



PAPERS DO NAEA

ISSN 15169111

PAPERS DO NAEA Nº 272

CONTRIBUIÇÃO À INTERPRETAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO DO CAMPEPINATO NA ZONA BRAGANTINA DO ESTADO DO PARÁ

Leonardo Milanez de Lima Leandro
Fábio Carlos da Silva

Belém, Outubro de 2010

O Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) é uma das unidades acadêmicas da Universidade Federal do Pará (UFPA). Fundado em 1973, com sede em Belém, Pará, Brasil, o NAEA tem como objetivos fundamentais o ensino em nível de pós-graduação, visando em particular a identificação, a descrição, a análise, a interpretação e o auxílio na solução dos problemas regionais amazônicos; a pesquisa em assuntos de natureza socioeconômica relacionados com a região; a intervenção na realidade amazônica, por meio de programas e projetos de extensão universitária; e a difusão de informação, por meio da elaboração, do processamento e da divulgação dos conhecimentos científicos e técnicos disponíveis sobre a região. O NAEA desenvolve trabalhos priorizando a interação entre o ensino, a pesquisa e a extensão.

Com uma proposta interdisciplinar, o NAEA realiza seus cursos de acordo com uma metodologia que abrange a observação dos processos sociais, numa perspectiva voltada à sustentabilidade e ao desenvolvimento regional na Amazônia.

A proposta da interdisciplinaridade também permite que os pesquisadores prestem consultorias a órgãos do Estado e a entidades da sociedade civil, sobre temas de maior complexidade, mas que são amplamente discutidos no âmbito da academia.

Papers do NAEA - Papers do NAEA - Com o objetivo de divulgar de forma mais rápida o produto das pesquisas realizadas no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos (NAEA) e também os estudos oriundos de parcerias institucionais nacionais e internacionais, os Papers do NAEA publicam textos de professores, alunos, pesquisadores associados ao Núcleo e convidados para submetê-los a uma discussão ampliada e que possibilite aos autores um contato maior com a comunidade acadêmica.



Universidade Federal do Pará

Reitor

Carlos Edilson de Almeida Maneschy

Vice-reitor

Horacio Schneider

Pró-reitor de Pesquisa e Pós-graduação

Emmanuel Zagury Tourinho

Núcleo de Altos Estudos Amazônicos

Diretor

Armin Mathis

Diretor Adjunto

Fábio Carlos da Silva

Coordenador de Comunicação e Difusão Científica

Silvio Lima Figueiredo

Conselho editorial do NAEA

Armin Mathis

Edna Maria Ramos de Castro

Fábio Carlos da Silva

Juarez Carlos Brito Pezzuti

Luis Eduardo Aragon

Marília Ferreira Emmi

Nirvia Ravena

Oriana Trindade de Almeida

Setor de Editoração

E-mail: editora_naea@ufpa.br

Papers do NAEA: Papers_naea@ufpa.br

Telefone: (91) 3201-8521

Paper 272

Revisão de Língua Portuguesa de responsabilidade do autor.

CONTRIBUIÇÃO À INTERPRETAÇÃO DA CONSTITUIÇÃO DO CAMPEPINATO NA ZONA BRAGANTINA DO ESTADO DO PARÁ¹

*Leonardo Milanez de Lima Leandro
Fábio Carlos da Silva*

Resumo:

Este trabalho analisa, numa perspectiva crítica, as principais obras de interpretação da ocupação da Zona Bragantina do estado do Pará e suas implicações, observando ainda as transformações porque passou a região entre a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século XX, objetivadas pela construção de uma ferrovia. Para tanto, toma como referência empírica o território que compreendeu a Comarca de Bragança, formada pelos municípios de Bragança, Viseu e Quatipuru, e pelas freguesias de Nossa Senhora do Rosário de Bragança, Nossa Senhora de Nazaré de Viseu e de Nossa Senhora de Nazaré de Quatipuru. Posteriormente estes municípios deram origem, no referido tempo histórico, aos municípios de Bragança, Viseu e Capanema, respectivamente. Dessa forma o estudo pretende oferecer uma contribuição para a interpretação da constituição e presença camponesa na história social da região como elemento fundamental para o abastecimento de gêneros alimentícios e produtos agroindustriais, rompendo com as concepções e visões elitistas, que atribuíram aos camponeses grande parte dos fracassos nas tentativas de levar ao campo a “modernidade” característica dos centros urbanos.

Palavras-Chave: Campesinato. Bragança. Pará.

¹ Este trabalho corresponde ao primeiro capítulo da dissertação de mestrado, produzida pelo autor sob a orientação de seu co-autor, defendida e aprovada no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos da Universidade Federal do Pará. A primeira versão foi apresentada no II Encontro da Sociedade Brasileira de Sociologia da Região Norte, que ocorreu em Belém, em setembro de 2010.

1 INTRODUÇÃO

As principais interpretações da formação socioeconômica de Região Bragantina, no estado do Pará, destacam alguns elementos relevantes para se entender as causas e conseqüências do processo de ocupação regional. Ao realizar esse debate, pretendeu-se contribuir para a discussão a respeito da constituição do campesinato bragantino, historicamente formado por grupos de trabalhadores livres que ocuparam o território nas imediações de Bragança em função da resistência ao trabalho compulsório e dos processos de transformação socioeconômica ocorridos entre os anos de 1850 e 1960. Em que pese o caráter excludente das ações do governo imperial, também na fase republicana, os núcleos camponeses passaram por processos de transformação social que os colocaram como responsáveis por parte do abastecimento da Amazônia.

Enquanto as interpretações clássicas atribuíram ao campesinato a responsabilidade pela degradação ambiental e pelas crises de abastecimento pelas quais passou o Pará, cuja produção agrícola foi frequentemente designada como “decadente”, em função do nível técnico empregado no trabalho, quando realizada uma revisão crítica dos documentos que embasaram tais interpretações, observou-se a contribuição dos núcleos produtores, engendrados pelas colônias, e a permanência e expansão camponesa na região.

O artigo apresenta um inicialmente um diálogo entre as interpretações clássicas sobre a formação sócio-econômica da região bragantina paraense. Em seguida tecem-se considerações a respeito da cronologia das transformações por que passou a estrada de Bragança e um breve comentário crítico a respeito daquelas interpretações, finalizando-se com considerações em relação ao papel desempenhado pelo campesinato na história social da região e a perspectiva de tratamento dos seus processos de transformação.

2 UM DIÁLOGO ENTRE CLÁSSICOS: GEOGRAFIA, HISTÓRIA E POLÍTICA

Parece consenso entre aqueles que interpretaram a ocupação da Zona Bragantina, que as colônias de povoamento instaladas no final do século XIX representam a consolidação dessa fronteira agrária. Mesmo com os elementos “desorganizadores” do sistema produtivo paraense, as experiências de colonização são consideradas exitosas (CRUZ, 1955; PENTEADO, 1967; CONCEIÇÃO, 1990). Em que pese seu distanciamento geográfico de Belém e São Luis, Bragança se constituiu como um ponto estratégico nas relações políticas e socioeconômicas da Amazônia, representando um importante elemento de expansão dessas relações na sua história.

Ocorre que passados pouco mais de dois séculos de abertura da fronteira, a Comarca de Bragança já havia acompanhado as transformações estruturais que aconteceram e de fato tinha se constituído em um núcleo produtivo e abastecedor de uma parte da Amazônia, produzindo mercadorias diversas (CRUZ, 1955; PENTEADO, 1967; CONCEIÇÃO, 1990; ROSÁRIO, 2000).

Os movimentos de resistência ao trabalho compulsório na região, conforme os autores são representados como fator de sua própria “decadência”, uma vez que a crise de abastecimento da capital Belém ocorre em função da “carência da força de trabalho”.

