

O PAPEL DA ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA NA COLONIZAÇÃO E ECONOMIA DA AMAZÔNIA ORIENTAL (1870-1960)¹

Leonardo M. de Lima Leandro
Doutorando NAEA/UFPA; E-mail: leo.milanez@gmail.com

Fábio Carlos da Silva
Professor Associado do NAEA/UFPA; E-mail: fcsilva@ufpa.br

Jovenildo Cardoso Rodrigues
Professor PARFOR/UFPA; e-mail: jovengeo@yahoo.com.br

RESUMO

As ferrovias exerceram, historicamente, considerável importância no contexto da formação do território amazônico. Seja enquanto instrumento de ocupação territorial ou como impulsionadora de processos econômicos estruturantes, tais empreendimentos, mecanismos de operacionalização de políticas de colonização, contribuíram para a formação socioeconômica da região, bem como para a promoção de múltiplos impactos no território paraense. O presente ensaio objetiva analisar alguns dos impactos socioeconômicos e ambientais decorrentes da implantação da Estrada de Ferro de Bragança, na zona bragantina do estado do Pará, e os aspectos gerais do processo de colonização da referida zona, durante o período áureo da exploração da borracha na Amazônia (1880-1920).

Palavras-chaves: Ferrovias. Colonização. Amazônia.

ABSTRACT

Historically the railroads exerted significant importance in the context of the formation of Amazonia. As an instrument of territorial occupation or as a facilitator of economic development the railroads were mechanisms to implement policies of colonization and, therefore, had contributed to the process of socio-economic formation of the region, as well as for the promotion of multiple impacts on the territory of the state of Para. This article aims to explore some of the economic and environmental impacts arising from the deployment of the Estrada de Ferro de Bragança, in the zone bragantina of Pará State, and the general aspects of the process of colonization of this area, during the heyday of the exploitation of rubber in Amazon (1880-1920).

Key-words: Railroads; Colonization; Amazonia.

1. INTRODUÇÃO

As ferrovias constituem importantes elementos de dinamização dos processos de ocupação da Amazônia, especialmente na região Nordeste do Pará. Além de impulsionar processos econômicos em curso, representaram os mecanismos de operacionalização de políticas de colonização no território amazônico. Nesse sentido, a ferrovia Estrada de Ferro de

¹ Este artigo representa um esforço inicial do grupo de pesquisa em História Econômica e Planejamento Público na Amazônia, dando início as discussões sobre os efeitos da expansão da fronteira agropecuária na Amazônia. Também apresenta avanços de pesquisas realizadas inicialmente para a dissertação de mestrado de Leandro (2010).

Bragança se configura como instrumento central dessa dinâmica de ocupação, tanto por impulsionar processos em curso quanto por imprimir significativos impactos socioeconômicos e ambientais na região.

Remonta-se aqui ao final do século XIX, período marcado pelo avanço de formas capitalistas de produção em território amazônico, visando a obtenção de matéria-prima na forma da borracha originária da seringueira (*Hevea brasiliensis*), produto de considerável valor no mercado internacional de pneumáticos (FURTADO, 1959). Nesse momento histórico, a demanda pela mercadoria contribuiu para o aumento significativo da exploração da atividade extrativa, ampliando a escala de produção no território amazônico, cuja dinâmica induziu fluxos migratórios visando o atendimento das demandas por mão de obra nas cidades, no campo e nas áreas em que se fazia presente esta atividade extrativa (CRUZ, 1955; ÉGLER, 1961; PENTEADO, 1967; EMMI, 1999).

Na esfera política nacional, o período em questão é marcado por transformações estruturais, como a desagregação progressiva do sistema escravista; a fantástica expansão da atividade gomífera, que chegava a ocupar o segundo lugar na pauta de exportações do governo brasileiro; o advento da República, no ano de 1889; o rompimento com a estrutura imperial centralizadora e a conseqüente construção de uma estrutura republicana, na qual as antigas províncias são elevadas à condição de estados-membros, que ganharam autonomia em razão da Constituição republicana de 1891.

Nesse sentido, tornaram-se objetivas as possibilidades de usufruto de uma autonomia relativa por parte dos estados membros, fato que permitiu aos mesmos contraírem empréstimos externos, organizarem forças militares e disporem das terras devolutas no seu território. Tais elementos refletiram decisivamente na redefinição das estratégias dos governos estaduais amazônicos, no que tange a expansão e consolidação de seus territórios e adequação de infraestrutura econômica para viabilizar a produção e comercialização da borracha.

A implantação de ferrovias para fomentar a colonização no Pará, as semelhanças e diferenças na dinâmica da ocupação da Amazônia Oriental, especificamente na mesorregião Nordeste do Pará, constitui o objeto desse artigo.

Assim, este artigo tem por objetivo analisar alguns dos impactos socioeconômicos e ambientais decorrentes da implantação da Estrada de Ferro de Bragança, mecanismo de articulação e operacionalização da política de colonização no território da zona bragantina, durante o período áureo da exploração da borracha na Amazônia, considerando o intervalo de tempo entre as décadas de 1870 e 1960.

O texto está organizado em seis sessões, incluindo esta introdução. Na sessão seguinte são tecidas considerações a respeito das tentativas de implantação de colônias agrícolas ao longo da zona bragantina como mecanismos de justificativa para a construção da via férrea. Em seguida são discutidos aspectos gerais da economia da borracha e a cronologia da construção da ferrovia até sua encampação pelo governo provincial, que é analisada na sessão subsequente, quando é tratada a cronologia de sua construção até a estação final, em Bragança. Depois, uma breve análise sobre os primeiros resultados lucrativos da ferrovia e sua transferência para a estrutura do governo federal encaminha o artigo para as considerações finais. Nestas, reconhecem-se os impactos devastadores da floresta nativa, a contribuição fundamental dos nordestinos na produção de gêneros e na construção da ferrovia e o papel da ferrovia como mecanismo de operacionalização da política de colonização da zona bragantina.

2. AS COLÔNIAS AGRÍCOLAS E A IMPLANTAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Na década de 1870 a borracha da Amazônia definitivamente estava em uma esplêndida fase de ampliação de seu alcance de mercado. Com o aperfeiçoamento do processo de vulcanização e a difusão do automóvel, a borracha passou a representar uma das principais matérias primas industriais, e após a descoberta dos seringais no Acre, a exportação da borracha chegou a quase emparelhar-se com a exportação de café (PRADO JÚNIOR, 1945). Todo abastecimento do seringal, que antes poderia ser considerado autosuficiente no que se refere aos produtos básicos da alimentação (caça, pesca, pequenas criações, frutas e produtos agrícolas), era realizado a partir da importação de mercadorias (carnes, cereais e conservas em geral). Era patente, portanto, a necessidade de criação de uma zona produtora de alimentos no Pará que ao menos aliviasse a pressão dos preços das mercadorias importadas, uma vez que a maior parte dos trabalhadores do seringal, sob fortes esquemas de repressão da força de trabalho, era coagida e forçada a se abastecer nos barracões dos seringalistas (OLIVEIRA FILHO, 1979).

