar insuficiente, foi orçada em 26.535 contos.

Os contratos para a subcontratação, incluindo cais, garagens e aterramento por trás dos muros, foram transferidos à firma Pearson & Son Ltd., de Londres, enquanto os de construção dos armazéns, estabelecimento de guias elétricas, etc. foram outorgados aos Senhores Schneider du Creusot. No momento de nossa visita, não ficamos com a impressão de que reinava um perfeito acordo entre os dois concessionários. Até este momento, já foram concluídos e entregues ao tráfego 600 metros de cais e alguns armazéns. O canal da entrada norte está inteiramente terminado.

As receitas de exploração da Companhia atingiram durante o mês de agosto de 1910: 508.712 francos brutos e 296.862 francos líquidos, sendo que as despesas de exploração nesse mesmo mês se elevaram a 311.850 francos, como consequência de certos trabalhos excepcionais de reparos nas docas flutuantes, destinados a facilitar o tráfego. Durante os oito primeiros meses de 1910, as despesas de exploração atingiram a cifra total de 3.502.749 francos (bruto) e 1.603.299 francos (líquido).

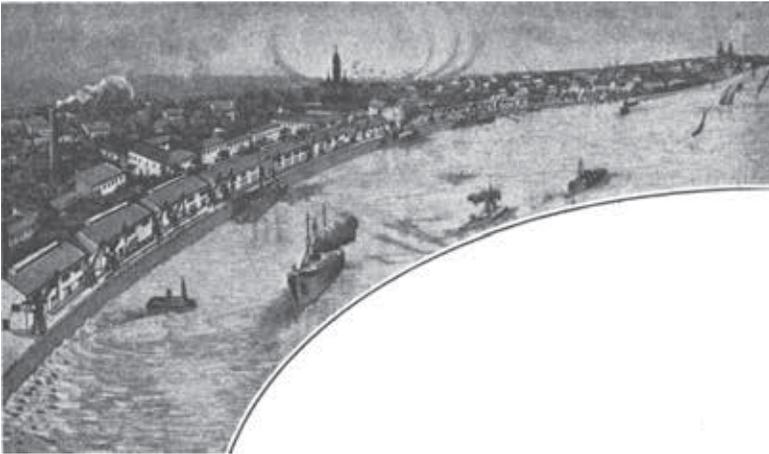
---

58 Um conto de réis significa 1.000 réis. O mil-réis papel equivale a 1,75 franco (novembro de 1910) e o mil-réis ouro a 2,84 francos.

Pelo que pudemos verificar, as obras foram executadas de modo bastante ativo pela Companhia. Uma vez concluídos esses trabalhos, tornar-se-á possível a entrada fácil e o atracamento ao longo dos cais por parte dos maiores transatlânticos, os quais até agora têm de permanecer ao largo, na baía. Desse modo, a cidade de Belém pode doravante contar com [333] um porto considerado moderno, de onde passam a ser despachados em sua maioria os produtos de exportação destinados à imensa região que inclui os Estados do Pará, Amazonas, parte de Manaus, Goiás e Mato Grosso, além de uma área também das Repúblicas da Bolívia e do Peru.

XII. – Os meios de comunicação por via férrea, no Estado do Pará, são constituídos pela estrada de ferro de Bragança, empreendida às custas do estado, e que só foi concluída em 1907.

Essa linha, que atravessa uma região das mais férteis, destinada às explorações agrícolas, tem uma extensão total de 316 quilômetros, inclusive os entroncamentos de Pinheiro, de 21 quilômetros; de Benjamim Constant, de 17 quilômetros; de Benfica, de 9 quilômetros; e do Prata, com 21 quilômetros. Prevista para ter grande utilidade econômica, essa linha se destina no futuro a ligar o Estado do Pará ao do Maranhão.



*Os cais do novo porto de Belém*

Uma segunda linha, que já se encontra em construção há muitos anos, ligará duas partes navegáveis do rio Tocantins à similar do rio Araguaia, no trecho de Alcobaça a Praia da Rainha. Ao que parece, a execução

dos trabalhos dessa linha não foi conduzida de modo sério, o que ocasionou grandes despesas. A empresa concessionária dessa linha é [334] atualmente a Companhia Norte do Brasil, que em 1908 fez revisar o trajeto (primitivamente de 184 quilômetros), encurtando-o em 30 quilômetros e dotando-o de melhores condições técnicas. Já foram entregues ao tráfego 80 quilômetros, e espera-se que o restante será concluído brevemente. No futuro, esta linha será certamente prolongada até a cidade de Cameté, que passará fatalmente a ser o seu ponto inicial. Graças às especiais circunstâncias topográficas do curso do Tocantins, único a permitir a qualquer embarcação uma navegação livre até essa cidade, aliás uma das mais importantes do Estado, ela serve de entreposto comercial entre o alto platô central do Brasil, os Estados de Goiás e Mato Grosso e as praças européias.

Belém dispõe de comunicações fáceis e constantes com a Europa, por meio dos barcos da companhia inglesa de navegação, a Booth Line, e da companhia alemã Hamburg Amerika Line, que realizam a viagem duas vezes por mês. Existe ainda The Iquitos Steamship Company, responsável por um serviço postal mensal entre Liverpool, Le Havre e Iquitos (Peru) via Hamburgo. Quanto à importante companhia de navegação brasileira, cada semana vê chegar um de seus barcos em Belém e Manaus. Um vapor por mês, além disso, faz uma viagem a Nova York e transporta mercadorias do Pará com destino a Montevideú e Buenos Aires.

São os seguintes os preços entre Cherbourg (ou Le Havre) e Belém, Manaus ou Iquitos, ou vice-versa, pelos navios ingleses ou alemães:

Do Havre a Belém, em primeira classe: 625 francos; em terceira classe, dependendo do navio, 200 francos. Pelos vapores *Hilary*, *Lanfranc* e *Antony*, acréscimo de 125 francos, em primeira classe.

Do Havre a Manaus, 725 francos, em primeira classe, e 225 francos em terceira classe.

Do Havre a Iquitos (Peru): 850 francos em primeira classe e 350 francos em terceira classe.

Para as viagens de ida e volta, são oferecidas grandes vantagens aos passageiros. Por exemplo, do [335] Havre a Belém, 1.025 francos; a Manaus, 1.250 francos; a Iquitos, 1.475 francos.

Esses bilhetes de ida e volta são válidos por 2 anos para o Brasil; 12 meses para Madeira; e 6 meses para os portos europeus.

Em virtude de um acordo entre as companhias alemãs e a Booth Line, os bilhetes de ida e volta são válidos tanto para uma como para a outra. Assim um passageiro pode embarcar, na ida, num navio alemão e voltar numa embarcação inglesa, e vice-versa. Além disso, os preços das passagens e dos fretes são idênticos aos da Booth Line.

Nos navios do Lóide, o preço da passagem do Rio de Janeiro para Belém do Pará é de 259 mil-réis (402 francos), e para Manaus, de 363 mil-réis (ou 563 francos, ao câmbio de 1,75 franco por mil-réis). Os navios ingleses e alemães não fazem qualquer escala entre Belém e Manaus; os do Lóide param em Óbidos e Itaquatiara.

XIII. – Belém é o ponto inicial da linha do serviço de navegação fluvial, cujos vapores percorrem o Amazonas até as fronteiras do Brasil e cruzam os afluentes e subafluentes do rio-rei. Esses últimos são servidos por 160 vapores, de todas as tonelagens, dos quais 120 pertencem a importantes casas comerciais ou a particulares. Os 40 restantes, de um tipo uniforme, são de propriedade da The Amazon Steam Navigation Co. Ltd. Em sua maioria, trafegam a uma velocidade entre 12 e 13 milhas por hora, mas fazem freqüentes escalas em todos os seus percursos.

Esta companhia é subvencionada pelos dois estados amazônicos. Para seus serviços no Amazonas, ela mantém sete grandes linhas:

1º De Belém a Manaus, com escalas em Breves, Gurupa, Porto de Moz, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Alenquer, Óbidos, Parintins, Urucurituba e Itaquatiara.

2º De Belém a Iquitos(Peru), com escalas em: Manaus, Manacapuru, Codajaz, Coari, Tefé, Caiçara, Fonte Boa, Tocantins, São Paulo de Olivença, Tabatinga, Loreto de Caballo Concha. Percurso de 2.651 milhas.

3º De Belém a Baião (no rio Tocantins), com escalas em: Abaeté, Trapiche Hipólito, Cameté e Mocajubá. [336]

4º De Belém a Mazagão, com escalas em: Muaná, Boavista, Oeiras, Breves, Boca do Rio Macacos, Mapuá, Anajás, Afuá e Macapá.

5º De Belém a Ajutanaã (rio Purus), com escalas em: Urucurá, Silves, Manaus, Manacapuru, Boca do Purus, Beruri, Guararatubá, Piranhas, Itatuba, Arimão, Tauariá, Jaburu, Porto Alegre, Caratiá, Salvação, Canutama, Boa Esperança, Bela Vista, Axioma, Açaituba, Lábrea, Providência e Safateni.

6º De Belém a Santo Antônio (no rio Madeira), com escalas em: Urucurá, Silves, Manaus, Boca do Canumá, Borba, Vista Alegre, Boca do Aripuanã, Santa Rosa, Manicoré, Bom Futuro, Boca do Carapanatuba, Boca das Três Casas, Cintra, Humaitá, Missão de São Francisco, Boa Hora e Boca do Jamari. Percurso: 1.617 milhas.

7º De Manaus a Santa Isabel (no rio Negro), com escalas em: Tauapeçu, Airão, Moura, Canoeiro, Barcelos, Moreira e Tomás.

Por outro lado, ela se divide ainda em cinco linhas para o serviço do interior do Estado do Pará: 1º linha de Itaituba, no Tapajós; 2º de Santa Júlia; 3º das Ilhas, ou das Ilhas do Norte; 4º de Baião; 5º do Oiapoque. A estas se acrescentam as linhas de Salgado e Guamá, servidas por um particular, com o apoio de um vapor do Estado.

Outros vapores particulares vão buscar frete, isto é, cauchu, até nos afluentes mais distantes do Purus, do Juruá ou do Javari. Vão relacionadas abaixo, em milhas, as distâncias, em relação a Belém, a que se encontram os principais pontos tocados pelas gaiolas, nome dado aos vapores da *Amazon Steam Navigation & Co.*

Pinheiro	8	Manaus	925
Mosqueiro	18	Maués	970
Soure	40	Sto. Antonio (rio Madeira)	1617
Sto. Antônio (rio Madeira)	793	Alto Purus	2.255
Mazagão	481	IQUITOS	2.651
Itaituba (rio Tapajós)	834		

São exorbitantemente caros os fretes exigidos pelas empresas de navegação fluvial do Amazonas, como por exemplo: de Belém do Pará ao porto de Santo Antônio, situado no rio [337] Madeira, que é o maior afluente na margem direita do Amazonas, o transporte de uma tonelada de mercadoria custa 127 mil-réis (196 francos). A distância entre essas duas cidades é de 1.617 milhas, ou cerca da metade da distância entre Belém e Lisboa. Ora, o frete desse último porto até Belém é de 40 mil-réis (60 francos), para o dobro daquela distância. Aí está a causa das majorações excessivas sobre todas as mercadorias necessárias à vida diária. Chega-se a pagar, nos rios mais afastados, preços extorsivos para mercadorias indispensáveis.



BELÉM – Avenida 16 de Novembro

XIV. – Dos 54 municípios em que se divide o Estado do Pará, 31 localidades possuem o título de cidade e 23 não passam de aldeias mais ou menos importantes. Dentre [338] as que merecem menção especial, citaremos: *Cametá*, de 25.000 habitantes, 150 quilômetros a sudoeste de Belém, situada sobre um vasto terraço, na margem esquerda do Tocantins, o qual nesse trecho atinge a largura de 8 quilômetros. Seu nome é derivado de uma antiga tribo indígena, os camutás, que desde a colonização se fundiu totalmente com os portugueses e negros, mediante múltiplos cruzamentos. *Cametá* é uma cidade comercial e próspera. Seus habitantes exportam cacau, cautchu, castanhas-do-pará. As principais plantações de cacauzeiros do município se acham situadas nas ilhas que separam o Amazonas do Tocantins. A navegação desse rio é aberta ao exterior até *Cametá*, mas os navios poderiam subir a corrente até as primeiras quedas de água, cerca de 200 quilômetros a montante. A maré, que se eleva a 1,50m em *Cametá*, faz-se sentir até *Alcobaça*, de onde parte atualmente a estrada de

ferro desse nome. Todo o litoral da cidade é bordado de vários cais aos quais estão acrescentados pequenos atracadores, que podem receber os maiores vapores. Cameté possui subúrbios pitorescos, tais como: Aldeia dos Parijós, Curimã, Pacajá e Vacaria.

*Bragança*, localizada na margem esquerda do rio Caeté, a 16 quilômetros do oceano, está ligada a Belém pela estrada de ferro que leva o seu nome. Trata-se de uma cidade que progride bastante, tem ruas largas e ladeadas de boas construções, mas ainda não pavimentadas. É o centro de uma região agrícola por excelência, onde se cultiva muita cana-de-açúcar, milho, feijões, mandioca, tabaco e arroz. Uma pequena estrada de ferro do tipo Decauville, com 15 quilômetros de extensão, conecta esta cidade à colônia de Benjamim Constant. Ainda no mesmo município, há uma outra colônia, *Almoço*, hoje emancipada.

*Vizeu* é a sede do município mais meridional do Estado. De fato, esta cidade está localizada na margem esquerda do Gurupi, não distante de sua embocadura, numa baía do Atlântico, a 249 quilômetros leste-nordeste de Belém. Já constitui um centro importante, de grande futuro, uma vez que as terras da região são excelentes para todas as culturas. O clima, que é salubre, favorece a criação de animais, e o [339] município produz e exporta tabaco, farinha de mandioca, milho e aves domésticas. A região também é rica em ouro, que entretanto até agora só é explorado por uns garimpeiros isolados. Vizeu mantém comércio direto com Belém, por meio de barcos a vela e vapores da navegação costeira. No futuro, esta cidade será certamente ligada por estrada de ferro a Bragança.

*Vigia*, a 68 quilômetros de Belém, na margem direita do furo da Laura, é uma antiga cidade colonial, dotada de velhas construções, entre as quais se encontra uma antiga igreja, cujas pinturas e arquitetura foram realizadas pelos jesuítas, na época em que os mesmos dominavam no país. A região é salubre, a terra é plana e firme, mas pouco cultivada, pois a população se mostra mais inclinada para a pesca. Não obstante, há exportações de cautchu, cacau, azeite, peixe salgado e colônia de peixe. O município está muito bem servido, em termos de transporte de cabotagem, particularmente em embarcações a velas, de um tipo especial, que vão pescar até no cabo Norte e comerciar com as populações do Amapá. São as vigilingas, com velas de cor marrom avermelhado, de que já falamos.

*Macapá*, uma das mais antigas cidades do Estado, está situada na margem esquerda da embocadura norte do Amazonas, que nesse trecho atinge a largura de 100 quilômetros, em boa parte ocupada por ilhas. Localizada quase que sob a linha do equador, ela distancia 335 quilômetros de Belém. Macapá é célebre por sua fortaleza, construída na época colonial. O município compreende uma zona muito extensa, em parte recoberta de florestas ricas em árvores do cautchu, e planícies e colinas favoráveis à criação de gado, que nessa área já se faz em certa escala. A região também é rica em ouro.

*Mazagão*, antiga missão jesuítica hoje transformada em cidade, está situada 398 quilômetros a norte-noroeste de Belém, na margem esquerda do igarapé ou rio Mazagão, cujo acesso é bastante difícil para as embarcações que sobem o seu curso, até a distância de 16 quilômetros do Amazonas. O município produz cacau e cautchu, do qual o território possui muitas árvores. Nas terras mais elevadas e [340] firmes, parcialmente ainda inexploradas, encontram-se em abundância as castanhas ou nozes do Pará, das quais se colhem milhares de hectolitros, assim como a salsaparrilha, óleos e madeiras.

*Chaves* é a sede de um município formado pelo território da costa norte da ilha de Marajó. Embora situada sobre uma zona repleta de bancos de areia, a cidade é próspera, graças às suas numerosas fazendas de criação de gado, que remetem para Belém grandes quantidades de animais. Além disso, ela exporta cautchu (tanto de Marajó, como das ilhas Mexiana, Caviana e outras), como também um pouco de cacau e óleos.

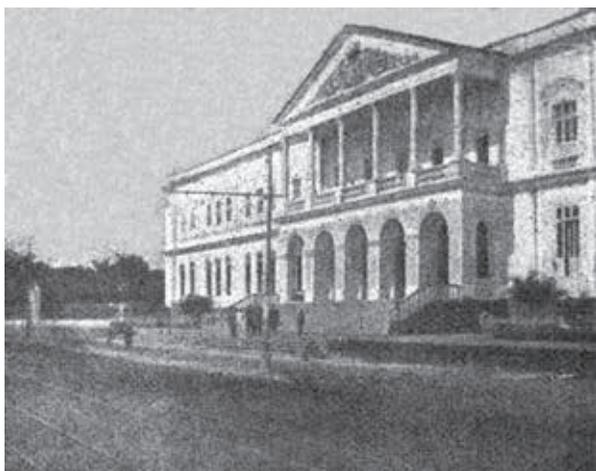
*Breves*, localizada na margem norte do furo (ou canal) de Paranaú, constitui uma escala obrigatória da navegação da Amazônia, um porto comercial de aspecto pitoresco e o principal exportador de cautchu de todo o Estado. Também produz muito cacau.

*Monte Alegre*, situada 628 quilômetros a oeste-sudoeste de Belém, na margem esquerda e perto da confluência do Guarupatuba com o Amazonas. É, sem qualquer dúvida, a cidade mais salubre do estado, graças à sua situação sobre uma colina, e à excelência de suas fontes naturais. No centro, há uma igreja, cuja estrutura é feita em mármore negro. Dividida em duas partes, a cidade possui bons edifícios, realiza um bom comércio

com gado e cautchu, exporta grande quantidade de pirarucu, isto é, uma espécie de bacalhau de água doce, muito abundante nas margens e lagos das proximidades. Existe no município uma colônia espanhola que produz muita aguardente, milho, feijões e mandioca.

*Santarém* é uma das cidades mais florescentes do estado, distante 694 quilômetros de Belém, na confluência do rio Tapajós com o Amazonas. Destinada a servir de entreposto para o comércio do Pará com o Mato Grosso, ela ostenta alguns bons edifícios públicos, como a intendência, o teatro, um mercado. A exportação consiste em cautchu, cacau, pirarucu e produtos de cerâmica. O município é muito favorável à agricultura.

*Alenquer* é um outro centro próspero, situado no canal (ou furo) do mesmo nome. A cidade se estende por uma superfície bem vasta. Nela se observam [341] alguns belos monumentos. Seu comércio, aliás importante, consiste em gado e castanhas-do-pará, que são abundantes na região. O peixe seco é igualmente objeto de grandes transações.



PARÁ – Instituto Lauro Sodré

*Óbidos*, última cidade importante do Estado do Pará, antes de chegarmos à fronteira com o Amazonas, está situada a 790 quilômetros de Belém (ou 1.045 pelo rio), na margem esquerda do Amazonas, a jusante de sua confluência com o rio Trombetas. Óbidos possui grandes casas comerciais, lindas residências recuadas em meio à verdura. Por ter sido esta cida-

de edificada na parte mais estreita (1.892 metros) do curso do Amazonas, o governo brasileiro dotou-a de uma fortaleza, cujo armamento é hoje muito deficiente. Trata-se de um ponto estratégico e escala obrigatória de todas as embarcações que trafegam no rio. O município possui extensos campos de criação de gado, florestas ricas em madeiras de lei e cautchu. Este último, juntamente com o cacau, de que há grandes plantações no rio Branco, formam a grande exportação da zona. Uma estrada de ferro liga Óbidos aos Campos Gerais, isto é, vastas planícies de criação de gado situadas a 300 quilômetros da cidade. [342]



.....

*Capítulo XIV*

ESTADO DO PARÁ (continuação)

1. A REGIÃO DO CAUTCHU; A *HEVEA BRASILIENSIS* E SUAS VARIETADES. – II. ESTADOS PRODUTORES. – III. REGIME DAS EXPLORAÇÕES, AVIADOS E AVIADORES. – IV. OS SERINGUEIROS, SEUS LOTES E UTENSÍLIOS. – V. SEU TRABALHO NA FLORESTA, EXTRAÇÃO E COAGULAÇÃO DO LÁTEX. – VI. COLETA, CLASSIFICAÇÃO, FLUTUAÇÃO DOS PREÇOS. – VII. OS SERINGUEIROS E OS SEUS PATRÕES. – VIII. OS *CAUCHEROS* E A *CASTILLOA ELASTICA*, SEU VANDALISMO. – IX. PRODUÇÃO DO CAUTCHU AMAZÔNICO. – X. SUPERIORIDADE DO PARÁ-FINO, RESERVAS INESGOTÁVEIS, MAS LONGÍNQUAS. – XI. NECESSIDADE DE CRIAR PLANTAÇÕES PARA ABAIXAR OS CUSTOS DE PRODUÇÃO. MEDIDAS OFICIAIS. – XII. INICIATIVA DO PRESIDENTE DO PARÁ; LEI DE 5 DE NOVEMBRO DE 1909, ASSEGURANDO UMA GARANTIA ÀS PLANTAÇÕES DE HÉVEAS. – XIII. FAVORES E PRÊMIOS DE INCENTIVO AOS PEQUENOS PLANTADORES. TARIFA LEGAL DAS TERRAS. – XIV. A AGRICULTURA E OS RECURSOS AGRÍCOLAS NO PARÁ. – XV. O CACAU E A CASTANHA, PRODUÇÃO E EXPORTAÇÃO. – XVI. DESENVOLVIMENTO DA CRIAÇÃO DE GADO. – XVII. UMA ZONA POUCO CONHECIDA, O TERRITÓRIO DE ARICARI, SEUS RECURSOS.

**I.**

– NINGUÉM hoje ignora que o cautchu constitui a principal indústria dos estados amazônicos, Pará e Amazonas, aos quais temos de acrescentar o Território Federal do Acre. Trata-se do seu mais fecundo elemento de riqueza, o mais poderoso fator do enorme progresso comercial e material desses estados. Sua prosperidade presente resulta qua-

se que exclusivamente da exploração e do rendimento desse produto. Se o café detém o primeiro lugar no conjunto das exportações, o segundo pertence ao caucho, uma vez que ele contribui com quase um terço do valor global de toda a exportação brasileira.

O Brasil é incontestavelmente o maior produtor de caucho do mundo. Em 1908, a produção total elevou-se a 40.000 toneladas, em declínio relativamente ao ano precedente, quando fora de 41.000 toneladas, por motivo da crise sofrida pelo produto em 1908. [344] Como o consumo mundial de caucho é estimado atualmente em 71.000 toneladas,<sup>59</sup> o Brasil, sozinho, fornece portanto 60%. Nessa época, as plantações asiáticas só forneciam ainda 1.200 toneladas.

Sabe-se que o caucho é formado pela coagulação do látex, ou leite, que é extraído de um certo número de árvores e de lianas. No Brasil, o melhor caucho é produzido pela *Hevea brasiliensis*, ou *Syphonia elastica*. “Hevê” era o nome indígena atribuído a essa planta. Os habitantes da Amazônia chamam-na geralmente de seringueira. Ao produto, chamam de seringa; e de seringueiros, aos homens que a exploram. Contam-se pelo menos 20 espécies do gênero Hévea. Todas, com exceção de só uma, são originárias da Amazônia. Há quem afirme que, nesse mesmo vale – entre o Pará e um ponto a 500 milhas depois de Iquitos, muito além dos rios Negro, Branco e outros afluentes do Amazonas – seria possível distinguir quarenta variedades de héveas, às quais se atribui o nome de *brasiliensis*.

---

59 71.896 toneladas para sermos exatos. Os Estados Unidos da América podem ser considerados como consumidores de 50% desse volume. Em 1909, eles importaram 40.115 toneladas, em comparação com 28.253 toneladas em 1908. Em 1909, a produção mundial foi de 70.000 toneladas. O consumo mundial passou de 62.376 toneladas em 1907 para 67.500 toneladas em 1908 e a 71.896 em 1909. Ela cresceu portanto em 9.613 toneladas, enquanto a produção só havia aumentado em 4.208 toneladas. Para atender às necessidades, foi preciso esgotar os estoques acumulados em 1907-1908, durante a crise americana. Como resultado de novas e múltiplas aplicações do caucho, cujas encomendas crescem a cada dia, é muito provável que o consumo atingirá rapidamente 90.000 e talvez 100.000 toneladas – que a produção só conseguirá alcançar dentro de alguns anos.

Nós nos apoiaremos nas indicações do Sr. Jacques Hüber, sábio diretor do Museu Goeldi,<sup>60</sup> que vem estudando as héveas em todos os habitats, há muito tempo. Indicações essas, aliás, que são confirmadas por Seligman, outro especialista alemão bastante respeitado.

Assim, nos limitaremos a indicar as variedades mais apreciadas e mais comuns. Entre todas, a *Hevea brasiliensis*, chamada pela população local de *seringueira-verdadeira*, e da qual se extrai o cautchu mais apreciado. No Estado do Pará, as variedades mais importantes são: a espécie principal, comumente denominada *seringueira-branca* ou *seringueira-preta*, bem como *seringueira-mangue* ou *seringarana*, na [345] região das ilhas. Na zona de terra firme da estrada de ferro Bragança, chamam-na de *seringueira vermelha*, nome dado na realidade a uma variedade de *H. brasiliensis* que cresce em terra firme. Lá se vê também a *Hevea spruceana*, popularmente conhecida como *seringueira-barriguda*. As espécies mais numerosas, cerca de uma dúzia, estão localizadas no vale do rio Negro e na margem esquerda do Solimões (Amazonas). Nas regiões do sul do rio Amazonas, podem ser encontradas, além dessas espécies, a *Hevea cuneata*, ou *hévea-de-terra-firme*, bem como algumas variedades de menor importância.

Certas árvores do gênero hévea não têm ainda grande valor econômico. As espécies que devem ser assinaladas por seu rendimento são: (1<sup>o</sup>) *Hévea de terra*, na área das fontes dos afluentes da margem direita do Amazonas; (2<sup>o</sup>) *Hevea brasiliensis*, da região sujeita a inundações regulares; (3<sup>o</sup>) *Hévea do rio Negro*. Tanto a *Hevea benthamiana* como a *Hevea dukei Hüber*, do rio Japurá, dão um bom produto.

Há vários anos que os seringueiros dos Estados do Pará e do Amazonas exploram outras árvores da mesma família, que eles designavam de acordo com a região, sob os nomes de *tapuru*, *curupita*, *murupita* e *seringarana*. Tais árvores, que apresentam quase que as mesmas características das héveas, possuem 80 centímetros a 1 metro de diâmetro e 20 a 25 metros de altura. Acha-se sobretudo a partir da grande ilha de Marajó, na embocadura do Amazonas e nas inúmeras ilhas do rio, bem como nos vales dos rios Madeira, Solimões, Japurá, Juruá e Purus.

---

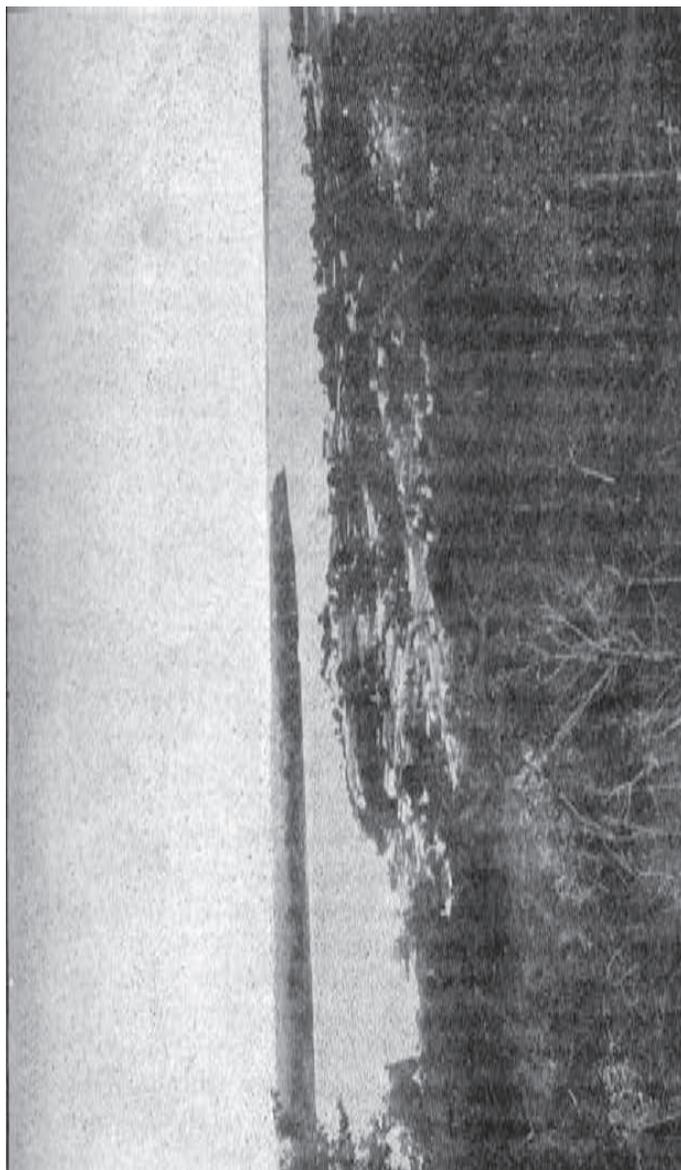
60 Ver páginas 306-8, no capítulo XIII, o estudo dedicado ao Museu Goeldi.

Vemo-las freqüentemente misturadas com as verdadeiras héveas, nos terrenos baixos e alagadiços, embora haja espécies que crescem longe das margens dos rios. Chamam-nas, no primeiro caso, de *tapurus-de-margem*; no segundo, de *tapurus-de-terra-firme*.

A *Hevea brasiliensis* é uma árvore de 18 a 30 metros de altura, com o tronco liso levemente abaulado desde seu ponto de saída da terra até cerca de 1,5 metro. Sua ramagem começa somente a partir de 14 ou 15 metros do solo, muitas vezes mais alto ainda. O tronco é cilíndrico, cinza claro; o diâmetro varia entre 80 centímetros e 1,20 metro. As folhas caem no mês de junho, [346] para serem logo substituídas por outras que não tardam a atingir o mesmo tamanho. O invólucro que contém as sementes estoura e produz uma leve detonação, lançando-as a alguma distância. Somente o acaso se encarrega da reprodução. A hévea só atinge a caducidade após cerca de um século.