Como uma parte do capital empregado para o desenvolvimento dos empreendimentos necessariamente seria a força de trabalho compulsória (da qual dependiam as sesmarias, as missões, os diretórios), aos movimentos de resistência a esta exploração foi atribuída a responsabilidade pelo desabastecimento, embora parte dos “braços que faltavam” continuassem a se reproduzir em contextos específicos e localizados, constituindo um campesinato livre na fronteira amazônica. Outra parte desses “braços” havia tombado vítima da violência nas situações de fronteira (MARTINS, 1997). Então, na verdade, à reclamação pela “carência de força de trabalho” devia ser acrescentado o termo “compulsório”, porque uma força de trabalho “livre” já alcançava determinado nível de evolução e vivia de suas lavouras, quando no final do século XIX são fomentadas novas ações para desenvolver o agrário da Zona Bragantina e Bragança ganhava um novo impulso com a instalação de espanhóis na colônia Benjamin Constant. Ainda em 1875, o presidente da província, Pedro Vicente de Azevedo, fazia esta referência às causas da “falta de braços”, relatando que entre as principais causas da “decadência” da lavoura estava a falta de escravos (PARÁ, 1875, p. 62).

Quando o Estado criou, através de dispositivos legais, as condições necessárias para fomentar a ocupação da fronteira bragantina, muitos núcleos dispersos já haviam se desenvolvido² e a necessidade da colonização estrangeira foi explicada em função da dinâmica do desenvolvimento dos empreendimentos capitalistas:

Havendo-se tornado a *extracção* da *gomma elastica* a primeira *indústria* da *província*, acontece que no tempo das safras, a população em *quasi* sua totalidade, dos diversos pontos, emigra para os *seringaes*. Absorvendo nesses insalubres focos miasmas paludosos, exposta a toda sorte de *intemperies* [...], toda essa gente adquire *molestias* e de tal modo se *arruina* que dentro de em pouco *succumbe* e se apaga da face da terra. A esse descalabro virá a pôr termo a *immigração* que não só irá povoando de novo os pontos abandonados e *deshabitados*, e improvisando outros centros, como *tambem* irá melhorando o serviço *actual* da *extracção* da *gomma elastica* e a cultura e a colheita de diversos *productos*, trazendo *ella*, como não *póde* deixar de trazer, *idéas* mais adiantadas sobre a agricultura, que nesta parte do império não passa da rotina secular. (PARÁ, 1873, p. 24-25)³

Dentre os dispositivos legais que caracterizaram a política de colonização, a degradação do camponês é a interpretação que se abstrai para explicar a opção pela colonização estrangeira. No campo, a maneira como os camponeses se relacionavam com o mundo natural – ao mesmo tempo cultural porque inserido num contexto de disputas (ALMEIDA, 2008a) – e desenvolviam seu “estilo de vida nativo”, explicado pela forma como o trabalho realizado na transformação do mundo natural promoveu o processo de “degradação ambiental” e o “esgotamento do solo”, mais tarde, serviu como a representação à qual se atribuiu parte da responsabilidade pela “decadência” e “crise de

² Na saída de Bragança, na estrada pela qual se chegava até Ourém, por exemplo, em duas léguas de terra já havia habitações. (PARÁ, 1849).

³ Os itálicos correspondem à correção ortográfica original dos documentos acessados.

abastecimento”. Se por um lado o “estilo nativo” limitou o desenvolvimento agrícola, por outro não impediu a reprodução desses núcleos localizados, cujas transformações estruturais redefiniram seu papel no abastecimento do Pará.

Com a abertura de concorrência para projetos de construção de uma ferrovia, a introdução de colonos estrangeiros⁴ também seria obrigação dos contratantes do empreendimento (CRUZ, 1955; PENTEADO, 1967; CONCEIÇÃO, 1990). Porém, desde a instalação da colônia de Benevides, em 1875, passar-se-iam nove anos até que os primeiros trilhos percorressem o caminho entre a Estação São Brás (Belém) e a colônia, em 1884. Boa parte dos primeiros colonos já havia se dispersado a procura de melhores condições de trabalho, sobretudo em Belém, mas novos “posseiros” nordestinos, sobretudo cearenses, ocuparam os lotes da colônia (PENTEADO, 1967; CRUZ, 1955).

Os interesses da ocupação da Amazônia estavam ligados às atividades lucrativas que eram conduzidas por grupos próximos ao poder e estavam situados na capital Belém. Por isto uma parte do contingente de colonos foi direcionada para a Zona Bragantina, conforme desejavam os seringalistas, como uma tentativa de produzir gêneros alimentícios numa área próxima de Belém (BENCHIMOL, 1952 apud PENTEADO, 1967). Para Cruz (1955, p. 55), as colônias representavam as “bases de um grande celeiro que devia servir o Estado com o decorrer do tempo”, e a estrada de ferro um “imperativo da colonização”, um elemento de objetivação de “possibilidades para a fundação de novos núcleos populacionais e perspectivas auspiciosas para o comércio e a lavoura da zona bragantina” (CRUZ, 1955, p. 64).

2.1 “Problemas” e “soluções”

Durante o longo período de construção da Estrada de Ferro de Bragança, enquanto a economia ainda era dinamizada pelas atividades de extração da goma elástica e das drogas do sertão fomentadas pelo capital, o Pará passou por sucessivas experiências de colonização com vistas a *resolver os problemas* para o abastecimento da capital Belém e dos empreendimentos capitalistas nas atividades extrativas. Uma das representações desses problemas é a “falta de braços necessários à produção de alimentos” (CONCEIÇÃO, 1990, p. 20). A decadência do sistema de sesmarias, o movimento da Cabanagem e a corrida para o extrativismo, segundo Conceição (1990), desorganizaram o sistema produtivo paraense, o que resultou numa crise de alimentos. Isto, para a autora, representa a condição necessária para “o empreendimento da colonização estrangeira”, intensificando-se o povoamento e corrigindo, então, a “falta de braços necessários à produção de alimentos”.

Com a opção do governo provincial pela introdução de mão-de-obra estrangeira, por um lado negando o contingente de imigrantes negros, marcado pelas ações da abolição, por outro estimulado pelas experiências de colonização européia que ocorriam no sul do Brasil, fomentou-se a ocupação da Zona Bragantina, cujas condições foram veiculadas em propagandas na Europa (ÉGLER, 1961; CRUZ, 1955).

Entre os anos de 1875 e 1894, colonos estrangeiros foram recrutados e assentados em diversas colônias por toda sua extensão, buscando-se resolver os problemas colocados para a região

⁴ Desde 1840 já de cogitava a colonização da Amazônia através do colono estrangeiro. (PARÁ, 1840).

amazônica: a “carência da força de trabalho”, o “estilo de vida nativo”, a crise de alimentos (CONCEIÇÃO, 1990; PENTEADO, 1967; ÉGLER, 1961; CRUZ, 1955). Assim fora decidido como a Bragantina responderia aos *problemas da Amazônia*: sendo ela “uma área de abastecimento para Belém, instalando na Amazônia, pela primeira vez, técnicas agrícolas mais adiantadas” (VALVERDE; DIAS, 1967, p.13). Cabe lembrar que em diversos momentos ocorreram afluxos de nordestinos na região cujos sistemas de cultivo eram considerados “rudimentares”, “atrasados”, e freqüentemente se atribui a este sistema de cultivo a responsabilidade pelo “esgotamento dos solos” (PENTEADO, 1967).

Valverde e Dias (1967), embora não seja objetivo destes explicar a formação socioeconômica da Bragantina, afirmaram não ser a fisiografia da região condição suficiente para explicar sua ocupação, advogando esta explicação às condições históricas do evento. A Bragantina, desde o século XVII, recebe elementos colonizadores para exploração dessa fronteira em busca de acumulação, e as profundas transformações das estruturas então correspondentes seriam, para os autores, explicadas por esse histórico de ocupação.