Os presidentes provinciais eram grandes entusiastas da ideia de transformar a zona bragantina em um “celeiro” da Amazônia. A região seria escolhida para impulsionar o desenvolvimento da província, abrigando os colonos recrutados na Europa, em função de sua virtual capacidade de empreender técnicas modernas nas atividades agrícolas. Todavia, eram precárias as condições de acesso da capital do estado à região, e a construção de uma ferrovia

para conectar Bragança à Belém, seguia na esteira da onda que tomava conta das economias capitalistas na segunda metade do século XIX: as ferrovias.

A política de colonização do governo paraense, decorrente desse cenário, viabilizou a implantação, entre as décadas de 1870 e 1910, de colônias e burgos agrícolas espalhados pela Amazônia Oriental. Destacam-se o florescimento desses núcleos na zona bragantina, onde foram levadas a cabo diversas tentativas de instalação de imigrantes europeus, sobretudo espanhóis, franceses, italianos, além dos portugueses e europeus de outras nacionalidades (CRUZ, 1955; PENTEADO, 1967). No entanto, era de origem nordestina a maior parte dos imigrantes que efetivamente promoveu o povoamento e desenvolvimento da produção agrícola da região (LEANDRO, 2010).

Quando foi iniciada a construção da ferrovia, em 1883, a primeira colônia agrícola da estrada de Bragança já havia completado oito anos de existência. Benevides, colônia localizada a 29 quilômetros de Belém, foi instalada no ano de 1875, recebendo imigrantes de diversas nacionalidades, em maior número os franceses. Contudo, as condições precárias de comunicação com centros urbanos e para o escoamento da produção fizeram com que os colonos migrassem para a capital. Apenas os cearenses, que foram chegando nos anos posteriores à instalação da colônia, ainda resistiam e desenvolviam atividades agrícolas. Tanto que no ano de 1878, segundo os relatos do então presidente provincial, José da Gama Malcher, na colônia de Benevides estavam localizados cerca de 800 imigrantes cearenses, que em função das secas no Nordeste, seguiram o caminho da Amazônia (PARÁ, 1878).

No dia 16 de junho de 1879, em fala diante da Assembléia Legislativa, José Coelho da Gama e Abreu, lastimava os motivos que conduziam imigrantes cearenses à província, que já ascendiam ao número de nove mil os localizados na colônia de Benevides (PARÁ, 1879). Apesar disso, no ano seguinte, o presidente provincial retrata a colônia como “desassombrada”, pois se contavam apenas cerca de 1.500 habitantes (PARÁ, 1880, p. 26). Por outro lado, José Coelho da Gama e Abreu esperava que os trabalhadores ativos da colônia elevassem a produção de farinha ao triplo do que tinha sido produzido no ano anterior (PARÁ, 1880). Era, portanto, de origem cearense a maior parte da população que poderia ter celebrado a inauguração da linha férrea em 1884, quando foi concluído o primeiro trecho.

As colônias de povoamento e produção agrícola na zona bragantina ganharam maior dinamismo em relação à sua implementação a partir da construção da Estrada de Ferro de Bragança. Com a ferrovia o governo provincial já havia explicado a necessidade de introdução da força de trabalho de origem européia e o governo estadual insistiu no

empreendimento, supostamente por considerar que o contingente de trabalhadores presentes na região já estava ocupado nas lavouras existentes².

A marcha do povoamento não seguia o rumo da ferrovia, nem tampouco a ferrovia determinava essa marcha. Se o trem rumava para o leste da zona bragantina, não era só nessa direção que seguia o fluxo de povoamento. Pelo contrário. Os núcleos foram abertos para esperar a ferrovia, não só na direção de Bragança, mas também na direção de Belém.

Tendo em vista o estabelecimento de uma via *ferrea* até Bragança, tenho ordenado que de *tres em tres legoas*, mais ou menos, conforme as condições *locaes* o aconselharem, vão sendo estabelecidos novos *nucleos* de mil emigrantes, ao passo que *iguaes* ordens dei ao *director* do *nucleo* de Bragança para caminhar de lá em *direcção á capital*. (PARÁ, 1879, p. 20)³

Ao mesmo tempo em que foi iniciada a construção da ferrovia, buscou-se, sem sucesso, instalar imigrantes no núcleo recém aberto no Apeú, tentativa que foi levada a cabo três anos mais tarde, com o mesmo resultado. Ainda no final da década de 1870, nas proximidades de Bragança, no caminho até Ourém, dois núcleos haviam sido instalados. Pelo menos um desses núcleos, entretanto, era remanescente ainda da década de 1840, uma vez que no caminho entre Bragança e Ourém havia uma localidade chamada Tentugal (PARÁ, 1849). No ano de 1880, o núcleo do Tentugal contava com cerca de 3.500 habitantes, e tendia a crescer com a chegada de novos imigrantes (PARÁ, 1880).

De modo resumido, considerando os dados organizados por Cruz (1955) e os mapas elaborados por Penteado (1961), a marcha do povoamento da zona bragantina teve início em 1875, com a instalação da colônia de Benevides. Em 1883, foi aberto o núcleo do Apeú, denominado Araripe em 1888. No ano de 1893 foram instalados os núcleos de Castanhal e Marapanim e em 1894 o núcleo de Benjamin Constant, próximo de Bragança. Os núcleos de Jambu-Açu e Santa Rita do Caranã datam de 1895. Em 1897 foi a vez da Granja Américo e no ano posterior surgiram as colônias Ferreira Pena, Anita Garibaldi, José de Alencar e Santa Rosa, além do núcleo de Inhangapi, também em 1898, e os de Ianetama e Antonio Baena, em 1899. No início do século XX, até 1914, foram instalados os núcleos Maracanã, Capanema, São Luís e Anhangá, situados na porção mais ao centro da zona bragantina.

² Cabe lembrar a possibilidade de parte desses trabalhadores, sobretudo os de origem africana, ainda continuar sob esquemas de repressão da força de trabalho, mesmo que juridicamente lhes fosse assegurada a liberdade, através dos dispositivos de 1871 e 1888. Isto pode apontar para o caráter excludente e autoritário com o qual conduziu a política de colonização que privilegiou o imigrante europeu, não permitindo que aqueles trabalhadores optassem por ocupar, com autonomia e liberdade, alguns dos lotes disponíveis nas colônias.

³ Será recorrente ao longo do texto a utilização de itálicos em citações. Tal recurso foi empreendido com o objetivo de manter a grafia original dos termos dos documentos acessados.