Há uma árvore que não podemos omitir. É a *Castilloa elastica*, popularmente chamada de *caucho*, cuja exploração se revelou bastante compensadora. O produto, que as estatísticas nomeiam de *slabb* ou *caucho*, é negro escuro por fora e amarelo no interior. Mostra-se perfurado por uma infinidade de cavidades. Embora não tenha a mesma qualidade do *cautchu da hévea*, chamado *fino-pará*, é muito apreciado pelos industriais, devido à sua elasticidade.

A *Castilloa elastica* é uma árvore de 15 a 20 metros de altura, com 50 a 90cm de diâmetro, com folhas grandes, mas esparsas. A casca apresenta uma cor semelhante à da hévea. A *Castilloa*, cuja cultura racional é praticada no México, pode ser explorada a partir dos 5 anos e sua longevidade explorável seria de uns trinta anos. As *castilloas* se encontram de preferência no vale superior dos rios Juruá, Purus e Madeira, onde são conhecidas há muito tempo. No Estado do Pará, ela se espalhou pelos vales dos rios Tapajós, Xingu e Araguaia. No mesmo estado, os municípios que mais produzem cautchu são Breves e Anajás. É intensa a exploração na ilha de Marajó, assim como nas ilhas próximas. Pode ser encontrada ainda, embora em menor quantidade, junto aos rios Tocantins e Tapajós. O produto dessas regiões é chamado de *baixo-amazonas*.



*PARÁ – Vista de Óbidos*

O mais apreciado cautchu de toda a Amazônia, conhecido como *alto-amazonas*, provém em abundância do vale do rio Madeira e seus afluentes, e do vale do Purus. Ao longo desse rio, até cerca de 2.000 quilômetros de sua embocadura, não há uma só praia, um só terreno ribeirinho que não seja explorado pelos catadores de cautchu. Eles se espalharam igualmente pelos afluentes desse rio, [348] dentre os quais só mencionaremos: Araca, Patos, Urbano, Itusi, Richalo, Corinaa, etc.

O Acre e toda a região que forma hoje o Território Federal desse nome, constitui sem qualquer dúvida a região mais rica, mais fecunda em árvores de cautchu do Brasil. As zonas mais produtoras são Moa, Trasanaca, Paueri, bem como todas as situadas na fronteira com a Bolívia.

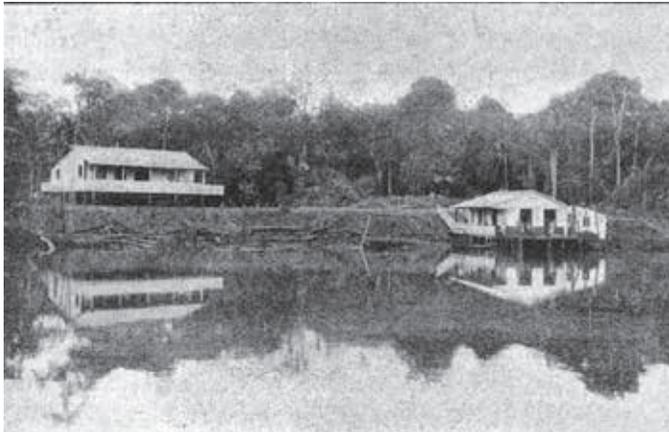
Encontram-se também florestas muito ricas na margem esquerda do Amazonas, nos rios Negro, Juruema, Içá, Jutai, etc. A todas essas áreas, conhecidas e exploradas há muito tempo, acrescentou-se uma outra, desconhecida até uns doze anos atrás, situada no vale do rio Juruá, de onde chega agora uma enorme quantidade de cautchu. Por outro lado, uma missão brasileira sob as ordens do Coronel Rondon acaba de atravessar regiões pouco conhecidas, além de outras totalmente ignoradas em certos pontos, no norte do Mato Grosso. Ao longo desses territórios, a referida missão estabeleceu uma linha telegráfica ligando esse estado isolado ao do Amazonas, onde se encontra a preciosa hévea em abundância.

II. – A região do cautchu, ou *ouro-preto*, como o chamam os seringueiros em sua linguagem imaginosa, compreende quatro estados: Pará, Amazonas, Território Federal do Acre e Mato Grosso. Os três primeiros, em conjunto, fornecem cerca de nove décimos da produção total, cada qual em quantidades mais ou menos equivalentes. Como rivais, eles buscam ultrapassar uns aos outros, o que acabam conseguindo. O território do norte do Mato Grosso, que nada mais é que a continuação dos precedentes, abrange também multidões de árvores de cautchu, mas a exploração nessa área ainda é feita de modo imperfeito e em pequena escala.

Quando falamos em florestas de árvores de cautchu, não devemos supor que essas espécies preciosas se encontram concentradas em grande número numa determinada área, pois tal não ocorre. Como todas as florestas tropicais, as florestas do Brasil se compõem de elementos extremamente diversos, entre os quais as árvores de cautchu se acham dispersas. É por isso

que, [349] numa área de uns 80 metros, talvez não se descubram mais que duas ou três héveas misturadas com várias centenas de árvores de outras espécies, sendo muito grandes as diferenças entre as regiões ditas baixas e as elevadas. Desse modo, os seringueiros têm de penetrar cada vez mais na floresta, para encontrar um número de árvores adequado, num espaço relativamente restrito, para que a exploração seja praticável e remuneradora.

III. – Como já nos referimos alhures à exploração das árvores de caucho, aos processos de extração do látex e sua coagulação, nos limitaremos aqui a resumir o mais brevemente possível os trabalhos e a vida dos seringueiros na floresta, trabalhos e vida que numa certa época estudamos e compartilhamos, nas margens do rio Purus.



*Barracões ou armazéns*

Inicialmente, os particulares ou sociedades que desejem garantir a propriedade, ou pelo menos a posse, de uma determinada superfície de terrenos que contenham héveas devem dirigir ao Presidente do Estado um pedido de concessão. Esta é sempre concedida, a não ser que já exista um detentor de direito, porque são sempre estritamente respeitados os direitos do primeiro ocupante. [350] Até aqui, o lado legal e teórico. Na prática, sobretudo nos territórios novos e distantes, a exploração das árvores de caucho pertence de fato a quem desejar empreendê-la, motivo por que, muitas vezes, é só bem mais tarde que se expedem os documentos formais de posse. As concessões nem sempre são regulamentadas de modo preciso, e os preceitos legais são por vezes ignorados, razão por que cada um procura agir mais rapidamente, na melhor defesa de seus interesses.

As concessões, que não raro compreendem vários milhares de hectares, são divididas num certo número de seringais, isto é, espaços variáveis de florestas, nos quais se acham espalhadas as héveas, em maior ou menor quantidade. Um seringal, por sua vez, pode ser subdividido em várias estradas, ou seja, caminhos ou atalhos, que vão de árvore em árvore e reúnem um lote de héveas que varia de 80 a 180, por vezes 200 árvores. Além das sociedades, que possuem territórios imensos, existe uma multidão de seringais pertencentes aos seringueiros que os descobriram, os quais garantiram a sua propriedade, delimitando os lotes, fato que está longe de ser a regra geral. Os que não têm recursos e não queiram trabalhar por conta de proprietários devem avançar cada vez mais longe, em busca de novos campos de exploração, em margens de rios ainda inexploradas.

O proprietário de um seringal, designado *patrão seringueiro* ou ainda *aviado*, instala na margem do rio, no ponto mais conveniente para os carregamentos, um barracão onde reúne uma variedade de artigos diversos, como: comestíveis, quinquilharias, armas, munições, ferramentas, vinhos, licores, perfumaria, roupas, instrumentos de música, principalmente acordeões; enfim, tudo o que é necessário e supérfluo para a vida dos homens que irão trabalhar para ele na floresta. Esses últimos são por ele contratados e transportados, às suas custas, até o local da exploração. Há proprietários que mantêm duzentos, ou mesmo quinhentos seringueiros por sua conta. Atribuem a cada trabalhador um adiantamento, chamado *aviamento*, de valor entre 1.000 e 1.800 francos em víveres e mercadorias diversas, incluindo o vasilhame, [351] isto é, o conjunto de todos os utensílios necessários para a preparação do *cautchu*.

Esses *patrões seringueiros*, que precisam de consideráveis provisões de fundos, são por sua vez chamados de *aviados*, a saber, abastecidos por grandes negociantes de Belém e Manaus. E estes, por seu turno, são conhecidos como *aviadores*. Essas empresas adiantam aos seus *aviados*, isto é, os *patrões seringueiros*, montantes que se elevam a várias centenas de milhares de francos. Tal crédito é baseado na confiança que inspiram esses *patrões*, tendo por base sua experiência da região, dos rios e dos trabalhadores. Esses *aviadores* são muitas vezes financiados por mutuantes de recursos estrangeiros, americanos e ingleses. Os acertos de contas são feitos em *cautchu*, no fim de cada estação.

IV. – Há duas espécies de coletores de cautchu: os seringueiros, que (como o nome indica) exploram a hévea ou seringueira, e os *caucheiros*, que buscam a *Castilloa elastica* para dela extrair a variedade de goma chamada caucho. Esses homens são recrutados nos estados do Nordeste do Brasil, sobretudo dentre os habitantes do Ceará, chamados de paruaras, conhecidos por fornecerem a melhor e mais numerosa mão-de-obra para a indústria do cautchu. São 20.000 a 30.000, a cada ano, que se dispersam com suas famílias pelas diversas partes da Amazônia. Admiravelmente maleáveis, enérgicos e resistentes, eles invadem a floresta virgem e se familiarizam rapidamente com as necessidades de sua nova existência. Não se pode culpá-los de serem ignorantes e rotineiros, imprevidentes e rebeldes às mais elementares normas de higiene – fatores que, agravados por um mau regime alimentar, acarretam entre eles uma grande mortalidade. Os seringueiros também podem ser recrutados entre os moradores dos Estados do Pará e do Amazonas, bem como entre os índios submissos e semicivilizados das mesmas regiões. A coleta do cautchu não é uma atividade para estrangeiros, embora haja uns quantos que a exerçam, para se instruírem ou enquanto não encontram algo melhor.

Vejamos agora em que consiste o trabalho do seringueiro e de sua família (se forem solteiros, irão sempre aos pares, como regra geral), quando [352] chegam a um seringal, ou território a ser explorado por eles, bastante rico em héveas, em quantidade suficiente para permitir uma coleta satisfatória. Neste último caso, o chefe da família, juntamente com seu filho mais velho – ou dois seringueiros associados – procedem à formação de sua *estrada*. Partindo da borda do rio junto ao qual está sempre instalada a sua habitação, eles exploram o terreno. Cada hévea encontrada é ligada à anterior por uma *picada*, isto é, pista aberta com o terçado, ou facão de mato. Desde que tenham identificado uma quantidade de árvores suficiente, eles passam a reuni-las por meio de um caminho definitivo, que facilitará a exploração. Esta é a unidade de exploração chamada *estrada*, ou ainda *caminho* de seringueira, composta normalmente de cem a cento e cinquenta árvores, por vezes mais ainda, se o terreno for mais rico.

As estradas têm o seu percurso geralmente em forma oval e são traçadas em ziguezague, de tal modo que a entrada e a saída partem de um mesmo ponto, no caso a cabana do seringueiro, junto à qual está o defumador, que é uma espécie de puxado coberto de folhas de palmeira, cujo

telhado em plano inclinado desce até o chão. Os caminhos de seringueira têm uma extensão que varia de 4 a 6 quilômetros, no máximo.

Dentro do defumador (cabana rústica com as extremidades abertas ao vento), o seringueiro abriga os seus utensílios de trabalho, agrupados sob o nome de vasilhame, e que são: a machadinha de ferro, com uma lâmina de 3 a 7 centímetros, no máximo, para fazer a incisão nas árvores; o balde, que pode conter 10 litros de látex; as tigelinhas, ou seja, copinhos de lata, com 8 centímetros de diâmetro e 6 centímetros de profundidade (das quais cada seringueiro tem entre 700 e 800); bacia, grande tigela de lata, que recebe o leite destinado à coagulação; a fôrma, ou molde, que é um bastão com a extremidade chata como o dos padeiros; o boião, espécie de chaminé de ferro por cujo orifício escapa a espessa fumaça que deve coagular o látex; também os há feitos em barro cozido; finalmente, cuias, isto é, metades de cabaças produzidas pelo fruto do cabaceiro.

V. – Na véspera do dia em que será iniciada a coleta, [353] o seringueiro com seus filhos – ou os dois companheiros – percorrem o caminho que liga as árvores, e ao pé de cada uma colocam um certo número de tigelinhas de lata. Feito isso, eles tomam o cuidado de aplicar na árvore alguns golpes com a machadinha, a fim de facilitar o escorrimento do látex, que não é muito abundante nas primeiras 24 horas. A quantidade aumenta de modo gradual.

Na manhã seguinte, por volta das 6 horas, os seringueiros saltam de sua rede, tomam a machadinha e começam sua jornada. É o melhor momento, aliás, uma vez que as árvores, refrescadas pela brisa noturna, fornecem de manhã, até cerca das dez horas, uma quantidade de látex superior à que irão produzir durante todo o resto dia. [354] Chegado ao pé da primeira hévea, e com ajuda de sua machadinha, ele aplica, o mais alto possível (no mínimo, dois metros de altura), um golpe seco, oblíquo (ou em forma de V), de baixo para cima, mas sem atingir a entrecasca. Algumas gotas de látex jorram logo em seguida sobre o fundo avermelhado da casca, avolumam-se e escorrem como grandes lágrimas para dentro da tigelinha, cujo bordo saliente e cortante fora enterrado na parte inferior do talho. Essas tigelinhas são colocadas em volta da árvore, a uma distância de 15 a 20 centímetros umas das outras. O número de cortes, aplicados na mesma altura, varia entre 4 e 20, dependendo do diâmetro da árvore.

No primeiro dia, o seringueiro aplica na árvore a quantidade de incisões que ela pode suportar, a 2 metros do solo, por exemplo. Nos dias seguintes, ele deverá aplicá-las 20 a 25 centímetros mais baixo que na véspera, e assim por diante até o fim da semana, de modo que, no sábado, os cortes sejam dados quase junto ao solo.



*Incisão numa hévea, colocação das tigelinhas*

Quanto mais baixa a incisão, mais abundante será o látex, o que faz com que a coleta do sábado seja a melhor da semana. Desse modo, o seringueiro percorre toda a sua estrada, repetindo as incisões em cada árvore. O itinerário adotado o traz de volta ao ponto de partida.

Ainda falta realizar os dois terços restantes de sua tarefa. Antes de tudo, recolher o conteúdo das tigelinhas, operação que pode ser feita por um de seus filhos, ou por seu companheiro, caso não esteja ocupado com outro serviço. Munido de um balde de lata, o seringueiro refaz o caminho, recolhendo de árvore em árvore o conteúdo dos copinhos. Uma estrada mediana pode fornecer de 8 a 10 litros de látex por dia, que renderão entre

4 e 5 quilos de cauchu puro e seco. Tivemos ocasião de ver explorações produzindo de 15 a 18 litros de seiva.

Retiradas todas as tigelinhas, o seringueiro penetra embaixo do defumador, também chamado de fumeiro, para iniciar sem mais tardança a etapa da coagulação, por meio da defumação. Esta fase constitui o seu trabalho mais penoso, devido à fumaça que lhe irrita os olhos.

O látex é previamente vertido na bacia, que é um recipiente maior, de lata. Em seguida, é depurado de suas impurezas, de restos de [355] vegetais e outros detritos que possam ter caído no balde. Terminada essa operação, o seringueiro acende uma fogueira com caroços da palmeira *urucuri* (*Attalea excelsa*), que cresce nas terras baixas do vale amazônico. Na falta deles, usa os da palmeira *Maximiana regia*, cujo nome indígena é *ina-já*, que é mais abundante ainda que a primeira. Também podem ser usados os do *chapopo*. É necessário ter uma provisão desses caroços e de madeira verde e resinosa.



*Incisão de uma hévea*

Quando o braseiro começa a produzir uma fumaça espessa, o seringueiro coloca por cima da fogueira o boião, por cujos orifícios o fumo se escapará em flocos opacos. Então, com a ajuda de uma cuia, ele derrama

uma certa quantidade de leite sobre a fôrma, cujo bastão é mantido sobre seus joelhos ou sobre uma forquilha de madeira fixada no solo. Em seguida, [356] ele a submete à ação do calor, imprimindo-lhe ao mesmo tempo, por cima da fumaça, um movimento de rotação contínuo, que determinará a forma ovóide da futura bola, por eles chamada de bolacha ou pele, de cautchu. Ao coagular-se em alguns instantes, aquele líquido viscoso forma como que uma capa sólida e delgada, que será recoberta por outra segunda camada, submetida esta também, por seu turno, à ação da fumaça. A operação é repetida várias vezes por dia, até que a bolacha tenha ganho o peso desejado. Dependendo da localidade, ela terá 2, 4, 8 ou até 50 quilos, ou mais, e será marcada com a inicial do proprietário. O cautchu assim obtido constitui a *borracha fina*, ou *pará-fino*, isto é, da qualidade mais bem cotada.

VI. – Um seringueiro diligente pode preparar entre 5 e 12 quilos de cautchu por dia, dependendo da qualidade e quantidade das árvores que explora. Um homem só, que disponha de uma estrada de dimensões medianas, pode chegar a recolher 700 a 800 quilos de cautchu durante a safra, que dura geralmente de maio a outubro, mas há localidades em que ela começa mais cedo e termina mais tarde. No entanto, a produção média de um seringueiro não passa de 400 a 450 quilos. O rendimento de uma hévea é calculada à razão de 5 quilos de cautchu fino, durante o semestre da safra.

Os cautchus amazonenses são classificados pelos mercados em três variedades principais: o pará-fino, que é bem preparado e não revela impurezas; o semifino, aquele cujo preparo deixa a desejar ou que contém resíduos diversos; o sernambi, que é composto com o látex coagulado espontaneamente, em uma das seguintes condições: formado de excreções de látex e restos que vão secando a cada dia nas tigelinhas e na bacia, ou o látex que se coagulou no tronco da árvore, depois da retirada dos copinhos. Todos esses pedaços são reunidos e recobertos de uma camada de látex líquido defumado, como explicado há pouco, para com eles formar uma bolacha apresentável.

Os preços do cautchu estão sujeitos a variações por vezes desastrosas. A baixa súbita e profunda das cotações acarretou uma crise econômica nos países produtores, como, por exemplo, em 1908.

A indicação dos preços do cautchu em épocas distintas ajudará a [357] constatar que só relativamente há pouco tempo esse produto passou a ter um certo valor.

Em 1825, o caucho era vendido a 0,25 franco por libra-peso. Em 1855, o preço da libra-peso se elevou a 2 francos. Daí em diante, foi uma marcha ascendente. Em 1889, o quilo valia entre 10 e 12 francos. Em 1905, 15,75 francos. Em seguida, ora em alta ora em baixa, o preço caiu para 9,50 francos, em fins de 1907, como conseqüência da crise americana que acarretou uma crise amazônica que durou até 1909. Em fevereiro desse ano, os preços haviam voltado a 14,50 francos por quilo. Pouco depois, houve uma alta contínua, que levou o caucho a atingir o preço, jamais igualado até então, de 34,30 francos, em 1910. No momento presente (outubro de 1910), o quilo do caucho pará-fino vale 28,50 francos, com tendência a uma forte alta até o fim do ano.<sup>61</sup>

O caucho semifino está cotado em 22 francos; o sernambi de caucho manaus, a 17,50 francos; o sernambi cameté, 14 francos; e o sernambi-das-ilhas, 13 francos, com curso muito remunerador.

VII. – Embora o ofício de seringueiro seja bastante penoso, convém esclarecer, em compensação, que ele pode trazer suas vantagens para os operários sérios – que estão longe de ser a generalidade. Já vimos que, antes de mergulhar nos seringais, eles começam contraindo uma dívida de 15 a 1.800 francos, muitas vezes majorada fortemente durante a estação. Pode acontecer que, uma vez dentro da loja, e depois de beber um pouco, ele tenha vontade de adquirir tudo e se entregue a compras fantásticas. Com muita freqüência, o dinheiro ganho tão penosamente é desperdiçado com bobagens, que o seringueiro imoderado e ingênuo imagina serem indispensáveis.

Os grandes patrões seringueiros, instalados em seus pequenos vapores, vão de vez em quando abastecer os seus operários e receber a colheita. Ela é lançada na conta, segundo as condições estipuladas previamente. Como mais de dois terços do caucho colhido são remunerados em mercadorias, o quilo pago ao seringueiro, atualmente de 6 a 8 francos em média, acaba saindo para o patrão pela metade do preço de venda. Isso parece bem pouco, mas convém ter em conta que, para obter uma produção pelo menos igual ao consumo, [358] foi necessário não somente recrutar trabalhadores, com grandes custos, como ainda transportá-los, com toda a

61 Esta tendência se manteve, e o preço do caucho está igual ao de 1909.

família e provisões, para áreas cada vez mais distantes e inexploradas. Por isso, o transporte de um seringueiro para a região do alto Juruá custa ao patrão algo como 450 francos. É bem verdade o operário pagará 3,20 francos por um litro de petróleo e um ovo, por 0,50 a 0,75 franco.

Se os lucros são por vezes copiosos, os riscos são igualmente ponderáveis. Acontece com certa frequência que um seringueiro – pouco sério, tendo dormido, bebido, fumado e jogado mais do que devia, ou que simplesmente tenha tido pouca sorte – não apresente uma quantidade de cauchu suficiente para ressarcir o adiantamento feito, o que o levará a ficar mais endividado ainda com seu patrão. Se for honesto, e este é o caso mais comum, ele cultivará mandioca, enquanto espera a próxima estação. Em caso contrário, ele queimará a sua conta e, chegada a nova estação, se transferirá para outra localidade, onde tentará receber adiantamento de outro patrão. Impõe-se ainda acrescentar às perdas os casos de seringueiros que morrem durante uma estação na floresta. Neste último caso, acontece muitas vezes que o devedor final não é o infeliz seringueiro.

VIII. – A exploração da *Castilloa elastica*, que produz a goma conhecida como caucho, não se efetua nos mesmos moldes da técnica empregada com a hévea, o que considero totalmente errado. Sob o pretexto de que as árvores crescem na floresta muito afastadas entre si, e de que o látex delas é encontrado tanto na casca como na entrecasca, os caucheiros (isto é, os homens que vão em busca da *castilloa*) alegam que lhes é impossível não sacrificar a árvore, uma vez que ela tenha sido talhada. Por isso, eles a abatem, a fim de extrair a maior quantidade possível de látex. Afirmam eles que um inseto terrível, o *cupim*, depois de se introduzir na casca, através das incisões feitas, liquida rapidamente a árvore. Por outro lado, acrescentam ainda, as plantas abatidas são logo substituídas por exemplares novos, que surgem de todos os lados e se desenvolvem ao infinito no seio das florestas. Mesmo que isso fosse verdade, não seria uma razão válida, já que a árvore só é explorável quando [359] atinge um mínimo de 50 centímetros de diâmetro, isto é, por volta de seu sétimo aniversário. É por isso que os caucheiros têm de se internar cada vez mais longe dos rios, pois é perto das fontes destes e nos seus trechos pouco navegáveis que as *castilloas* ou os cauchos são encontrados em maior

número. Por vezes, a ausência de um caucheiro se prolonga por mais de um ano.

Logo que descobre um certo número de árvores, o caucheiro começa sua exploração pela limpeza cuidadosa do solo em volta do vegetal. Em seguida, depois de calcar bem a terra com seus pés, em volta da planta, ele faz uma série de furos ou buracos, que são ligados ao tronco por meio de pequenos regos, e nos quais ele dispõe os copinhos de ferro esmaltado destinados a receber o látex. Finda esta tarefa, ele opera na árvore incisões oblíquas, profundas, por onde sai a seiva que irá encher os copinhos. Quando a seiva cessa de escorrer, o caucherero corta a árvore, na altura aproximada de um metro do solo, e opera em torno do tronco novos talhos circulares, por onde o látex escorre em maior quantidade ainda.

Se o operador deseja obter caucho em *pranchas*, isto é, em placas, ele recolhe em baldes a seiva das árvores sangradas e abatidas e a transporta para escavações de forma retangular (de 1,50m de extensão e 0,50m de largura) ou para uma bacia de folha-de-flandres (de 20cm de abertura e 10 de profundidade) chamada *tasa*. Nessa bacia, ou nas fossas previamente forradas de argila, o caucheiro opera a coagulação, com a ajuda de uma mistura de sabão comum, potassa ou qualquer outro agente químico. As fossas são recobertas com folhas de palmeira, a fim de preservá-las da chuva. Desse modo, o caucho não chega com a forma de uma bola, como o produto da hévea, mas em placas de 1 metro de comprimento por 0,50m de largura, bem espessas. Elas podem atingir 60 quilos.

Se considerarmos que uma árvore adulta produz de 50 a 56 litros de seiva, que por seu turno representam 15 a 20 litros de goma, chegamos à conclusão de que serão necessárias três árvores para obter uma prancha de caucho. Se, ao contrário, o objetivo do caucheiro é extrair o sernambi do caucho, operação que se tornou a norma geral, [360] por ser este superior à variedade do mesmo nome, já que é mais seco e armazena menos água, ele deixa exposto, para que se coagule ao ar, o látex produzido pelas incisões, que passa então a escorrer por pequenos regos cavados no solo. Desse modo, a seiva se transforma em tiras, que são enroladas. Esse é o produto conhecido nos mercados pelo nome de sernambi de caucho.



*Recolbendo o látex*

É absolutamente deplorável ver desperdiçar assim uma fonte de riqueza como a *castilloa*, que deveria ser explorada mais longamente e de modo mais proveitoso. Na realidade, os caucheiros brasileiros se contentam

em imitar, por não conhecerem outros, os processos selvagens dos caucheiros peruanos e bolivianos, que já exploravam a *castilloa* muito antes deles. O caucho, isto é, a *castilloa*, só se encontra de fato na bacia amazônica, mais precisamente na Bolívia, Peru (vertente oriental), nos Estados do Pará, Amazonas e Mato Grosso, bem como nas prefeituras do Acre, Purus e Juruá. Existem também no México plantações importantes. Os processos de coagulação são igualmente rudimentares e lamentáveis. O caucho deixa um odor desagradável. Preparado com os mesmos métodos aplicados à hévea, ou outros melhores, deverá alcançar o mesmo preço.

Levados pela cupidez, os caucheiros dão prova sobretudo de inconsciência e falta de previsão. Os argumentos usados para defender seu vandalismo não resistem a qualquer exercício de raciocínio. Aliás, não faltam provas em contrário. Para começar, a *castilloa* é explorada no México, em grandes plantações; a árvore é tão forte como a hévea, e esta não morre depois de ser sangrada. Além do mais, fazem-se incisões também na mangabeira e na maniçoba, que são arbustos de aparência frágil; esses cortes se repetem durante vários anos, sem que a árvore se ressinta. Por que não aconteceria o mesmo com a *castilloa*? Quanto ao *cupim*, o fato é que esse inseto é igualmente nocivo a todas as árvores, e não mais a umas que a outras. Quando ele é detectado, protegem-se as héveas, selando as incisões com argila.

Foi por razões tão pobres como essas, e movidos pela mesma incuria e pela mesma indiferença, que se despovoaram de héveas [362] todas as margens de numerosos rios do Pará. Pelo mesmo motivo, agora é indispensável penetrar muito além pelo interior, a fim de encontrar seringais realmente extensos, que hoje são respeitados. Cabe aos governos interessados adotar sérias medidas para preservar essa fortuna, que está sendo destruída cegamente, como já fizeram na América Central, de onde as *castilloas* selvagens praticamente desapareceram.

A produção do caucho figura atualmente com destaque no total das exportações. Foi sobretudo nos vales dos rios Madeira, Purus, Acre e Juruá que ela se desenvolveu, tendo passado de 1.777 toneladas em 1896, para 5.715 em 1906, e 7.500 atualmente, com tendência a progressão.

IX. – Só quem, como nós, teve ocasião, por várias vezes, de tomar conhecimento das enormes distâncias a percorrer, das dificuldades ocasionadas por uma natureza demasiado exuberante, pelas deficiências da mão-

de-obra, pelos primitivos processos utilizados, pode compreender perfeitamente o pessimismo das pessoas que, após um julgamento superficial, haviam previsto cada ano a queda na produção do caucho na Amazônia, e o espanto dessas mesmas pessoas, ao se darem conta não só de que suas profecias não se realizavam, como, ao contrário, a produção se elevava de forma crescente. Damos abaixo, em toneladas, as cifras sobre as quantidades de caucho exportadas durante os exercícios encerrados em 30 de junho:

1903	29.859t	1907	38.000t
1904	30.580	1908	36.090
1905	33.060	1909	39.130
1906	34.960		

Para 1910, os subtotais alcançados até hoje indicam que a produção excederá em muito o montante de 40.000 toneladas.

Nos dados acima, a produção do Estado do Pará corresponde a cerca de 12.000 toneladas.

X. – O perigo que corre a indústria do caucho na Amazônia, e em consequência o seu comércio, seus progressos e seu desenvolvimento tão espetacular até hoje, não reside de modo algum no receio de ver diminuir sua produção. Existem em suas florestas reservas inesgotáveis de árvores de caucho, bem como regiões imensas que não foram [363] sequer tocadas, e das quais é muito fácil prever o rendimento. Não se cogita tampouco de que os industriais prefiram a ele um outro produto. Todos, inclusive os plantadores asiáticos, estão de acordo em reconhecer no pará-fino um valor e uma qualidade especiais que são inexistentes em cautchus extraídos de outras substâncias, ou se apresentam em proporções mais reduzidas nos cautchus de héveas cultivadas na Ásia. *O caucho amazonense não pode ser substituído por qualquer outro.* Sua superioridade sobre os crepes, biscoitos e blocos asiáticos é justificada pela prática e pelos argumentos apoiados em experiências técnicas, controladas muitas vezes por análises químicas comprobatórias. [364]



*Retorno ao defumador*

O perigo, perigo real – não importa o que digam os otimistas superficiais que dão de ombros, dizendo que suas florestas são inesgotáveis – reside no preço de custo do quilo de cautchu da Amazônia, que será necessário ir procurar cada vez mais longe. Esse preço não poderá de modo algum ser comparado ao preço de custo do cautchu-pará-asiático, que por vezes não passa de 2 francos. A luta, já encetada há mais de dez anos, vai ser travada em breve, não entre as duas variedades de cautchu, mas entre as duas formas de produção, e o choque poderá produzir-se em 1914 ou 1915. Impõe-se, desde já, antever a eventualidade de que os 30 milhões de árvores asiáticas serão capazes, dentro de alguns anos, de produzir uma

grande quantidade de caucho de primeira qualidade (porque os plantadores buscam continuamente aperfeiçoar os procedimentos brasileiros para alcançar qualidades similares), a um preço muito inferior ao do produto amazonense. Poder-se-á dizer que o látex da hévea cultivada na Ásia é inferior em propriedades elásticas e em rendimento ao látex da hévea amazonense, mas o número imenso daquelas árvores pode compensar essa inferioridade, minimizada por processos científicos.<sup>62</sup>

Se uma baixa passageira dos preços foi suficiente para causar nos estados amazonenses uma crise como a de 1908, convém indagar o que poderia acontecer se essa depreciação se tornasse permanente, como teremos de admitir, num período relativamente próximo? Mesmo supondo que a produção possa manter-se tão abundante, e talvez mesmo aumentar um pouco – o que seria difícil de ocorrer, devido aos custos causados pelo afastamento crescente das fontes de produção – e admitindo inclusive que os produtores consigam ter algum lucro, o que é duvidoso, pergunta-se: que aconteceria com as finanças dos estados que equilibram o seu orçamento graças aos impostos cobrados *ad valorem* sobre o caucho exportado? [365]

Não pode haver dúvida quanto ao resultado. Aconteceria o mesmo que na Bahia, onde, apesar do aumento constante das exportações de cacau, persiste a dificuldade de equilibrar o orçamento estadual, por causa da depreciação que o produto vem sofrendo há alguns anos.