Por outro lado, dadas as condições fisiográficas, apesar de apresentar, segundo os autores, “características comuns a outras zonas de ocupação e que não explicam a Bragantina” (VALVERDE; DIAS, 1967, p. 70), sua “natureza”⁵ engendra uma série de novas possibilidades e necessidades de uso que podem fundamentar, portanto, uma interpretação alternativa, inclusive quando referente ao tema abastecimento, haja vista que tais condições antes seriam “fatores limitantes do uso, de acordo com o nível técnico alcançado” (VALVERDE; DIAS, 1967, p. 70). A análise dos documentos históricos permite a inferência a respeito de alguns dos motivos geográficos favoráveis à construção da estrada de ferro e ocupação da região.

Com a costa favorável à pesca, na faixa litorânea, fundaram-se núcleos pesqueiros dispersos nas praias e ilhas dos rios que drenam a Bragantina. Na faixa mais interior, colônias agrícolas abasteciam a capital e outras cidades de gêneros diversos, evento que ocorreu igualmente nas colônias de outras zonas de expansão, pelas margens e vales dos rios Guamá, Capim e Gurupi. Percebe-se, pois, que existe uma diversidade de ambientes nos quais o campesinato bragantino se constituiu e se reproduziu cuja diversidade, em que pese ser “fator limitante do uso”, contribui, ao menos, para explicar a distribuição geográfica das atividades desenvolvidas.

Para Penteado (1967), a “improvisação” e a “desorganização do processo de colonização” resultaram num “modo desordenado de ocupação”, concentrando grande parte do contingente colonizador nas proximidades da capital Belém e dos núcleos polarizados por Castanhal e Igarapé-Açu, provavelmente porque a ferrovia serviu inicialmente, e durante considerável período, este trecho. É também aí que se concentra a intervenção estatal, especialmente a instalação de estações experimentais e escolas de práticas agrícolas, além dos incentivos para a *plantation* seringueira da Pirelli e Goodyear.

⁵ O conceito de natureza aqui considera o significado atribuído por ALMEIDA (2008b, p. 20): “trata-se de um significado de ‘natureza’, enquanto uma representação disposta num campo de disputas que [...] chama a atenção para uma construção social e um ato deliberado dos que se empenham de maneira direta em extrativismos e cultivos agrícolas com unidades familiares, afirmando uma identidade coletiva”. Na interpretação do autor do presente estudo, esta concepção também tem raízes marxistas.

Ainda que a região apresentasse características favoráveis à produção agrícola, Penteado (1967, p. 358-359) afirma ser, o sistema de agricultura itinerante, “uma maneira hábil de se aproveitar, com inteligência, as mediócras qualidades que as terras da Bragantina apresentam”, explicando assim a formação socioeconômica da região como “conseqüência das condições geográficas regionais e do processo de colonização” (PENTEADO, 1967, p. 383).

As condições climáticas e edáficas, com altos índices pluviométricos e solos frágeis, eram condicionantes do ritmo de trabalho, e o sistema itinerante responsável fundamental pela degradação e desaparecimento gradativo das matas. O aproveitamento das capoeiras resultantes do sistema itinerante, ainda de acordo com Penteado (1967), possibilitou um expressivo aumento, a partir dos anos de 1940, da cultura da malva, que tinha bom desempenho nos solos “pobres e degradados”, sendo que a produção de tabaco, concentrado sobretudo na porção oriental, notadamente a área dos campos de Bragança, que contava ainda com a criação de gado, elemento fundamental na cultura do tabaco, já se desenvolvia há bastante tempo.

Ainda que fora da zona de influência dos seringais⁶ (CONCEIÇÃO, 1990; ROSÁRIO, 2000), a Bragantina não deixou de absorver os nordestinos que vieram procurar trabalho na Amazônia, alguns contribuindo de maneira provisória enquanto outras famílias de fato se fixaram, inclusive pela região dos campos. Parte desses trabalhadores e mais os grupos de caboclos, negros e indígenas, que constituíram os espaços de resistência ao trabalho compulsório, posteriormente foram representados como “nativos”, aos quais “agrada mais a vida errante e aventureira” (PENTEADO, 1967, p. 108). Com isto foi levada a cabo a experiência de implantação de colônias agrícolas instaladas pela Zona Bragantina a partir de 1875, ocupando o território entre Belém e Bragança, com privilégios para os colonos de nacionalidade estrangeira. A experiência da colonização nela depositou a marca da zona de produção para o abastecimento da classe trabalhadora que era explorada nos seringais da Amazônia.

Para Conceição (1990), tal experiência demonstra-se dividida em duas correntes: na análise do discurso oficial e científico encontra-se uma avaliação negativa, enquanto que as condições objetivas do empreendimento demonstram êxito. De um lado um discurso de “degradação”, “destruição”, “solos pobres”, problemas com os contratantes da imigração estrangeira, problemas com os estilos de vida dos “nativos” e dos imigrantes nordestinos, e de outro a observação da Bragantina como área de produção agrícola para abastecimento do estado. Para a autora a flexibilização pela força de trabalho nacional é tida como uma medida em favor da agricultura para o desenvolvimento, cujo projeto de colonização era uma herança e questão ainda não resolvida, havendo, portanto, “carência da força de trabalho”.

De acordo com Penteado (1967), a contradição característica da Bragantina se expressa na relação entre suas adversas condições edáficas e a objetivação de uma zona produtora de alimentos. Se por um lado limitou o desenvolvimento agrícola, por outro possibilitou à região contribuir significativamente para o abastecimento regional, “o que equivale dizer que dela dependiam para viver 40% dos paraenses recenseados em 1960” (PENTEADO, 1967, p. 44). Em que pese o baixo poder aquisitivo e “nível cultural”, a região é “senão a mais desenvolvida [...] a menos subdesenvolvida do

⁶ Embora algumas de suas cidades produzissem a goma elástica. Entre 1900 e 1909, os municípios de Bragança, Quatipuru e Santarém Novo produziram 23.831, 1.021 e 97 quilos da goma, respectivamente (PARÁ, 1910).

Estado do Pará” (PENTEADO, 1967, p. 33), cuja importância econômica é característica marcante para o autor. Com base em dados de Cruz (1955), Penteado (1967) conclui que a produção agrícola da Bragantina a coloca em posição de destaque no cenário regional, mesmo apesar de todos os seus “problemas”.

Em Valverde e Dias (1967), a “decadência” e a “estagnação” refletem as condições naturais da região. Como não “conseguiram, no passado, desenvolver uma função industrial importante”, as cidades da Bragantina continuaram a desenvolver atividades de “modestos centros comerciais”, sendo mais dinâmicas aquelas praças favorecidas pela estrada de ferro (VALVERDE; DIAS, 1967, p. 45). Daí abastecia-se a capital do estado, que ao mesmo tempo abastecia os núcleos “estagnados”, se não “decadentes”.

Ao observar o deficiente abastecimento das cidades da região, os autores nelas localizaram uma rede de compradores e armazéns que eram responsáveis por dinamizar os “centros comerciais” a partir da cultura da pimenta-do-reino e da malva. Acrescente-se, ainda, a considerável produção de tabaco, que também utilizava o mesmo sistema de compradores e armazéns para dinamizar a atividade. Nessas dinâmicas, a rede de estradas e caminhos adquire mais importância que a própria estrada de ferro, haja vista a localização das unidades produtivas em relação ao eixo da ferrovia, o que dá relativa importância também a outras modalidades de transporte. Conforme Valverde e Dias (1967), em função da mudança de meio de transporte, não fossem as estradas de rodagem, agravar-se-ia ainda mais o estado de “decadência” e “estagnação” alcançado pelos núcleos.

Segundo essas interpretações, os sucessivos *problemas*, em parte, são explicados pelos interesses mais voltados para a atividade extrativa, que possibilitava a acumulação de capital mais rápida e atraía a maior parte da mão-de-obra disponível no Pará. Como um “campesinato livre” se desenvolvia junto ao processo de colonização, constituído de pequenas unidades familiares distribuídas em localidades não tão próximas ao eixo ferroviário, a situação da produção para o abastecimento da Bragantina, para os autores, é representada como “desorganizada” e “decadente”, compartilhando ainda da avaliação da Zona Bragantina como jamais tendo respondido satisfatoriamente ao seu objetivo principal: a produção agrícola para abastecimento do Pará, e tampouco conseguiu desenvolver uma função industrial importante.