Vale lembrar que outras localidades também surgidas nesse ínterim, algumas delas abrigando os nordestinos, resultaram em núcleos produtivos, como o caso das localidades de Almoço e Tentugal, entre Bragança e Ourém. Algumas ainda floresceram nas margens da ferrovia, onde foram construídas estações ferroviárias, paradas ou estribos, constituindo-se em elementos centrais das colônias de produção de gêneros diversos. Embora a questão da colonização da bragantina seja considerada um fracasso, uma vez que as análises a respeito dela apenas tomam em consideração a imigração europeia, rejeitando a participação de nordestinos ou atribuindo a eles os fracassos da colonização, há que se reconhecer que o florescimento desses núcleos populacionais conduziu a lavoura bragantina a um nível de produção suficiente para gerar os primeiros lucros da ferrovia.

Seguindo as definições da publicação Ferrovias do Brasil, editada pelo IBGE (1948; 1956), as estações correspondem aos locais de parada dos trens com determinado nível de organização, onde existiam guichês para venda de passagens, abrigo para os passageiros, depósitos de mercadorias, desvios e, dependendo da categoria da mesma, poderia conter oficinas e abrigo para os carros; as denominadas paradas eram plataformas de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, e poderiam ter ou não um guichê para venda de passagens e área coberta; existiam ainda os estribos, construções simples de alvenaria ou madeira, utilizadas principalmente para o embarque e desembarque de mercadorias, e os postos telegráficos, estes últimos não presentes na Estrada de Ferro de Bragança. No total, conforme a citada publicação, a ferrovia bragantina tinha 46 pontos, entre estações, paradas e estribos, incluindo os ramais.

3. A ECONOMIA DA BORRACHA E CONSTRUÇÃO DA FERROVIA DA ZONA BRAGANTINA

A comunicação entre Belém e Bragança, nos primeiros séculos de ocupação da Amazônia, era realizada através do rio Guamá (CRUZ, 1955; PENTEADO, 1967; COUTO, 2003). Partindo de Belém, navegava-se até Ourém, daí completando a viagem por terra até Bragança. Esse eixo de comunicação ficou conhecido como a Estrada de Bragança. A estrada representa também a ligação entre Belém e os demais núcleos que estavam situados na direção de Bragança. No ano de 1873, conforme chamava a atenção o presidente da província, Miguel Antonio Pinto Guimarães, o Barão de Santarém (MUNIZ, 1916), tal caminho já contava com trechos transitáveis por via terrestre, com algumas pontes que necessitavam de reparos (PARÁ, 1873a), contratados e realizados pelo seu sucessor, Domingos José da Cunha

Junior (PARÁ, 1873b), estabelecendo uma comunicação terrestre definitiva entre as localidades da zona bragantina.

Ao investimento na ligação terrestre entre as localidades estava atrelada a idéia de modificação dos meios técnicos de transporte, dispensando-se as comunicações a vapor (marítimas e fluviais) subvencionadas pelo governo, “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, 1873a, p. 28-29). Tal investimento objetivava ainda melhorar as condições para o estabelecimento do transporte regular entre as colônias que se pretendia criar, dando ensejo às discussões sobre a construção de uma linha férrea que, servindo de elemento efetivo de penetração, garantiria e substanciaria “ocupação produtiva das áreas atingidas pela mesma” (ÉGLER, 1961, p. 530).

Para que, porém, se torne uma realidade a *colonização* dos territórios *marginas* á estrada de Bragança e seus *ramas*, é *indispensavel* que fique garantido aos *productos* agrícolas e *industriaes* 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*. E hoje que o governo geral garante o premio de 7% para *empresas* de estradas de ferro, sempre que não lhe seja exigido o pagamento de mais de 3%, entendo que é *ocasião* de levar a *effeito* essa obra popular e de alcance financeiro. (PARÁ, 1874, p. 15)

As primeiras iniciativas para a construção de uma ferrovia que conectasse Belém e Bragança, na época dois importantes centros dinâmicos da socioeconomia paraense, decorrem, conforme os termos acima transcritos, da década de 1870. No ano de 1874, depois de finalizado o processo de concorrência para a construção de uma linha férrea entre Belém e Bragança, foi celebrado um contrato com o senhor Cícero Pontes, residente no Rio de Janeiro e procurador do senhor Antonio Gonçalves da Justa Araújo, residente no Ceará, para a construção de uma estrada de ferro, inclusive com ramais previstos para ligar a estrada principal às localidades do Pinheiro, Vigia, Cintra, Ourém e São Miguel do Guamá, concedendo direitos de exploração durante quarenta anos, remunerando-se o capital a juros de 7% (PARÁ, 1875). O contrato previa ainda, na sua cláusula 47, que o concessionário, ou a empresa que por ele fosse organizada, deveria, após dois anos de abertura do tráfego, introduzir dez mil colonos em famílias, garantindo-se, nos termos da lei, o reembolso das despesas realizadas (PARÁ, 1875). Entretanto, passados 17 meses, em fevereiro de 1876, o presidente da província, Francisco Corrêa Maria de Sá e Benevides, relatava à Assembléia Legislativa que, faltando um mês para vencer o contrato, não lhe constava nenhuma atividade iniciada em relação à via férrea (PARÁ, 1876). Ao que parece, as multas previstas não foram

pagas e o concessionário jamais executou atividade alguma daquelas contratadas. Com este contrato rescindido e aberto novo processo concorrencial, até março de 1878 ainda não haviam sido encaminhadas propostas (PARÁ, 1878)

No ano de 1879, o então presidente provincial, José Coelho da Gama Abreu, celebrou novo contrato de construção com o procurador dos senhores Izidro Borges Monteiro e Francisco da Siqueira Queiroz, concessionários da estrada Bragantina, em São Paulo, a partir de uma proposta encaminhada por estes ao governo no ano anterior (PARÁ, 1879). Em seu discurso na Assembléia Legislativa no dia 16 de junho daquele ano, o presidente provincial comentou que não seguira a risca o dispositivo legal que regulava os serviços ferroviários, especificamente no que concerne à instalação de colonos, uma vez que a província já contava com grande contingente destes, sobretudo cearenses, e pela dificuldade de reembolsar as despesas com a imigração estrangeira, suprimindo a cláusula que obrigava a empresa concessionária da ferrovia a instalar núcleos coloniais ao longo da ferrovia (PARÁ, 1879). Contudo, tal contrato, como o anterior, não seria cumprido (CRUZ, 1955).