A eventualidade nada tem de sorridente. Convençam-se os nossos amigos brasileiros de que desejamos ardentemente que tal hipótese jamais se concretize. E não nos acusem, como já fizeram alguns, por malevolência, quando é tão-somente o mais vivo interesse que nos guia. O perigo ainda não é de todo imediato, mas convém que o receio se imponha, a fim de que seja reconhecido o momento apropriado para tomar precauções úteis. Aliás, esta questão já foi seriamente contemplada por personalidades amazonenses

---

62 Esse pessimismo aparente não se deve a qualquer falta de confiança na produção do caucho amazonense, ou nas suas qualidades – que são e permanecerão sempre superiores industrialmente às dos cautchus asiáticos –, mas no temor de que ocorra uma queda nos preços do produto. Para que a exploração local continue lucrativa, é necessário que os produtos diminuam os seus custos. E, para isso, urge criar numerosas plantações nas localidades mais facilmente acessíveis.

respeitadas, nos congressos realizados em [366] Manaus e Sena Madureira, bem como por especialistas dos mais competentes, como os Senhores Jacques Hüber, J. Barreta e outros.



*Coagulação do látex*

O remédio para tal situação exige que a produção se torne menos cara. E o meio para alcançar esse objetivo reside em criar grandes plantações. Com efeito, enquanto se planta o cauchu hévea em diversos pontos da Ásia, como Ceilão, Java, estados malaios, até mesmo na Indochina (onde a Sociedade Agrícola Susana possui, a apenas 60 quilômetros de Saigon e perto da estrada de ferro, uma concessão de vários milhares de hectares cobertos de héveas, hoje com 4 anos de plantio); enquanto se cultiva a hévea na costa ocidental da África, na Guiana holandesa, onde existem culturas verdadeiramente maravilhosas da Surinam Rubber States Limited (concessão de 40.000 hectares), cujo preço de custo é de apenas 1,45 franco por libra-peso – fica-se estupefato ao constatar que no Brasil, na Amazônia, região por excelência da hévea, não exista ainda qualquer plantação desse gênero!<sup>63</sup>

---

63 Não podem ser tidas como exemplo as plantações de maniçoba e mangabeira criadas na Bahia e em São Paulo, uma vez que não se trata de héveas.

XI. – Depois de ter contado, durante tanto tempo, com as incontestáveis riquezas de suas florestas, o próprio Governo Federal cogita da possibilidade de substituir o cautchu silvestre pelo cautchu de plantação. O Ministério da Agricultura, Comércio e Indústria enviou um delegado ao Território Federal do Acre, com a incumbência de proceder a novas experiências, distribuir mudas, incentivar a exploração mais racional, mediante o aperfeiçoamento dos métodos de extração. Esperamos que esse delegado, a quem foi garantida a colaboração de todos os proprietários esclarecidos, não terá de lutar demasiado contra a ignorância e a rotina da grande maioria.

O que mais se deve recear é que o governo se limite a impedir a fraude praticada por seringueiros ignorantes, que depreciam o valor do cautchu, acrescentando-lhe elementos estranhos. Impõe-se acabar de vez com o verdadeiro vandalismo que reina em muitos seringais, na época da safra, em que extratores ignorantes e cúpidos só pensam na [367] remuneração pecuniária imediata de uma eventual colheita abundante de látex. Imprevidentes, não se preocupam minimamente com a árvore, a que não poupam maus tratamentos, matando estupidamente sua galinha de ovos de ouro.



*Recolhendo o látex*

Por isso, as héveas, que eram tão freqüentes nas margens acessíveis dos rios, foram de tal modo reduzidas, que hoje é necessário ir muito mais longe para poder atender aos pedidos, penetrar nas florestas – que são inesgotáveis, é verdade, mas dificilmente abordáveis devido ao crescente afastamento, o que eleva sobremodo o preço de custo.

Cabe indagar se tudo o que faremos será nos limitarmos a abrir aos exploradores (o que aliás eles farão por conta própria) florestas novas de héveas, que deverão ser exploradas de modo muito mais racional. [368]

Temos escassa confiança nessas medidas que, embora justas e razoáveis, dificilmente serão aplicadas. Regulamentos e circulares que não possam ser impostos com as sanções devidas, devido à imensidão do território envolvido, tornam impossível qualquer tentativa de supervisão eficaz. Os estados interessados precisariam de energia e persistência para executar um programa complexo nas regiões onde tudo ainda está por fazer. O mal está em que a maioria da população, iludida pelos elevados preços do cautchu, não se dá conta da necessidade das plantações e de uma agricultura totalmente diferente.

Somente o Estado do Pará demonstrou espírito de iniciativa e decisão, ao incentivar por via legislativa a criação e desenvolvimento das plantações.

Ao fazer votar essa lei num país em que, até agora, a menção da palavra plantação evocava sorrisos, o distinto presidente atual do Estado, Senhor João Coelho, demonstra que, além de engenheiro de talento, também é administrador esclarecido. O futuro lhe dará razão, e o Estado do Pará lhe ficará muito grato pelo fato de não ver interrompido o seu desenvolvimento. Juntamente com os de seus dois predecessores, Senhores Pais de Carvalho e Augusto Montenegro, o seu nome ficará ligado à maravilhosa evolução deste país.

XII. – Acreditamos ser útil dar a seguir a tradução do texto, como publicado no *Diário Oficial* do Estado, dessa lei recente que merece receber a atenção dos que se interessam pela indústria do cautchu:

LEI Nº 1.100, DE 5 DE NOVEMBRO DE 1909

ARTIGO PRIMEIRO – O governador do Estado do Pará fica autorizado a contratar, com uma ou várias companhias nacionais ou estrangeiras, a plantação e exploração da seringueira (*Hevea brasiliensis*) mediante a concessão dos favores seguintes:

a) Concessão de terras devolutas, até 20.000 hectares, perfeitamente delimitadas, para os trabalhos de cultura da companhia;



*Coagulação das bolas de 2 a 4 quilos*

b) Redução do imposto de exportação sobre o cautchu cultivado, de 50%, durante os dez primeiros anos, a contar da data da primeira exportação, e de 30% durante os dez anos seguintes; [370]

c) Redução de 30% sobre as tarifas da estrada de ferro de Bragança, e sobre as tarifas dos fretes dos vapores das linhas de navegação sub-

vencionadas pelo estado, durante vinte anos, para o cautchu de cultura produzido pela companhia;

d) Transporte gratuito na estrada de ferro de Bragança e nos vapores das linhas subvencionadas pelo estado para todos os mecanismos e materiais pertencentes à companhia, destinados à montagem de seus estabelecimentos, aos colonos ou trabalhadores que a companhia poderá localizar em suas terras, assim como as sementes, adubos, plantas e animais;

e) Adiantamentos, a título de garantia de juros de 5% ao ano, sobre os títulos emitidos pela companhia concessionária, e até a metade do capital realizado.

Parágrafo único. – Esta garantia não será paga sobre uma soma que exceda 400.000 libras esterlinas, desde que o capital seja de 800.000 libras ou seu equivalente em papel.

ARTIGO SEGUNDO – Em troca desses favores, a companhia se obriga:

1º – A plantar pelo menos 20.000 pés de héveas por ano;

2º – Observar em suas culturas as instruções da seção de Agricultura do Estado;

3º – Manter uma escola rural elementar, com local onde possa alojar pelo menos vinte crianças órfãs ou abandonadas, e um campo de ensino prático de agricultura mecânica, cultura experimental de plantas tropicais, experiências com adubos, etc.;

4º – Fazer culturas acessórias de arroz, milho e feijões;

5º – Fornecer uma estatística anual exata do número de árvores plantadas, seu estado e a produção geral de cautchu e dos outros produtos;

6º – Empregar sobre os sacos, caixas, barris e outros utensílios em que embalar os produtos de suas colheitas, uma marca devidamente registrada, de acordo com a lei, na Junta Comercial;

7º – Permitir ao governo a inspeção sobre todos os serviços preenchidos pela companhia, nos termos e na forma que ele julgar dever empregar.

ARTIGO TERCEIRO – O adiantamento feito a título de garantia de interesse concedido pela presente lei cessará desde que os lucros da companhia atinjam 6%, e a companhia terá de indenizar o estado dos

adiantamentos, logo que os mesmos excedam 7% e na proporção de 5% sobre o montante total a que poderiam elevar-se os adiantamentos feitos.

ARTIGO QUARTO – Logo que a empresa começar a gerar [371] lucros, a garantia de juros será completa, de modo a assegurar 6% ao ano aos títulos emitidos.

ARTIGO QUINTO – A concessão de terras devolutas será feita por um período de 99 anos, a título gratuito, revertendo a propriedade ao estado, no final desse período de tempo, com todas as melhorias que lá tiverem sido feitas.

ARTIGO SEXTO – Enquanto se mantiver a garantia de juro, a companhia não poderá emitir, sem o consentimento prévio e expresso do governo do Estado, quaisquer ações ou obrigações além das do capital inicial da empresa.

ARTIGO SÉTIMO – Os estatutos serão submetidos à aprovação do governo.

ARTIGO OITAVO – Enquanto durar a garantia do juro, o governo terá o direito de nomear um dos diretores da companhia.

ARTIGO NONO – Como garantia da concessão, o governo poderá exigir que os títulos da companhia sejam depositados no Tesouro do Estado até a soma de 10% do capital da companhia.

§ 1º Os dividendos pagos a esses títulos serão recebidos pelo Tesouro e creditados à conta da companhia.

§ 2º Uma vez que o Estado seja indenizado das quantias adiantadas, a companhia poderá retirar do Tesouro os títulos que lá tiverem sido depositados em obediência ao artigo 9º.

ARTIGO 10 – As concessões assinadas nos termos desta lei serão consideradas caducas para todos os efeitos, e as terras reverterão ao estado com as melhorias realizadas, sem indenização por parte deste último, se ao fim de dois anos, contados da data do contrato, a companhia não tiver plantado pelo menos 40.000 árvores de seringueiras, em condições de vitalidade, e não tiver satisfeito as exigências do artigo 2º, salvo em caso de força maior, a juízo do governo.

ARTIGO 11 – O governo do estado buscará obter do Governo Federal isenção de direitos de importação de maquinismos e tudo o que puder ser necessário para a preparação e a cultura do solo.

ARTIGO 12 – No contrato firmado com o concessionário, o governo garantirá todos os interesses do Estado, estabelecendo as cláusulas que julgar necessárias, regularizando a forma do povoamento das terras concedidas à companhia, e determinando as épocas em que será pago o juro garantido. [372]

Parágrafo único – Em qualquer dos casos, os 5% correspondentes ao primeiro ano serão pagos depois que o governo se tiver certificado de que a companhia estabeleceu os serviços que demonstram a efetividade da concessão.

ARTIGO 13 – O governo abrirá os créditos necessários para fazer face às despesas ocasionadas por esta lei.

ARTIGO 14 – São revogadas as disposições em contrário.

Nada acrescentaremos às disposições desta lei, que nos parece apropriada a estimular as iniciativas. Parece-me entretanto que certas condições (duas, pelo menos) ganhariam se tivessem sido apresentadas sob uma forma diversa, apresentando considerandos mais amplos.

XIII. – Mediante a Lei nº 1.109, de 6 de novembro de 1909, o governo do Estado do Pará encoraja, por meio de prêmios e favores, as plantações particulares de árvores de cauchu e de cacauzeiros. São as seguintes as principais disposições dessa lei:

“Artigo primeiro – Aos agricultores do estado, que por eles próprios ou por meio de associações organizadas por eles satisfizerem as condições estabelecidas por esta lei, serão concedidos os prêmios seguintes, a serem pagos pelo Secretário de Estado das Finanças:

“ 1º De 500 mil-réis por lote de todas héveas plantadas adequadamente; 2º de 250 mil-réis por lote de 500 cacauzeiros.

“Para garantir direitos aos prêmios instituídos, os agricultores ou sociedades deverão observar, para as suas plantações, as instruções dadas pela seção de Agricultura do Estado, que será informada do começo das plantações. Esses proprietários e sociedades gozarão além disso das mesmas reduções de direitos de exportação e de transporte que indicamos acima. Para o cacau, a redução é de 30%, durante vinte anos, a contar da data da primeira colheita.

“Os pequenos e médios plantadores se beneficiarão do fornecimento gratuito de sementes, plantas, instruções e monografias agrícolas, bem como da distribuição grátis de 500 quilos de adubos químicos, duran-

te quatro anos consecutivos. Quando os agricultores e associações desejarem adquirir [373] terras para nelas estabelecer plantações de cautchu e de cacau, elas lhes serão vendidas com uma redução de 50% sobre os preços legais, desde que numa extensão não superior a 100 hectares.”



*PARÁ – Fazendeiros na ilha de Marajó*

Eis a tabela legal dos valores pelos quais devem ser cedidas as terras públicas do Pará: Lotes coloniais de 25 hectares, gratuitos; Terrenos urbanos (no interior), de 20 a 80 réis (0,05 a 0,15 franco) por metro quadrado; lotes agrícolas não coloniais, 0,05 franco por metro quadrado. As terras devolutas serão vendidas à razão de 1 mil-réis (1,75 franco à taxa de câmbio de outubro de 1910) por hectare, para terrenos que não excedam 100 hectares. De 101 a 1.000 hectares, 1.300 réis (2 francos) por hectare; de 1.001 a 2.000 hectares, 1.500 réis (2,35 francos) por hectare, com os preços se elevando progressivamente em 200 réis (0,32 franco). Os preços das terras destinadas à indústria extrativa (terras de florestas com héveas) são fixados no dobro dos contidos na tarifa acima. Essas condições vantajosas levaram à criação na Inglaterra de diversas sociedades para a exploração dos vegetais gumíferos do Estado. A mais recente dessas associações, a Pará Island Rubber States Co., com o capital de 120.000 libras esterlinas, propõe-se explorar e [374] plantar héveas na ilha de Marajó, onde adquiriu grandes propriedades.

Embora o cautchu seja o principal produto do Estado e de seu vizinho Amazonas, ele não é felizmente o único, e várias outras culturas poderiam

de *per se* fazer a riqueza da região, desde que fossem adequadamente administradas. Infelizmente, os elevadíssimos preços alcançados pelo caucho e os lucros auferidos pela indústria extrativa constituem no momento um empecilho ao desenvolvimento da agricultura, visto que uma grande parte dos braços disponíveis são absorvidos pela extração e coagulação do látex nas florestas.

Como tal situação acarreta sérios inconvenientes, entre os quais o de tornar muito elevados os preços dos produtos alimentares, o governo do Pará – que felizmente tem vistas largas e não se deixa mais, como ocorreu no passado, hipnotizar somente pelo caucho, que afasta todas as demais produções – prepara e estimula a reforma dos métodos agrícolas, na previsão de futuras necessidades, de natureza inelutável. Por isso, foi criada uma seção da Agricultura, sob a direção de um especialista esclarecido, o Senhor José Ferreira Teixeira. Do mesmo modo, foi fundada a Estação Experimental de agricultura prática Augusto Montenegro, em Igarapiaçu, na estrada de ferro de Bragança, estabelecimento dotado de todo o mecanismo moderno de experimentação, aberta a todos. Ela possui também campos de experiências e de ensino em diversas localidades.

O governo contratou igualmente há pouco tempo diversos engenheiros agrônomos e professores. Um bacteriologista foi ainda encarregado de estudar as epizootias que infestam o gado na ilha de Marajó, onde ele criou um posto de zootecnia e disseminou métodos mais racionais de criação de gado. Em toda a região percorrida pela estrada de ferro de Bragança, favorável ao estabelecimento de colonos italianos, portugueses e espanhóis, o Estado possui dezessete colônias, com um conjunto de 4.500 lotes ocupados, concedidos gratuitamente, sob a condição única de que, dentro de dois anos, estejam em condições de começar a operar.

XIV. – Em outras épocas, o território do Pará produzia [375] em grande quantidade cana-de-açúcar, mandioca, algodão. Hoje, além do caucho, seus principais produtos exportados são o cacau e as castanhas (conhecidas como castanhas-do-pará), tabaco, milho, feijões, arroz, baunilha, cachaça ou aguardente, farinha de mandioca e o pirarucu (enorme peixe amazônico de 2,2 metros de comprimento, com peso superior a 150 libras, que substitui com vantagem o bacalhau). Ainda como produtos de exportação vêm os seguintes: guaraná e óleos apreciáveis, como os de copaíba, andiroba, baunilha, cumaru, óleo de manteiga de cacau, etc. Mais de 202 variedades distintas de madeiras, das

quais 44 valiosas por vários títulos, próprias para a marcenaria, além de 86 madeiras duras para a construção e 73 madeiras brancas e leves.

A indústria de madeira ainda é praticamente inexistente, embora haja uma fortuna enorme a ganhar, somente com a fabricação, para toda a Amazônia, de caixas que servem para a embalagem do cautchu. Hoje, importa-se dos Estados Unidos da América a bela quantidade de cerca de 210.000 caixas, com 30 e 51 pés de comprimento. Só isso representa uma despesa de 3.200.000 francos, que permaneceriam no país, se essas caixas fossem aqui fabricadas.

Há muito pouco a dizer sobre o reino mineral no Estado do Pará. Só se conhecem bem as minas de ouro do Amapá e da zona do Gurupi, bem como o carvão (linhito) descoberto em Monte Alegre, onde, segundo dizem, haveria águas termais de grande valor. Nessa zona de Monte Alegre, o clima é tão ameno e salubre, que a região é considerada como o sanatório do estado. É para onde afluem os que não dispõem de recursos para viajar na Europa.

Embora a agricultura seja muito negligenciada, há 39 municípios, do total de 54, que cultivam o cacau, numa escala mais ou menos apreciável; 12 cultivam o milho; 9, os feijões e 7, o arroz; 46 municípios exportam cautchu e 19, a castanha; 18 produzem tabaco, principalmente Bragança e Acará.

Produz-se farinha de mandioca em 28 municípios; 3 fabricam aguardente de cana, entre os quais [376] Igarapé-Mirim sozinho produz um milhão de litros. Os municípios que contam com mais cacau são, pela ordem de importância: Cameté, Óbidos, Santarém, Macajuba e Alenquer.

XV. – Antigamente, o cacau era cultivado largamente no Pará, e a exportação desse produto constituía então o seu principal comércio. O cacau dessa região, e da Amazônia em geral, é dos melhores que existem, dos mais apreciados, e quase toda a produção é utilizada pelas grandes chocolatarias francesas. Se o cacau da Amazônia não alcança os preços do de Caracas, tal se deve ao fato de que a maioria dos plantadores não empregam no preparo do produto todos os cuidados devidos, sobretudo na operação de secagem, que exige mais cuidados. O cacau se multiplica e reproduz de modo admirável. Existem na Amazônia diversas variedades, que se cruzam espontaneamente no estado silvestre. A bordo de algumas gaiolas dos vapores da Steam Amazon, no curso do próprio rio ou no de alguns de seus grandes afluentes, como o Tocantins, Xingu, Tapajós ou Trombetas, para mencionar somente os

que se encontram no território paraense, percebem-se de tempos em tempos, quando nos aproximamos de uma ou outra margem, grandes plantações de cacauzeiros, que emprestam à paisagem um colorido verde característico, sobretudo na região de Óbidos, em Cacoal Grande.

Depois de ter ultrapassado o total de 6.000 toneladas, a exportação do cacau amazense declinou para cerca de mil toneladas. Graças aos incentivos concedidos, esta cultura começa a expandir-se novamente, e as exportações do produto pelo Estado do Pará marcam a seguinte progressão: em 1907, 1.668.684 quilos, no valor de 1.306 contos de réis (o conto vale 1.750 francos, ao câmbio de fim de outubro de 1910); em 1908, 2.448.941 quilos, no valor de 2.254 contos; em 1909, 3.392.000 quilos, num total de 2.272 contos. Percebe-se a progressão, embora os valores sejam variáveis.

A *castanha* ou *noz*, conhecida no exterior como castanha-do-brasil (e, no Brasil, como castanha-do-pará) é um produto natural do estado, e sua exportação é a segunda mais importante, depois do caucho. Trata-se da amêndoa extraída do fruto enorme de uma árvore colossal, a *Bertholetia excelsa*, conhecida no [377] Pará sob o nome de *castanheira*. Dá-se o nome de castanhal à reunião de um certo número dessas árvores, que vivem em grupos mais ou menos numerosos. Podem ser encontradas nas florestas que recobrem os platôs de pequena elevação, nas duas margens do Amazonas e seus afluentes.



*Gado na ilha de Marajó*

A coleta da castanha é muito simples, pois se resume exclusivamente a recolher o fruto no solo. Tal operação, que se faz entre o final de outubro e março, época a partir da qual o fruto começa a amadurecer, acaba envolvendo um certo perigo, resultante da queda dos frutos chamados *ouriços*, formados de uma casca lenhosa, recoberta por uma outra, extremamente dura, dentro da qual se encontram de quinze a trinta amêndoas comestíveis, que também produzem um óleo muito fino e agradável. Cada ouriço, que pesa entre 2 e 4 libras, cai de uma grande altura, ao menor vento. Sua queda sobre a cabeça de uma pessoa produz freqüentemente a morte, como sucede não poucas vezes a operários coletores estouvados ou inexperientes. Os coletores estão sempre de ouvido alerta e se colam aos troncos das árvores que os cercam. Cada homem, [378] sem esforço demasiado, pode recolher de meio a um hectolitro de amêndoas por dia. Cada hectolitro vale cerca de 14 mil-réis, e freqüentemente mais ainda. Varia de ano a ano a quantidade produzida pelo Pará. Por outro lado, esse produto só é coletado nas áreas mais próximas das margens dos rios, motivo por que é prodigiosamente grande a quantidade não utilizada.

Em 1907, a exportação da castanha pelo Estado do Pará atingiu a cifra de 41.521 hectolitros, no valor de 771 contos; em 1908, passou para 80.225, por 1.641 contos; em 1909, foi de 80.797 hectolitros, no valor de 1.131 contos, o que equivale ao preço médio de 14 mil-réis por hectolitro.

XVI. – O que muita gente na Europa ignora, ou conhece pouco, é que certas regiões da Amazônia, principalmente no Pará, são perfeitamente propícias à criação de gado, do qual falamos com mais detalhes no livro *Au Pays de l'or noir* [*No País do Ouro Negro*]. Entretanto, convém salientar o desenvolvimento dessa indústria, que lá se pratica ainda de um modo absolutamente primitivo. As fazendas de criação de gado são muito numerosas nas regiões do alto rio Branco (Estado do Amazonas), Monte Alegre, Santarém, Óbidos, todo o Amazonas, em muitos pontos da área outrora disputada por França e Brasil (sobre a qual diremos algumas palavras), e sobretudo na parte leste e sudeste da grande ilha de Marajó, que é o centro principal da indústria de criação de gado.

As pastagens verdejantes que percebemos na época das meias águas, nas margens do rio onde pastam grandes rebanhos de bois, vacas e zebus, crescem sobre o sedimento, chamado várzea, abandonado pelo

rio em cada uma de suas cheias. E estas constituem para os criadores o elemento fertilizador ou destruidor, conforme sejam elas normais ou extraordinárias.

As primeiras fertilizam as pradarias, refrescando-as, mas as segundas provocam uma tal inundação, que o gado só dificilmente consegue sobreviver, encurralado em algumas partes mais elevadas do terreno, chamadas tesos ou restingas. As melhores pastagens ficam por vezes cobertas por mais de 50 centímetros de água. Cavalos e bois se aventuram nesses lagos [379] para comer a ponta das gramíneas que ultrapassam o nível da água ou para abocanhar alguns pedaços de ervas que flutuam como se fossem algas marinhas. É nessa hora que os pobres animais se transformam em presas fáceis dos jacarés, que os espreitam entre as suas águas e os liquidam em boa quantidade. Também é nessas condições que o gado tende a sofrer ataques de um pequeno peixe, extremamente voraz, chamado piranha.

Os jacarés são muito numerosos em quase todos os cursos de água da Amazônia, mais particularmente nos lagos e lagoas formados pelas cheias e nos rios de margens planas e alagadiças.



*Grupo de vaqueiros*

Esses répteis, que podem atingir um grande tamanho, pertencem a espécies distintas e são geralmente designados pelos habitantes locais como jacarés. Pouco perigosos para os homens, esses jacarés, numerosíssimos nos cursos de água da ilha de Marajó, constituem um flagelo para as

fazendas de criação de gado, que se estendem nas margens dos rios. Não poucas vezes, eles causam grandes baixas nos rebanhos. Daí, a guerra encarniçada que os criadores declararam aos ferozes sáurios. No começo do verão, logo que baixa o nível das águas, eles organizam [380] batidas, durante as quais se realizam verdadeiras matanças. A cada ano, milhares e milhares de jacarés, preguiçosos e bocós, são mortos desse modo, sem que se registrem quaisquer acidentes com pessoas. Apesar das perdas sofridas com os jacarés, inundações e epizootias, e não obstante todos os procedimentos antieconômicos utilizados, a criação de gado constitui uma indústria extremamente remuneradora.

Os municípios em que a criação de gado mais se desenvolveu são indicados a seguir: Cachoeira, onde existem 154.000 bovinos e caprinos; Soure, com 100.000, ambos na ilha de Marajó. Não existe qualquer indústria agrícola nessa região. Vêm em seguida: Chaves, que, incluindo o gado das ilhas Mexiana e Caiana, possui 120.000 cabeças; Ponta de Pedras, 14.000; Muaná, 12.000; Afuá, 5.000. A essas cifras devemos acrescentar 50.000 cabeças pertencentes às fazendas dispersas pelo interior da ilha de Marajó e no município de Bragança. Tudo isso perfaz, para a parte leste e sudeste do estado, um total de 455.000 cabeças. Os municípios de Cachoeira, Soure, Muaná, Ponte de Pedras e Afuá criam além disso 20.000 cavalos. Esta atividade de criação se faz com grande dificuldade, devido a uma enfermidade que ataca um grande número de animais. Esse o motivo por que se vêem com tanta frequência bois de sela no interior, sobretudo na ilha de Marajó.

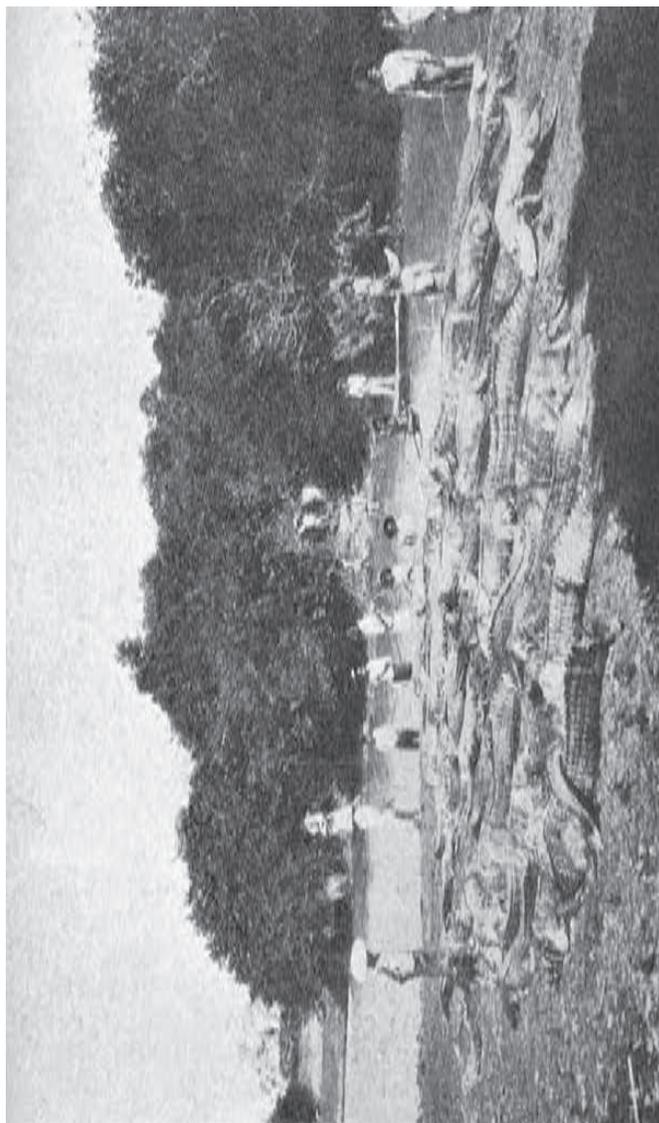
Os municípios arrolados abaixo possuem em conjunto 360.000 cabeças de gado e 18.000 cavalos: Santarém, Monte Alegre, Alenquer, Óbidos, Faro, Prainha, Macapá, Mazagão, Almeirim, Montenegro, todos no Amapá; Maracá e Belém, nas margens do Amazonas e de alguns afluentes. Um boi doméstico de boa qualidade custa no Pará 120 mil-réis; o preço de um cavalo, no interior, não sai por menos de 250 mil-réis.

XVII. – Para concluir estas notas brevíssimas sobre o Estado do Pará, que mereceriam todo um volume, convém acrescentar algumas indicações sobre uma área muito pouco conhecida, mesmo pelos brasileiros do Pará. Refiro-me ao antigo território do Contestado franco-brasileiro, que a arbitragem de Berna concedeu ao Brasil e que o Governo Federal incor-

porou ao Estado do Pará, com o nome de Território de Aricari, formando duas divisões administrativas. Este território, cuja superfície exata ainda se desconhece, [382] é limitado ao norte pelo rio Oiapoque e pelo rio Maia-caré, até as suas fontes; ao sul, pelo rio Araguari; a oeste, pela comarca e município de Macapá; e pelo oceano, a leste. Os rios mais importantes dessa região são: Maiacaré, que forma três lagos: Marrecal, Ananal e Guajajuru, todos três muito piscosos durante o verão; depois, o Amapá Grande, que tem sua embocadura defronte à ponta norte da ilha de Maracá, e é navegável até a embocadura do rio Amapazinho, para vapores de até 1.000 toneladas. Desse rio partem diversos furos, ou canais que se comunicam com os lagos Redondo, Água Preta e Grande, que é o mais importante, como indica o seu nome.