Contudo, observou-se que ocorria uma produção comercial com forte participação de posseiros e proprietários, onde o trabalho coletivo adquire significativa importância, baseados nos esquemas de mutirões e da mão-de-obra familiar, características marcantes do modo de produção camponês. Esta representação evidencia uma forte vinculação do campesinato com o mercado, responsável por boa parte dos gêneros que abasteciam a capital e de lá eram levados para o interior da Amazônia e outros lugares.

Significa isso que grupos, camponeses ou não, com objetivos e motivos diversos, durante o processo de formação econômica e social da Amazônia, integrados ao mercado ou “produzindo sua própria diferenciação”⁷, se apropriaram de porções de terra e desenvolveram atividades que abasteciam as unidades de produção e os mercados. Isto aconteceria antes mesmo de serem resolvidos

⁷ A adoção deste conceito leva em consideração a abordagem da Prof^a. Rosa Acevedo Marin em suas aulas da disciplina de Formação Econômica do Brasil e da Amazônia, ministradas no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, em Belém, no mês de agosto de 2009.

os problemas de comunicação e escoamento das safras, ao que o governo provincial responde com a “solução magna”: a estrada de ferro (ÉGLER, 1961, p. 529).

É necessário lembrar que a colonização ocorreu em função da ferrovia e não contrário (MARIN, 2004). Se por um lado já existiam núcleos em desenvolvimento quando foram iniciadas as negociações para a construção da ferrovia, cujos dispositivos legais criaram as condições necessárias para a colonização, prevendo a introdução de trabalhadores, estes seriam localizados nas terras marginais a estrada. Dessa maneira, a interpretação da colonização em função da ferrovia se limita a instalação de trabalhadores nas terras compreendidas às margens da estrada, se bem que daria impulso para os núcleos já existentes, portanto, dinamizando um processo já em curso.

3 CONSIDERAÇÕES SOBRE AS ESTRADAS DE BRAGANÇA⁸: CRONOLOGIA DAS TRANSFORMAÇÕES ADMINISTRATIVAS

Nos primórdios da ocupação do nordeste paraense, a distância que separa Bragança de Belém era percorrida majoritariamente pelo rio Guamá, a menor parte sendo percorrida por terra entre Bragança e Ourém. Desde a trilha aberta por Pedro Teixeira, ainda no século XVII, esse eixo de comunicação entre as duas cidades ficou conhecido como a estrada de Bragança. Essa estrada representava o eixo de comunicação entre Bragança e a capital e também com os demais núcleos que estavam situados na direção de Bragança (ROSÁRIO, 2000; CONCEIÇÃO, 1990; PENTEADO, 1967; VALVERDE; DIAS, 1967; ÉGLER, 1961; CRUZ, 1955).

No ano de 1873, a estrada já contava com trechos transitáveis por via terrestre, alguns, inclusive, necessitavam de reparos e de pontes, conforme chamava a atenção o presidente da província, Barão de Santarém, ao relatar as condições nas quais passava a administração da província ao Dr. Domingos José da Cunha Junior. Já era pensada a modificação dos meios técnicos de transporte, com a supressão das subvenções às comunicações a vapor (marítimas e fluviais) “por ser mais *util* e mais *rapida* a *communnicação* terrestre”, cuja abertura contribuiria “vigorosamente para o abastecimento do mercado *d’esta* capital de *generos alimenticios*” (PARÁ, 1873, p. 29). Os reparos e a construção de novas pontes objetivavam melhorar as condições para o estabelecimento do transporte regular entre as colônias que se pretendia criar.

Outra representação para esse eixo de comunicação é a estrada de ferro de Bragança, cujas primeiras iniciativas para a sua construção decorrem da década de 1870. A construção da estrada de ferro garantiria e substanciaria a “ocupação produtiva das áreas atingidas pela mesma” (ÉGLER, 1961, p. 530), servindo de elemento efetivo de penetração.

⁸ A Estrada de Ferro de Bragança – E. F. B. – foi a empresa constituída para iniciar a construção da linha férrea que conectou os núcleos urbanos de Belém e Bragança. Esta linha férrea, contudo, foi construída a partir do traçado entre os núcleos. Então, seguindo parte do caminho aberto ainda no século XVII, a estrada de Bragança, foi construída a estrada de ferro. São expressões que denotam conceitos diferentes: a partir da estrada de Bragança, a estrada de ferro de Bragança foi construída pela empresa Estrada de Ferro de Bragança. Ao leitor cabe esclarecer o aparecimento dessas três formas ao longo do texto ao passo que se referem, de fato, a elementos diferenciados durante o período em questão neste estudo.

Para que, porém, se torne uma realidade a *colonização* dos territórios *marginas* á estrada de Bragança e seus *ramas*, é *indispensável* que fique garantido aos *productos* agrícolas e *industriais* transporte *facil e rapido* para o mercado da capital, e esse transporte só pode satisfazer sendo feito por estrada de ferro.

Desde 1870 que a *provincia* promove a realização da estrada de ferro para Bragança, e nas *collecções* de 1870 e 1873 existem leis relativas a este *assumpto*. (PARÁ, 1874, p. 15)

É ponto consensual na literatura revisada o fato de ser, a estrada de Bragança, um empreendimento que contribui para explicar a formação socioeconômica da Bragantina, haja vista o papel que lhe foi atribuído na logística do abastecimento da Amazônia, consolidando os interesses políticos de desenvolvimento de uma zona de produção de alimentos.

As primeiras iniciativas de empreender esta obra datam de 1870, mas apenas são efetivadas em 1883, através do contrato firmado com a empresa Estrada de Ferro de Bragança, que também seria responsável pelo recrutamento de colonos para ocupar as terras marginais à ferrovia. As informações as quais se teve acesso sobre a constituição da empresa são um pouco contraditórias, necessitando de melhores investigações a esse respeito. No entanto, pode-se afirmar que tal empresa foi constituída como sociedade anônima e tinha sede no Rio de Janeiro, cujos senhores Miguel Calogeras e Otto Simon lá residiam, tendo como representação no Pará o senhor Bernardo Caymari (CRUZ, 1955).

Os primeiros trilhos são assentados em solenidade pública e em 1884 foi inaugurado o primeiro trecho, com 29 quilômetros, até a colônia de Benevides. Esta colônia já havia sido constituída quase uma década antes, em 1875, quando foram assentados colonos franceses, recebendo posteriormente trabalhadores nordestinos (CRUZ, 1955; ÉGLER, 1961; PENTEADO, 1967; CONCEIÇÃO, 1990). No ano de 1885, mais 33 quilômetros são concluídos, chegando a estrada de ferro até a colônia do Apeú. A cláusula que obrigava a Estrada de Ferro de Bragança introduzir colonos nas áreas alcançadas pela ferrovia jamais fora cumprida e os recorrentes déficits na operação da estrada levaram à rescisão do contrato, sendo a estrada encampada pela Província em 1886. Um prolongamento de mais 43 quilômetros, até Jambu-Açu, daria novo impulso à construção da estrada, distando agora de Belém, 105 quilômetros.

As operações deficitárias da estrada pesavam aos cofres públicos, levantando debates políticos que acabaram por assentir no arrendamento da ferrovia (CRUZ, 1955). No entanto, quando ponderado a respeito dos benefícios promovidos na região, o governo não toma nenhuma decisão final, haja vista terem superado os prejuízos. A solução pelo arrendamento foi afastada por Augusto Montenegro, que preferiu lançar mão de um empréstimo no exterior para concluir a obra. Nos anos seguintes, a morosidade da construção levou os trilhos adiante apenas 31 quilômetros até o ano de 1907 e a conclusão um ano mais tarde, quando chega a Bragança, inclusive com os ramais, que partindo da estrada principal ligavam-se às colônias do Pinheiro, do Prata e de Benjamin Constant. Neste ponto, o plano de concluir a estrada até o Maranhão já havia sido abandonado.