Sem que os interessados anteriores, a quem foram concedidos os direitos de exploração do serviço ferroviário, tomassem qualquer iniciativa ou realizassem qualquer obra, no sentido de tornar objetiva a ligação por uma via férrea entre a capital da província, Belém, e a cidade de Bragança, o governo provincial manteve acesa a chama que alimentava o desejo de levar a termo tal empreendimento. Uma década de negociações frustradas havia transcorrido e os administradores da província continuavam a insistir naquilo que seria um importante elemento para dinamizar a socioeconomia paraense.

No início da década de 1880, precisamente ao dia 5 de fevereiro de 1883, chegava à província o senhor Bernardo Caymari, incumbido de negociar com o governo provincial as bases de um contrato para a construção da ferrovia. Em ofício ao presidente da província do dia 6 de fevereiro daquele ano, o senhor Bernardo Caymari apresentava procuração que o habilitava como representante da Companhia Estrada de Ferro de Bragança, constituída pelos senhores Ambrósio Leitão da Cunha, Miguel Calógeras e Otto Simon, e sediada no Rio de Janeiro (PARÁ, 1883).

Desde então, foram trocadas correspondências oficiais entre o presidente da província, Rufino Enéas Gustavo Galvão, o Barão de Maracajú (MUNIZ, 1916), e o procurador da Estrada de Ferro de Bragança, o senhor Bernardo Caymari, que reclamava as bases do contrato anterior para encetar os trabalhos de construção da via férrea. Entretanto, o contrato celebrado no ano de 1879 ainda estava em voga, não permitindo o presidente celebrar um

novo, ou mesmo autorizar o início dos trabalhos, até que aquele caducasse ou até que os concessionários anteriores expressassem desistência (PARÁ, 1883).

Curiosamente, a lógica em relação ao desejo de materialização da ferrovia foi invertida. Se até então eram os administradores da província os mais interessados em levar a termo a obra, embaraçada pelos concessionários, agora eram os pretendentes a concessionários os mais interessados, cujo maior embaraçador era a estrutura burocrática da província.

Apesar disso, em junho de 1883 foi celebrado o contrato, levantado o capital exigido pela província e iniciada a construção. Teve início a materialização da tão sonhada obra. Com ela, tantos benefícios eram esperados que os primeiros trilhos foram assentados numa solenidade pública, com a participação da elite política do estado, da diretoria da empresa e demais cidadãos. Tal era a magnitude do ato, que da cerimônia participou “o que Belém possuía de mais representativo, nos diferentes círculos social, econômico e político” (CRUZ, 1955, p. 67). Representa ainda a grandeza deste ato a colocação dos primeiros trilhos, assentados sobre dormentes de mármore e fixados com oito pregos de bronze (CRUZ, 1955).

Era novembro de 1884 quando foi aberto o tráfego regular dos primeiros quilômetros da ferrovia, ligando Belém à colônia de Benevides. Pouco mais de um ano havia transcorrido desde a cerimônia de assentamento dos primeiros trilhos e uma nova solenidade marcou a inauguração dos primeiros 30 quilômetros da ferrovia bragantina. Segundo Cruz (1955, p. 75), a zona bragantina iniciava sua contribuição para “uma nova era de progresso para a economia paraense, e para o desenvolvimento agrícola de uma região ainda inexplorada e desconhecida, porém de grande futuro”. Nessa solenidade, onde estiveram presentes, mais uma vez, o “que a cidade de Belém tinha de mais representativo nas esferas administrativa, social e política” (CRUZ, 1955, p. 75), foram concedidas vinte cartas de alforria a escravos na colônia.

Outro acontecimento contribuiria para marcar essa data tão importante: ao chegar nas proximidades de Ananindeua, o trem que retornava com os demais convidados da cerimônia de inauguração para Belém descarrilou. Apesar do transtorno, não ocorreram graves danos aos passageiros e em poucos dias o trânsito foi restabelecido dentro da normalidade. Durante os dois meses finais do ano de 1884, os resultados financeiros apresentados pela ferrovia já indicavam aquele que foi o seu comportamento predominante: as operações deficitárias⁴.

⁴ Apesar de Cruz (1955, p. 79) apresentar apenas a movimentação de passageiros que a empresa transportou, da ordem de 2.624 pessoas, sem a respectiva movimentação de mercadorias, informa que as operações dos meses finais de 1884 importaram numa receita de 8:385\$020 réis. Entretanto, a despesa importou na quantia de 18:405\$740 réis, dando um resultado deficitário da ordem de 10:020\$720 réis.

Passados quatro meses, em março de 1885, o tráfego da estrada de ferro era realizado até a colônia do Apeú, nas proximidades de Castanhal, contando com pouco mais de 60 quilômetros. O núcleo colonial do Apeú, que mais tarde tomou o nome de Araripe (MUNIZ, 1916), foi instalado no ano de 1883, para a recepção de imigrantes açorianos (CRUZ, 1955), o que não chegou a se efetivar. Apenas três anos mais tarde, no ano de 1886, quando a ferrovia já tinha alcançado o núcleo e trafegava com regularidade até a localidade é que ocorreu nova tentativa de instalação desses imigrantes, que novamente não chegou a se efetivar em função das condições que encontraram na localidade não corresponderem àquelas que versavam o contrato da colonização (MUNIZ, 1916). Segundo os termos do relatório de 6 de outubro de 1886, de João Antonio Henriques, então presidente da província, os imigrantes “*aterrorisaram-se com a vista da floresta virgem, de arvores seculares, [...] e resolveram voltar para a cidade, nem siquer ali apeando-se dos wagons*” (PARÁ, 1891, p. 52).

Nos termos da fala do presidente Tristão de Alencar Araripe, proferida no dia 25 de março de 1886 à Assembléia Provincial, embora apresente contradições com a cronologia descrita acima, o resumo dos três primeiros anos de construção da ferrovia:

No dia 10 de novembro do *anno* passado foi aberto ao *transito publico* o trecho da estrada de S. Braz á Benevides, na distância de 29 *kilometros*; á 10 de março do *anno* seguinte até o povoado de Santa Izabel, distante de S. Braz 42 *kilometros*, e a 17 do mesmo *mez* o trecho de Santa Izabel ao *Apehú*, 61 *kilometros* distante de Belém, incluindo 1 *kilometro* $\frac{3}{4}$ de desvios. (PARÁ, 1886, p. 42)

4. A ESTATIZAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

Nesse período inicial, a construção da ferrovia avançava com uma média de 20 quilômetros anuais. Após esse período, os recorrentes déficits nas operações impuseram aos concessionários a rescisão do contrato, sendo a estrada encampada pela província ainda em 1886 (CRUZ, 1955). A encampação foi autorizada pela Lei Provincial n.º 1.292, de 13 de dezembro de 1886, levada a termo em 31 de dezembro pelo preço de 1.500:000\$000⁵, em apólices, resgatáveis ao fim de 12 anos, com juros de 6% (PARÁ, 1887).