Dos três, o que possui as margens mais povoadas é o lago Redondo. Seus habitantes dedicam-se à criação de bovinos, eqüinos e caprinos, à pesca e à agricultura. Este lago se comunica com o oceano, mas não é navegável durante uma boa parte do ano. O rio Fuchal, que tem igualmente sua embocadura diante da ilha de Maracá, forma também vários lagos, como o Tucunaú, Duas Bocas, Pracaúba, Novo e Saçuçal. As margens do rio Fuchal são habitadas por uma população que cuida de criação de gado, pesca, agricultura e extração do cautchu. O rio Sucuriju forma dois lagos, um dos quais é desabitado no inverno, mas, no verão, vê as suas margens se cobrirem de cabanas de pescadores de pirarucu. O Araguari, que se comunica com os lagos Novo e Piratuba, por meio de um furo, tem dois afluentes à esquerda, o Apurema e o Tracajatuba.

A ilha de Maracá, que é quase tão vasta quanto a Martinica, tem todo o seu território recortado por igarapés, entre os quais o igarapé Inferno, que divide a ilha em duas partes, de oeste para leste. Essa ilha é habitada por alguns criadores, visto que suas pastagens são magníficas. O gado ali criado alcança um bom preço, graças ao seu peso e qualidade. A ilha, de clima muito saudável, só conta com algumas centenas de habitantes. A água, que vem do Amapá, por vezes falta, pois ainda não foram perfurados os poços necessários.



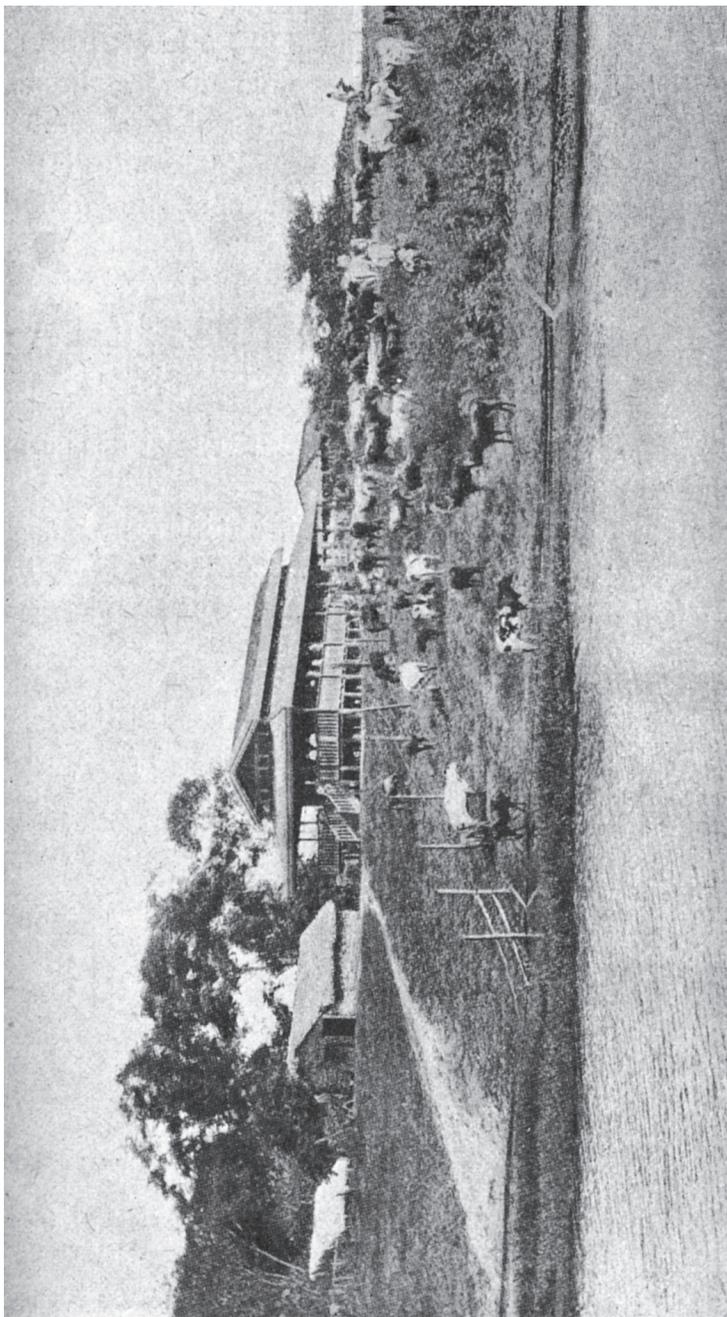
*Matança de jacarés*

Uma grande parte do Aricari, como se vê, é muito favorável à indústria pastoril. A região de Uaçá [383] possui savanas imensas. Por trás dos lagos do litoral estende-se uma vasta zona de prados artificiais, onde a criação de gado vem sendo praticada há muito tempo. É extremamente difícil avaliar, de qualquer modo que seja, o número de animais que vivem no interior, na direção do Urubu. As informações são menos deficientes quanto à região entre o Oiapoque e o Araguari, que deve abrigar de 40.000 a 50.000 cabeças de gado. Araguari é a área mais habitada desse território e a mais importante também, em razão não só das criações de gado como de suas culturas de cacau, café e mandioca, além da extração do cautchu. Esta região está destinada a gozar de uma grande prosperidade, desde que o governo do estado ajude e favoreça o desenvolvimento da agricultura. Esta constituiria a principal fonte de progresso para a região, poderia então alimentar uma parte do Pará e nossa colônia da Guiana.

Entre os lagos e o rio Araguari existe uma região cortada por uma cadeia de morros, na direção norte-sul, que se estende até o rio. Este território, até agora pouco explorado, é coberto de grandes florestas virgens, em que sobejam as árvores de cautchu e as madeiras de valor, como o acaju, pau-rosa, ébano, sândalo e a árvore de laca, além de mais de 70 variedades de madeiras duras de construção, que não são objeto de exploração. Na parte alta de seu curso, o Araguari é obstruído por corredeiras e quedas, uma das quais de grande altura. O baixo Araguari, como ocorre com seu afluente Apurema, é ocupado por imensas fazendas de criação de gado.

Embora ainda seja totalmente primitiva a organização econômica e material desta região, o governo já instituiu algumas escolas e estabeleceu um serviço judiciário e administrativo. O comércio se pratica sobretudo mediante a troca de mercadorias variadas, pelo cautchu, pirarucu seco e defumado, a cola de peixe e gado, operações essas que se fazem com a praça de Belém, de Caiena e Barbados. A principal alimentação das regiões onde há pouca criação de gado é constituída por peixe seco de qualidade inferior e a preços muito baixos. A população, que poderia gozar de uma relativa prosperidade, é em sua grande maioria extremamente ignorante e pouco ambiciosa. [384]

[385]



*Casa na fazenda na margem do rio Trombetas*

Não devemos passar em silêncio a riqueza das jazidas auríferas desse território, já tão favorecido. Aluviões e minas de quartzo aurífero existem não somente no Calçoene, mas também nas bacias dos rios Cunani, Uaçái, Tartarugal, Araguari, Cachipur e até nos afluentes dos rios Paru e Jari. Na bacia do Cachipur (?), ao norte das fontes do rio Calçoene, um crioulo de Caiena, Clément Tembat, descobriu há uns quinze anos algumas jazidas de ouro desconhecidas e de tal riqueza, que ele, em poucos dias, recolheu 200 quilos do metal precioso, avaliados em 687.000 francos. Esta descoberta despertou naturalmente um certo alvoroço e atraiu outros garimpeiros. Como resultado, foram retirados em 60 dias 772 quilos de ouro do leito do rio dos pequenos afluentes do Calçoene. Um jornalista, Paul Mimandes, que excursionava na região, conseguiu extrair o equivalente a 51.000 francos de ouro num só dia.

Foram descobertos vários filões de quartzo, com uma extensão de vários quilômetros. Essa rocha, grosseiramente pulverizada, pode render 50 gramas por tonelada. A quantidade desses filões, sua continuidade e grau de concentração são tais que se pode antecipar uma trituração anual de 600.000 toneladas de quartzo. Entre o oceano e os terrenos auríferos há somente 120 quilômetros, distância que pode ser reduzida pelo fato de que o Calçoene pode ser subido por vapores e veleiros, até o pequeno porto fluvial de Firmina. Constituiu-se há poucos anos uma sociedade, *The Carsewene and Developments Anglo-French Gold Mining Company Limited*, para explorar uma parte desses filões. Tal é esta região do Aricari, ainda ignorada e tão pouco explorada, onde tudo está por fazer, e cuja valorização só poderá ser rendosa para os capitais que nela se aventurem. Todavia, apesar de todas as suas riquezas naturais, a região do Araci, como aliás todo o Estado do Pará, só deverá atingir o desenvolvimento maravilhoso que o espera, graças à agricultura sob todas as formas, particularmente plantações racionais de cautchu e das principais culturas tropicais.

O orçamento do Estado do Pará é um dos mais elevados da Confederação, embora sofra flutuações decorrentes [386] do curso de seu principal produto de exportação, que é o cautchu. Desse modo, o referido orçamento, em 1907, foi estimado em 11.356 contos-ouro (o orçamento do Estado do Pará é sempre avaliado em ouro, sendo que o mil-réis-ouro vale

2,84 francos e o conto corresponde a 2.840 francos). Como consequência da crise de 1908, foi imperiosa a adoção de um regime de economia, motivo por que a previsão de receitas de 1910 foi reduzida para 7.834 contos-ouro, e a das despesas, cortada para 7.302 contos.<sup>64</sup> Em vista dos elevados preços alcançados pelo cautchu, não resta a menor dúvida de que as receitas se elevarão em mais de um quinto acima das estimativas, como nos faz prever o total parcial já conhecido das exportações. Tais cifras aumentaram durante os primeiros oito meses de 1910: as importações, para um patamar de 89.958.000 francos, isto é, um aumento de 26.161.520 francos, ou 41,01% em comparação com o mesmo período de 1909.

As exportações, no mesmo período, atingiram: 182.149.000 francos, isto é, um aumento de 71.621.676 francos, ou 64,8% sobre os primeiros meses de 1909.

[387]

---

64 A proposta orçamentária submetida à aprovação do Congresso, para o ano de 1911, é a seguinte: Receitas: 8.500 contos-ouro; Despesas: 8.100 contos-ouro.

A receita geral do estado em 1909 atingiu 10.510 contos, enquanto a lei do Orçamento havia estimado a receita em 7.107 contos. Desse excesso de arrecadação resultou um encaixe líquido de 3.403 contos em ouro, circunstância que permitiu amortizar a dívida flutuante de 4.007 contos-papel e pagar também em papel-moeda outros 1.316 contos de dívidas diversas dos exercícios anteriores.



Mapa do Estado do Amazonas

.....

## Capítulo XV

### ESTADO DO AMAZONAS

I. DE BELÉM A MANAUS. – II. ASPECTO REAL DAS MARGENS E DA FLORESTA AMAZÔNICA. – III. NO RIO, NAVEGAÇÃO, ILHAS E ÁRVORES FLUTUANTES. – IV. UM PRODUTO POUCO CONHECIDO: O GUARANÁ. – V. SÍTIOS E BARRACÕES. ÓBIDOS. – VI. O ESTADO DO AMAZONAS. – VII. PARINTINS E ITAQUATIARA, OUTROS CENTROS AMAZÔNICOS. – VIII. O PORTO DE MANAUS E O RIO NEGRO. – IX. MANAUS, ASPECTO DA CIDADE. – X. CASAS, HOTÉIS, MERCADO.

**I** – AS 927 MILHAS que separam Belém de Manaus são percorridas em quatro dias pelos grandes navios das companhias inglesas e alemãs ou do Lóide Brasileiro. Já a viagem de volta se realiza em somente dois dias. As gaiolas ou vapores da Steam Amazon Co., por sua vez, levam seis dias ou mais, devido às suas múltiplas escalas. A todas elas preferimos desta vez o *Alagoas*, do Lóide, cuja mesa é bem mais confortável e no qual se dispõe naturalmente de mais espaço e comodidades.

Pouco depois de deixar o porto de Belém, atravessamos a baía de Marajó. Em certos momentos, temos a impressão de estar no meio do oceano. Um pouco adiante, o barco começa a aproximar-se das margens, pois os comandantes, no trajeto de subida do rio, buscam

assim aproveitar-se da corrente menos forte e com isso evitar atraso na viagem.

Algumas horas depois da saída, passamos sem nos deter diante dos vilarejos de Boavista e Curralinho, na margem direita. Do meio do canal, avistamos a linda cidade de Breves [390], situada em frente à ilha do mesmo nome, na orla da ilha de Marajó e ladeando a margem norte do canal de Paramaú. Já nos referimos a essa cidade como sendo um grande centro de produção de cautchu. O estreito de Breves constitui uma das partes mais agradáveis da viagem. Não se trata propriamente de um estreito compreendido entre duas margens de um rio, mas antes de um braço deste último tornado mais estreito devido ao grande número de ilhas que o ocupam. É a rota quase que obrigatória de todos os vapores que singram o Amazonas, não só porque ela encurta bastante a viagem, como também pelo fato de suas águas, profundas, reduzirem bastante a preocupação dos pilotos dos barcos.

II. – As margens do estreito (ou canal) de Breves são muito mais povoadas do que as demais zonas, e por duas razões: há meios fáceis de comunicação e grande abundância de árvores de cautchu. A navegação prossegue. Passamos agora diante das ilhas verdejantes de Mucujubim, Jabiru, Minsaras, Mutunquara, etc., ocasião propícia para examinar melhor a floresta amazônica, ou pelo menos as suas bordas. De começo, ouvem-se exclamações, nem sempre justificadas, de entusiasmo dos passageiros que, pela primeira vez, penetram no coração da Amazônia, diante da visão de uma floresta exuberante. Entretanto, alguns deles manifestam sua surpresa por não verem com mais freqüência aquelas árvores gigantesas mencionadas em todos os relatos de viagem. Acontece que elas só se mostram de quando em quando.

Na realidade, a floresta virgem nos aparece como um conjunto confuso de vegetação de tal modo denso, que as múltiplas variedades de árvores e de plantas em luta por um pouco de ar e de luz, isto é, pela vida, abafam-se mutuamente e só atingem uma altura e dimensão limitadas. É somente mais distante das margens, em locais onde o solo é mais elevado, no meio de matagais impenetráveis, que surgem árvores seculares em maior quantidade e mais espaçadas do que nas margens dos rios. São os exemplares que saíram vitoriosos da luta pela vida. É nesse momento que os olhos incrédulos se fixam nos [391] troncos enormes da itaúba, que fornece a famosa madeira de pedra, de natureza imputrescível; o cedro branco ou

acaju-amargo, de aspecto rosa claro; ou o cedro paludial, árvore imensa, que atinge até 3 metros de diâmetro, e cujos troncos desenraizados pelas águas vemos com freqüência boiando na superfície de rios, representando sério perigo para a navegação; o pau-ferro ou madeira de ferro; o guarabu ou pau-rosa; o acapu, madeira cor cinza de grande valor; e uma imensa variedade de outras espécies, que seria demasiado longo mencionar. Essas árvores são enleadas por uma multidão de cipós de todas as espessuras, que, partindo do topo delas, vêm cair nas águas do rio.



*Navegação no rio Tapajós*

O que mais surpreende nessa vegetação é a quantidade e variedade de palmeiras que conseguem fazer eclodir seus penachos verdes em meio àquele emaranhado inextricável. A floresta amazônica compreende mais de 600 variedades de palmeiras bem classificadas, além de muitas outras. As dominantes são: juçara ou açaí, miriti, coqueiro babaçu, inajá, tucum espinhoso, jauari, urucuri, etc. que aparecem ora em touceiras isoladas, ora num grande número, num espaço limitado, lutando entre si para aparecer. [392] Sempre que as palmeiras desapareciam da paisagem, o espetáculo da floresta deixava de oferecer a mesma sedução, tudo se tornando monótono pela sua contínua repetição. As florestas do sul, em particular as do vale do rio Doce e do alto Uruguai, que tínhamos admirado pela primeira vez durante o começo de nossa viagem ao país, não deixam de ser imponentes, embora sem contar

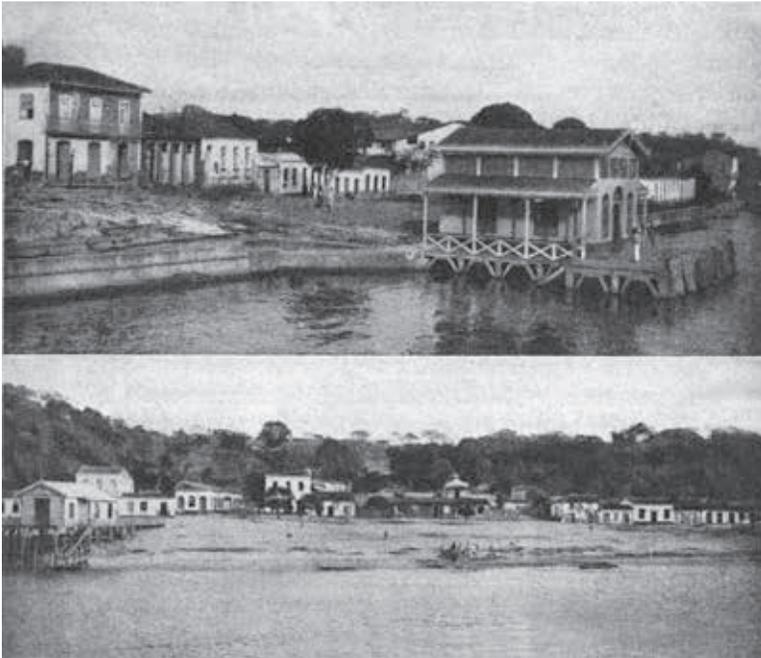
com a variedade e a opulência da flora amazônica tropical. As árvores de troncos enormes e mais retos talvez apareçam com mais frequência na orla da mata.

III. – Depois de Breves, o primeiro centro importante que se encontra, após umas dez horas de navegação, é Gurupá, situada sobre a margem direita do Amazonas, em cujo braço verdadeiro iremos penetrar em breve. Passamos diante da embocadura do Xingu, onde se encontra a pequena cidade de Porto de Moz. Em seguida, diante de Prainha, grande vilarejo bastante salubre, muito bem situado na margem esquerda do rio, na sua confluência com o rio Urubuquara. A partir desse ponto, o Amazonas se alarga consideravelmente. Ao longe, percebe-se a indecisa linha sombria de uma vegetação ardente, que se torna cansativa no final de uma viagem de um ou dois dias de navegação.

O vale amazônico mostra-se tal qual uma imensa planície de terras inundáveis, onde tudo o que se consegue descobrir é um horizonte limitado, composto de três quantidades incomensuráveis: a abóbada infinita dos céus, o rio e a floresta interminável. Não se percebe qualquer falésia ou colina para dar mais vida à paisagem. Então, a atenção do viajante abandona a natureza para observar coisas menos belas, embora não menos interessantes. De início, o movimento dos navios, que nesta hora de cheia crescente cruzam em todos os sentidos o Amazonas e seus afluentes. As mais numerosas são naturalmente as gaiolas, embarcação típica do grande rio. Trata-se de audaciosos e dinâmicos vapores, que levam a vida e a atividade comercial até os pontos mais recuados das regiões habitadas. Eles tocam em qualquer ponto onde haja mercadoria para receber ou entregar. Para esses barcos, não há necessidade de cais ou docas. Em suas escalas, sempre breves, basta em geral uma prancha rapidamente lançada de bordo sobre a margem. [393] Por meio desse embarcadouro improvisado, transporta-se no porão das gaiolas a grande riqueza da floresta, o cauchu recolhido nesses muitíssimos seringais espalhados pelo imenso vale. É desse modo que o produto é levado para Manaus ou Belém, os quais, por sua vez, o expedem para todos os grandes centros industriais do mundo.

Depois de examinar os barcos, que seguem a pequena distância, passamos a observar com curiosidade as árvores carregadas pela correnteza, na maioria das vezes velhos cedros que sucumbiram sob o peso dos anos ou, o que é mais freqüente, foram arrancados do solo pelas cheias sucessi-

vas, que aos poucos escavam suas raízes. Nessa região, ninguém precisa ir à floresta para [394] abater uma árvore: basta pegar uma que o rio esteja carregando.



*AMAZONAS – Um recanto de Breves e de Monte Alegre*

Cruzamos também com pirogas, lá chamadas de montarias, com a forma de um charuto. Um dos caboclos (diz-se dos mestiços de índio ou do índio submisso) que a manobram mantém-se de pé, espreitando a aparição de uma tartaruga ou pirarucu, a fim de fisgá-lo, com a ajuda de um arco e uma flecha em forma de arpão presa por uma corda. De vez em quando se percebe uma ilha flutuante que desce com a corrente. Essas ilhas e ilhotas, de maiores ou menores dimensões, são formadas de pedaços de margem deslocadas e carregadas pela caudal, com sua vegetação original, formada de touceiras de arbustos e gramíneas. Outras ilhotas são constituídas de um grande número de árvores e galhos entrelaçados, presos e unidos à margem durante meses, recobertos de lodo e invadidos por plantas aquáticas, que uma nova enchente desenlaça e carrega à deriva.

Alguns viajantes estranham não estar vendo os famosos jacarés, que todos afirmam serem muito numerosos na Amazônia, e em relação aos quais eles esperavam exercer as suas habilidades. Ora, como já explicamos, esses sáurios realmente pululam em certas regiões, mas preferem as margens lodosas dos pequenos riachos, as lagoas ou igapós formados pelas cheias, não longe das bordas dos afluentes médios do rio gigante, por cujas águas demasiado profundas e rápidas eles têm aversão.

O *Alagoas* passa, sem parar, diante de Monte Alegre, pequena cidade agradável, que já conhecemos, situada sobre uma colina de 300 metros de altura, na margem esquerda do Garupatuba. Algumas horas mais tarde, fazemos escala em Santarém, localidade muito importante e florescente, situada a 694 quilômetros de Belém, um pouco aquém da confluência do Tapajós com o Amazonas. Santarém, que espera tornar-se um dia o grande entreposto do comércio de Mato Grosso, já conta com um teatro, belas moradias e um mercado bem abastecido. Nas proximidades, encontra-se uma antiga colônia americana, ali estabelecida pouco depois da Guerra de Secessão. Além do cautchu e do gado, Santarém exporta [395] peixe salgado, cacau, castanhas, óleo de copaíba, baunilha e, em grande quantidade, o guaraná, de qualidade excelente, mas pouco conhecido na Europa.



*Habitação de um patrão seringueiro*

IV. — O guaraná é um produto muito singular, preparado com o fruto de um cipó, a *Paulinia sorbilis*, encontrada em estado selvagem nas florestas, mas que os índios do vale do Tapajós já cultivam há muito tempo. As sementes fornecidas por essa planta trepadeira, a partir dos 4 anos, são pequenas nozes que formam cachos, um pouquinho maiores que dois grãos de café. É com essas sementes de cor avermelhada que os índios da região preparam o guaraná. Após a colheita, que geralmente ocorre em novembro, eles submetem as sementes a uma torração rápida, para que a película seja retirada mais facilmente. Em seguida, são as mesmas colocadas num saco, ou qualquer outro recipiente, que é agitado e mexido com um bastão. Os grãos são em seguida amassados entre duas pedras aquecidas. Mistura-se ao pó um pouco de água, além de cacau e farinha de mandioca, o que forma uma pasta, que é finalmente recortada em forma de pães.

Hoje, os índios do Tapajós não são mais os únicos a fabricar o guaraná, pois os habitantes de Santarém e de [396] Maués lhes fazem concorrência, sem que por isso os processos de fabricação tenham sofrido qualquer melhora. Cada qual se esforça para dar a esta pasta uma forma mais curiosa ou graciosa. Os pedaços podem assumir formas de animais, tais como serpentes, crocodilos, tartarugas, peixes, lagartos e frutas, como o ananás e o cacau. Essas características são dadas quando a pasta ainda está mole. Depois de ficar exposto ao sol, o guaraná toma uma consistência muito dura, motivo por que se deve ralá-lo antes de consumir. Misturado com água açucarada, constitui um refresco muito agradável, além de recomendado por suas propriedades medicinais. Também é empregado como preventivo contra a febre intermitente, mas é sobretudo um adstringente excelente nos incômodos intestinais, principalmente a disenteria.

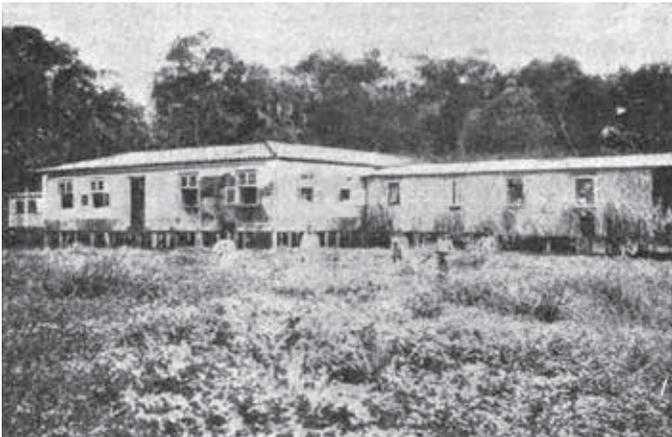
A análise do guaraná demonstrou que esse produto contém um teor de cafeína mais elevado que o do chá, café ou mate. De fato, enquanto o café apresenta 1,26 %; o mate, 1,20% a 2%; a noz-de-colônia, 3%; o chá-preto, 2,13 a 3%; o guaraná contém nada menos que 5%, além de um azeite fino, um óleo volátil, goma, amido e um tanino especial, que o torna mais adstringente. A maior parte das exportações é feita sobretudo pelo sul do Brasil, mas principalmente por Cuiabá, capital do Mato Grosso, de onde os plantadores do Tapajós remetem mais de 30.000 quilos anualmente, ao preço de 4 a 6 francos o quilo. Começa-se a exportar guaraná para

a Europa. Se esse produto fosse mais conhecido, seria no momento muito difícil satisfazer à demanda que então se geraria.

V. – Continuamos a subir o rio. O aspecto das margens parece mais variado, pois o Amazonas se estreita e passamos mais uma vez perto das duas grandes ilhas Tapara e Mutara, que deixamos à direita e que se situam diante da cidade de Alenquer, localizada na confluência do igarapé Itacaraca e do Surubiú.

As margens continuam aparecendo cobertas de florestas, mas já se constata algumas com mais clareiras, sobretudo depois de termos passado a embocadura do grande lago Vila Franca, o [397] mais profundo da Amazônia. No meio da pujante vegetação que enquadra a massa das águas, percebem-se construções, algumas rústicas, outras soberbas, cobertas de telhas vermelhas ou de telhas onduladas, que brilham ao sol. São os sítios de alguns modestos caboclos ou as de algum plantador mais rico que se dedica à cultura do cacau, mandioca, tabaco ou banana.

Tornam-se mais numerosos os aldeamentos, formados em geral por alguns barracões ou casas de madeira sobre pilotis, a fim de mantê-las ao abrigo das cheias.



*Sítio de um plantador de cacau*

[398] O barracão é a construção típica da Amazônia. Seja no Amazonas ou num de seus afluentes, percebem-se nas margens, de tempos em tempos, essas habitações peculiares à região. A fachada é geralmente aber-

ta sobre o rio, com um pequeno embarcadouro na face frontal. O quadro é completado invariavelmente com algumas canoas, pirogas, balsas, às vezes uma chalupa a vapor. Os barracões são sempre construídos à borda do rio, ou rios, no local em que a atracação seja mais fácil para as embarcações e vapores do rio.

A palavra barracão, que significa a rigor uma simples barraca maior, designava e continua designando ainda construções primitivas, cabanas provisórias. Mas, com o tempo, elas não tardaram em transformar-se em construções mais estáveis. As dos ricos patrões seringueiros são feitas com tijolos, pedras e cal – ainda freqüentemente também em madeira, material inesgotável –, cobertas de telhas de folhas onduladas. Como esses materiais custam caro, o caboclo plantador ou sertanejo prefere cobrir sua cabana com as folhas das palmeiras, tais como a piaxiúba, jarina, jaci ou urucuri. A primeira, de tronco compacto e rígido, de 3 metros de comprimento, lhe fornece ainda pranchas de 15 a 25 centímetros de largura, com as quais ele construirá a sua moradia. Vimos várias vezes barracões que eram verdadeiros bazares, onde se podiam encontrar os mais variados artigos, ao lado de uma construção confortável, provida de algumas comodidades necessárias nessas latitudes.

Essas habitações de telhas vermelhas contrastam felizmente com o fundo de verdura. O comércio desses bazares é naturalmente dos mais prósperos, uma vez que seus proprietários são quase sempre patrões de seringais. E nós já sabemos que se espera dos seringueiros não só que lhes vendam o cautchu coletado, como comprem na loja tudo aquilo de que precisem, mantimentos e roupas, pelos preços arbitrários que lhes forem impostos. Os donos de barracões ganham sempre, tanto na compra como na venda.