Passados 25 anos do início de sua construção, a conclusão da tão sonhada ligação viária entre os dois núcleos urbanos de maior dinâmica econômica do Pará, tornaria objetiva as novas possibilidades para o desenvolvimento dos núcleos populacionais constituídos há bastante tempo, onde se desenvolvia o campesinato bragantino. Para a Bragantina estaria reservada a função de

abastecimento da classe trabalhadora na Amazônia, especialmente para abastecimento das atividades do extrativismo da borracha.

Contudo, há que se reconhecer que a campanha colonizadora possibilitara um cenário para que se acreditasse estar a Bragantina em condições de alavancar a economia estadual e nacional. A criação da Estação Experimental de Agricultura Prática, de Igarapé-Açu, pretendia livrar a lavoura bragantina da “decadência” através do aproveitamento “racional” do solo, com “a *introdução* de novos processos de cultura e do estabelecimento de culturas rendosas com a *aplicação* de *metodos* modernos aconselhados pela *sciencia*” (PARÁ, 1908, p. 54). Os “processos rotineiros” de produção gradualmente seriam substituídos pelos “métodos racionais” e o “estado precário” seria sucedido pela “prosperidade”. (PARÁ, 1908)

Em maio de 1908 era realizada a primeira viagem por toda extensão da estrada de Bragança utilizando-se o sistema ferroviário. Em novembro do mesmo ano foram iniciadas as obras do Porto do Pará (Port of Pará) sob a organização do empreendedor americano Percival Farquhar. Tais elementos eram fundamentais para o sistema de abastecimento da Amazônia, pois “integraria”⁹ a “zona de produção agrícola e industrial” às atividades extrativistas, responsáveis por dinamizar parte da economia amazônica.

Ainda gozando das benesses possibilitadas pelas atividades de extração da goma elástica, a “situação de crise” é uma representação corrente que caracteriza a economia paraense, devido principalmente à queda dos preços da borracha nas bolsas de Nova Iorque e Londres. O desequilíbrio da balança comercial regional diminuiu a capacidade de aquisição regional, sendo a repercussão na situação econômica “violenta”, “repentina” e “imprevista” (PARÁ, 1908). Ocorreu queda nas receitas estaduais, havia vencimentos atrasados na administração pública, cargos e outros empregos públicos, bem como institutos foram extintos para que se realizassem economias. A redução dos custos foi o “remédio” encontrado para trazer de volta o equilíbrio da balança comercial.

A construção da Estrada de Ferro de Bragança, com seu eixo principal e seus ramais, havia consumido grandes capitais, patrocinados pela borracha, sem gerar a receita e os benefícios que dela se esperavam, acumulando sucessivos déficits. Sem um estudo a respeito da viabilidade econômica e financeira do empreendimento, ou tal viabilidade inserida na crença do suposto sucesso da colonização, provavelmente tais déficits ocorreram em função da inviabilidade comercial da ferrovia. O corte de despesas foi a solução a qual lançou mão o administrador do Pará.

Em 1909, quando João Coelho assume a administração, a política de contenção é continuada mediante a “crise da borracha”, que ainda era acentuada, levando o estado, o comércio e a indústria a “resultados desastrosos”. Mas a alta verificada nos preços da borracha e a elevação da receita permitiram ao governador “usar de linguagem mais animadora e *afirmar* [aos cidadãos] a esperança que [nutria em poder] solver os [...] compromissos dentro dos recursos *ordinarios* do Estado” (PARÁ, 1909, p. 81).

O governador João Coelho acompanhava a ideologia de que a agricultura seria uma fonte de riqueza das populações rurais, tão logo comesçassem a dar resultados os “serviços de revigoração da

⁹ Fonseca (2004), através da crítica à teoria dos ciclos, demonstrou serem equivocadas as interpretações a respeito da fragmentação da história econômica da Amazônia e como seus mercados estavam integrados.

lavoura” que eram prestados pelas estações experimentais e escolas práticas. O governador queixava-se que a legislação do estado permitia a propriedade particular de grandes extensões de terra, o que o despojava de sua propriedade territorial sem o proveito direto que dela se esperava. Mas dá continuidade à campanha colonizadora, com novas “frentes de expansão” pela abertura de estradas de rodagem e demarcação de lotes no seu percurso. Assim são demarcados 271 lotes distribuídos entre 106 famílias, nos 26 quilômetros que ligavam os núcleos de Capanema e Tentugal (PARÁ, 1910). Apesar de permanecer o quadro de “crise na economia gomífera”, a estabilidade dos preços permitiu João Coelho lançar mão de empréstimo para sanar dívidas e o quadro “animador” da agricultura com o progredimento das culturas deixava a administração “convencida de que o nosso solo poderá vir a ser, no decurso dos *annos*, o celeiro natural da *Amazonia*” (PARÁ, 1910, p. 187).

A reforma promovida no ensino público pelo governador reduzira o número de escolas de 585, em 1899, para 309 em 1911. A política de criação de grupos escolares previa a manutenção de escolas extintas sob a responsabilidade dos municípios onde estavam situadas. Mas, em que pese a tentativa de dar maior organização ao ensino, limitou o acesso da população que ficava afastada desses grupos, haja vista a municipalização não ter ocorrido em todas as escolas. Por outro lado, as estações experimentais e escolas práticas foram criadas com o fim principal de “estimular e desenvolver o ensino *pratico* da lavoura intensiva e *mechanica*, produzindo, em *consequencia*, o *operario agricola*, experimentado, *economico*, previdente, *anthitese* do lavrador retrógrado, cheio de *indolencia* e viciado na rotina.” (PARÁ, 1910, p. 187).

A reforma promovida demonstrava bons resultados, embora limitasse parte desses resultados. A agricultura apresentava “progressos consoladores”, mas esses progressos esbarravam nas dificuldades de transporte. Servindo como escolas práticas, nas estações experimentais desenvolviam-se diversas culturas de plantas de valor industrial, que “o homem rude, entre nós, é capaz de *comprender* e executar” (PARÁ, 1911, p. 131). Nessas estações as sementes e mudas eram distribuídas, sendo este ato “dos maiores e mais *efficazes auxilios* que o Pará *vae* prestando á sua nascente agricultura, concorrendo, de certo, para *estimular* e desenvolver progressivamente” (PARÁ, 1911, p. 138).

A colonização continuava a se desenvolver e a abertura de 24 quilômetros de estrada, ligando o Km 23 da estrada de Curuçá ao Km 25 da estrada de Vigia, contaria com a demarcação dos devidos lotes para ocupação. Se no ano anterior a estabilidade dos preços da borracha permitia o estado “sorrir” com a prosperidade, em 1911 preocupava a situação de crise que novamente ocorria, apesar dos “progressos consoladores” apresentados na agricultura.

Embora os governos tivessem levado a termo a construção da ligação ferroviária, excetuando-se dois curtos períodos entre os anos de 1916 e 1920, e entre 1922 e 1925, as operações da Estrada de Ferro de Bragança jamais foram superavitárias.

Eram realizadas duas viagens diárias que percorriam toda a ferrovia, uma no “horário” e outra no “misto”. O trem “horário” trafegava de forma expressa, realizando paradas apenas nas estações ferroviárias e transportando preferencialmente pessoas. O trem “misto” levava bem mais tempo, uma vez que era obrigado a realizar operações de carga e descarga em todas as estações e paradas, desde sua saída de Bragança, transportando toda sorte de gêneros (frutas, legumes, cereais, animais, madeira, carvão, materiais de construção).