⁵ Segundo Cruz (1955), o valor da operação correspondeu a 1.800:000\$000. Entretanto, conforme explicou o presidente da província, Joaquim da Costa Barradas, responsável por levar a termo a decisão da Assembléia Provincial, considerando os mesmos estudos aos quais se refere Cruz (1955), o resgate da ferrovia foi efetuado ao preço de 1.500:000\$000, “menos 300 contos do que tentára o sr. Conselheiro Tristão de Alencar Araripe” (PARÁ, 1887, p. 5).

No período entre 1886 e 1889, nos documentos oficiais acessados apenas são abordadas as questões referentes ao prolongamento da estrada em direção ao centro comercial de Belém, uma vez que a estação central, São Braz, distava daquele centro de tal forma que os colonos necessitavam pagar um frete adicional para lá fazerem chegar as mercadorias (PENTEADO, 1967). Segundo Cruz (1955), este prolongamento visou atender a elite comercial, importadora e exportadora de produtos, sujeita às despesas extras com o transporte de mercadorias que chegavam até a estação São Braz.

Só no ano de 1889 é que são retomadas iniciativas no sentido de concluir a obra projetada para conectar Belém e Bragança. Após a autorização concedida pelo governo geral e expedidas as ordens à tesouraria da fazenda provincial na importância de oitocentos contos de réis, foram iniciados os estudos para o prolongamento da ferrovia, sob a responsabilidade da comissão de recepção e colocação de imigrantes cearenses nas margens da estrada de Bragança, com a orientação de aproveitá-los nos trabalhos da ferrovia (PARÁ, 1889).

Conforme consta no relatório do capitão tenente Duarte Pinto Guedes, quando passou a administração do estado do Pará ao governador Lauro Sodré, a estrada de ferro foi prolongada em mais três quilômetros, até a localidade chamada Chermont, cujo trecho havia sido aberto ao tráfego em 25 de dezembro de 1890 (PARÁ, 1891). Sem maiores explicações, Lauro Sodré comentou que no ano de 1894 a Estrada de Ferro de Bragança contava com 75 quilômetros de extensão, agora atingindo Castanhal (PARÁ, 1894), e que entre 1890 e 1897 a estrada tinha sido ampliada em 37 quilômetros, no entanto sem revelar onde se encontrava seu ponto extremo (PARÁ, 1897).

A mensagem dirigida ao congresso do estado do Pará, pelo governador Paes de Carvalho, em 15 de abril de 1898, informa que a ferrovia contava com 105 quilômetros de tráfego aberto (PARÁ, 1898). O extremo até a referida data era a estação de Jambu-Açu (CRUZ, 1955; PENTEADO, 1967). Estando a ferrovia sob administração da província, e esta em dificuldades financeiras para executar a obra, várias foram as interrupções na construção (CRUZ, 1955), além das discussões em torno do seu arrendamento.

A Estrada de Ferro de Bragança, como já comentado, operava sempre em regime deficitário, o que provocava constantes reclamações dos administradores estaduais, dando ensejo a debates políticos que acabaram por levantar a possibilidade do arrendamento da ferrovia para saldar as dívidas (PENTEADO, 1967). Por outro lado, os mesmos homens públicos insistiam em afirmar que ela seria um importante elemento para dinamizar a economia da zona por onde passasse, uma vez que nela seriam produzidos, pelos colonos, os gêneros que abasteceriam a capital. A marcha de avanço da ferrovia havia diminuído seu

ritmo. Dos 20km/ano, nos primeiros anos, passou a 7km/ano, agora já com cerca de quinze anos de funcionamento. Entre os anos de 1897 e 1901 foram construídos mais 31 quilômetros (CRUZ, 1955), chegando à colônia do Livramento.

Quando Augusto Montenegro assumiu o governo do estado do Pará, fez da ferrovia seu “*programma de governo*” (PARÁ, 1902, p. 53). Afastando a possibilidade de arrendamento, lançou mão de um empréstimo para saldar as dívidas e, de fato, desde sua eleição, em 1901, até sua saída, em 1908, o governador se propôs a levar a termo tal empreendimento. Dessa forma, entregava ao Pará, no último ano de sua longa administração, a Estrada de Ferro de Bragança, inclusive com seus ramais, que partindo do eixo principal ligavam-se às colônias do Pinheiro, do Prata e de Benjamin Constant (CRUZ, 1955; PENTEADO, 1967). Finalmente Belém e Bragança poderiam manter comunicação direta por uma via férrea.

Foi no último ano do governo de Augusto Montenegro que as obras da ferrovia avançaram com maior velocidade na direção de Bragança, chegando à cidade em fevereiro de 1908 (CRUZ, 1955). Na mensagem ao Congresso Legislativo, o governador faz um balanço das obras de prolongamento da estrada de ferro. Até o ano de 1900, embora houvesse chegado ao quilômetro 136, o trecho desde o quilômetro 118 apenas foi recebido em definitivo no mês de julho de 1902, aos quais adicionados 5,5 quilômetros, em novembro do mesmo ano, chegava às margens do rio Maracanã (PARÁ, 1908). A partir daí a marcha das obras prosseguiu da seguinte forma:

Em 1904, foram entregues 7k,200m; em 1905, 6k,600m; em 1907, 49 *kilometros* e até Abril de 1908, 25 *kilometros*, até a estação de Bragança, ou um total de 99k,300m. Todos estes trechos, 6 *mezes* de sua respectiva entrega, passaram a ser conservados pela Estrada. (PARÁ, 1908, p. 118)

Estava concluído “o eixo de convergência entre o rio Guamá e o Atlântico, ao qual devem ligar-se todos os pontos importantes desses extremos” (PARÁ, 1911, p. 144), contribuindo para a logística de abastecimento da Amazônia, consolidando os interesses políticos de desenvolvimento de uma zona de produção de alimentos.

5. A CRISE ECONÔMICA E A FERROVIA PÚBLICA NO VERMELHO

Com a conclusão da estrada de ferro, inclusive com seus ramais, era de se esperar que sua renda aumentasse, o que de fato ocorreu. Suas despesas também seguiram a mesma trajetória, continuando a elevar os déficits nas operações. Entretanto, gozando o Pará do

período áureo da extração da borracha, que iniciou sua fase de declínio na década de 1910, foi a atividade ferroviária uma das responsáveis pelo grande peso aos cofres do tesouro provincial e estadual. Dessa maneira, Penteado (1967, p. 127) interpretou que a ferrovia foi “uma doação da borracha do Pará” para a zona bragantina.