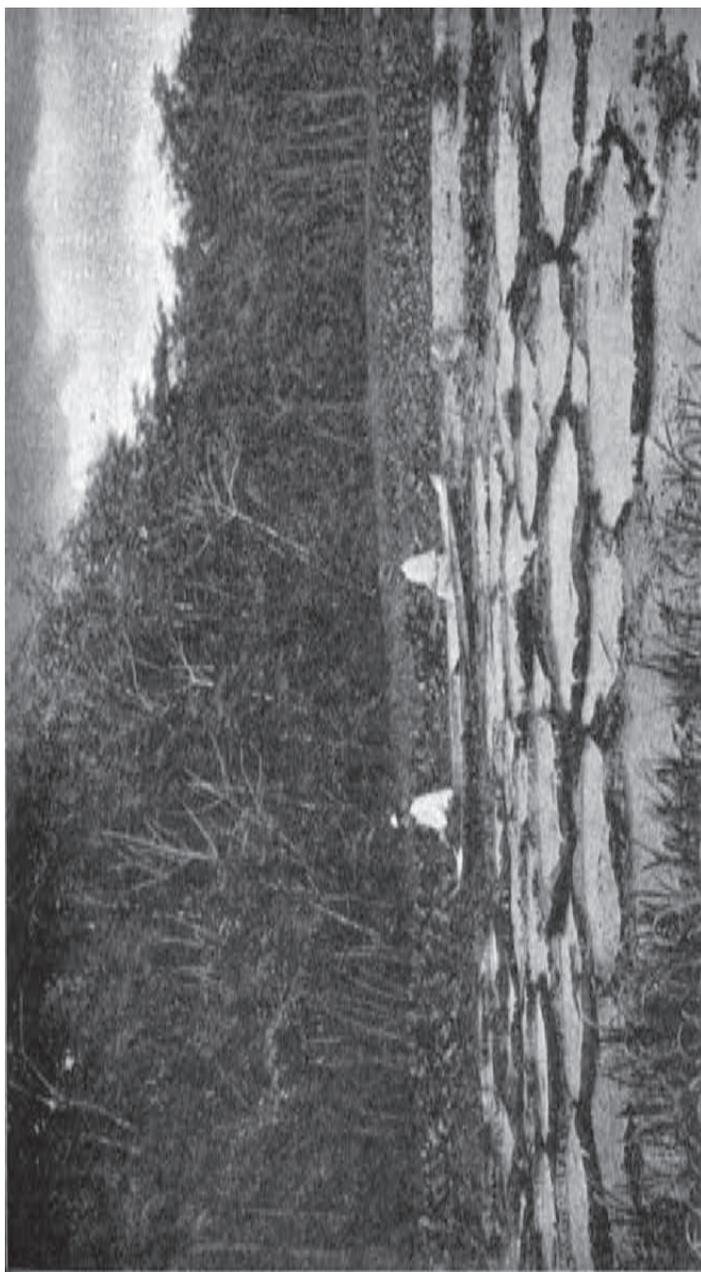
Não é necessário dizer que os verdadeiros negociantes, os que não são também proprietários de seringais, são geralmente malvistas por estes últimos, que não perdem uma oportunidade de lhes fazer desfeitas. Os primeiros são perseguidos e atormentados pelos proprietários seringueiros, que neles vêem inimigos de seu privilégio comercial. São os *regatões*, ou melhor, mascates sírios, também chamados de turcos e carcamanos nos outros estados. Esta hostilidade não impede que estes últimos, cada dia mais audaciosos e empreendedores, subam o curso dos rios e riachos mais longínquos para trocar, nos novos seringais, as suas bugigangas [399] por cautchu. Alguns conseguiram formar lindas fortunas, numa justa recompensa por uma iniciativa ousada e uma vida miserável.

As margens se estreitam cada vez mais, e nove horas depois de termos deixado Santarém, o *Alagoas* atraca diante de Óbidos, última cidade do Pará, situada no ponto mais estreito do Amazonas, que se limita então a somente 1.892 metros de largura. Em Óbidos, distante 1.078 quilômetros de Belém e 1.220 quilômetros do oceano, a maré ainda se faz sentir pela última vez. Um pouco mais adiante, a diferença entre a mais alta e a mais baixa cheia do Amazonas é de 17 metros, diferença que ainda é de 14 metros em Manaus. É nessa hora que esta imensa massa de água inunda as florestas, transformando-as em planícies sem fim, num vasto mar arborizado. Por distâncias enormes, a largura do Amazonas deixa de ter contornos precisos; trata-se de limites móveis que podem ser recuados indefinidamente, de acordo com os anos. É nesses lagos pouco profundos, próximos do Amazonas e de seus afluentes, que cresce de preferência a vitória-régia, esta maravilhosa planta aquática cujas folhas enormes vão além de 1,5 metro de diâmetro. A vitória-régia, que se chama *uapé* na língua geral (patuá amazonense), pode ser distribuída em algumas variedades, ao longo de toda a parte central da América do Sul, do Paraguai até a Guiana Inglesa, mas os espécimes mais belos são amazonenses. No vale do Amazonas, ela se encontra com mais freqüência a partir de Monte Alegre, a montante. O lago desse nome contém um grande número delas. A vitória-régia costuma aparecer próxima de uma outra bela planta, com folhas em forma de colher, o *mururé*, de flores azuis.

Antes de chegar-se a Óbidos, e até certa distância a montante, percebem-se sobre as margens numerosas plantações de cacau, melhor conservadas que a média. Segundo nos disseram, uma das mais importantes delas, situada em terras mais elevadas e portanto menos sujeita a inundações, pertenceria à Casa Menier. A habitação e as dependências oferecem um panorama agradável. Um pouco mais além, [400] vêem-se ainda algumas pastagens com gado, propriedade da mesma empresa.

VI. – Depois de Óbidos, estamos já no Alto Amazonas. O rio retoma o seu curso regular e agora nada avistamos ao longe a não ser suas margens baixas cobertas da mesma vegetação intensa. Mais 95 milhas e nosso vapor, que desde Santarém já fez várias escalas, pára de novo em Parintins, outrora Vila Bela, que é uma das quatro principais aglomerações do Estado do Amazonas. Já sabemos que este é o mais vasto dos vinte estados do

[401]



*As vitória-régias, as mais belas plantas aquáticas*

imenso Brasil. Sua superfície, com efeito, é de 1.897.020 quilômetros quadrados, isto é, cerca de três vezes a da França. Ele mede 1.500 quilômetros do norte ao sul e 1.200 quilômetros de leste a oeste. É o estado que confina com o maior número de países: Guiana Inglesa, Venezuela, Colômbia, Peru e Bolívia, sem esquecer os Estados de Pará e Mato Grosso, aliás dois outros colossos em termos de extensão territorial.

Apesar de toda essa enorme extensão, a população do Amazonas atingiria quando muito 280.000 a 300.000 habitantes somente. Se é difícil no resto do país fazer um recenseamento com alguma precisão, na Amazônia isto constitui algo praticamente impossível, devido à multidão de aldeias mais ou menos importantes, estabelecimentos isolados, dispersos nesse imenso território, dividido em 26 enormes municípios, ou departamentos. O Amazonas possui a mais grandiosa e vasta bacia fluvial do mundo, porque ela é cortada não somente pelo rei dos rios, como também pelos seus maiores afluentes: o Purus, navegável na maior parte de seu curso (de fato, é fácil percorrê-lo até Hiutanahán, que fica a quase 1.600 milhas de sua foz, numa viagem que dura de 30 a 35 dias); o Madeira, o mais importante de todos, navegável até Santo Antônio, isto é, 692 milhas (os vapores se detêm nessa localidade devido às cascatas, quedas, corredeiras, que ocorrem em 366 quilômetros de seu curso superior). Depois desses, vêm ainda: os rios Negro, Branco, Japurá, Javari, Jutai, Tefé, Içá, Uaupés, Urubu, etc.

VII. – *Parintins* é a primeira cidade do Estado do Amazonas [402] que encontramos, vindo do leste. A fronteira entre os dois estados é indicada por uma série de colinas, que são supervalorizadas ao serem chamadas de serras ou cadeias. Situada na margem direita do Amazonas, uma hora a montante do Paraná-Mirim ou Ramos, braço direito do rio Madeira, a 252 milhas de Manaus e 675 de Belém, a cidade de Parintins, inicialmente uma missão de jesuítas, é hoje um centro muito promissor, uma das principais cidades do Estado do Amazonas. Foi construída sobre uma colina arenosa, o que torna suas casas, caiadas de branco, visíveis a grande distância, embora geralmente se componham de um só pavimento. Parintins terá um sério desenvolvimento comercial em razão de sua excelente situação, que lhe permite comunicações muito ágeis, por exemplo, com o vilarejo de Maués e os que se encontram localizados na grande ilha de Tupinambarana, na direção do estuário do Madeira.

Os produtos exportados por Parintins são: cautchu, cacau, tabaco (de qualidade excelente), urucum, óleo de copaíba e peixe seco. Também se inclui nessa relação o guaraná, preparado pelos índios maués e pelos habitantes da localidade a que deram seu nome.

Depois de Parintins, a floresta se entreabre com mais freqüência, para deixar ver uma série de pequenas aldeolas e vilarejos. A principal delas é Silves, que avistamos de longe, após o que fazemos escala em Itaquiara, na margem esquerda do rio, a 115 milhas de Manaus. Essa localidade, antigamente chamada Serpa, está, como a anterior, edificada sobre uma colina de areia, ponto outrora ocupado por uma aldeia dos índios abacaxis. Na vizinhança da cidade, podem-se encontrar ainda algumas rochas cobertas de esculturas. Itaquiara, que nos pareceu muito aumentada desde nossa passagem anterior, é hoje a mais importante cidade depois de Manaus, e tem assegurado desde já o seu desenvolvimento, graças à sua posição geográfica excelente, em frente e um pouco a jusante da embocadura do Madeira, bem como a uma distância relativamente curta da confluência do rio Negro com o Amazonas. Bem próximo, encontra-se o lago Saracá, um dos mais vastos da Amazônia. [403]

Na realidade, a única grande cidade do Estado do Amazonas é Manaus. Os demais centros de alguma importância, depois de Itaquiara, e em relação aos quais se pode prever a condição de cidade no futuro, seriam: Tefé, antiga Ega, sede da comarca ou departamento do Solimões, a 2.300 quilômetros do Pará, por via fluvial. Situada na altura da margem oriental de um lago no qual se lança o pequeno rio Tefé, e a 13 quilômetros da embocadura desse rio na margem esquerda do Solimões ou Amazonas. Tefé é também uma antiga missão jesuítica, transformada em entreposto natural dos produtos da região, tais como: algodão, plantas medicinais, óleos vegetais, tartarugas e peixes. A cidade pouco progride, porque a agricultura foi mais ou menos abandonada, visto que os habitantes foram todos atingidos pela doença do cautchu.

*Tabatinga*, vilarejo de razoável amplitude, apresenta alguma importância geográfica e econômica, embora só mereça menção individualizada pelo fato de que ali está o posto da alfândega brasileira na fronteira com a República do Peru. Está localizada sobre a margem esquerda do rio, imediatamente a montante do rio Jacaraná, a 3.200 quilômetros do

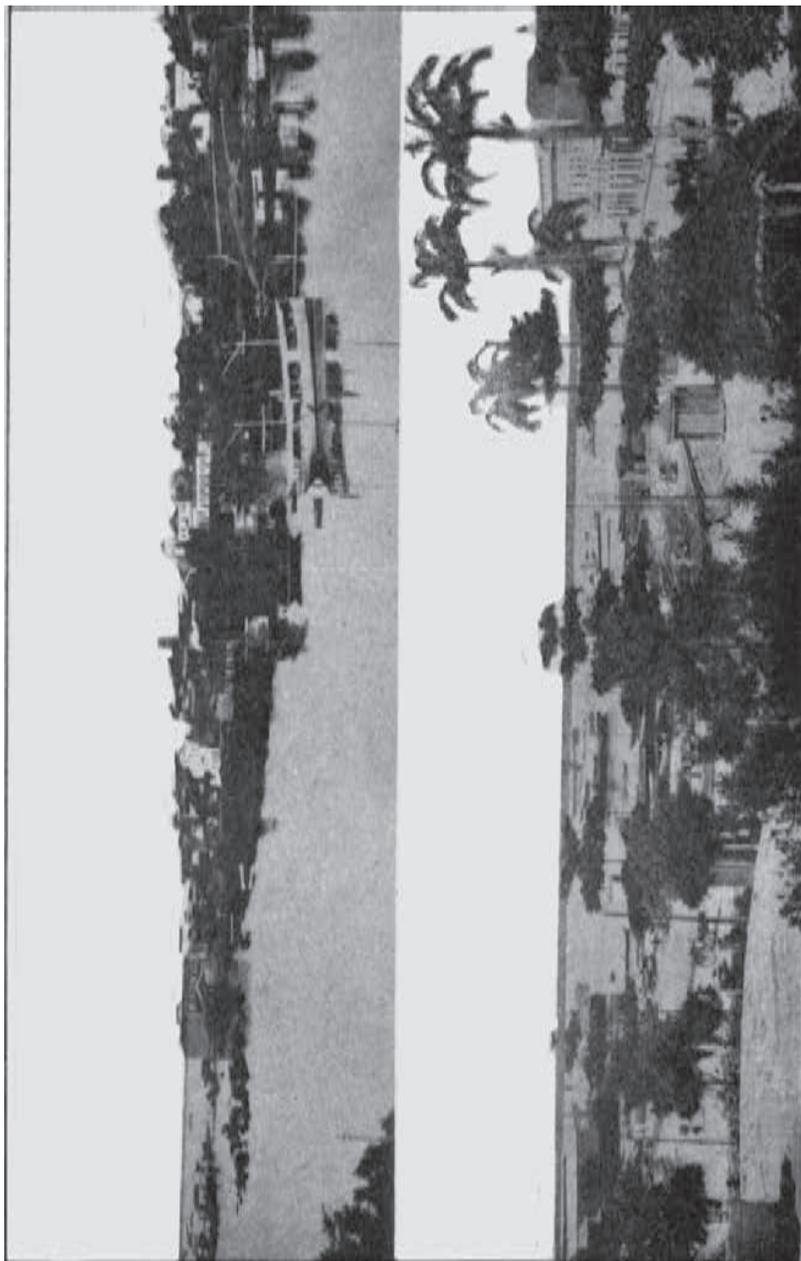
Pará ou 3.338 do oceano. Defronte à alfândega se encontra um forte, sem grande valor. É a partir de Tabatinga que o rio Marañón passa a chamar-se Solimões, nome que ele conserva até a embocadura do rio Negro, onde toma o Amazonas.

Vêm em seguida: *Humaitá, Borba, Manicoré, Maués, Barreirinha*, às margens do Madeira; *Fonte Boa, São Paulo de Olivença, Codajás, Manacapuru, Coari*, no Solimões; *Boavista, Arumã, Canotama, Lábrea, Floriano Peixoto*, no Purus. Algumas das outras sedes de municípios são *Uracara, São Filipe, São Gabriel, Barcelos, Moura, Urucuurituba*, etc.

Supõe-se geralmente que o clima, ou pelo menos o calor, é insuportável na Amazônia, principalmente para o viajante que sobe o rio. Fazem-no reccar ataques de nuvens de mosquitos e outros insetos desagradáveis. Nada de menos exato. Não há dúvida que faz muito calor durante certas horas do dia, mas não mais do que no Rio de Janeiro, durante o verão. Jamais vimos o termômetro [404] atingir 34 graus, e a temperatura varia entre 22 e 33 graus. O que dá a impressão de um calor mais forte é a umidade, além do fato de que ele se mantém elevado de seis a sete horas por dia, durante vários meses. Quanto aos mosquitos, ninguém poderá se queixar de ter sido incomodado por eles durante a viagem de Belém a Manaus. E, no entanto, os vapores passam às vezes bem perto das margens, ocasião em que alguns moscardos podem penetrar nas cabines, nas quais o mosquito é bem dispensável. O único incômodo, aliás atenuado por ventiladores, reside no calor excessivo que se sente nas cabines dos grandes navios, uma vez que eles não dispõem, como os vapores dos rios, de ganchos para armar as redes, fato que obriga os viajantes a terem de se contentar com suas camas-beliche.

VIII. – A aproximação de Manaus é percebida pelos viajantes, devido à mudança da cor das águas do rio. Às águas turvas e sempre sujas do Amazonas se sucedem as águas de cor de azeviche do rio Negro, que lutam e se confundem com as primeiras, alguns quilômetros aquém da cidade. Manaus, cuja localização foi muito bem escolhida, se ergue sobre uma colina, na margem esquerda do rio Negro, numa grande enseada do rio, não longe de sua confluência com o Amazonas. Assim situada, ela se encontra entre os dois, e a uma distância mais ou menos igual dos rios Madeira e Purus. Trata-se de um porto de fácil acesso, no qual importantes

[405]



*Uma vista de Manaus — As docas da Manaus Harbour e os teleféricos elétricos*

trabalhos realizados pela empresa Manaus Harbour, em particular algumas imensas docas flutuantes, permitem grande facilidade de atracação, de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias. O porto apresenta sempre um espetáculo animado e pitoresco, porque, ao lado de um enorme transatlântico, fervilham numerosas embarcações de todas as espécies, como igarités, montarias, cobertas, modestas chalupas a vapor, etc. Tal contraste é agradável à vista.

O porto de Manaus não se assemelha em coisa alguma a qualquer outro porto marítimo ou fluvial. Para sua construção recente e toda especial, foi necessário conformar-se ao regime do rio. Todos sabemos que o rio Negro, como os demais grandes tributários do Amazonas, está periodicamente sujeito a seis meses [406] de cheias e seis meses de baixas. Diante de Manaus, a cheia começa em dezembro e termina em maio. Na época da cheia, as águas do rio Negro banham o cais construído sobre o litoral, onde os navios podem atracar com facilidade. Ao contrário, na estação das águas baixas, o rio, cujo regime desce então de 12 a 15 metros, encontra-se separado da base do cais por uma rampa completamente a seco, de 100 a 130 metros de largura. Como, em qualquer época do ano, o rio Negro oferece a Manaus uma profundidade suficiente para os grandes navios, essa desigualdade no regime do rio significava para o comércio de Manaus uma fonte de sérios inconvenientes. Daí, a necessidade dos trabalhos executados pela Manaus Harbour Limited, que se compõem de um extenso atracadouro e doca flutuantes, compreendendo 14.000 metros quadrados de área coberta; uma muralha de cais; um terrapleno entre o litoral e o cais; uma série de armazéns para a recepção, empacotamento e expedição de todas as mercadorias. A extensão do atracadouro flutuante foi recentemente ampliada. Construiu-se, também há pouco tempo, um armazém destinado a receber o cautchu proveniente do território do Acre. Todos esses locais flutuantes de atracação e armazéns, como igualmente os cais, são iluminados por energia elétrica e providos de numerosos aparelhos telefônicos. O serviço de transporte, tanto no interior como no exterior dos armazéns, que era realizado por meio de vagonetas Decauville, foi inteiramente substituído pela tração elétrica. Os transbordos, carregamentos e descargas também passaram a ser operados por teleféricos elétricos. Reservatórios e encanamentos, ligados diretamente aos armazéns e demais dependências, permitem combater rapidamente qualquer começo de incêndio.

Diante de Manaus, estão sempre ancorados alguns navios de guerra brasileiros, cujo casco, todo pintado de branco, contrasta fortemente com as águas negras do rio. Também ancorados por perto, alguns avisos, destinados a operar nos subafluentes do Amazonas, só se distinguem dos rebocadores e outras embarcações pelos canhões que escancaram as suas goelas na proa e na popa. [407]

IX. – A capital do Estado do Amazonas, que fica somente a 32 metros acima do nível do mar, tem toda a aparência de uma cidade nova. De fato, vinte anos atrás, Manaus não passava de uma aldeia grande, e a cidade atual foi disputada e ganha sobre a floresta.

Os seus progressos, que começaram somente depois de 1890, têm sido realmente rápidos e maravilhosos, transformando-a num grande centro de navegação e comércio.



*Uma vista de Manaus – As docas da Manaus Harbour e os telefêricos elétricos*

Quando desembarcamos em Manaus, encontramos-nos logo numa [408] praça, metade jardim, um pouco inclinado, mas muito bem mantido. No fundo, percebe-se a catedral, edifício de arquitetura simples e interior modesto.

Dessa praça, partem ruas largas e retas, flanqueadas de todos os lados por edifícios modernos, casas comerciais exibindo todos os produtos da arte e da indústria mundial. As ruas centrais, mais novas, são todas bem pavimentadas, com paralelepípedos de granito importados do Rio de Janeiro ou de Portugal. Duas delas são mesmo asfaltadas, não obstante os receios que pudessem inspirar a utilização desse sistema de pavimentação num clima tão quente. Felizmente, seu emprego deu bons resultados, para satisfação de todos. É bem verdade que o termômetro não passa de 33 graus. Dentre as ruas principais, largas avenidas que na verdade aformoseiam a cidade, impõe-se mencionar as seguintes: Avenida Eduardo Ribeiro, assim designada em homenagem ao doutor Eduardo Gonçalves Ribeiro, maranhense, sob cuja administração foram operadas e inauguradas as mudanças e melhorias da cidade. É o coração da capital, totalmente moderna, bem pavimentada e melhor iluminada, bem como o ponto de encontro da gente elegante, o passeio favorito dos manauenses. É lá, e nas ruas adjacentes, que se encontram os estabelecimentos comerciais mais opulentos, as casas de moda, mercearias, bazares e redações de jornais.

Vêm em seguida a Rua Municipal, a melhor depois da Avenida Eduardo Ribeiro, com 30 metros de largura e ladeada de belos edifícios; a Rua José Clemente, a Rua dos Remédios; a Rua Quinze de Novembro. Todas elas são brilhantemente iluminadas, com a ajuda de lâmpadas de arco voltaico de 2.000 velas cada, de que existem 700 em toda a área urbana. Essas lâmpadas brilham durante toda a noite e custam ao estado mais de um milhão por ano.

Manaus é servida por uma excelente rede de bondes de tração elétrica, que rivaliza com as de Belém, Bahia, Rio de Janeiro e São Paulo, em termos de rapidez e conforto. Este serviço, instalado por uma companhia originária dos Estados Unidos, é hoje propriedade do estado, que aliás monopolizou uma parte dos serviços públicos. Um dos [409] trajetos mais frequentados é o da Avenida Circular, que faz o circuito da capital amazonense, passando por uma ponte metálica magnífica, a ponte da Cachoeira Grande, lançada sobre um rio que, no inverno, transporta um volume de água se-



*MANAUS – A Rua Municipal e a Avenida Eduardo Ribeiro*

melhante ao de um curso de água europeu. Nenhum passageiro deixa de refazer esse passeio várias vezes, como também o da [410] linha que vai para o povoado de Flores, situado a alguma distância e ainda muito tranqüilo, embora já seriamente ameaçado pela invasão de construções suburbanas que se alastram cada vez mais, pontilhando a estrada aberta no meio da floresta, com casas de veraneio e chalés nem sempre muito elegantes.

Também deparamos em Manaus com muitos carros de praça que merecem uma curta referência. Trata-se de pequenos landaus que se abrem em duas partes iguais, de modo a proteger o viajante contra o sol ou chuva, ou permitir-lhe o prazer de admirar a natureza. A particularidade, a cor local desses veículos, consiste no fato de que eles possuem a mais uma capota de

lona encerada, que lhes dá a aparência de uma enorme tartaruga, destinada a proteger o verniz do veículo contra o sol, além de impedir a entrada de água da chuva nos pontos de junção da primeira capota.

A superfície construída da cidade aumenta a cada dia. Como o solo é um tanto acidentado, os moradores tiveram de fazer obras consideráveis, como abrir valas, aplainar colinas, reerguer pisos, aterrar brejos. Foi desse modo que as moradias particulares se estenderam sobre os terrenos conquistados. Os diversos bairros são bem povoados, mas as casas se tornam cada vez mais modestas, à medida que se afastam do centro. Já nada têm em comum com as construções da parte comercial onde, aliás, exceto os edifícios públicos, são raras as edificações em pedra, uma vez que esta é escassa nas proximidades, sendo substituída por tijolos. Como as ruas foram traçadas e alinhadas muito bem, na previsão de aumentos constantes na população, existem ainda muitos espaços abertos ou terrenos vagos.

Em Manaus, como também em todas as pequenas cidades amazônicas, as casas são bem espaçosas. Os cômodos não são tão numerosos, mas suficientemente amplos para conter um apartamento parisiense. Muitas dessas casas são construídas em madeira, feitas com troncos aplainados de árvores gigantescas. Esses muros, certamente não tão elegantes como os construídos de tijolos e terra, são recobertos por uma camada de cal. Em sua maior parte, são enfeitadas por varandas. [411] Embora existam hoje muitas casas de um ou dois andares, a maioria das habitações é constituída de imóveis baixos, só com o andar térreo. Quase todas contam com um pequeno jardim interior, chamado de quintal. É lá, ou então sob a varanda, onde estão armadas as redes, que os manauenses passam as horas pesadas do dia. Eles adoram o vaivém das redes ou das cadeiras de balanço; e os estrangeiros os imitam.

A hospitalidade tão proverbial no interior dos estados do Sul do Brasil é em toda a Amazônia universalmente parcimoniosa e patriarcal, o que não impede que Manaus se ressinta da ausência de hotéis confortáveis. Dois desses estabelecimentos, entre os quais o Hotel Cassina, são apenas toleráveis, pois deixam a desejar quanto à comida e aos quartos. O preço da pensão, incluindo cama e mesa, sem incluir vinho, é de 15 mil-réis,<sup>65</sup> pre-

---

65 O mil-réis, ou 1.000 réis, vale no câmbio atual 1,75 francos (fim de outubro de 1910).

ço que não é exagerado, se considerarmos a carestia dos víveres na cidade, como tivemos oportunidade de comprovar durante uma visita ao mercado. Este está instalado numa grande construção em ferro e madeira. Edificado à borda do rio, possui um cais próprio para a amarra das embarcações que o abastecem. Tornou-se demasiado exíguo, tendo em vista o tamanho da cidade hoje, cujo desenvolvimento ninguém poderia prever fosse tão rápido. Vimos lá galinhas pouco carnudas sendo vendidas a 6 e 8 mil-réis, um quilo de carne a 3 mil-réis, peixes entre 2 e 3 libras de peso (inclusive tucunarés e tambaquis, muito apreciados) a 15 e 20 mil-réis. Somente as tartarugas estavam a um preço relativamente baixo, bem como o pirarucu seco. Chamam a tartaruga de boi da Amazônia, porque é da carne de diferentes quelônios que se alimenta a população pobre de todo o vale amazônico. Entre as qualidades mais numerosas no mercado de Manaus figuravam a tracajá e a charapa. As tartarugas arpoadas são mais apreciadas que as capturadas sobre as margens, que elas procuram em grandes quantidades para enterrar seus ovos. O pirarucu seco e salgado e o bacalhau são vendidos a 1.000 e 1.500 réis o quilo. Daremos mais adiante os preços de alguns alimentos vendidos nos rios. [412]

Uma coisa que surpreende, quando se penetra num ambiente íntimo amazonense, tanto em Manaus como no interior, é o fato de que, mesmo que o proprietário seja muito rico, não se encontrará ali qualquer luxo, nenhum móvel faustoso, mas somente um mobiliário dos mais simples, onde a peça principal é a rede, por vezes adquirida por um preço bem elevado. Por outro lado, tanto em Manaus como em Belém, e até mesmo no Rio, causa surpresa constatar a enorme proporção de pessoas que se mostram apertadas numa sobrecasaca, ou numa jaqueta negra, e a cabeça metida numa indefectível cartola. Procura-se debalde a explicação para essa moda, numa região de clima quente do começo ao fim do ano, mormente num horário em que se está dando conta de seus afazeres.

As roupas em tecido branco ou cáqui, de linho, flanela ou seda, seriam certamente muito mais agradáveis e sobretudo mais higiênicas. O manauense não parece sofrer de modo algum com as exigências da moda, à qual ele se submete cegamente. Somente as mulheres parecem saber o que mais lhes convém, razão por que se vestem com roupas mais leves.



.....

*Capítulo XV*

ESTADO DO AMAZONAS (continuação)

I. SERVIÇO DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA, MUNICIPALIDADE BEM DOTADA. – II. EDIFÍCIOS ESPLÊNDIDOS. TEATRO, PALÁCIO DE JUSTIÇA, ETC. – III. SITUAÇÃO SANITÁRIA. – IV. POPULAÇÃO. – V. ATIVIDADE COMERCIAL. – VI. EXPORTAÇÃO E ARRECADAÇÃO DOS IMPOSTOS SOBRE O CAUTCHU; ÚLTIMAS PRODUÇÕES. – VII. PROSPERIDADE PRESENTE DA INDÚSTRIA DO CAUTCHU; EXCLUSIVISMO PERIGOSO. – VIII. A NAVEGAÇÃO DO RIO MADEIRA. – IX. A ESTRADA DE FERRO DO MADEIRA AO MAMORÉ, PRIMEIRAS E DESASTROSAS TENTATIVAS. – X. EMPREENDIMENTO DECISIVO, ORGANIZAÇÃO DIFÍCIL. – XI. DIFICULDADES, INAUGURAÇÃO PARCIAL, ESTADO ATUAL DOS TRABALHOS; PORTO VELHO. – XII. NOSSA SITUAÇÃO COMERCIAL NA AMAZÔNIA.

**I** – FAZ-SE em Manaus grande uso de duchas e banhos e, em consequência, grande consumo de água, embora o abastecimento desse líquido esteja muito longe de ser demasiado, pois fornece apenas de 150 a 200 litros por habitante. Conquanto não corresponda inteiramente às necessidades e desejos da municipalidade, o serviço de águas já custou somas consideráveis. Depois de captado no igarapé de Cachoeirinha, o líquido é bombeado por meio de poderosas máquinas elétricas para um imenso castelo d'água (ou reservatório), onde é filtrado, assim como as águas tomadas

no rio Negro, para aumentar a provisão. O preço do consumo varia de 3 a 12 mil-réis mensais, por habitação.

Esses preços não parecem excessivos, visto que a segunda das taxas acima só é aplicada quando o valor locativo do imóvel é superior a 400 mil-réis por mês. Trata-se aliás da única coisa barata, visto que os aluguéis em Manaus são mais elevados do que em qualquer outra parte do Brasil. Não é possível a ninguém hospedar-se [414] de modo apenas conveniente, e com muito pão-durismo, por menos de 200 mil-réis por mês. E tudo o mais, na mesma proporção. Contudo, os trajes e as roupas de baixo, em Manaus, são apenas um pouco mais caras que nos estados do Sul. A carstia só é realmente excessiva no que diz respeito a despesas de alojamento e alimentação. Enfim, é verdade que os salários são geralmente bem elevados, e que o cautchu é suficiente para tudo.

Muito já foi realizado para a decoração e saneamento de Manaus. Contudo, quanto a este último, bem como à drenagem das áreas vizinhas, deve-se reconhecer que seria possível realizar muito mais, uma vez que o orçamento municipal, com 1.800 contos de réis, está bem equilibrado. As três principais fontes de receita são constituídas pelo imposto sobre imóveis, que rende hoje mais de 650 contos; imposto sobre as indústrias e profissões (patentes), 500 contos; taxas sobre o mercado geram 300 contos anualmente. Para chegar a esta cifra, é necessário que todos os produtos comestíveis sejam taxados fortemente.

II. – De todo o Norte e Nordeste do país, Manaus é a cidade que pode gabar-se de possuir os edifícios mais belos. Estes últimos, todos de construção recente, atestam a riqueza e estado de progresso da incipiente metrópole amazonense. Entre os mais notáveis, cabe assinalar o teatro, monumento realmente suntuoso e o que mais atrai a atenção do viajante, por sua arquitetura imponente, formando um conjunto muito harmonioso. Erigido sobre uma elevação, ele domina a cidade com sua cúpula inteiramente recoberta de mosaicos, com as cores da bandeira nacional, e formando losangos amarelos sobre um campo verde. Os habitantes de Manaus parecem tomados do desejo de emulação, a fim de possuir um teatro que não seja inferior ao de Belém. E conseguiram. Seu teatro tem vestibulos imensos, corredores espaçosos, um serviço elétrico especial e um *foyer* vasto, cercado de colunas de mármore de extraordinária beleza. Suas

pinturas murais e o teto, executados pelo pintor de Angelis, possuem um valor real. Este *foyer* é certamente o mais belo de todos os teatros do país.