As revisões que ocorreram nas tarifas, inclusive com a desclassificação de determinados materiais que tinham vinculação com a lavoura (máquinas, ferramentas, materiais de construção), não foram suficientes para a maioria da população camponesa que se desenvolveu com a colonização. O valor dos fretes e passagens era aquém do valor necessário para equilibrar as finanças da empresa, mas além das possibilidades econômicas da pequena lavoura da zona da estrada, o que evidencia o caráter autoritário de construção da ferrovia baseado apenas na suposição do sucesso da colonização estrangeira.

Ao retornar à administração do Pará, Lauro Sodré ainda ponderava a respeito do prolongamento da ferrovia até o Maranhão, dessa vez baseado nos progressos que faziam da Estrada de Ferro de Bragança uma fonte de renda para o Estado. Se até 1915 esta empresa “pesava” aos cofres públicos, a partir de 1916 tem início um período de lucros, os quais seriam responsáveis os resultados das lavouras Bragantinas¹⁰ e das modificações na estrutura da Estrada de Ferro de Bragança (PARÁ, 1918). Mas as condições financeiras do Estado ainda não faziam jus ao prolongamento da ferrovia.

Não permitiram as condições financeiras que eu *auctorisasse* os estudos já encetados no prolongamento dessa estrada em demanda do *Gurupy*, o que será levar vida a toda uma zona *agrícola* do Estado, pertencente aos municípios de Bragança e Vizeu, tendo logo em vista *leval-a* até fazer nossa ligação com o *visinho* Estado do Maranhão. (PARÁ, 1918, p. 64-65)

Uma nova política de contenção de gastos tem início no exercício de 1921 e, quando observados os resultados das lavouras da Bragantina e comparadas as tarifas praticadas para o transporte das mercadorias com os preços que estas alcançaram no mercado, veiculou-se a possibilidade de aumento das tarifas para dar maiores possibilidades para a manutenção e conservação da ferrovia. Já era também discutida a possibilidade de encampação da Estrada de Ferro de Bragança pelo governo federal, tendo sido, inclusive, realizado inventário da ferrovia. No ano seguinte, em conformidade com os Decretos 15.237, de 31 de dezembro de 1921, e 15.563, de 13 de julho de 1922, a ferrovia foi adquirida pelo governo federal pela importância de 17.000:000\$000, e arrendada ao governo estadual pelo prazo de 30 anos.

Tal operação visava dar novo vigor à situação financeira do Pará, face à crise econômica causada pelo aviltamento do preço da borracha e seria realizada em duas parcelas, uma no valor de 5.000:000\$000 e outra no valor de 12.000:000\$000. O pagamento da parcela de 12.000:000\$000 ocorreu em agosto de 1923, mediante a emissão de doze mil apólices da dívida pública no valor de 1.000:000\$000, a juros de 5%, ultimando assim a operação de venda ao governo federal. Apesar disso, de acordo com o relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas (SÁ, 1925), a situação legal da estrada ainda estava mal definida, uma vez que a escritura de transmissão de propriedade não havia sido lavrada. A outra parte do pagamento, 5.000:000\$000, quantia equivalente à importância

¹⁰ Na mensagem de 1919, Lauro Sodré relata o acréscimo na tonelage do tráfego de produtos destinados à capital: em 1916 foram transportadas 23.419,536 toneladas; em 1917 foram 25.871,428 toneladas; e em 1918 foram 29.649,981 toneladas. (PARÁ, 1919, p. 129) Contudo, o mundo estava em guerra neste período e não se afasta a possibilidade desses resultados estarem vinculados ao aumento dos preços provocados pela I Guerra Mundial.

necessária à reparação da ferrovia, e que contratualmente deveria ser aplicada para este fim, foi sustada até a conclusão da avaliação do material rodante e paga apenas em 1926¹¹.

Nos anos seguintes, conforme estabelecia o contrato de arrendamento da ferrovia, a obra de recuperação foi realizada, minimizando os riscos de acidentes e dando ensejo a discussões referentes a possibilidade de reaquisição da Estrada de Ferro de Bragança pelo governo estadual. Por outro lado, a ferrovia acumulava déficits nas operações, tendo o Estado que lançar mão de suas economias para atender as necessidades de conservação, inclusive reduzindo o quadro de trabalhadores para a contenção de despesas. Nesse ponto, uma rede com cerca de 400 quilômetros de vias terrestres, dos quais 78 ligavam Capanema a Salinas e 27 conectavam Ourém a Tentugal (parte da antiga estrada de Bragança aberta no século XVII), já indicava as novas transformações que iriam ocorrer no sistema técnico de transporte na Bragantina¹². Dessa forma o governo paraense decide definitivamente solucionar o problema que a estrada dava aos cofres públicos, e em 1936 a ferrovia foi entregue ao governo federal, passando definitivamente a integrar a rede ferroviária nacional.

Sem conseguir que a ferrovia novamente voltasse a oferecer lucros, tornou-se impraticável a conservação da via e manutenção das locomotivas e vagões. Com a nova política de desenvolvimento e de transportes adotadas pelo governo federal, grande parte das ferrovias nacionais encerrou as atividades, especialmente nos trechos onde já se encontravam em funcionamento estradas de rodagem para veículos automotores. Com a construção e asfaltamento da Belém-Brasília, que até Castanhal seguiu o trajeto da estrada de ferro de Bragança, no ano de 1966, pelo Decreto 58.992 de 4 de agosto, a ferrovia foi extinta e teve parte de sua estrutura transferida para outras ferrovias ainda em operação.

Profundas transformações ocorreram no eixo de comunicação entre Bragança e Belém, objetivadas pelas ações administrativas para a criação de uma zona produtora de alimentos no Pará. Desde a supressão da floresta, e posterior substituição da cobertura vegetal, aos núcleos de povoamento, que de aldeias indígenas deram lugar às missões, aos diretórios, às vilas, às freguesias e aos municípios. Da trilha aberta no século XVII, na qual eram necessárias cerca de oito dias para vencer a distância, utilizando-se pelo menos duas modalidades de transportes (fluvial e terrestre), pouco se aproveitou na construção da estrada de ferro, notadamente nos primeiros e últimos trechos. Já com a ferrovia, a distância passou a ser percorrida entre dez e quinze horas¹³, conforme o trem que se tomava (o horário ou o misto). Com as rodovias, o percurso é realizado em cerca de quatro horas de viagem. Em alguns trechos federais¹⁴ seguiu-se o trajeto paralelo da ferrovia, noutros percorridos por rodovias estaduais¹⁵.

4 UM COMENTÁRIO CRÍTICO A RESPEITO DAS INTERPRETAÇÕES

¹¹ Com dados de Pará (1921; 1922; 1923); Brasil (1924; 1925); Pará (1926).

¹² Com dados de Pará (1927; 1928); Pará (1929; 1930).

¹³ Cálculo baseado nos relatos obtidos a partir das entrevistas e conversas informais, realizadas entre 2008 e 2009, nas ocasiões das visitas de campo da pesquisa.

¹⁴ No caso, a BR-010 se confunde com a BR-316 entre Castanhal e Belém. O trecho entre Capanema e Bragança é percorrido pela BR-308 (BRASIL, 2009).

¹⁵ No caso as rodovias PA-320, que liga Castanhal a Igarapé Açu, e PA-242, trecho que vai de Igarapé Açu até Capanema, passando por Nova Timboteua e Peixo-Boi (BRASIL, 2009).

Para analisar e interpretar as transformações ocorridas na Bragantina os relatórios dos governadores do estado do Pará se constituem em importantes fontes de dados. Anualmente os administradores estaduais se reportavam ao legislativo para prestar esclarecimentos sobre suas ações e investimentos, cujos textos eram integralmente publicados pela Imprensa Oficial do Estado do Pará, e estão disponíveis para consulta em diversas bibliotecas e também em meio eletrônico. Essa leitura é importante por retratar o posicionamento dos administradores e legisladores em relação às decisões e planos que interferem diretamente na dinâmica socioeconômica do estado.