De acordo com João Antonio Luiz Coelho, governador estadual desde 1909, a ferrovia merecia dele particular atenção, para que fossem satisfeitas todas as necessidades para que foi construída (PARÁ, 1910). Segundo os relatos do governador, a ferrovia operava com seu quadro de pessoal completo, trafegando pela extensão de 236 quilômetros na linha principal, com bitola de um metro; no ramal do Pinheiro eram rodados 27 quilômetros; no ramal de Benjamin Constant eram rodados 22 quilômetros; e com 22 quilômetros o ramal do Prata se conectava à estação de Igarapé Açu, tendo estes ramais a bitola de 0,60m (PARÁ, 1910). Contavam-se ainda os ramais do Utinga, com 1,8km, que servia para o suprimento de carvão do sistema de abastecimento de água, e do Catú, com 1,2km, para o serviço de lastro da ferrovia (PARÁ, 1910).

Como necessitava de constantes aportes do tesouro estadual para saldar os compromissos da ferrovia, João Antonio Luiz Coelho promove uma reforma administrativa na empresa ferroviária. Com a reforma, de tal modo ocorreu uma redução nos custos operacionais que, pela primeira vez na história de funcionamento das locomotivas, a empresa operou, nos cinco meses finais do ano de 1910, sem necessitar de suprimentos do tesouro para remunerar o pessoal ordinário da Estrada de Ferro de Bragança (PARÁ, 1911). Mesmo assim, isso não significou o início de operações superavitárias.

Estas começaram a ser registradas a partir de quando a administração da Estrada de Ferro de Bragança foi confiada a J. de Sá Pereira, desde o início do ano de 1915, terceiro do governo de Enéas Martins (PARÁ, 1915). Na mensagem dirigida ao Congresso Legislativo no dia 1 de agosto de 1915, o governador reproduziu parte dos relatos de Sá Pereira a respeito das ações que resultaram na eliminação das operações deficitárias desde o primeiro mês de sua administração, uma vez que “a Estrada de Ferro de Bragança, de janeiro a julho de 1915, nada deve a quem quer que seja, e mantenho firme de nesse pé *conserval-a*” (PARÁ, 1915, p. 54). Por outro lado, o resultado do ano de 1915 ainda apresentou um déficit de 56:156\$249 réis, o que representa uma diferença de pouco menos do que 700:000\$000 réis em relação ao exercício de 1914 (PARÁ, 1916).

Desde que foi incorporada a estrutura burocrática do governo do Pará, em 1886, a Estrada de Ferro de Bragança apresentou o melhor resultado operacional, em termos absolutos, em 1915. Se naquele ano o déficit era de 86:498\$015 réis, trafegando os cerca de

60 quilômetros que separavam Belém e a colônia do Apeú, descia a pouco mais de 56:000\$000 réis em 1915, trafegando por toda sua extensão, desde Bragança até Belém, percorrendo 228 quilômetros (INSTITUTO, 1956). Dessa maneira, no seu último ano de governo, Enéas Martins considerava “patente” o desaparecimento do déficit da ferrovia (PARÁ, 1916, p. 57).

O primeiro resultado anual lucrativo foi apresentado no exercício de 1916, quando Sá Pereira havia se licenciado da administração, assumida interinamente por Antonio Ferreira Celso (PARÁ, 1916). No ano seguinte, em 1917, Lauro Sodré, depois de dez anos, retornava ao cargo mais elevado do executivo estadual, e também colocava a ferrovia como um programa de governo, planejando seu prolongamento até o estado do Maranhão e também levando os trilhos a todas as cidades do litoral (PARÁ, 1917). Nomeou Candido Santos para a direção da ferrovia (PARÁ, 1917).

Se por um lado a ferrovia apresentava os primeiros resultados nos quais a soma das receitas foi mais elevada que as somas das despesas, nesse mesmo ano, o propugnador do projeto do prolongamento da via férrea até o Maranhão antecipava o mecanismo que levaria a sua extinção. Enquanto a realização dos ramais da estrada de ferro na direção das cidades do litoral não fosse completada, poderiam ser utilizadas estradas de rodagem, como a que já alcançava Maracanã, restando, para o estabelecimento regular do tráfego, a organização conveniente de transporte (PARÁ, 1917).

A borracha chegava ao seu colapso total no final da década de 1910, quando também as nações em guerra resolveram cessá-la. Nesse ponto a ferrovia atravessava uma “*phase* de franca prosperidade” (PARÁ, 1918, p. 64), explicada pelo desenvolvimento agrícola da região que cortava.

Enquanto apresentava seu melhor resultado financeiro, tinham início os estudos e negociações que resultaram na aquisição da ferrovia pelo governo federal e posterior arrendamento ao governo estadual. 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 do ano de 1923, 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, cuja quantia equivalia a importância 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 1926 (PARÁ, 1921; 1922; 1923; PARÁ, 1926; BRASIL, 1924; 1925).

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, uma vez que a ferrovia atravessou período de prosperidade econômica. Por outro lado, a ferrovia retornava a acumular 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 existia e ultimava as novas transformações que iriam ocorrer no sistema técnico de transporte na Bragantina (PARÁ, 1927; 1928; 1929; 1930). 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 que a ferrovia novamente voltasse a oferecer lucros, tornou-se impraticável a conservação da via e manutenção das locomotivas e vagões. Dessa forma, o relatório do Ministério dos Negócios da Viação e Obras Públicas, a julgar o relato do diretor da ferrovia para o exercício de 1945-1946, considera a estrada em “estado de decomposição” (BRASIL, 1946, p. 89).

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 encontrava em funcionamento estradas de rodagem para veículos automotores. Com a construção e asfaltamento da Belém-Brasília, que até Castanhal seguiu paralela ao 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 federais ainda em operação (PENTEADO, 1967).

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Desde a primeira metade do século XIX, antes da abertura das colônias na zona bragantina e da construção da Estrada de Ferro de Bragança, em função do “intenso uso da terra por mais de 150 anos, essa área, antes coberta com florestas, transformou-se em uma paisagem fragmentada, onde inúmeras espécies de animais e vegetais desapareceram completamente” (VIEIRA; TOLEDO; ALMEIDA, 2007, p. 27-28).

O extremo leste da Bragantina (Bragança e seus arredores), no final da primeira década do século XX, recebia um importante elemento para impulsionar e abrir “novas possibilidades” à região: a estrada de ferro. Quando a ferrovia passa a servir todo o trecho da estrada de Bragança, nos poucos e pequenos núcleos existentes na região dos campos, já havia atividades bastante desenvolvidas e consolidadas que tinham relação com o abastecimento de outras praças, inclusive fornecendo insumos para atividades agroindustriais.