A sala, cujas galerias e camarotes são apoiados [415] em colunatas magníficas, revela-se absolutamente perfeita, em termos de decoração e harmonia. Há quem se queixe de que a sala tem má acústica. Dos balcões e varandas, goza-se de uma bela vista sobre a cidade. Este edifício suntuoso custou 11.000 contos (cerca de 18 milhões de francos).

Defronte ao teatro está o Monumento do Amazonas, obra erigida em comemoração da abertura do Amazonas à navegação mercante internacional. De fato, foi em 7 de dez de 1866 que um decreto abriu aos navios mercantes de todas as nações a livre navegação no Amazonas, até às fronteiras do Brasil, do rio Tocantins, até Cameté; do rio Tapajós, até Santarém; do Madeira, até Borba; e do rio Negro, até Manaus. O monumento, que representa uma figura alegórica segurando um vaso em forma de corola, e simbolizando sem dúvida a hospitalidade generosa e a cordial acolhida da Amazônia aos seus visitantes, obteve o mais completo êxito. Sobre cada face do pedestal, vêem-se galeras que representam a Europa, a América, a Ásia e a África. Por não haver uma quinta face, a Oceania foi excluída.

Dentre os demais edifícios, impõe-se citar ainda o Palácio da Justiça, de estilo renascentista. Assim como o teatro, ele faria excelente figura numa de nossas grandes cidades européias. Trata-se de uma construção notável por sua arquitetura e pela composição e distribuição internas. Revelando um conjunto harmonioso, dispõe de belas escadarias, grandes salas e salões, onde funcionam todos os serviços judiciários, exceto a Polícia, mais a Associação Comercial. A sala onde se reúne o tribunal de justiça é majestosa e imponente, além de mobiliada rica e confortavelmente. Esse palácio custou a bagatela de 7.000 contos, isto é, 11.300.000 francos.

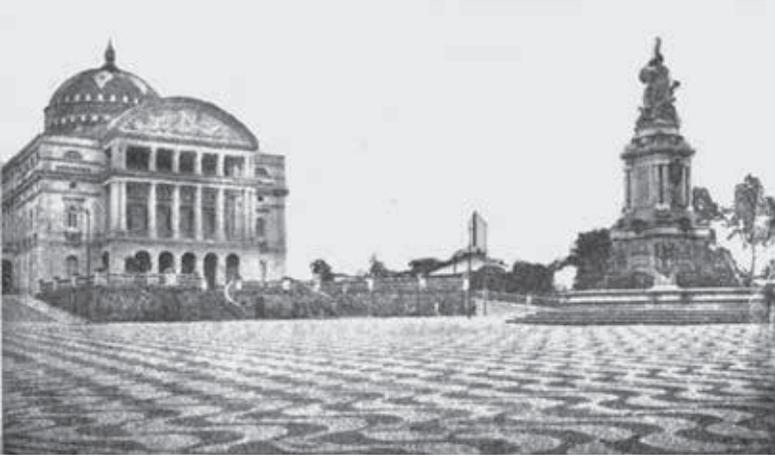
Vêm em seguida o Instituto Benjamin Constant, estabelecimento muito importante, destinado a recolher e instruir meninas órfãs ou abandonadas; o Ginásio, ou Liceu; o Instituto de Artes e Ofícios; a Escola Normal; a Escola Modelo; a Repartição de Polícia; o Hospital da Santa Casa de Misericórdia e o da Sociedade Portuguesa de Beneficência; a igreja de São Sebastião, restaurada [416] há poucos anos, etc. Esses últimos monumentos, assim como o Palácio do Governo, apresentam uma arquitetura

menos notável. Há também uma construção monumental, na qual se trabalha no momento, que substituirá o atual Palácio do Governo. Defronte a ele, o Jardim da República, local dos mais agradáveis de Manaus. A praça General Osório e a da Matriz constituem belos passeios. Como em Belém, existe em Manaus um parque natural, subtraído da floresta virgem, do qual souberam tirar partido com muita arte e gosto. Entretanto, parece menos freqüentado do que o de Paris. Nele podem ser admirados numerosos espécimes da vegetação amazônica.

III. – A situação sanitária de Manaus está longe de ser tão má quanto certos viajantes, sobretudo brasileiros, gostam de propalar, com base no número de enfermos atingidos por febres palúdicas e em tratamento no hospital. Esquece essa gente de registrar que tais doentes são em sua maioria seringueiros atacados pelas febres nas margens insalubres de longínquos cursos de água. São esses impaludados que chegam aos magotes, em certas épocas do ano, depois da coleta do cautchu, por exemplo, que permitem a sobrevivência de uns sessenta médicos estabelecidos na cidade. Se não houvesse essa população flutuante de seringueiros, os tais médicos seriam menos numerosos. Os seringueiros vitimados por febres perniciosas, agravadas por sua horrorosa falta de higiene, e que vêm morrer na cidade, aumentam em cerca de 20% o percentual de mortes de Manaus, que seria de 28,36 por mil. Contudo, será muito difícil estabelecer qualquer trabalho de demografia sanitária no Estado do Amazonas, como também no Pará, por causa da obstinação das populações ignorantes em não registrarem seu nascimento.

Segundo as declarações do corpo médico de Manaus, bem como dos estrangeiros que ouvimos, só há registros de casos de malária em alguns bairros afastados, como Cachoeira, onde a drenagem de terras inundáveis, recentemente ganhas à floresta, ainda não foi feita [417] de modo satisfatório. Aliás, esses casos benignos cedem sempre prontamente à medicação específica, o quinino. Quanto ao centro da cidade, não há informe de caso algum, pois é bom o índice de salubridade. Esta situação poderá muito bem estender-se às cercanias da cidade, uma vez concluídos certos trabalhos de saneamento, aliás simples.

IV. – A população de Manaus é extremamente cosmopolita, muito mais que em Belém. No fim da safra, ou coleta do cautchu, vê-se uma



*O Teatro de Manaus e o Monumento do Amazonas*

quantidade de homens de todas as raças e todas as cores, que formam, em certas épocas, uma comunidade flutuante considerável. É possível então que a população de Manaus atinja 75.000, ou mesmo 80.000 moradores, talvez mais. Esses dados, contudo, baseados em informações incompletas e sujeitos a cautela, não podem ser repassados como absolutamente exatos.

Encontram-se em Manaus, além dos portugueses, que são naturalmente os mais numerosos, muitos italianos e espanhóis. A inclinação mercantil dos italianos adapta-se a todos os gêneros de comércio, razão por que os vemos nos restaurantes e cafés, vendendo ora quinquilharias, ora flores, especialmente orquídeas, [418] que lá chamam de parasitas e são vendidas praticamente pelo mesmo preço que os das flores de jardim. É no mercado, contudo, que se encontram as orquídeas mais raras, que os vendedores sabem perfeitamente valorizar.

Dentre a população flutuante que é atraída por Manaus, no final de cada coleta, como as borboletas são fascinadas pela luz, a maioria é composta de cearenses e emigrantes do Piauí ou Maranhão, que vêm de tão longe esbanjar em algumas semanas o fruto de seu árduo trabalho, após o que mergulham de novo na floresta. Esses homens ignorantes e rudes possuem a alma enérgica do lutador, e a Amazônia lhes deve sua prosperidade atual. É verdade que seu único objetivo é o interesse próprio, mas que importa isso, se o resultado é o progresso das coletividades de que eles fazem parte?

V. – É entre janeiro e junho que chega a Manaus o bando de seringueiros dos afluentes e subafluentes do alto Amazonas. Em todas as ruas adjacentes ou próximas do porto, reina uma atividade febril. Os entrepostos das grandes casas exportadoras empacotam e metem em caixas as grandes bolas elipsóides de 20 a 50 quilos, ou mais ainda. Esta operação se realiza nas calçadas, depois que as bolas foram cortadas com a ajuda de uma faca comprida, para garantia de que não contêm corpos estranhos, ou leite coagulado não defumado. Só depois dessa classificação é o cautchu posto em caixas, que podem conter de 160 a 170 quilos.

Dá prazer contemplar essa atividade e imaginar que futuro está reservado a esta cidade nova, onde o progresso caminha a passos de gigante. Manaus cresce como que por encanto, mas apesar disso não é uma cidade de prazer, sedutora e alegre. É sobretudo um centro comercial, onde tudo respira atividade, especulação, trabalho intenso. Embora sejam desconhecidas as manifestações de luxo, tal como entendidas na Europa, transparece do ambiente geral uma aparência de bem-estar, abastança e prosperidade.

Graças ao prodigioso rendimento dos impostos sobre a exportação, [419] o Estado do Amazonas, em termos de volume dos recursos orçamentários, ocupa o terceiro lugar entre os estados confederados do Brasil. As receitas se elevam, quando não ultrapassam muitas vezes a cifra de 17.000 contos em anos normais (já passaram de 20.000 contos). Desse total, cerca de 14.000 provêm do referido imposto de exportação.

Devido à alta ocorrida com o cautchu, é muito provável que as receitas em 1910 excedam em vários milhares de contos as estimativas habituais. Comparado o tamanho da população respectiva, o Amazonas é um dos estados brasileiros mais fortemente taxados. As despesas aumentam sempre proporcionalmente às receitas, e as ultrapassam por vezes. Tudo indica que os recursos estejam sendo desperdiçados, principalmente em serviços improdutivos e sem proveito para o país ou para a população.

Os atos de certos governos anteriores, que muitas vezes deram margem a críticas envolvendo despesas desorganizadas, acarretaram para a administração estadual uma reputação assaz duvidosa. O Estado do

Amazonas, cuja dívida externa e interna se eleva a cerca de 30.000 contos, é tido como um dos mais endividados da República, ônus que ele carrega aliás sem muito esforço, graças à indústria produtora do caucho. As autoridades governamentais eram acusadas de empregar, ou deixar empregar, procedimentos arbitrários em relação a sociedades comerciais, ou outras, e de tolerar para tudo o regime do impulso momentâneo. Vários casos, já antigos, puderam justificar essas acusações. Contudo, durante as nossas duas últimas passagens em Manaus, nenhum fato sério, nenhum ato comprobatório veio confirmar a veracidade de falatórios mal-intencionados que nos tinham sido transmitidos. Tais boatos não nos pareceram ter consistência que justificasse a sua inclusão. Por outro lado, só gostaríamos de registrar fatos confirmados, a fim de não sermos acusados, como tantos outros, de praticar atos de difamação ou de assumir atitudes preconceituosas com respeito a uma administração que pouco conhecemos ou cujos atos não apreciamos. O que se pratica em Manaus, na verdade é uma política mesquinha. A posse do poder [420] é motivo de intrigas bastante freqüentes. A presidência do Estado parece ser o feudo de algumas famílias locais.

VI. – Os Estados do Amazonas e Pará disputam entre si a supremacia do maior volume de exportação de caucho, total que tem variado nos anos recentes entre 11.000 e 12.000 toneladas, mas o primeiro lugar pertence atualmente ao Território do Acre, cuja produção ultrapassa hoje a cifra de 14.000 toneladas. No entanto, a exportação do Amazonas é superior à do Pará no que diz respeito a placas de caucho.

São praticamente iguais os valores da arrecadação sobre as exportações, tanto pelas alfândegas do Amazonas como do Pará. Na importação, contudo, as cifras deste último são bem superiores. É da exportação, contudo, que ambos os estados retiram a maior parte de suas receitas. A tabela reproduzida abaixo, que indica as somas arrecadadas sobre a exportação no ano de 1908, demonstra melhor do que qualquer outra exposição a distância existente entre as receitas da importação e as da exportação.

Durante o referido ano, os serviços das Contribuições Diretas de Manaus perceberam os montantes seguintes sobre a exportação:

	RÉIS	FRANCOS
Navegação de cabotagem	10.219.246 =	15.968
Navegação de longo curso	8.347.821.326 =	13.043.470
Total	8.358.040.572 =	13.059.438
DO INTERIOR:		
Impostos diversos	334.921.750 =	523.315
Extraordinários	25.316.615 =	39.557
Total	360.238.365 =	562.872
RECEITA COM APLICAÇÃO ESPECIAL	396.340.500 =	610.282
Indústrias e Profissões 8.606.629 kg de cautchu, à razão de 100 réis o quilo	860.862.500 =	1.345.098
1.333.260 kg de pranchas, à razão de 80 réis o quilo	106.660.800 =	166.658
TOTAL	1.363.864.200	
2.131.038		=
TOTAL DA RECEITA DO ESTADO	10.082.143.137	=
15.853.348		

Receita que, em 1909, se elevou com os impostos sobre as importações para cerca de 17.000 contos e que, segundo os dados já conhecidos, passará para muito mais de 20.000, em 1910. Durante esse mesmo ano de 1908, as receitas totais da alfândega de Manaus [421] produziram um pouco mais de um quarto dessa soma para as importações.

Apesar da crise passageira de 1908, a produção do cautchu do Amazonas – ou, melhor dito, do alto-Amazonas, que é o mais cotado – não deixou de progredir. Com efeito, as entradas relativas ao cautchu foram, em 1907, de 20.253 toneladas de cautchu fino e de 6.138 toneladas de caucho ou pranchas; de 1º de julho de 1908 a 30 de junho de 1909, elas foram de 19.882 toneladas de cautchu fino e 7.160 toneladas de caucho, classificado também sob o nome de sernambi-manauas; de 1º de julho de 1909 a 30 de junho de 1910, as entradas se elevaram a 22.648 toneladas de cautchu fino e 7.417 toneladas de caucho. Do dia 1º ao dia 30 de julho de 1910, entraram ainda 690.756 quilos de cautchu fino e 107.339 quilos de

caucho – o que perfaz até aquela data um total global de 30.863 toneladas de entrada para o ano de 1910, teto do qual jamais se aproximara tanto.



*MANAUS – Classificação do caucho*

[422] Nessa quantidade, figuram todos os cauchus e sernambis, do alto Amazonas e seus afluentes.

VII. – A atual prosperidade do Amazonas, mais ainda que a do seu vizinho Pará, está quase que exclusivamente baseada na exploração e arrecadação sobre o caucho. A que grau não chegaria essa prosperidade no futuro, se a população amazonense estivesse realmente disposta a melhorar seus atuais procedimentos de exploração e extração, tão antieconômicos, que não cuidam bem de sua galinha dos ovos de ouro, mediante a criação, junto às margens dos rios, de grandes plantações que permitiriam uma extração menos custosa. Infelizmente, a grande maioria dos habitantes, produtores e compradores depositam demasiada confiança nas riquezas inesgotáveis em árvores de caucho, tão abundantes ainda nas florestas da bacia amazônica. O seu acesso se torna cada vez mais difícil e oneroso, devido ao seu afastamento. Ninguém parece preocupar-se o bastante com a concorrência temível e relativamente próxima do caucho das plantações

asiáticas. Este, embora inferior em qualidades elásticas, poderá vir a ser produzido a um preço consideravelmente mais baixo, tornando inevitável a queda nos preços, como consequência da grande quantidade que abarrotará o mercado.

Por outro lado, os habitantes demonstrariam ter mais juízo se – sem abandonar a exploração do que é e continuará sendo a principal riqueza da região por muito tempo ainda, se não para sempre – escutassem os avisos do governo e renunciassem a um exclusivismo que pode acarretar no futuro sérios erros de cálculo, e distribuíssem suas forças produtivas de modo mais largo e mais eclético.

A exploração do cacau, tabaco, algodão e mandioca, para só mencionarmos culturas fáceis, deveria ser praticada paralelamente com a do cauchu. O que se deve buscar, sobretudo, é a baixa do preço dos gêneros alimentícios.

VIII. – O Estado do Amazonas verá em breve sua prosperidade crescer ainda mais, como resultado da execução de um empreendimento colossal, ora em via de conclusão. Estamos nos referindo à estrada de ferro do Madeira ao Mamoré, que trará uma intensa [423] atividade comercial para as margens do grande afluente do Amazonas, desviando para a Amazônia o comércio do oeste boliviano. No momento, o cauchu produzido em grande quantidade naquele país chega à Europa, após transitar pelos rios Beni, Mamoré e Guaporé, afluentes do Madeira. Toda essa região é coberta por uma vegetação grandiosa. Num entrelaçamento surpreendente, são reunidos vegetais das mais variadas espécies, entre os quais se encontram numerosas héveas. Todos os rios bolivianos citados acima são cruzados por barcas, balsas e embarcações particulares, que levam até o Madeira o produto das coletas.

Este último rio, o mais largo e mais majestoso dos afluentes do Amazonas, permite o tráfego a navios de grande porte até Santo Antônio e Porto Velho, que fica um pouco mais acima. Além desse ponto, a navegação é interrompida, num trecho de 365 quilômetros, até Vila Bela, situada no local de reunião do Beni com o Mamoré, onde começa o Madeira. As ruas de Vila Bela terminam, de um lado, no Beni e, do outro, no Mamoré. É um pouco mais acima, em Pacanovas, que a navegação se torna perigosa, motivo por que passa a ser praticada somente por certos tipos de embarcação, e apenas em dezembro e janeiro, época das águas altas.

Toda a área compreendida entre Pacanovas e Santo Antônio é obstruída por uma série de 26 cataratas, uma das quais barra o rio, numa largura de 1.400 metros, e cai de uma altura de 11 metros. Alguns outros nomes desses acidentes são bem ilustrativos dos temores que eles inspiram: Caldeirão do Inferno, Misericórdia e Padre Eterno, onde o torvelinho é tão violento que, segundo os índios, quem lá cair jamais volta à superfície. Os próprios índios hesitam em transpor umas quatro ou cinco dessas cachoeiras, que constituem um obstáculo seriíssimo ao desenvolvimento comercial dessa região e às comunicações entre a Bolívia, Mato Grosso e a bacia do Amazonas. [424]

IX. – Foi para contornar esta série de corredeiras que o governo brasileiro já havia, há muito tempo (decreto de novembro de 1882), decidido o estabelecimento de uma estrada de ferro, chamada Madeira-Mamoré, para servir como traço de união entre os dois trechos navegáveis. Numerosas dificuldades materiais e o estado das finanças brasileiras naquela época retardaram por muito tempo a realização desse sonho, que tomou corpo de novo, após a assinatura do Tratado de Petrópolis, concluído entre o Brasil e a Bolívia em 1903. Nos termos desse ato, o governo brasileiro se obrigava a construir essa linha, que permitiria à Bolívia escoar os seus produtos pelo Atlântico.

Para dar uma idéia das dificuldades encontradas pela companhia americana encarregada da construção dessa ferrovia, será interessante lembrar alguns episódios, ou melhor, fracassos, que se seguiram a uma primeira tentativa de construção, que teve lugar em 1878.<sup>66</sup>

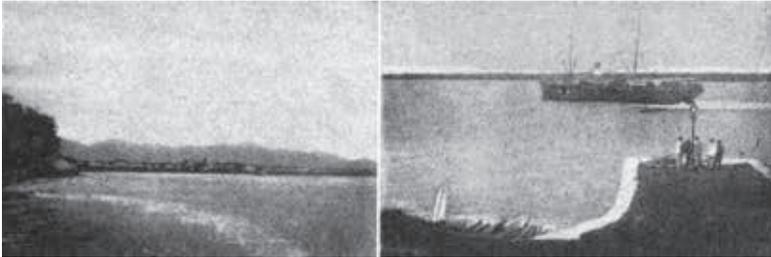
Três expedições sucessivas sofreram verdadeiros desastres. A primeira, mal organizada, foi totalmente dizimada pelas febres palúdicas que reinam em certas épocas do ano nessas florestas inundáveis. Os reforços, que seguiram logo depois, pereceram em sua quase totalidade, ao largo do cabo Hatteras, onde naufragou o navio que os transportava. A terceira, que acabou tendo o mesmo destino da primeira, por falta de preparo suficiente, foi a última, após a falência do empreendimento do coronel Georges Church, morto recentemente em Londres. A expedição que partiu de Nova

---

66 O tenente Gardner Gibbon, da Marinha americana, foi o primeiro a demonstrar, em 1852, a imensa importância do traçado da linha ligando o Madeira ao Mamoré.

York em 1878, sob a direção do Sr. Collengs, estava infelizmente composta de trabalhadores que constituíam o rebotalho das grandes cidades. Logo à chegada, entregaram-se a todo tipo de excessos e desertaram. Hoje, no cemitério de Santo Antônio repousam 56 americanos; 75 outros morreram ou desapareceram no caminho que levava à Bolívia.

Uma quantidade considerável de material, que vimos em parte durante nossa primeira estada na Amazônia, em 1890, foi [425] abandonada em plena floresta virgem. A empresa atual só pôde aproveitar uma locomotiva que ficara na orla da floresta, fora do alcance das águas. O resto estragou-se devido à grande umidade que reina nessas regiões após as chuvas e inundações. É preciso realmente que uma linha férrea tenha grande importância, para que uma nova companhia ouse constituir-se, sem se intimidar diante de tamanhos malogros, com o objetivo de realizar a sua construção.



*Porto Velho e o Forte do Castelo, perto de Santo Antônio, no rio Madeira*

X. – Desde o início dos trabalhos, a febre paludosa ocasionou uma certa flutuação entre os trabalhadores contratados. Diante disso, a Sociedade decidiu operar como foi feito no Panamá, isto é, procedendo ao saneamento das áreas onde imperava a febre. Os responsáveis pelo empreendimento enviaram ao local uma comissão de médicos e engenheiros, para estudar a situação e tentar melhorá-la. A cidade de Santo Antônio passou por uma série de reformas. Foi construída uma rede de esgotos, as águas foram canalizadas, instalou-se iluminação elétrica e a floresta foi abatida em toda a zona circundante. Foi em Porto Velho, abaixo de Santo Antônio, que a empresa instalou os seus escritórios, oficinas, armazéns e depósitos diversos. As habitações dos engenheiros (é lá com efeito que reside o pessoal técnico) são confortáveis e bem construídas, obedecendo em suas disposi-

ções internas a todas as prescrições da higiene. E o mesmo se aplica com as casas dos operários. As instalações da empresa em Porto Velho constituem uma pequena cidade. Há no abarracamento uma vasta lavanderia [426], uma fábrica de gelo que produz uma grande quantidade do mesmo todos os dias, além de duas câmaras frigoríficas. Foram construídos vários pavilhões com portas e janelas protegidas por telas metálicas, para impedir a invasão dos mosquitos anófeles, que são os órgãos transmissores da febre paludiana.

Em seguida, foram construídas várias cozinhas munidas de fornos, inclusive alguns elétricos. Fez-se mais ainda. Foram organizados salões, clubes, uma biblioteca, e até mesmo um teatro; seis hospitais, dos quais quatro para os operários, um para o pessoal técnico e um para isolamento; uma farmácia com dois farmacêuticos. Os hospitais também são protegidos por telas metálicas e os leitos, por mosquiteiros. O serviço médico é assegurado por doze médicos, sob direção do Dr. Carl Lovelace, e certo número de enfermeiras. Graças a essas precauções, os casos de febre infecciosa se tornam cada vez mais raros e só se observam poucos casos benignos de febre intermitente, nas estações outrora mais perigosas. Antes de embarcar, o pessoal contratado foi submetido a um rigoroso exame de capacidade física e moral. As melhores equipes de operários são compostas de italianos e espanhóis, aos quais foi proibido o uso de bebidas alcoólicas. Os americanos conquistaram certamente uma nova vitória sanitária sobre o Madeira, como tinham feito no Panamá e em Cuba.

XI. — A empresa teve de vencer grandes dificuldades, devido à inconsistência do terreno, as quais se revelam após as menores chuvas, que são geralmente torrenciais. Isso leva os taludes artificiais a desmoronarem, fazendo com que os trilhos sofram desníveis de 50 a 60 centímetros. Apesar de tudo isso, já houve a inauguração do primeiro trecho da via férrea, com 87 quilômetros, entre Porto Velho e Jaci-Paraná. A sua construção ressentiu-se muito da falta de operários e da dificuldade de transporte do material. Além desse trecho, existem prontos, em outubro de 1910, mais 90 quilômetros de linha, bem como outros 30, que estão recebendo os trilhos. Os trabalhos continuam sendo executados ativamente pela Companhia, a qual pretende, em fins de [427] 1910, completar mais 175 quilômetros.

Segundo notícias chegadas depois de nossa volta, o pessoal empregado atualmente se compõe de 2.800 operários (até 1910, esse número

mal passava de 600), 40 chefes de turma e 60 engenheiros, além do pessoal médico referido acima, contadores, caixas, etc. A folha mensal de salários eleva-se a 300 contos, ou seja, 540.000 francos, no câmbio atual (1,80 franco por mil-réis).

Em Santo Antônio do Madeira, o rio é bastante largo e permite abrigo e fácil ancoragem até mesmo para grandes vapores, que desse modo podem descarregar e carregar facilmente as suas mercadorias. Esse porto, situado a 1.150 quilômetros da confluência do Madeira com o Amazonas, se tornará certamente o centro de um grande movimento comercial. O comércio da localidade recebe a cada dia um novo impulso, as construções se fazem mais numerosas, melhores, maiores e mais cômodas. Algumas lojas comerciais já conquistaram um bom volume de negócios.

Em Porto Velho, construiu-se sobre o Madeira um atracadouro a que podem arribar os maiores barcos. Durante nossa estada lá, dois grandes vapores ingleses, o *Holland* e o *England*, de 6.600 toneladas de deslocamento cada, vieram da Europa, subiram o Amazonas e o Madeira e atracaram em Porto Velho, dando assim uma demonstração prática de que este rio é acessível aos maiores navios, ao passo que os de tonelagem similar não tentam geralmente passar além da embocadura do rio Negro, no Amazonas.

Porto Velho comunica-se diretamente com Manaus por meio do telégrafo sem fio. Parece enfim ultrapassada a era das dificuldades para essa linha férrea, que poderá estar completamente concluída em dezoito meses, talvez até menos. Trata-se de uma obra de importância capital para todo o oeste boliviano, bem como para o centro e o norte do Mato Grosso, cujas florestas ricas em héveas poderão também ser exploradas. Esta estrada de ferro está destinada a desenvolver em toda a região do Madeira um intenso movimento comercial. [428]

É fácil indicar a situação comercial das principais nações importadoras no Estado do Amazonas, como de resto em toda a Amazônia: a Inglaterra mantém o primeiro lugar; em seguida, vêm a Alemanha e os Estados Unidos; nós viemos depois, com os portugueses e italianos. O sucesso dos primeiros se deve sobretudo ao monopólio da grande navegação, que eles mantêm no Amazonas.

Desde 1867, quando o Amazonas e seus principais afluentes foram abertos à navegação internacional, e mais particularmente a partir de 1900,

todas as grandes potências comerciais européias enviaram navios de guerra, como se fossem comissários vendedores, para subir o rio-mar até Iquitos, situada em pleno Peru, a mais de 4.000 quilômetros de Belém do Pará. De início, foram os Estados Unidos, seguidos da Alemanha, Itália, e o próprio Portugal, que timbraram em fazer conhecer às populações ribeirinhas as cores de seus respectivos pavilhões. No caso da Inglaterra, sabe-se que ela não deixa passar alguns anos sem mandar a Belém ou Manaus algumas de suas grandes unidades, como cruzadores ou encouraçados. Essas nações compreenderam logo que tais manifestações de força constituíam a melhor propaganda a fazer, para criar novos mercados para seus produtos. Essa opinião, infelizmente, não parece ser compartilhada por nosso Ministério da Marinha, motivo por que ninguém cogita fazer algo para mostrar a necessidade, ou pelo menos a utilidade, de uma manifestação semelhante. Ao contrário.

Em Manaus e Belém, como aliás em todas as grandes cidades brasileiras, os ingleses conquistaram uma posição industrial e comercial preponderante. Uma poderosa companhia inglesa, a Manaus Harbour, como resultado de uma série de contratos exitosos, conseguiu abocanhar a maior parte dos serviços e trabalhos de primeira utilidade, como atracadouros, docas de carregamento, bondes, etc. Tudo para ela é um privilégio, mas privilégio devido à iniciativa e à diligência de seus diretores.

Nesta cidade de Manaus, que nasce sob auspícios tão brilhantes, pudemos constatar a visão empreendedora de [429] alguns capitalistas franceses, que fundaram respeitadas casas de importação e exposição. Contudo, elas ainda são pouco numerosas e sobretudo inferiores, em termos de importância, às suas similares inglesas e alemãs. Duas delas são sucursais de casas de Belém.

Além dessas importantes firmas, existem em Manaus várias lojas de modas e novidades. Observam-se nas principais ruas alguns letreiros comerciais com nomes franceses. Tudo indica que o comerciante francês se aclimatou melhor nesta cidade. Tínhamos antigamente uma posição bem melhor do que hoje, principalmente no que diz respeito aos artigos de Paris, brinquedos, fazendas caras, modas, roupa interior de qualidade, bijuteria e, muito especialmente, vinhos, licores e alimentos em conserva. Do momento em que as companhias alemãs e inglesas passaram a ter o monopólio de fato da navegação no rio-rei, os produtos alemães, ingleses,

italianos e belgas exercem forte concorrência contra os nossos, sobretudo em relação aos artigos parisienses, bijuteria fina e de fantasia e, em parte, [430] os tecidos. Contudo, seria uma injustiça gratuita dizer que nosso comércio em Manaus se tenha reduzido a zero. Quanto às modas, vinhos, licores e conservas, nossa situação continua sendo boa, sem ser excelente, uma vez que, nesta última faixa, os portugueses e italianos nos seguem bem de longe.



*O caminho de ferro do Madeira ao Mamoré*

No caso das fazendas e lingerie, temos de reconhecer que, por um momento, quase nos deixamos ultrapassar pelas produções alemãs e belgas. Contudo, de uns tempos para cá, nossos comerciantes, dando prova de uma renovada iniciativa, por nós já assinalada, voltaram a se apresentar no mercado e reganharam com facilidade o terreno perdido. Chegamos à conclusão de que, embora levemente mais caros, os artigos franceses se mostravam mais vantajosos e suscetíveis de mais ampla utilização do que os similares alemães. A população local, em sua maioria, sabe apreciar a qualidade de nossos produtos e o bom gosto de nossa manufatura, bem como a lealdade de nossos negociantes em suas transações.

No correr de nossa viagem pelo norte do Brasil, fomos agradavelmente surpreendidos por encontrar um certo número de representantes comerciais franceses, que não esperávamos fossem tão numerosos, em termos relativos. Alguns deles visitavam a região pela primeira vez, e todos estavam realizando bons negócios. Pareciam ter sido bem escolhidos e inclusive conheciam a língua e os hábitos do país. Pareceu-nos contudo que os recém-chegados tinham tendência a se desestimularem, diante dos atrasos causados pela alfândega na entrega de seus artigos. De fato, esse serviço é o mais insuportavelmente trapaceiro e negligente que possa existir. Sob esse ponto de vista, as alfândegas de Belém e Manaus batem o recorde sobre todas as outras do Brasil, as quais, por sua vez, já levam a palma sobre as demais, em matéria de lentidão na entrega das mercadorias. E isso provoca um acréscimo a mais no valor dos impostos, já demasiadamente elevados, que se tem de recolher. Nada disso, contudo, constitui uma razão para deixar de lado esta parte do Brasil, visto que há igualmente largas compensações.