O exercício de interpretação do posicionamento oficial é ainda importante porque os autores citados como referência de interpretação da Bragantina também utilizaram, como fonte de dados, tais textos, contribuindo para uma repetição permanente do sentido de “decadência” sem melhorias qualitativas nas interpretações, muitas vezes transformando-a em “verdades absolutas”. Buscou-se, neste artigo, evitar tais esquemas interpretativos, discutindo-os numa perspectiva crítica, conforme chamou a atenção Hurtienne (1999) às informações contraditórias e visão homogeneizadora dos autores que contribuíram para uma repetição daquelas observações.

Na leitura desses textos, freqüentemente encontram-se os “esquemas duais”, opondo “atraso” e “progresso”, “métodos rudimentares” e “métodos modernos”, “nativo” e “racional”, “lavrador retrógrado” e “operário agrícola”, exatamente um a antítese do outro. Encontram-se, inclusive, “metáforas do discurso médico” que consideram o estado como um “corpo doente” que precisa de “remédios” (ALMEIDA, 2008a). Conforme a crítica do autor, tais representações

inibem a discussão política e [...] reforçam os termos especiais de uma representação urdida pela tradição cultural. Semelhantes termos exprimem um interesse geral, esvaziado de conteúdo ou que tem na sua própria repetição sucessiva o seu conteúdo específico. (ALMEIDA, 2008a, p. 147)

Outra oposição encontrada nos textos oficiais, também criticada por Almeida (2008a), é a de “decadência” e “prosperidade”. A partir de uma idealização nostálgica a prosperidade representa o fim último das medidas para debelar a decadência, sendo esta sempre contemporânea de quem está falando, ou a fala toma como referência os centros urbanizados de onde os administradores decidem sobre a alocação dos recursos estatais. Influenciados por seus *status* de burgueses, analisam sempre as condições do campo em relação à cidade, opondo tais lugares. Na verdade, constitui-se em equívoco realizar tal comparação, além do que as relações entre o campo e a cidade não são opositivas, mas complementares. Nisto encontra-se uma explicação para as interpretações.

Ao tomar os documentos oficiais como fonte de dados, alguns autores erroneamente consideram como agentes da degradação ambiental os camponeses, especialmente o trabalho clássico de Penteado (1967). Ao contrário, observou-se que quem patrocina esta degradação são as atividades e empreendimentos capitalistas, uma vez que a colonização na Bragantina ocorre em função dos investimentos na estrada de ferro, como frisou Marin (2004). Ocorre ainda que na maior parte do seu período de funcionamento a Estrada de Ferro de Bragança utilizou a lenha como combustível para movimentar os trens (VIERA; TOLEDO; ALMEIDA, 2007; ÉGLER, 1961).

Ainda de acordo com Marin (2004), no período de 1901-1917, a colonização ocorreu com base na pequena propriedade, o que confrontado com dados do Censo de 1920 tem-se uma dimensão

da “ação ambiental” camponesa da região: em Bragança, a área dos estabelecimentos rurais recenseados compreendia 111.565ha, dos quais 70% ainda eram de floresta, o que equivale dizer que naquele ano a área de floresta ainda era superior à área utilizada em lavouras. Se levado em consideração que várias culturas são plantadas em consórcio, ocupando a mesma área, os dados do Censo de 1920 demonstram que dos 111.565ha, apenas 8.952ha eram efetivamente cultivados (INSTITUTO, 1924).

Em relação à agricultura, ações e investimentos dos administradores do estado buscavam desenvolver um proletariado rural, apresentando argumentos e esperanças de que a Bragançina poderia, mediante técnicas “modernas” e “racionalis”, servir de “celeiro natural” da Amazônia. A que se levar em conta que para se efetuar tal empreendimento, necessariamente haveria a supressão das matas em detrimento das culturas “racionalizadas”. Mais uma vez a responsabilidade pela “ação ambiental” está referida ao capital, embora a figura que realiza o trabalho seja a do agricultor (proletário rural ou camponês).

Com isso, espera-se deixar evidente que um conjunto de políticas liberais e empreendimentos capitalistas são os agentes da “ação ambiental”, e não a figura social do camponês, conforme é explicitado nos documentos oficiais e interpretações neles ancoradas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A principal contribuição que buscamos mostrar nesse artigo se coloca numa perspectiva política de reconhecimento do papel do campesinato como um ator social fundamental na história do Brasil, cuja concepção da participação no desenvolvimento nacional é permeada por algumas visões elitistas, que a ele atribui grande parte dos fracassos das tentativas de levar ao campo a “modernidade”, característica dos centros urbanos. Em tais visões, o principal equívoco está em colocar o campo em relação à cidade, daí derivando concepções “preconceituosas” sobre a tradição e cultura camponesas.

Não significa isto que ao campo deva se relegar uma posição inferior à cidade, que as políticas de desenvolvimento devam privilegiar um ou outro, nem tampouco que esses lugares sejam colocados em oposição um em relação ao outro. Antes eles se relacionam de forma complementar, cujas políticas de desenvolvimento acabaram por colocá-los numa relação de interdependência: os povos do campo ainda necessitam de serviços essenciais oferecidos em maior volume e condições de qualidade na cidade enquanto que as cidades necessitam da produção objetivada pelas condições de vida dos camponeses. No bojo das concepções atuais em relação ao direito, os povos do campo buscam assegurar seus direitos de, em seus espaços reprodutivos, poderem contar com a rede de serviços que ora na cidade são oferecidos.

No entanto, ainda é preciso avançar nas discussões a respeito da presença e permanência do campesinato na sociedade, rompendo com a visão elitista da figura retrógrada, esgarçada e faminta, e também com os esquemas duais que opõem o campo e a cidade, o camponês e o capitalista, a tradição e a modernidade. Antes, tais categorias devem ser tratadas como elementos dinâmicos e integrados, pois relacionam-se dialeticamente.