Esse “mosaico de paisagens”, formado por “capoeiras com diferentes graus de sucessão vegetal, culturas agrícolas e pastagens” (VIEIRA; TOLEDO; ALMEIDA, 2007, p. 29), é resultante da ação do capital na apropriação dos recursos naturais, quais sejam o solo e seus nutrientes naturais, para o plantio de algodão, cana-de-açúcar e tabaco, e a madeira, entre outras formas, amplamente utilizada como lenha para fazer funcionar as locomotivas da ferrovia (ÉGLER, 1961; VIEIRA; TOLEDO; ALMEIDA, 2007), que transportavam toda a sorte de mercadorias produzidas pelas unidades familiares distribuídas ao longo da estrada de ferro. Segundo Augusto Montenegro, era o estado do Pará, através da Estrada de Ferro de Bragança, “o primeiro dos *responsaveis* pela feroz devastação de nossas *mattas*” (PARÁ, 1903, p. 48).

Embora tivessem ocorrido experiências de colonização com imigrantes europeus antes da construção da ferrovia e mesmo durante sua construção, foi bem maior o número de nordestinos que tomaram o rumo da Amazônia ao longo do período em análise. Estiveram presentes desde a inauguração do primeiro ao último trecho, participando dos trabalhos de construção, da produção de gêneros escoados pela ferrovia, contribuindo ativamente para o desenvolvimento socioeconômico da Amazônia.

Nas décadas iniciais do século XX os administradores do Pará ainda reclamavam a necessidade de investimento na colonização a partir da imigração estrangeira, especialmente porque supunha-se serem os europeus mais modernos, com técnicas agrícolas baseadas na ciência, em que pese o fato de estarem presentes na ocupação da região um considerável contingente de nordestinos, sobretudo vindos do Ceará e do Maranhão. Contudo, as

experiências das primeiras décadas da República não tiveram o êxito esperado, uma vez que grande parte dos colonos estrangeiros acabou se deslocando para as cidades (EMMI, 2009). Com isto, impõe-se reconhecer que era majoritariamente de origem nordestina os trabalhadores localizados nas colônias agrícolas e que deram o status de “celeiro da Amazônia” à zona bragantina, além de contribuírem para a materialização da ferrovia.

A Estrada de Ferro de Bragança foi a décima terceira ferrovia inaugurada no Brasil, precisamente no dia 10 de junho de 1884, com 33 quilômetros, tendo como pontos extremos Belém e Benevides (INSTITUTO, 1954). Passados vinte e cinco anos, em maio de 1908, era inaugurada a ferrovia conforme o plano inicial, pondo em contato as cidades de Bragança e Belém (CRUZ, 1955, PENTEADO, 1967). Uma trágica semelhança se observou nessas duas solenes ocasiões: um descarrilamento. Do mesmo modo que ao final da cerimônia de inauguração da ferrovia no ano de 1884 o trem, no retorno para Belém, descarrilou, no dia da inauguração de toda sua extensão, em 1908, também ocorreu um acidente, dessa vez durante a viagem de ida, quando o trem ainda se aproximava de Bragança (CRUZ, 1955).

A ferrovia, definitivamente, foi o mecanismo utilizado para operacionalizar a política de colonização. Apesar dos núcleos produtivos existentes, a estrada de ferro foi responsável por dinamizar a ocupação da zona bragantina. Por outro lado, o avanço do povoamento da região ocorreu de maneira mais veloz que a construção da linha férrea, ainda que de maneira tão irregular quanto a construção da ferrovia.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. MINISTRO (Francisco Sá). *Relatório 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. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2292/>>. Acesso em: mai. 2011.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. MINISTRO (Francisco Sá). *Relatório 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. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2293/>>. Acesso em: mai. 2011.

BRASIL. Ministério dos Negócios da Viação e Obras Públicas. MINISTRO (Maurício Joppert da Silva). *Relatório apresentado ao excelentíssimo senhor doutor José Linhares, Presidente da República, pelo professor Maurício Joppert da Silva, Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, Novembro de 1945 a Janeiro de 1946*. Rio de Janeiro, 1946. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2299/>>. Acesso em: mai. 2011.

- CRUZ, Ernesto. *A Estrada de Ferro de Bragança: visão social, econômica e política*. Belém: SPVEA, 1955.
- ÉGLER, Eugênia G. A Zona Bragantina no Estado do Pará. *Revista Brasileira de Geografia*. v. 23, n. 3, p. 527-555, jul./set., 1961.
- EMMI, Marília Ferreira. *A oligarquia do Tocantins e o domínio dos castanhais*. Belém: UFPA: NAEA, 1999.
- EMMI, Marília Ferreira. Fluxos migratórios internacionais para a Amazônia brasileira do final do século XIX ao início do século XX: o caso dos italianos. In: ARAGÓN, Luis E. (Org.). *Migração internacional na Pan-Amazônia*. Belém: NAEA: UFPA, 2009.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1959.
- INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística. I centenário das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro: IBGE, 1954. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/centenarioferrovias1954.pdf>>. Acesso em: mai. 2011.
- INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística. *Ferrovias do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1948. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/visualiza_colecao_digital.php?titulo=Ferrovias%20do%20Brasil%20-%201946&link=Ferrovias_do_Brasil_1946>. Acesso em: mai. 2011.
- INSTITUTO Brasileiro de Geografia e Estatística. *Ferrovias do Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1956. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/visualiza_colecao_digital.php?titulo=Ferrovias%20do%20Brasil%20-%201956&link=Ferrovias_do_Brasil_1956#>. Acesso em: mai. 2011.
- LEANDRO, Leonardo Milanez de Lima. *Campesinato e abastecimento na Zona Bragantina (1880-1960)*. Dissertação (Mestrado em Planejamento do Desenvolvimento) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.
- MUNIZ, Palma. *Estado do Grão-Pará – Imigração e Colonização – história e estatística (1616-1916)*. Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1916.
- OLIVEIRA FILHO, João Pacheco de. O caboclo e o brabo – Notas sobre duas modalidades de força-de-trabalho na expansão da fronteira amazônica no século XIX. In: *Encontros com a civilização brasileira*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1979. p. 101-141.
- PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Antonino Emiliano de Sousa Castro). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Pará em sessão solenne 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. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1042/>>. Acesso em: mai. 2011.
- PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Antonino Emiliano de Sousa Castro). *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. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1043/>>. Acesso em: mai. 2011.
- PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Antonino Emiliano de Sousa Castro). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado em sessão solenne 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. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1044/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Augusto Montenegro). *Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1902 ao congresso legislativo do Pará pelo dr. Augusto Montenegro, governador do estado*. Pará, Belém: Imprensa Oficial, 1902. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2436/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Augusto Montenegro). *Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1903 ao congresso legislativo do Pará pelo dr. Augusto Montenegro, governador do estado*. Pará, Belém: Imprensa Oficial, 1903. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2437/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Augusto Montenegro). *Mensagem dirigida em 7 de Setembro de 1908 ao Congresso Legislativo do Pará, pelo Dr. Augusto Montenegro*. Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1908. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2442/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Dionysio Ausier Bentes). *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. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1047/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Dionysio Ausier Bentes). *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. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1048/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Dionysio Ausier Bentes). *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. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1049/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Eurico de Freitas Valle). *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: Oficinas graphics do Instituto Lauro Sodré, 1929. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1050/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Eurico de Freitas Valle). *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: Oficinas graphics do Instituto Lauro Sodré, 1930. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1051/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Duarte Huet de Bacellar Pinto Guedes). *Relatorio com que o capitão tenente Duarte Huet de Bacellar Pinto Guedes passou a administração do estado do Pará em 24 de junho de 1891 ao governador dr. Lauro Sodré, eleito pelo conselho constituinte em 23 do mesmo mez*. Belém: Typ do Diario Oficial, 1891. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2416/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Enéas Martins). *Mensagem dirigida em 1 de agosto de 1915 ao congresso legislativo do Pará pelo dr. Enéas Martins, governador do estado*. Belém:

Imprensa Official do Estado do Pará, 1915. Disponível em:
<<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1035/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Enéas Martins). *Mensagem dirigida em 1 de agosto de 1916 ao congresso legislativo do Pará pelo dr. Enéas Martins, governador do estado*. Belém: Imprensa Official do Estado do Pará, 1916. Disponível em:
<<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1036/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (João Antônio Luiz Coelho). *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. Disponível em:
<<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2444/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (João Antônio Luiz Coelho). *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. Disponível em:
<<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1031/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (José Paes de Carvalho). *Mensagem dirigida ao congresso do estado do Pará pelo dr. José Paes de Carvalho, governador do estado, em 15 de abril de 1898 apresentando proposta de orçamento da receita e despesa para o exercicio 1898-1899*. Belém: Typ. do Diario Official, 1898. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2428/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Lauro Sodré). *Mensagem dirigida pelo sr. governador dr. Lauro Sodré ao congresso do estado do Pará em 7 de abril de 1894*. Belém: Typ. do Diario Official, 1894. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2420/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Lauro Sodré). *Mensagem dirigida ao congresso do estado do Pará pelo dr. Lauro Sodré, governador do estado, ao expirar seu mandato, no dia 1º de fevereiro de 1897*. Pará: Diario Official, 1897. Disponível em:
<<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2423/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Lauro Sodré). *Mensagem dirigida em 1 de agosto de 1917 ao Congresso Legislativo do Pará pelo dr. Lauro Sodré, governador do Pará*. Belém: Imprensa Official do Estado, 1917. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1038/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Estado). GOVERNADOR (Lauro Sodré). *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Pará em sessão solemne de abertura da 1ª reunião de sua 10ª legislatura, a 7 de setembro de 1918*. Pará: Typ. da Imprensa Official do Estado, 1918. Disponível em <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1039/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (Domingos José Cunha Junior). *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, 1873b. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/538/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (Francisco Maria Corres de Sá e Benevides). *Relatorio apresentado pelo exm. sr. dr. Francisco Maria Corres de Sá e Benevides, presidente da provincia do Pará, á Assembléa Legislativa Provincial na sua sessão solemne de instalação da 20ª legislatura, no dia 15 de fevereiro de 1876*. Pará, 1876. Disponível em:
<<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/544/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (Guilherme Francisco Cruz). *Relatorio com que o excellentissimo senhor doutor Guilherme Francisco Cruz passou a administração da Província do Pará ao excellentissimo senhor doutor Pedro Vicente de Azevedo, em 17 de janeiro de 1874.* Pará: Typ. do Diario do Gram-Pará, 1874. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1224/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (Jerônimo Francisco Coelho). *Falla dirigida pelo excelentissimo senhor conselheiro Jerônimo Francisco Coelho, prezidente 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. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/508/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (João Antonio d'Araujo Freitas Henriques). *Relatorio com que o exm. snr. conselheiro João Antonio d'Araujo Freitas Henriques passou a administração da provincia do Pará ao exm. snr. desembargador Joaquim da Costa Barradas em 6 de outubro de 1886.* Pará: Typ. da Republica, 1891. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1026/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (Joaquim da Costa Barradas). *Relatorio com que o exm. sr. desembargador Joaquim da Costa Barradas passou a administração da provincia ao exm. sr. conselheiro coronel Francisco José Cardoso Junior.* Pará: Typ. do Diario de Noticias, 1887. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/560/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (José Coelho da Gama e Abreu). *Falla com que o excellentissimo senhor doutor José Coelho da Gama e Abreu, presidente da provincia, abriu a 2ª sessão da 21ª legislatura da Assembléa Legislativa da provincia do Gram-Pará, em 16 de junho de 1879.* Pará, 1879. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/549/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (José Coelho da Gama e Abreu). *Relatorio apresentado pelo senhor doutor José Coelho da Gama e Abreu, presidente da provincia, a Assembléa Legislativa Provincial do Pará na sua 1ª sessão da 22ª legislatura em 15 de fevereiro de 1880.* Pará, 1880. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/550/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (José da Gama Malcher). *Relatorio com que o exm. sr. Dr. José da Gama Malcher, 1º vice-presidente, passou a administração da provincia ao exm. sr. Dr. João Capistrano Bandeira de Mello Filho em 9 de março de 1878.* Pará: Typ. Guttemberg, 1878. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/548/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (Miguel Antonio Pinto Guimarães, Barão de Santarém). *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. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/539/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (Miguel José d'Almeida Pernambuco). *Relatorio com que o exm. sr. dr. Miguel José d'Almeida Pernambuco, presidente da provincia do Pará passou a administração da mesma ao vice presidente da provincia exm. sr. dr. João Polycarpo dos Santos Campos em 18 de março de 1889.* Pará: Typ. de A. Fructuoso da Costa, 1889. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1028/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (Pedro Vicente de Azevedo). *Relatorio apresentado ao exm. senr. Dr. Francisco Maria Corres 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. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/543/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (Rufino Enéas Gustavo Galvão, Barão de Maracajú). *Falla com que o exm. sr. general Barão de Maracajú abriu a 2ª sessão da 23ª legislatura da Assembléa Legislativa da Província do Pará em 15 de fevereiro de 1883.* Pará: Typ. do Jornal da Tarde, 1883. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/554/>>. Acesso em: mai. 2011.

PARÁ (Província). PRESIDENTE (Tristão de Alencar Araripe). *Falla com que o exm. sr. conselheiro Tristão de Alencar Araripe, presidente da província do Pará, abriu a 1ª sessão da 25ª legislatura da Assembléa Provincial no dia 25 de março de 1886.* Belém: Typ. do Diário de Noticias, 1886. Disponível em: <<http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/559/>>. Acesso em: mai. 2011.

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

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil.* São Paulo: Brasiliense, 1945.

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