Nossa situação comercial na Amazônia, que já não é tão precária como era há pouco tempo, ainda pode ser bastante melhorada, até retomar a posição que [431] soubemos ocupar. Bastaria aos nossos negociantes uma viagem de estudos, para se certificarem de que existem à sua espera enormes negócios a realizar. A inferioridade de nosso comércio nessa região, como em muitas outras, provém da ignorância de nossos negociantes em relação às coisas do país. Eles estão por demais acostumados a ser procurados por clientes desejosos de mercadorias. As coisas se modificarão em nosso proveito, a partir do momento em que aceitarmos a idéia de nos deslocarmos, de ir procurar o comprador e conhecer bem as suas preferências. Esta é a razão, a única, do sucesso de nossos concorrentes alemães.



.....

*Capítulo XVII*

TERRITÓRIO FEDERAL DO ACRE

I. O ACRE E SUA ORGANIZAÇÃO. – II. IMPORTÂNCIA COMERCIAL E RENDIMENTO PRODIGIOSO DESSE TERRITÓRIO. – III. SUAS ASPIRAÇÕES À AUTONOMIA, MOTIVOS INVOCADOS. – IV. SOLUÇÃO INOPORTUNA. – V. MELHORIAS REALIZÁVEIS. – VI. ESTADO SANITÁRIO DO ACRE, ALIMENTAÇÃO E HIGIENE. – VII. RELAÇÕES COMERCIAIS, DIFICULDADES DOS TRANSPORTES DURANTE A BAIXA DAS ÁGUAS. – VIII. PREÇOS DE DIVERSOS VÍVERES. – IX. AS COMUNICAÇÕES ENTRE O PURUS E O JURUÁ. – X. A 9.000 QUILOMETROS DO RIO DE JANEIRO, SENA MADUREIRA. – XI. RÁPIDOS PROGRESSOS DA FUTURA CAPITAL DO ACRE. – XII. O COMÉRCIO E AS DESPESAS DE TRANSPORTE. – XIII. O DEPARTAMENTO DO ALTO JURUÁ, SUA SEDE DE MUNICÍPIO, SUA POPULAÇÃO. – XIV. INTRODUÇÃO ONEROSA DE TRABALHADORES. – XV. ALGUMAS PALAVRAS SOBRE OS ÍNDIOS DO BRASIL, ORGANIZAÇÃO DE UM SERVIÇO DE CIVILIZAÇÃO E DE PROTEÇÃO.

**I** – SABEMOS que o Território do Acre é uma imensa região de 191.000 quilômetros quadrados, situada na bacia superior dos rios Madeira, Purus e Juruá, grandes afluentes do Amazonas. Essa região, que pertencia à Bolívia, era povoada por brasileiros, que suportavam com impaciência a dominação boliviana. Pelo Tratado de Petrópolis,<sup>67</sup> concluído

---

<sup>67</sup> Na data de 17 de novembro de 1903.

entre a Bolívia e o Brasil, ela foi adquirida por este último, mediante uma indenização de 2 milhões de libras esterlinas e a promessa de construção de uma via férrea, ligando o rio Madeira ao Mamoré, respectivamente afluente e subafluente do Amazonas. Desde então, o Acre tem feito progressos notáveis. Criaram-se novos centros populacionais, constituíram-se numerosos estabelecimentos ao longo de rios e riachos para a exploração das árvores de cautchu, que [434] são particularmente numerosas na região. Durante os primeiros tempos, o Estado do Amazonas, vizinho desse rico território, cogitou de apropriar-se de toda a região e começou a taxar suas exportações de cautchu. Contudo, os moradores do Acre, gente irrequieta, ou pelo menos os seus chefes, a saber, os principais negociantes, se opuseram à idéia e responderam que uma região que cobre com folga as suas despesas podia pretender – o que era então completamente prematuro – administrar-se a si mesma e ser elevada à condição de Estado autônomo. Por outro lado, a soma assim obtida pelo Estado do Amazonas, com a cobrança dos direitos sobre o cautchu exportado, assumiu logo um tal volume, que despertou a atenção do Governo brasileiro, levando este último a organizar o Acre em Território Federal, dotado de um sistema aduaneiro especial. Após ter apresentado um protesto formal, o governo de Manaus reduziu os seus direitos de exportação para um nível abaixo das tarifas do Acre (de 20% *ad valorem*), levando os proprietários seringueiros mais próximos a preferir exportar sob as alíquotas amazonenses. Tal sistema não parece prejudicar nem uma nem outra das duas regiões.

O Território do Acre está dividido em três departamentos administrativos, ou prefeituras, sob os nomes de: Alto Acre, Alto Purus e Alto Juruá.

A Departamento do Alto Acre compreende a região banhada pelos rios Abunã, Rapirrã, Iquiri, Alto Acre ou Aquiri e Alto Antimari, nos limites convencionais. O Departamento do Alto Purus compreende a região banhada pelo Yaco e pelo Alto Purus, com todos os demais afluentes deste, inclusive o Chandesse, o Curanja e o Curinja, até as nascentes dos mesmos rios.

O Departamento do Alto Juruá compreende a zona banhada pelo rio Tarauacá e seus afluentes, e pelo Alto Juruá e seus tributários, entre os quais o Ipixuna, Moa, Paraná da Viúva, Juruá-Mirim, Riozinho do Leonel, Amoneu, Tejo e Breu.

Esses três departamentos, subdivididos em circunscrições, são administrados, cada um deles, por um prefeito nomeado pelo [435] presidente da República, e tem sua residência na localidade sede de cada departamento. Estas últimas não existiam, por assim dizer, pois não passavam de modestas aglomerações, com algumas barracas de patrões seringueiros. Pouco depois dessa organização, houve um grande desenvolvimento em certos pontos, mormente nos locais escolhidos como sedes das prefeituras, que rapidamente tomaram o aspecto de pequenas cidades, ainda bem modestas quanto às construções, mas que se ampliam a cada dia. Essas sedes de prefeituras são: Rio Branco, que substituiu Porto Acre como sede do departamento do Alto Acre; Sena Madureira, para o departamento do Alto Purus; e Cruzeiro do Sul, para o Alto Juruá.



*Um recanto do Axioma no rio Purus*

II. – Estes centros já adquiriam grande importância comercial, graças ao caucho, que é a única indústria de todo o Acre. E esta conquistou um desenvolvimento extraordinário, depois da aquisição do território pelo Brasil. Para que se tenha uma idéia, basta consultar as cifras a seguir, que indicam quanto o governo brasileiro já arrecadou na região, desde finais de 1903. Tais cifras são sugestivas: [436]

Direitos de exportação recebidos pela Alfândega de Belém	Direitos de exportação recebidos pela Alfândega de Manaus
Mil-réis	Mil-réis
1903..... 247:418\$840	1903 .....587:622\$337
1904.....1:366:427\$667	1904 ..... 1.741:758\$484
1905..... 4:710:396\$0761906	1905 ..... 4.040:348\$320
1906.....4.806:134\$473	1906..... 4.465:361\$343
1907.....6.775:465\$666	1907.....6.694:503\$797
Total ..... 17.905:842\$722	Total ..... 17.529:594\$281
[ = cerca de 26.858.757 francos]	[ = cerca de 26.658.894 francos]

A essas cifras, temos de acrescentar os direitos de exportação recebidos pelas alfândegas, de janeiro a maio de 1908, sobre o cautchu proveniente do Acre em 1907, isto é, 6.020 contos de réis, que equivaliam a 9.030.000 francos, no câmbio da época.

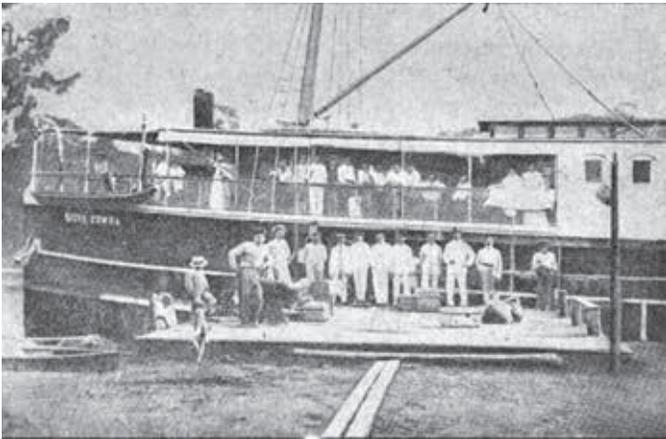
Entraram portanto para os cofres da União brasileira 44.726.528 mil-réis, equivalentes a 67.089.792 francos, ao câmbio de 1,50 franco por mil-réis.

Tendo o Governo Federal pago à Bolívia os 2 milhões de libras esterlinas, por seus direitos de reivindicação, correspondentes a 32.000 contos, ou 50 milhões de francos, resta ainda um saldo de 17.089.792 francos em favor do Brasil. Após controle pormenorizado, essas cifras foram retificadas para 14.453.143,50 francos em favor do Acre, até 1908. Contudo, desde então o ganho desse território aumentou mais ainda, uma vez que, de maio de 1908 a junho de 1909, os cautchus dessa proveniência geraram 21.100 contos de réis, sobre 12.000 toneladas desse produto, mesmo tendo-se em conta que parte desse período não foi favorável. De acordo com esses cálculos, verifica-se que o Governo brasileiro não fez um negócio tão mau assim, tendo-se em vista que, de fins de 1903 a junho de 1909, ele obteve com a sua aquisição a soma colossal de 64.000 contos, justamente o dobro do que pagou à Bolívia.

Os preços alcançados pelo cautchu no período 1909-1910 causaram um aumento sensível na produção, que deve (como já dissemos) ser estimada em cerca de 14.000 toneladas para o território do Acre. Pode-se imaginar o rendimento desse período, se tivermos em conta que o governo arrecada 20% *ad valorem*, isto é, a [437] quinta parte do trabalho dos serin-

gueiros, e que, por outro lado, o valor médio do cautchu não esteve jamais abaixo de 19 francos por quilo, durante esse mesmo lapso de tempo.

III. – Essas receitas prodigiosas, só ultrapassadas pelas do Estado de São Paulo e do Distrito Federal do Rio de Janeiro, despertaram a ambição, para não usarmos outra expressão talvez mais justa, de algumas personalidades, advogados, médicos, engenheiros, mais ou menos funcionários, alguns grandes negociantes de cautchu, instalados há alguns anos nessa região. Lamentavam eles que semelhantes arrecadações beneficiavam a União, em vez de permanecer no Acre ... à disposição deles. Assim, concluíram que uma região que cobre as suas despesas e ainda conserva um excedente tão considerável tinha o direito de se administrar a si própria, e de se erigir em Estado autônomo.



*Vapor de rio*

Para tentar realizar tal projeto, dirigiu-se ao Rio de Janeiro uma delegação de cada um dos departamentos do Acre, composta sem dúvida dos principais interessados, para solicitar ao Governo Federal a autonomia do Acre e sua constituição em estado. Foi encetada uma intensa campanha de imprensa para levar os poderes públicos e as Câmaras a atender as reivindicações dos delegados. Argumentavam estes que [438] o sistema de organização atual atrasa o desenvolvimento do território porque o funcionário que administra cada prefeitura se vê prejudicado em sua ação administrativa, por depender de uma autoridade federal, dele distante um número respeitá-

vel de milhares de quilômetros. Tratava-se portanto de uma causa de entrave e atraso interposta à condução dos negócios públicos da região. Acrescentavam que a ação do Governo Federal se mostrava insuficiente, visto que o crédito de 200 a 300 contos concedido a cada prefeito era por demasiado reduzido; que as somas despendidas anualmente pelo mesmo Governo Federal no Território, para melhorias diversas, não haviam passado até então de 3.000 contos; que finalmente a região não possuía estradas, nem telégrafo, nem meios de transportes regulares, nem escolas públicas suficientes. Benefícios esses que o território poderia possuir, se essas receitas tivessem sua aplicação local.

IV. – Não há dúvida de que alguns desses argumentos têm o seu valor, pois os prefeitos deveriam dispor de mais latitude de ação. O que não quer dizer que eles não a tenham em grau algum. Exemplo disso é o Dr. Cândido Mariano, a quem são devidos os progressos da cidade de Sena Madureira, que estão à vista de todos. Os créditos outorgados e as quantias despendidas anualmente também poderiam ser aumentadas, tese a que não se opõe o Governo Federal. Mas, daí à autonomia absoluta, há um passo que não pode ser dado hoje, pois não está provado que a autonomia irá servir realmente ao desenvolvimento do estado. Ao invés de constituir uma recomendação para que se decrete imediatamente a sua autonomia, a grande riqueza do Acre exige que se estude a situação de modo mais sério, tendo em vista os perigos envolvidos. Que sirva de exemplo desses perigos o caso de certos estados vizinhos, que nesse ínterim tiveram tempo para fazer sua aprendizagem de governo, na condição de províncias. É preferível que uma parte dos recursos do Acre aproveite à nação, em vez de beneficiar alguns ambiciosos.

Por motivos diversos, a transformação do Território do Acre em estado autônomo não parece uma solução oportuna. Inicialmente, devido à pouca densidade da população. [439] Embora os grupos interessados afirmem que ela está por volta de 100.000 habitantes, tal cifra deve ser reduzida para 70.000 ou 75.000 habitantes, o que já é muito bom. Por outro lado, é importante considerar a qualidade dessa população. Tomada em seu conjunto, ela é ignorante e rude, de civilização pouco adiantada. Vivendo continuamente na exploração de árvores de cautchu dispersas na floresta, ela só tem por fim o seu lucro individual, que é o de extrair a maior quantidade possível de cautchu, permanecendo indiferente ao destino da região. As condições de trabalho, bem como o preço exorbitante dos transportes, fazem

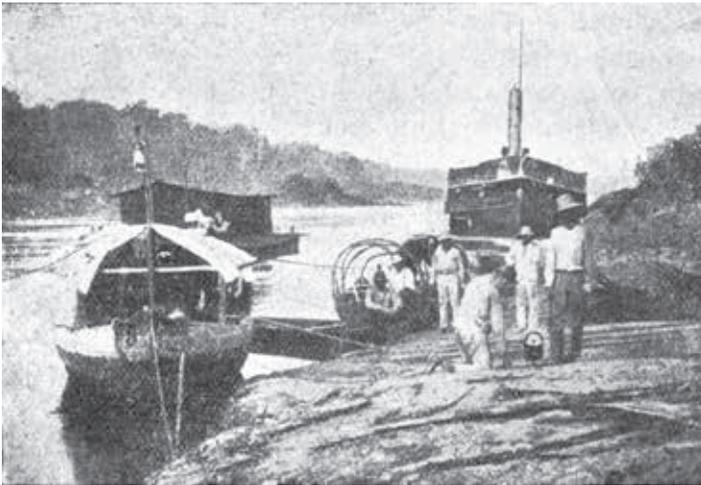
com que somente um quinto dos trabalhadores seja acompanhado de sua família, fator esse que contribui muito para que essa população se torne inculta e nômade. A autonomia, que será certamente decretada em poucos anos, seria no momento um perigo, pois equivaleria a entregar a região à anarquia. Portanto, o Governo Federal agiu com sabedoria em recusá-la neste momento.

Um exemplo do que ocorreria freqüentemente doravante foi dado pelos incidentes que aconteceram há pouco numa das prefeituras, a do Alto Juruá. O coronel João Cordeiro, prefeito daquele departamento, foi deposto um dia pela população. Ou melhor, como acontece em tais casos, por um pequeno grupo de agitadores, visto que, como se verá mais adiante, a população, nesses casos, permanece forçosamente indiferente, ignorante mesmo dos acontecimentos, como conseqüência de sua dispersão. O prefeito deposto, que não tinha meios de resistência, foi embarcado à força num vapor, que o levou a Manaus, onde ele passou a aguardar a evolução dos acontecimentos. Logo que teve conhecimento desses fatos, o Presidente da República declarou que o governo não transigiria com os agitadores, que o prefeito seria restabelecido em seu posto, e que a ordem legal seria mantida em todo o Território, mesmo que, para isso, fosse necessário o recurso à força. Não há duvida de que esta firmeza de atitude deterá os agitadores, que certamente só esperavam uma posição dúbia do Governo Federal. Afinal, este poderia facilmente bloqueá-los nos seus rios e obrigá-los a se comporem. Se assim não fosse, essas desordens poderiam repetir-se. Ora, a população ignorante, que é facilmente excitável, está habituada a uma vida rude e a recorrer com freqüência às armas. Não se pode esquecer que [440] uma parte dessa população, composta de emigrantes do Ceará, Paraíba e Rio Grande do Norte, indivíduos rudes atraídos pela febre do caucho, deixa a desejar do ponto de vista moral. No seio desta população – sempre armada, frustrada pelas dificuldades do meio em que vive e luta, onde os fortes oprimem sem piedade os fracos e os índios –, não são raros os crimes contra as pessoas. Devido às dificuldades de comunicação e às enormes distâncias a percorrer, os esforços do Governo Federal só muito parcialmente puderam assegurar a administração da justiça. Será por muito tempo uma tarefa difícil de realizar.

V. – Não será por meio da violência que os acrianos conseguirão a sua autonomia, pois ela depende da organização desse território, que ainda

deixa muito a desejar, porque são lentas e precárias as relações entre os diferentes pontos. Um congresso de negociantes de cautchu do Território do Acre reuniu-se no ano passado em Sena Madureira para discutir sobre o futuro reservado à indústria desse produto e contemplar medidas a serem tomadas para melhorar os processos de fabricação e criar plantações. Muito sensatamente, ele dirigiu ao Presidente da República uma mensagem solicitando:

A abertura de grandes vias carroçáveis, uma na região do alto Yaco, a outra, no alto Purus e duas últimas no alto Cayaté e Maçanha; o estabelecimento de uma estrada de ferro entre Sena Madureira e Boca do Acre; linhas telegráficas; subvenções para as linhas de navegação que fazem viagens entre o Rio de Janeiro, Belém e Manaus, até as capitais dos departamentos; normalização dos fretes; uma escola teórica e prática de agronomia; redução do imposto de saída para o cautchu; e finalmente uma lei de terras que regularize as concessões, explorações e propriedades, em obediência ao direito do primeiro ocupante, a fim de evitar as contestações e perturbações graves, que poderão resultar da delimitação dos seringais,<sup>68</sup> visto [441] que todos os conflitos surgidos têm como origem contestações de terras.



*Vapor e balsas da navegação do Purus*

68 Grandes extensões de terrenos que incluem um certo número de explorações de árvores de cautchu.

Todos esses desideratos podem ser realizados com relativa facilidade, em vista da enormidade dos recursos fornecidos pelos impostos de saída. Somente a questão da estrada de ferro se mostra bem mais complicada, devido às agruras impostas pela natureza e regime de águas nessas regiões. As poucas informações que cremos indispensável fornecer sobre o Território do Acre, tão pouco conhecido, darão uma idéia de certas dificuldades que teriam de ser vencidas naquelas áreas extraordinariamente longínquas.

VI. – Quase toda a região do Alto Purus e Alto Acre é composta de terras aluviais, cobertas de florestas baixas e inundáveis durante a estação chuvosa. Tal circunstância fez com que essas terras tenham sido e continuem a ser consideradas, com toda razão, como causadoras de febre, embora dentre elas possam ser encontradas numerosas áreas salubres. Não se deve contudo exagerar quanto às condições de insalubridade de uma zona tida como causadora de febre, visto que uma boa saúde geral depende tanto das condições de higiene, alimentação e do moral dos moradores quanto das condições climáticas. Durante nossas primeiras temporadas [442] na Amazônia, inclusive uma de seis meses no Madeira e no Purus, e uma outra atravessando a Amazônia peruana, ao retornar da costa do Pacífico, jamais tínhamos tido um acesso de febre. E, no entanto, várias das regiões percorridas podiam corretamente ser tidas como pouco salubres. Um acidente contudo aconteceu no decorrer de nossa mais recente viagem, no Estado do Paraná, considerado com toda razão como dos mais salubres que existem. Contraída sem dúvida nas florestas do Nordeste, a febre nos acometeu como resultado de uma imprudência sobre as margens do Iguaçu. Os acessos, aliás benignos, já tinham desaparecido completamente antes de nossa chegada à bacia amazônica, nem se renovaram durante nossa estada na região, cuja insalubridade tem sido exagerada.

A grande mortalidade reinante entre os seringueiros – nunca é demais repetir – se deve mais que tudo ao desprezo dessa gente ignorante a qualquer forma de higiene, por mais elementar que seja, bem como à sua má alimentação e excessos alcoólicos. Acessos de febre benignos, intermitentes e não tratados, acabam degenerando, nas florestas, em crises perniciosas, que naturalmente se tornam mortais. No Alto Acre, tido durante muito tempo como a parte mais insalubre de todo o Território, o número elevado de óbitos era motivado por uma alimentação ruim e insuficiente, à base de farinha de mandioca, peixe e carne secos, deteriorada em maior ou

menor grau no decorrer de uma longa viagem. A constituição dos menos robustos, rapidamente anemizados, os transforma em presas fáceis para o impaludismo endêmico. Por outro lado, as moradias ainda se mostram demasiado primitivas em sua grande maioria, sem obedecer a qualquer prescrição higiênica, embora tenha havido melhorias em algumas localidades. Os que nelas residem se encontram pois em condições desfavoráveis – mas isso pouco importa para aqueles que só têm um objetivo: a coleta de ouro que eles extraem nos seringais.

A localidade de Xapuri, situada num pequeno afluente do Acre, constitui um exemplo de que tudo é relativo. A referida localidade, que até 1960 contribuía com um elevado número de mortes, acabou se transformando como que num sanatório para os enfermos do Alto Acre e do rio Xapuri, depois que se abateu a floresta numa grande área, e a alimentação se tornou abundante e mais sadia, embora não necessariamente mais barata. De uns anos para cá, introduziu-se naquela zona uma certa variedade de gado proveniente da Bolívia, e iniciou-se a plantação de legumes, milho, feijão e mandioca, o que permitiu sensível melhoria na alimentação. Naquele centro longínquo, existe hoje até mesmo uma fábrica de gelo, algo extremamente útil, visto que, se a temperatura do Acre é mais ou menos a mesma de toda a Amazônia – isto é, máximo de 33°, caindo durante a noite para 22° a 23° –, este calor das florestas, a que as pessoas se adaptam rapidamente, se mostra para os recém-chegados muito pesado e úmido, e mais forte do que é na realidade.

VII. – O Acre não produz exclusivamente cautchu. Como toda a bacia amazônica, ele possui terras que se prestariam admiravelmente ao plantio do milho, café, arroz, feijão, legumes diversos e sobretudo frutas tropicais de todas as espécies. E, no entanto, essas culturas, que infelizmente não existem a bem dizer, bem que poderiam modificar em pouco tempo as condições de vida, caso fossem bem desenvolvidas. Parece-nos desnecessário acrescentar que a floresta virgem, imensa e infinita, [443] preserva uma quantidade de madeiras de construção, das quais 120 espécies variadas (incluindo o famoso pau-brasil) foram apresentadas na Exposição Nacional de 1908. Nela existem também em profusão cacau, castanha-do-pará, copaíba, salsaparrilha, quiniño, etc., sem serem explorados nem cultivados, devido às vantagens bem mais atraentes oferecidas pela extração do cautchu a todos os trabalhadores, que apesar disso ainda se mostram em quantidade insuficiente para esta indústria.

[444]



*Enseada*

O comércio do Acre é feito quase que exclusivamente com as praças de Manaus e Belém, onde os proprietários de seringais se abastecem de todas as mercadorias de que precisam. E estas só podem ser transportadas ao destino durante o período de janeiro a maio, época das águas altas nos subafluentes distantes do Amazonas. De junho a dezembro, as comunicações com essas regiões são interrompidas devido à baixa das águas, exceto para pequenas embarcações a vapor, e mesmo estas lá navegam com dificuldade. Lá para o mês de maio, uma baixa imprevista na vazante pode deixar encalhado no meio de um rio um vapor de certa tonelagem que se tenha aventurado longe demais, sem prever a queda súbita.

O movimento fluvial dos barcos que atingem Porto Acre, a mais de 2.300 quilômetros distante de Manaus, é relativamente considerável, se nos basearmos nas cifras que nos foram transmitidas relativamente a 1908, aliás ano fraco: 480 embarcações de uma tonelagem mais ou menos importante, dentre os quais 62 vapores de 80 a 220 toneladas, de propriedade de particulares. Essas indicações dizem respeito ao movimento de navegação no rio Acre; mais importante ainda é o dos vapores que freqüentam os estabelecimentos do rio Purus; o do rio Juruá é hoje basicamente igual.

Se, durante a época das águas altas, as relações com os estabelecimentos e novas localidades do alto curso dos rios Purus, Acre e Juruá, bem como com seus múltiplos afluentes, se revelam fáceis, ou pelo menos mais longas, tal não se dá durante a estação da vazante, ou baixa das águas no Purus

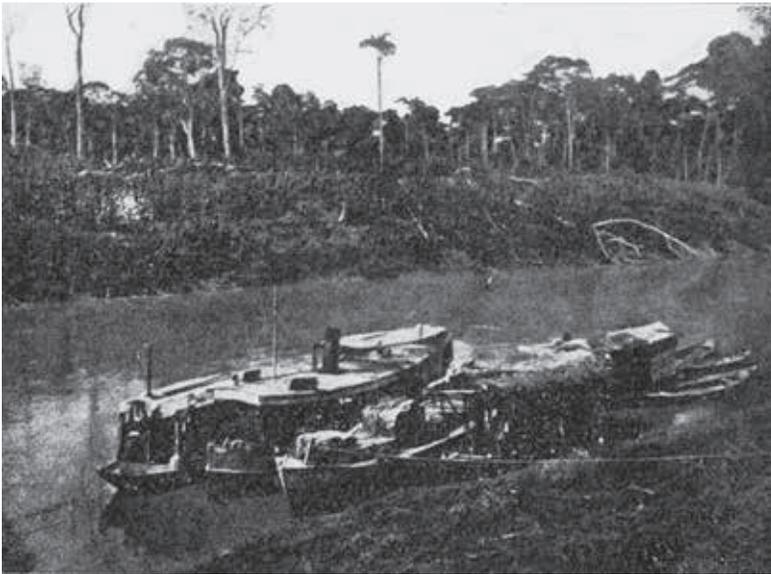
e seus afluentes, quando as comunicações se tornam muito precárias. Nessa época, o [445] ponto extremo alcançado pela navegação a vapor, aliás muito limitada, é Boca do Acre, quase na confluência desse rio com o Purus, e a mais de 2.000 quilômetros da foz desse rio no Amazonas. A canoa primitiva de salvamento passa então a ser o único meio de comunicação a ligar os diferentes estabelecimentos, muitas vezes separados por distâncias consideráveis.

Durante o intervalo entre os meses de junho a novembro, os dois departamentos do Alto Acre e Alto Purus e suas sedes municipais de Rio Branco e Sena Madureira permanecem virtualmente isolados do resto do mundo. Entre Boca do Acre e Rio Branco, o transporte do correio, e até por vezes os dos mantimentos, se faz em canoa, numa viagem perigosa, que se realiza em dezesseis a vinte dias, ida e volta. Encontra-se em construção um caminho, ou picadão, constituído por um atalho bastante largo, de cerca de 140 quilômetros de extensão, cortado através da floresta em linha reta, entre Boca do Acre e a sede do departamento, o que permitirá que a correspondência possa ser transportada em lombo de animal, em três ou quatro dias. Por esse mesmo caminho, poderão também ser levados até à cidade incipiente as mercadorias e mantimentos necessários ao consumo, visto que, durante a época de baixa, tais itens se tornam escassos no mercado, e seus preços atingem valores extraordinários. Já houve quem tivesse de pagar 2 mil-réis (3,50 francos) por um quilo de arroz; 60 mil-réis por uma caixa de batatas de 45 quilos; ou 4 mil-réis por uma lata de leite condensado.

VIII. – A título de curiosidade, reproduzimos abaixo o custo de certos mantimentos, nas localidades situadas junto aos rios facilmente acessíveis. Vai indicado em francos; o preço de compra é seguido entre parênteses pelo respectivo valor cobrado na revenda: 1 quilo de bacalhau: 0,40 franco (1,50 franco); 1 quilo de açúcar: 0,60 franco (1,25 franco); tabaco: 7,00 francos (20 francos); 27 quilos de farinha de mandioca: 18,00 francos (48 francos; em tempos comuns, nos rios mais distantes, e, na época das águas baixas, pode chegar a 100 francos); aguardente de cana-de-açúcar: 0,90 franco (2,50 francos e até mais); 1 quilo de arroz e feijão: 0,40 franco (1,50 franco); 15 quilos de pirarucu: 15 francos (40 francos); [446] 1 quilo de carne-seca: 1,80 franco (3 francos); caixa de conserva de carne dita fresca: 1,50 (3 francos); garrafa de conhaque: 3 francos (12 francos); camisa de algodão: 3,50 francos (8 francos), etc.

Nas altas regiões do Acre, Juruá, Napo, Jutaí, Rio Negro e muitos outros, esses preços tomam as seguintes proporções: 1 quilo de carne-seca: 4,50 francos; 15 quilos de banha: 90 a 100 francos; galinha, por unidade: 15 a 20 francos; ovos, por unidade: 0,75 franco; 1 litro de petróleo: 3 a 3,50 francos; 1 quilo de manteiga: 15 a 20 francos; 1 garrafa de cerveja: 4 a 5 francos. Presenciamos licores, conhaques e vinhos do Porto, adulterados, serem vendidos por 16 a 20 francos a garrafa. Todos esses preços, susceptíveis de serem duplicados nas épocas de baixa prolongada ou inesperada, não variaram nos últimos dez anos. As pessoas só se preocupam com o caucho, o *ouro negro*, que está lá para cobrir todas as despesas.

IX. — As comunicações entre os dois departamentos do Alto Acre e do Alto Purus com o do Alto Juruá se tornam mais precárias ainda durante o mesmo período. Para atenuar o problema, a Comissão Federal de Melhoramentos do Acre, constituída de vários engenheiros, enviados e mantidos lá pelo governo brasileiro, estudou a possibilidade de construir algumas estradas praticáveis através da floresta.