Referências

- ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. **A Ideologia da Decadência**: leitura antropológica a uma história da agricultura do Maranhão [2 ed.]. Rio de Janeiro: Casa 8: Fundação Universidade do Amazonas, 2008a. p. 147-166.
- ALMEIDA, Alfredo Wagner Berno de. Biologismos, Geografismos e Dualismos: notas para uma leitura crítica de esquemas interpretativos da Amazônia que dominam a vida intelectual. In: _____ **Antropologia dos Archivos da Amazônia**. Rio de Janeiro: Casa 8: Fundação Universidade do Amazonas, 2008b. p. 15-126.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. **Mapa Multimodal** – Pará. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, 2009. (disponível em <http://www.dnit.gov.br/mapas-multimodais/mapas-multimodais/PA.pdf>; acesso em fevereiro de 2010)
- BRASIL. *Relatorio apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes, pelo Ministro de Estado de Viação e Obras Públicas, Dr. Francisco Sá, anno de 1922*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2292/>], acesso em fevereiro de 2010)
- BRASIL. *Relatorio apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, Exmo. Sr. Dr. Arthur da Silva Bernardes, pelo Ministro de Estado de Viação e Obras Públicas, Dr. Francisco Sá, anno de 1923*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1925. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2293/>], acesso em fevereiro de 2010)
- CONCEIÇÃO, Maria de Fátima Carneiro da. **Políticas e Colonos na Bragantina, Estado do Pará**: um trem, a terra, a mandioca. Campinas: UNICAMP, 1990. (Dissertação; Mestrado em Sociologia).
- CRUZ, Ernesto. **A Estrada de Ferro de Bragança**: visão social, econômica e política. Belém: SPVEA, 1955.
- ÉGLER, Eugênia Gonçalves. A Zona Bragantina no Estado do Pará. **Revista Brasileira de Geografia**. v 23, n. 3. jul/set, 1961. p. 527-555.
- FONSECA, Dante Ribeiro da. **Pesca e abastecimento na colonização da Amazônia**. 2 vols. Belém, 2004. (Tese; Núcleo de Altos Estudos Amazônicos; Universidade federal do Pará)
- HURTIENNE, Thomas. A agricultura familiar e o desenvolvimento sustentável: problemas conceituais e metodológicos no contexto histórico da Amazônia. **Revista Econômica do Nordeste**. v. 30, n. Especial, Fortaleza, dez., 1999. p. 442-466.
- INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística. Recenseamento do Brazil realizado em 1º de setembro de 1920. Volume III (2ª parte). Agricultura. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1924. (Documento digital disponível em [<http://biblioteca.ibge.gov.br>], acesso em fevereiro de 2010)
- MARIN, Rosa Elisabeth Acevedo. Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. **Paper do NAEA**, n. 170, maio de 2004. 24p. (Disponível em [http://www.ufpa.br/naea/gerencia/ler_publicacao.php?id=242], acesso em fevereiro de 2010)
- MARTINS, José de Souza. **Fronteira** – A degradação do outro nos confins do humano. São Paulo: HUCITEC, 1997.
- PARÁ (Província). AZEVEDO, Pedro Vicente de (Presidente). *Relatório apresentado ao exm. senr. Dr. Francisco Maria Corrêa de Sá e Benevides pelo exm. senr. Dr. Pedro Vicente de Azevedo, por ocasião de passar-lhe a administração da Provincia do Pará, no dia 17 de janeiro de 1875*. Pará, 1875. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/543/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). BENTES, Dionysio Ausier (Governador). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Pará em sessão solenne da 3ª reunião de sua 12ª legislatura a 7 de Setembro de 1926, pelo governador do estado Dr. Dionysio Ausier Bentes*. Pará: Oficinas Graphics do Instituto Lauro Sodré, 1926. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1047/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). BENTES, Dionysio Ausier (Governador). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado, em sessão solenne da 1ª reunião de sua 13ª legislatura, a 7 de Setembro de 1927, pelo governador do estado, Dr. Dionysio Ausier Bentes*. Pará: Oficinas Graphics do Instituto Lauro Sodré, 1927. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1048/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). BENTES, Dionysio Ausier (Governador). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado, em sessão solenne da 2ª reunião de sua 13ª legislatura, a 7 de Setembro de 1928, pelo governador do estado, Dr. Dionysio Ausier Bentes*. Belém: Pará: Oficinas graphics do Instituto Lauro Sodré, 1928. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1049/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). CASTRO, Antonio Emiliano de Sousa (Governador). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Pará em sessão solemne da 1ª reunião de sua 11ª legislatura, a 7 de Setembro de 1921, pelo governador do estado Dr. Antonino E. de Sousa Castro*. Pará: Oficinas Graphics do Instituto Lauro Sodré, 1921. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1042/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). CASTRO, Antonio Emiliano de Sousa (Governador). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo em 7 de Setembro de 1922, pelo Dr. Antonino Emiliano de Sousa Castro, governador do Estado do Pará*. s.l., 1922. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1043/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). CASTRO, Antonio Emiliano de Sousa (Governador). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado em sessão solemne da 2ª reunião de sua 11ª legislatura a 7 de Setembro de 1923, pelo governador do estado Dr. Antonino E. de Sousa Castro*. Pará: Oficinas Graphics do Instituto Lauro Sodré, 1923. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1044/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Província). COELHO, Jerônimo Francisco (Presidente). *Falla dirigida pelo excelentíssimo senhor conselheiro Jerônimo Francisco Coelho, presidente da provincia do Gram Pará a Assembléa Legislativa Provincial, na abertura da segunda sessão ordinaria da sexta legislatura, no dia 1º de outubro 1849*. Pará: Typ. Santos e Filhos, 1849. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/508/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). COELHO, João Antônio Luiz (Governador). *Mensagem dirigida em 7 de Setembro de 1909 ao Congresso Legislativo do Pará, pelo Dr. João Antônio Luiz Coelho*. Belém: Imprensa Official do Estado do Pará, 1909. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2443/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). COELHO, João Antônio Luiz (Governador). *Mensagem dirigida em 7 de Setembro de 1910 ao Congresso Legislativo do Pará, pelo Dr. João Antônio Luiz Coelho*. Belém: Imprensa Official do Estado do Pará, 1910. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2444/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). COELHO, João Antônio Luiz (Governador). *Mensagem dirigida em 7 de Setembro de 1911 ao Congresso Legislativo do Pará, pelo Dr. João Antônio Luiz Coelho*. Belém: Imprensa Official do Estado do Pará, 1911. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1031/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Província). CUNHA JR. Domingos José (Presidente). *Relatorio com que o excellentissimo senhor doutor Domingos José da Cunha Junior passou a administração da provincia do Pará ao 3º vice-presidente, o excellentissimo senhor doutor Guilherme Francisco Cruz, em 31 de dezembro de 1873*. Pará: Typ. do Diario do Gram-Pará, 1873. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/538/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Província). MIRANDA, João Antonio (Presidente). *Discurso recitado pelo excelentíssimo senhor doutor João Antonio de Miranda, presidente da provincia do Pará, na abertura da Assembleia Legislativa Provincial, no dia 15 de agosto de 1840*. Pará, Typ. Santos & menor, 1840. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/499/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). MONTENEGRO, Augusto (Governador). *Mensagem dirigida em 7 de Setembro de 1908 ao Congresso Legislativo do Pará, pelo Dr. Augusto Montenegro*. Belém: Imprensa Official do Estado do Pará, 1908. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2442/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Província). SANTARÉM, Barão (Presidente). *Relatorio com que o excellentissimo senhor barão de Santarem, 2º vice-presidente da provincia, passou a administração da mesma ao excellentissimo senhor doutor Domingos José da Cunha Junior, em 18 de abril de 1873*. Pará, Typ. do Diario do Gram-Pará, 1873a. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/539/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). SODRÉ, Lauro (Governador). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Pará em sessão solemne da 1ª reunião de sua 10ª legislatura, a 7 de Setembro de 1918, pelo governador do estado Dr. Lauro Sodré*. Pará: Typ. da Imprensa Official do Estado do Pará, 1918. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1039/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). SODRÉ, Lauro (Governador). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Pará em sessão solemne da 2ª reunião de sua 10ª legislatura, a 7 de Setembro de 1919, pelo governador do estado Dr. Lauro Sodré*. s.l., 1919. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1040/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). VALLE, Eurico de Freitas (Governador). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Pará, em sessão solenne de abertura da 3ª reunião de sua 13ª legislatura, a 7 de Setembro de 1929, pelo governador do estado Dr. Eurico de Freitas Valle*. Belém: Pará: Officinas graphics do Instituto Lauro Sodré, 1929. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1050/>], acesso em fevereiro de 2010)

PARÁ (Estado). VALLE, Eurico de Freitas (Governador). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Pará, em sessão solenne de abertura da 1ª reunião de sua 14ª legislatura, a 7 de Setembro de 1930, pelo governador do estado, Dr. Eurico de Freitas Valle*. Belém: Pará: Officinas graphics do Instituto Lauro Sodré, 1930. (Documento digital disponível em [<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1051/>], acesso em fevereiro de 2010)

PENTEADO, Antonio Rocha. **Problemas de Colonização e de Uso da Terra na Região Bragantina do Estado do Pará**. 2 Vols. Belém: UFPA, 1967.

ROSÁRIO, Ubiratan. **Saga do Caeté** – Folclore, História, Etnografia e Jornalismo na Cultura Amazônica da Marujada, Zona Bragantina, Pará. Belém: Cejup, 2000. (Coleção Caeté; 2)

VALVERDE, Orlando; DIAS, Catarina Vergolino. Zonas Bragantina e do Salgado. In: _____. **A Rodovia Belém-Brasília** – estudo de geografia regional. Fundação IBGE: Rio de Janeiro, 1967. p. 3-79. (Série A; Publicação n.º 22)

VIEIRA, Ilma Célia Guimarães, TOLEDO, Peter Mann de, e ALMEIDA, Arlete. Análise das modificações da paisagem da região bragantina, no Pará, integrando diferentes escalas de tempo. **Ciência e Cultura**. v. 59, n. 3, São Paulo: SBPC, 2007. p. 27-30.