*Vapores particulares no rio Acre*

De Cruzeiro do Sul, sede do Alto Juruá, pelo rio Moa, até Rio Branco, há uma distância de 750 quilômetros, além de 630 quilômetros do

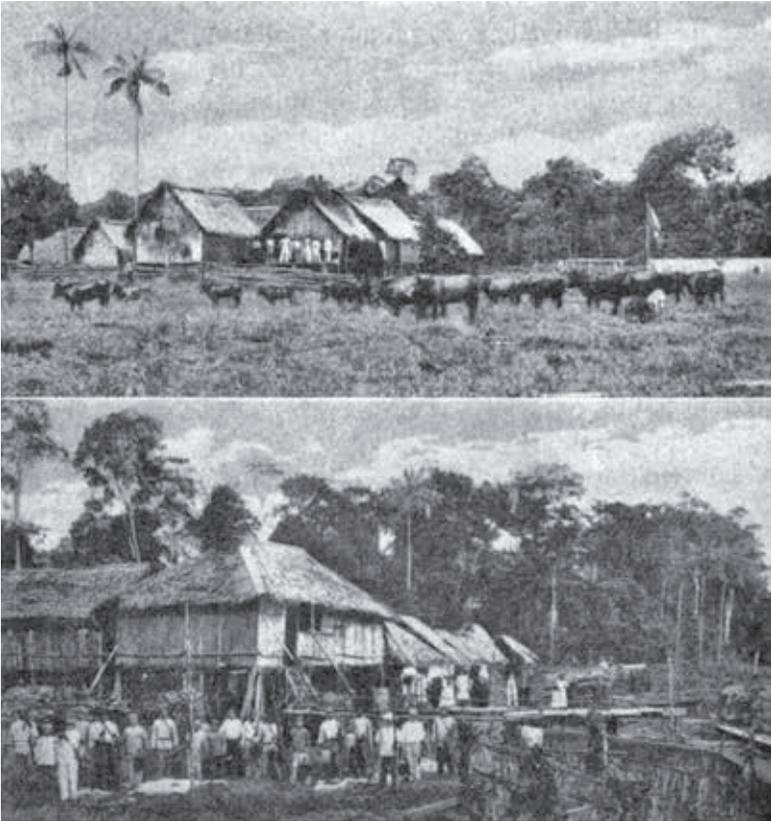
referido ponto até Sena Madureira. Esta região, até então proibida ao homem civilizado, é coberta de florestas virgens e atravessada por numerosos cursos de água, de maior ou menor importância. Como primeira tentativa, um sertanejo, de nome Ângelo Ferreira, à frente de alguns índios, conseguiu atravessar a zona que separa o Juruá do Taraúca, e logrou chegar a Cruzeiro do Sul depois de realizar um avanço audacioso, sob forma de *picada* (atalho estreito feito no mato, com o uso de um sabre), através da floresta mais hostil do mundo.

Mais tarde, nova brecha foi forçada pelo engenheiro [447] Bueno de Andrade, que também abriu uma *picada* entre o Juruá e o Taraúca; avançou deste para Embira; em seguida, desta para o Purus, e enfim passou do Purus até o Yaco, percorrendo uma região até então somente palmilhada pelos índios. Finalmente, depois de melhorar essa *picada*, a Comissão abriu, em fases consecutivas, no período 1908-1909, uma estrada de 4 metros de largura, sobre uma faixa de terra livre de troncos das árvores abatidas, numa distância de 260 quilômetros; um *picadão*, ou atalho, de igual largura, com o terreno desbastado mas não desembaraçado de troncos; nos 230 quilômetros restantes, a *picada* foi alargada e melhorada pouco a pouco. Graças a esses trabalhos, pode-se hoje viajar entre Cruzeiro do Sul e Sena Madureira, onde já foi criado um serviço de correio. Tudo indica, contudo, que esse trabalho só poderá ser executado na estação seca. Os passos iniciais, como se vê, não foram muito encorajadores.

O primeiro correio pedestre partiu lá pelo dia 28 de setembro de 1908, em direção do Juruá, mas voltou em meados de novembro, [448] sem ter podido atravessar a embocadura do rio Muru, afluente do Taran-dea, nem ter localizado o correio que deveria encontrá-lo, vindo do Juruá, uma vez que o caminho ainda não estava terminado.

Nas viagens seguintes, tudo correu melhor, pois os correios conseguiram se reunir na confluência do Muru. A cada correio cabia fazer trinta jornadas de estrada, ida e volta. Por aí se vê que o serviço postal e as comunicações ainda se encontram num estágio totalmente rudimentar nesse território tão longínquo. É longa a distância, de cerca de 630 quilômetros entre o Purus e o Juruá. Em muitos pontos, a estrada é invadida por trasbordamentos dos inúmeros cursos de água que ela atravessa. Na época das águas altas, é muito mais prático e rápido efetuar as comunicações entre as duas prefeituras do Purus e do Juruá, por meio dos vapores que ligam cada sede com Manaus.

X. – A população do Acre está distribuída por todo o território, embora quase que exclusivamente na margem dos rios. Só forma algumas em alguns pontos, que já se tornam pequenas cidades ou aldeias, tais como: Sena Madureira, sede do departamento do Alto Purus e capital do território, Vila Mercedes, Rio Branco, Porto Acre e Xapuri, no que diz respeito ao Alto Acre; Cruzeiro do Sul e Vila Taumaturgo, pelo Alto Juruá; além de um pequeno grupo de outras, de menor importância.



*RIO JURUÁ – Habitações dos seringais de Japurá e Eldorado*

Os centros que mais se desenvolveram nesses últimos anos, e cuja importância só tende a aumentar, são: Sena Madureira e Cruzeiro do Sul. A primeira, sede do Alto Purus, é sem dúvida recente demais para ser reconhecida: seu primeiro imóvel foi inaugurado em 1906. A futura ca-

pital do Acre se acha situada na margem esquerda do rio Yaco, a uma hora de navegação a vapor da confluência desse rio com o Purus, e tem como coordenadas topográficas as referências: 9°8'1" de latitude sul e 68°38'58" de longitude oeste do meridiano de Greenwich. *A distância, por via fluvial e marítima, que separa Sena Madureira do Rio de Janeiro, capital da República, é de cerca de 9.000 quilômetros.* A viagem pode ser efetuada em 30 dias, sem contar as 12 jornadas necessárias para fazer o trajeto de 2.400 quilômetros [449] entre Sena Madureira e Manaus. Baseando-se nesses dados, pode-se ter uma idéia, ainda que apenas aproximada, da imensidão da Confederação brasileira, e das enormes distâncias a percorrer entre um ponto e outro, sobretudo na prodigiosamente vasta Amazônia.

A viagem entre o Rio de Janeiro e a sede do Alto Purus sai em média por 760 mil-réis (1.330 francos, no câmbio atual), ou seja, 369 mil-réis, do Rio a Manaus, pelos navios do Lóide Brasileiro, e o restante, cerca de 400 mil-réis, desse [450] ponto até Sena Madureira, em vapores fluviais. Viagem em primeira classe, pois não existe outra categoria, exceto para os imigrantes.

XI. – Esta localidade foi fundada em plena floresta virgem, em setembro de 1904, pouco depois de assinado o Tratado de Petrópolis, pelo general José de Siqueira Meneses, primeiro prefeito do departamento. Todavia, como já dissemos, somente em 1906 foi inaugurado o primeiro imóvel digno desse nome, enquanto se desenvolvia a vida material da futura capital. A administração esforçou-se por derrubar uma parte da sombria floresta que cobria todo o terreno, sem clareiras nem interrupção. As árvores abatidas, algumas das quais, por suas dimensões, constituíam exemplares magníficos da flora equatorial, foram queimadas ou exportadas. No espaço tornado livre, foram planejadas e traçadas ruas, avenidas e praças, bem como zonas urbanas e rurais, com uma superfície superior a 4 milhões de metros quadrados.

O território da nova cidade, que ocupa mais de 10.000 hectares sobre as duas margens do rio Yaco, está perfeitamente delimitado e dividido em 800 lotes urbanos e uma quantidade indeterminada de lotes suburbanos e rurais. Eles são dados, a título perpétuo, sem despesas de qualquer natureza, a todos que queiram valorizá-los. Nessa localidade, que em 1905 não contava com uma só habitação passável, mas apenas barracos ou cabanas de índios, sem cobertura adequada, se apresenta hoje uma cidade moderna, de cerca de 4.000 habitantes, a contrastar vivamente com a natureza circundante. A parte

central já conta com dez ruas, largas e bem alinhadas, um bulevar, uma avenida e quatro praças, todas designadas e indicadas por placas confeccionadas em São Paulo, e semelhantes às usadas hoje no Rio de Janeiro. Em cumprimento de uma decisão inteligente das autoridades, as construções não podem ser contíguas, pois é reservada uma distância mínima de 6 metros entre cada imóvel. A administração local ainda não se curvou, pelo menos até agora, ao abuso de dar às [451] ruas e praças nomes de cidadãos vivos ou mortos, mais ou menos célebres, como ainda se faz, infelizmente por todos os lados, sobretudo nas cidades do Sul. As placas têm simplesmente os nomes dos principais rios da bacia amazônica, dos estados e capitais da Confederação.

A autoridade prefereital dispõe de seis imóveis bem construídos, em que já funcionam respectivamente a Prefeitura e o Secretariado, a Imprensa oficial, escolas públicas, das quais quatro já funcionam muito bem. Existem, além desses, uma prisão, um hospital, o 22 de Maio, mantido pela iniciativa particular, um depósito de material, um mercado, etc. Uma modesta sala de espetáculos e de reuniões (o Teatro Ceci) foi edificada pelos proprietários do lote e nela se aloja também um clube familiar dançante e dramático. Uma sociedade particular construiu uma igreja. Já existem duas gráficas em Sena Madureira, que publicam dois jornais semanais: o primeiro, oficial, e o outro, órgão local, é o *Alto Purus*. A Comissão Federal é responsável por uma serraria a vapor e uma fábrica de tijolos. Cabe a esta fornecer ao porto material para a construção de uma rampa e de guindastes para facilitar o carregamento e descarga de mercadorias. Iluminada até há pouco à base de petróleo, a cidade acaba de se dar o uso de energia elétrica e procede à canalização de suas águas.

Na zona rural, alguns ajuizados cearenses e rio-grandenses, curados da febre do cautchu ou a ela indenes, criaram alguns sítios, que abastecem o mercado de frutas e legumes diversos.

XII. – O comércio local é praticado por uns cinqüenta negociantes, alguns dos quais recebem suas mercadorias diretamente da Europa ou do Rio de Janeiro, com um só transbordo em Manaus. Já é possível encontrar nessa cidade nascente alguns artigos de luxo e de moda, cujo emprego se alastra a cada dia.

O comércio de Sena Madureira está, até hoje, isento de impostos. A população local poderia beneficiar-se de um custo de vida razoável,

se não fosse a questão da insuficiência dos transportes, cujo preço é deveras prodigioso. E isso se comprova pelos [452] dois exemplos seguintes: numa certa quantidade de telhas compradas em Manaus pelo prefeito Cândido Mariano, pela soma de 15 contos de réis (26.250 francos), foram pagos 14 contos (isto é, 24.500 francos) a título de transporte; por 40 caixas de petróleo, adquiridas também em Manaus, pelo preço já respeitável de 400 mil-réis (700 francos), pagaram 647\$700 réis (ou seja, 1.134 francos) de transporte, seguro e carreto. Depois disso, será fácil compreender a razão dos custos tão elevados dos mantimentos, como indicamos acima.

De Sena Madureira partem duas assim chamadas estradas: a primeira, de 200 quilômetros, com destino a Boca do Acre, pela qual chega atualmente da Bolívia uma parte do gado necessário ao consumo daquela cidade; a segunda, de 630 quilômetros, que se dirige em direção ao Juruá, cujo valor relativo já conhecemos. O recenseamento aproximado da população do Alto Purus, operado pelo prefeito, atribui àquele departamento uma população de cerca de 20.000 habitantes.



*Maloca de índios macuxis semicivilizados*

Essa população se amplia pouco a pouco, graças à imigração espontânea, sobretudo àquela que se concretiza às custas dos negociantes e patrões seringueiros.

XIII. – O departamento do Alto Juruá, talvez a organização administrativa mais distante em todo o país, é o que apresenta o mais notável desenvolvimento material e moral.

Cruzeiro do Sul, sede do departamento, está situada num pequeno planalto, perto da embocadura do Moa, afluente do Juruá, a 1.800 quilômetros de sua confluência com o Solimões (Amazonas),<sup>69</sup> e a cerca de 2.700 quilômetros de Manaus. Ela conta com a mesma população de Sena Madureira, isto é, cerca de 4.000 habitantes.

Lá existem cinco escolas primárias e uma secundária, o Liceu Afonso Pena. Seu comércio é bastante ativo durante a boa estação. A pequena cidade, que possui naturalmente seu periódico, *O Cruzeiro do Sul*, aliás primeiro fundado no Acre, está em condições de tornar-se um centro importante e perfeitamente habitável. [453]

Seu clima é bom, o mais salutar de todo o território (embora as margens do Juruá sejam normalmente inundáveis em todos os invernos), porque, a uma pequena distância das bordas, onde existem algumas terras firmes, se encontram numerosos locais mais elevados. Estes últimos, até o momento pouco habitados, por falta de árvores de cautchu, começam a ser utilizados pelos patrões seringueiros para as suas moradias.

São pouco freqüentes as febres no departamento. Tal circunstância, aliada à grande abundância de árvores de cautchu, fez com que o Alto Juruá se tenha tornado a região mais populosa do Acre, com cerca de 35.000 habitantes. Em 1905, por mais imperfeito que fosse, um recenseamento operado por ordem do general Taumaturgo de Azevedo, prefeito do departamento, registrou 15.000 pessoas somente para os rios Juruá e Taraúca.

Desde então, a população duplicou e espalhou-se para outros rios, onde o recenseamento não é praticável. Já se contam, como dissemos, 4.000 habitantes em Cruzeiro do Sul, incluindo os seringais vizinhos. Vila Taumaturgo, na embocadura do Amazonas, tem mais de 1.500 moradores fixos, inclusive o seringal Minas Gerais e um outro. Vila [454] Branquense, no Juruá, conta com 400 habitantes fixos. Na embocadura do Paraná dos Mouros, há um pequeno centro fixo de 300 pessoas. Vila Seabra, na

---

69 O Juruá tem um curso de aproximadamente 1.980 quilômetros. Ele se lança no Amazonas, a alguma distância de Fonte Boa, localidade esta que se encontra a 276 quilômetros a montante do Tefé e a 962 quilômetros de Manaus, isto é, a mais de 2.700 quilômetros da embocadura do Amazonas.

embocadura do Muru, inclui cerca de 500 moradores. Estes centros são os únicos que permitem um recenseamento fácil, visto que a grande maioria da população se acha dispersa nos seringais.

O Alto Juruá possui um certo número de grandes seringais, conhecidos com o nome de barracões, e perto de 400 barracas, ou seringais de pequenos seringueiros. Há seringais onde trabalham apenas 50 homens, e este é o caso mais freqüente. Há outros, contudo, como, por exemplo, no Juripari, Taraúca, Muru, Liberdade, Moa, Tejo, Gregório, Amonéia e outros afluentes e subafluentes, que contam com 200, 300 e até mesmo 400 trabalhadores. As famílias, embora geralmente numerosas, correspondem a cerca da quinta parte desses totais. Tal se explica pelo fato de que a admissão dos operários nos seringais é feita quase que exclusivamente pelos proprietários e patrões seringueiros, que vão recrutá-los, com elevados custos, nos estados do Norte, principalmente Ceará e Rio Grande do Norte. Cada trabalhador trazido até o destino já custou ao proprietário um mínimo de 500 mil-réis. Se ele precisar de 100 homens, terá de gastar algo como 50 contos, isto é, mais do que 87.000 francos. Se tivesse de trazer trabalhadores com suas famílias, na base média de mulher e dois filhos, sua despesas saltaria para 200 contos. As famílias tendem a ser mais numerosas nos rios facilmente acessíveis ou no grande rio, onde o transporte acaba resultando em não mais de 200 a 300 francos por pessoa.

XIV. – O isolamento do Alto Juruá acarreta pois elevadas despesas aos proprietários e coletadores. Chega a justificar os termos da petição dirigida ao Governo Federal por uma delegação de habitantes, formada por proprietários nessa região, que solicitam o desligamento desse departamento, em relação aos do Alto Acre e Alto Purus. Os peticionários, para fundamentar a necessidade dessa separação, alegam, não sem razão, a dificuldade de comunicações com o Acre e [455] o Purus, seja por via fluvial, visto que a viagem de ida e volta pode exigir quatro meses ou mais, seja por via terrestre, uma vez que o caminho aberto através da floresta se torna impraticável durante uma boa parte do ano, devido às inundações. Esta objeção perderia sentido se, como previsto no projeto elaborado pela Comissão de Obras Federais, o caminho pudesse ser carroçável por um serviço de automóveis especiais.

A despeito dessas dificuldades, é inegável a riqueza e prosperidade dessa área. É de surpreender o crescimento contínuo da exploração do caucho, que dobrou de volume desde 1904, e hoje vai além de 7.000 toneladas. E a surpresa aumenta ainda mais quando se verifica que toda essa zona do Juruá e de seus afluentes, como o Moa, Embira, Acurana, Tejo, Muru, etc., cujas margens se apresentam hoje vitalizadas pelos estabelecimentos dos seringueiros, era absolutamente desconhecida em 1896. Depois dos seringueiros, chegaram os regatões, ou mascates ambulantes, como são chamados pelos brasileiros. Viajando em leves embarcações, eles vão de porto em porto, de barracão em barracão, vendendo as mercadorias mais variadas, para desgosto dos patrões seringueiros. São os comissários viajantes dos grandes e pequenos rios. Penetram nas regiões mais distantes, para as quais trazem com o comércio um pouco de civilização. Os índios pacificados esperam com impaciência as suas aparições de quando em quando.

XV. – Resta-nos dizer algumas palavras sobre as tribos que ainda vivem na Amazônia, algumas compostas de indígenas bravos, ou selvagens; os demais, índios mais ou menos ligados à civilização. Estes últimos têm-se mostrado muito úteis como remadores ou mateiros, nas regiões do Alto Juruá, do Purus, do Acre, do Beni, do rio Negro, etc. Por vezes, de modo intermitente, eles se dedicam também à exploração do caucho. Já sabemos que uma dezena de estados brasileiros conta ainda com grupos maiores ou menores de índios, que vivem em regiões remotas do interior. No Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, encontramos [456] nos aldeamentos, ou aldeias, os restos de antigas tribos guaranis; ou em estado selvagem, os coroados ou cainguas, sobretudo em São Paulo, na região compreendida entre o Tietê e o Paranapanema.

Nas fronteiras de Minas Gerais e Espírito Santo, nas bacias dos rios Doce, Mucuri e das Moças, vivem diversos grupos de botocudos, alguns dos quais já catequizados pelos capuchinhos. Mas é nos estados do Norte que se concentra a maior parte deles, em função da imensidade do país e das florestas que lhes asseguram um abrigo cada vez mais precário. Goiás, Mato Grosso, Maranhão, Pará, Amazonas e o Território do Acre têm uma população indígena relativamente densa. São eles: os bororós, caiapós, xavantes, carajás, que habitam ao longo do rio Araguaia; os apiacas, carupanas e arumas, no Alto Madeira; os aráumas, paumaris, sirinizis ou sirin-

ris e os tracanas do Alto Purus, do Juruá, do Beni e do Acre; os macuxis e uapixanas do Rio Branco, para não citar outros, uma vez que poderíamos acrescentar outras centenas de nomes.



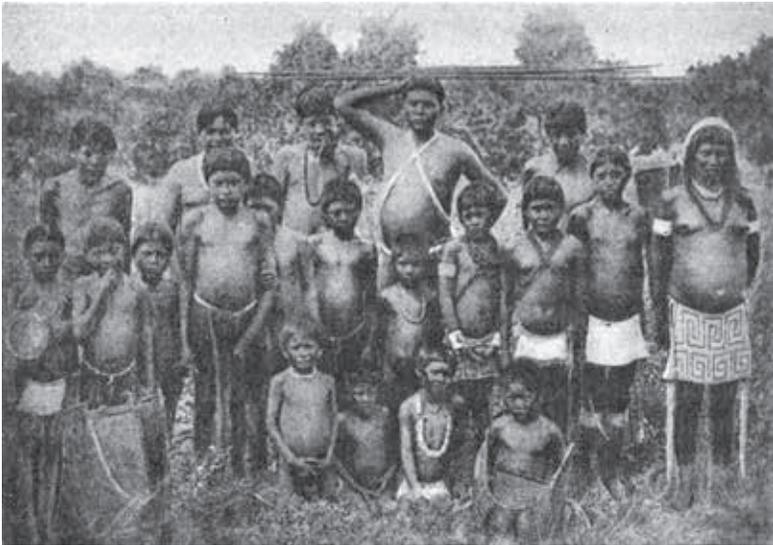
*Índio adulto e meninos macuxis*

Nas proximidades, e junto às margens dos cursos de água, os indígenas continuam levando a existência nômade que os caracteriza. Alguns são quase sedentários e mantêm relações freqüentes com os civilizados, com os quais eles adquirem vários objetos, como tecidos grosseiros, armas, etc., em troca de peles, plumas, ervas medicinais, etc. As tribos mais selvagens, nas regiões mais afastadas, ainda travam entre si combates mais ou menos ferozes. Por vezes, e quase sempre como resultado de algum incidente desagradável, alguns índios, que normalmente só desejam viver em paz, se reúnem em bandos para atacar, por vingança, propriedades, expedições ou grupos de seringueiros. Há sempre alguns motivos por trás desses ataques. Se o índio brasileiro é vingativo, e muitas vezes cruel, na verdade ele é principalmente cabreiro, e raramente provoca conflitos, dos quais sairá sempre vencido, e sua tribo dizimada, levando ódio no coração e uma sede mais viva ainda de vingança.

É difícil entender, quando se ignoram os motivos, [457] este ódio contra o branco, que permanece latente no coração de todos os índios bravos. É porque não se conhece direito o tipo de brancos, supostamente

civilizados, com os quais os índios têm de se haver, no sertão longínquo. Os mais honestos os desprezam e os consideram seres inferiores, pouco acima dos animais. Os outros não passam de brutamontes ignorantes e grosseiros. Os índios, por seu turno, não sabem, nem querem saber, que existem brancos de qualidade menos baixa. Tudo o que eles vêem são as suas tribos reduzidas pelos ataques, pela miséria e pelas enfermidades. Dos moradores das fronteiras, eles só conhecem, no mais das vezes, o que existe de pior.

O Governo brasileiro, contudo, sempre tratou os indígenas com humanidade e tentou trazê-los para um grau de relativa civilização, confiando esse cuidado a missionários, que entretanto são pouco numerosos para tal apostolado. Tivemos oportunidade de constatar que os esforços nesse sentido já produziram resultados interessantes, como por exemplo nas



*Índios upixanas*

[458] colônias estabelecidas no Mato Grosso, pelos salesianos; nas margens do Araguaia, pelos dominicanos franceses; no vale do rio Doce, pelos capuchinhos; também pelos capuchinhos, na bacia do Rio Branco e outros diversos pontos do Estado amazonense. O caso mais interessante por nós testemunhado é o da colônia do Prata, não longe da linha de Bragança, no Estado do Pará. É lá que os índios também se dedicam à agricultura como

se fossem colonos, sob a direção dos padres franciscanos, numa colônia-modelo fundada pelo Governo do Pará.

O grande obstáculo ao processo de civilização relativa dos índios bravos, ou semi-selvagens, tem sua fonte nos numerosos abusos autorizados, ou pelo menos tolerados, pelas autoridades locais. Como já foi dito, nós vimos nos Estados de Paraná, Santa Catarina e Goiás verdadeiras caçadas, expedições, atos de verdadeiro extermínio contra aldeias ou tribos indígenas.

O Governo brasileiro deseja há muito tempo pôr um freio a esses excessos, mas até agora não teve grandes resultados porque tais fatos se passavam em locais muito distantes. Acaba de ser feita uma nova tentativa, pelo último Ministro da Agricultura e Comércio do Brasil, o Senhor Doutor R. de Miranda. Ele decidiu criar em seu ministério um serviço especial de *catequese*, para procurar civilizar os índios. A organização desse serviço foi entregue ao Coronel Rondon, elemento da engenharia brasileira, de que já falamos. Foi ele o chefe da missão militar encarregada de estabelecer uma linha telegráfica entre Cuiabá, capital do Mato Grosso, e Santo Antônio, no rio Madeira. A referida expedição foi recentemente concluída.

No curso dessa missão, que se prolongou por dois anos, por meio de regiões na maior parte das vezes inexploradas ou malconhecidas, povoadas por numerosas tribos indígenas, ainda em estado selvagem e mais ou menos belicosas, o Coronel Rondon estabeleceu relações com todas e deu provas, mesmo em situações que poderiam parecer-lhe perigosas, de uma grande humanidade e habilidade que o honram.

Tendo sempre tratado essas crianças grandes com muita justiça e [459] bondade, sem jamais valer-se de qualquer constrangimento contra eles, foi ele recompensado com a afeição e o respeito da maior parte das tribos, cujos serviços voluntários, como ele referiu em seu relatório, lhe foram várias vezes preciosos, em condições e circunstâncias especiais. O Serviço de Proteção dos Índios não poderia portanto ter caído em mãos mais competentes. O programa do coronel Rondon, incorporado pelo Governo, consiste nas medidas seguintes: proteger os aborígenes contra todos os abusos; respeitar seus costumes e sua organização, sob os chefes que eles próprios tenham escolhido; não empregar em relação a eles qualquer coação ou ensino sistemático. Várias tribos, como por exemplo os parecis, no Estado de Mato Grosso, retirados em áreas relativamente pouco férteis, vivem quase que ex-

clusivamente da caça e da pesca. Convém portanto propor-lhes que se estabeleçam em regiões mais favoráveis, cuja propriedade lhes será formalmente reconhecida, e onde a facilidade de produzir colheitas lhes sugerirá, com alguma ajuda, a idéia de [460] ocupar-se também da agricultura, como já fazem alguns deles. O Governo Federal lhes fornecerá gratuitamente gado, sementes, instrumentos agrícolas e as ferramentas mais necessárias.

Não se pode esperar que todos os índios se elevarão ao nível da população civilizada, mas que se transformarão gradualmente em agricultores e criadores de gado, desde que lhes seja garantido um bom tratamento. Os índios, que não se sentem normalmente dispostos, nem estão em geral habituados a produzir um trabalho assíduo, já prestam alguns grandes serviços em diversas ocupações, tais como a derrubada de florestas para arrotear o solo, coletar cautchu, ou servir como carregadores ou remadores. A importância dessas tarefas, inicialmente intermitentes, aumentará necessariamente à medida que se aprofundarem e se estenderem as medidas destinadas a protegê-los e instruí-los.

Seria curioso e belo, e ousamos depositar nossas esperanças nesse sentido, ver os últimos aborígenes, os descendentes dos altivos tupinambás, se associarem aos descendentes dos rudes conquistadores que, partindo do litoral, os expulsaram pouco a pouco para as florestas amazônicas, a fim de, todos juntos, valorizarem as riquezas incontáveis e inesgotáveis de uma das mais ricas regiões do globo.



.....  
*Índice Onomástico*

**A**

ALBUQUERQUE [Jerônimo de] – 258  
ANDRADE, Bueno de – 420  
AZEVEDO, Taumaturgo de – 425

**B**

BARRETA, J. – 346  
BARROS, Antônio de Sousa – 49  
BARROS, Domingos – 205  
BRUNET, J. J. – 194

**C**

CARDIM, Carlos A. Gomes – 46, 47  
CHURCH, George – 399  
COELHO, João – 348  
COLLENGS – 400  
CORDEIRO, João – 413  
COSTA, Manuel Carneiro – 313  
COUTINHO, M. – 50  
CUNHA, E. A. Lassance – 275

**D**

DECOURTIBZ – 49  
DEFRANCE, M. – 146  
DIAS, Augusto Ferreira – 313  
DIEPPE, Riffault de – 258  
DUBOSC, Ernesto – 10

**E**

ENETHLAGE, Emília – 307

**F**

FARQUHAR, Percival – 314  
FERREIRA, Ângelo – 420  
FILIPE II – 180

**G**

GIBBON, Gardner – 399

**H**

HAWKSHAW – 221  
HÜBER, Jacques – 307, 327, 346  
HUGUIET – 148

**L**

LA RAVARDIÈRE – 258  
LEMONS, Antônio – 304, 306  
LINDENBERG, Luís – 50  
LOVELACE, Carl – 401  
LUÍS XIII – 258

**M**

MAKOWSKI, Max – 170  
MARIANO, Cândido – 412, 424  
MATOSO, E. – 304  
MENESES, José de Siqueira – 422  
MIMANDES, Paul – 364  
MIRANDA, R. de (doutor) – 430  
MONTENEGRO, Augusto – 348, 354

**N**

NASSAU, Maurício de – 147  
NOGUEIRA, Isabel Gaetana da Piedade  
– 286

**O**

ORICO, J. M. – 313

**P**

PAIS DE CARVALHO – 348

PAUL, Eduardo – 313

PECTOR, D. – 171

**R**

REGO BARROS – 191

RIBEIRO, Eduardo Gonçalves – 384

RONDON [Cândido, coronel] – 330,  
430

**S**

SAINT-AMAND, Henrique de – 286

SCHNEIDER DU CREUSOT – 314

SEVERO, Augusto – 200

SOUSA, Tomé de – 56

**T**

TEIXEIRA, José Ferreira – 354

TEMBAT, Clément – 364

**V**

VANDERMET [e seu filho], agente con-  
sular – 127

VAUX, Charles de – 258

VIANA, Artur – 304

**W**

WILNER, Frederick – 49

*No Brasil, do rio São Francisco ao Amazonas,*  
de Paul Walle, foi composto em Garamond, corpo 12,  
e impresso em papel vergê areia 85g/m<sup>2</sup>, nas oficinas da SEEP  
(Secretaria Especial de Editoração e Publicações), do Senado Federal,  
em Brasília. Acabou-se de imprimir em agosto de 2006, de  
acordo com o programa editorial e projeto gráfico do  
Conselho Editorial do Senado Federal.

Tem-se dito muitas vezes, mas sem razão, que somente as partes central e meridional do Brasil seriam realmente habitáveis para os europeus. Trata-se de um erro, aliás bastante disseminado, até mesmo no Rio de Janeiro, a ponto de fazer com que todos os esforços, todas as facilidades se destinem de preferência ao Sul, onde se pode usufruir de resultados mais rápidos, ao passo que os estados do Norte permanecem algo descuidados. Esta convicção resulta do fato de que ainda se visita pouco esses estados, que conservam, por tradição, a má reputação que lhes foi atribuída com base em relatos escritos um pouco levianamente, muito tempo atrás.

.....

No esboço sincero e singelo que apresentamos dos recursos e da vida desses estados, não é nosso propósito fazer qualquer propaganda em favor do Brasil, mas sim permanecer útil aos interesses da França, mostrando a nossos industriais, negociantes e colonos agricultores que, em tais regiões, ainda algo abandonadas, existe um imenso campo de ação para os empreendimentos médios e grandes, desde que cuidadosamente estudados.