

**Dinâmicas da Bragantina:  
A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em  
Bragança (Séculos XIX-XX)**

**DINÂMICAS DA BRAGANTINA:  
A ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA E OS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DE  
UM MEIO NATURAL EM BRAGANÇA-PA (SÉCULOS XIX-XX)<sup>1</sup>**

**DYNAMICS OF BRAGANTINA:  
THE RAILROAD AND THE GEOGRAPHICAL ASPECTS OF A NATURAL  
ENVIRONMENT IN BRAGANÇA (19TH-20TH CENTURY)**

**DINÁMICA DE BRAGANTINA:  
EL FERROCARRIL DE BRAGANÇA Y LOS ASPECTOS GEOGRÁFICOS DE UN  
ENTORNO NATURAL EN BRAGANÇA-PA (SIGLO XIX-XX)**

3

**Jakeline Almeida Brito<sup>2</sup>**

**Resumo**

*A Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFBB) é uma herança híbrida que revela traços histórico-geográficos na Amazônia paraense. Estando voltada para o escoamento de produção de produtos agrícolas para fins comerciais, no século XIX-XX. Propõe-se neste artigo, refletir sobre a formação territorial da região da bragantina a partir do município de Bragança, analisando aspectos sobre a implantação da linha ferroviária considerando essa como elemento basilar do meio geográfico natural e pré-técnico. Temos por objetivo analisar a EFBB como um empreendimento para um novo tempo, um elemento modernizador que além de promover o encurtamento da distância, e velocidade ampliará os fluxos espaciais na bragantina naquele contexto. Também carregou a justificativa de ser o escape, o celeiro, expressão de fartura e expansão agropecuária na Amazônia paraense. O texto faz parte de uma de nossas reflexões realizadas na dissertação de mestrado. Sendo resultado de uma pesquisa qualitativa baseada em análise em pesquisa bibliográfica, coleta de dados em órgãos públicos; dados secundários de pesquisas em livros, teses, dissertações e artigos sobre a temática da bragantina em acervos da biblioteca central UFPA dentre outras fontes.*

**Palavras chave:** Formação da bragantina; Estrada de Ferro de Bragança; Meio natural.

**Abstract**

*The Belém-Bragança Railroad (EFBB) is a hybrid heritage that reveals historical-geographical traces in the Amazon of Pará. Being focused on the flow of production of agricultural products for commercial purposes, in the nineteenth-twentieth century. It is proposed in this article, to reflect on the territorial formation of the region of Bragantina from the municipality of Bragança, analyzing aspects about the implementation of the railway line considering this as a basic element of the natural and pre-technical geographical environment. We aim to analyze the EFBB as an enterprise for a new time, a modernizing element that in addition to promoting the shortening of distance, and speed will expand the spatial flows in Bragantina in that context. It also carried the justification of being the escape, the granary, an expression of abundance and agricultural expansion in the Amazon of Pará. The text is part of one of our reflections carried out in the master's thesis. Being the result of a qualitative research based on analysis in bibliographic research, data*

<sup>1</sup> Este artigo é parte de uma das reflexões que desenvolvemos por ocasião da elaboração de nossa dissertação de mestrado defendida em 2020, intitulada “Geografia da mandioca na Amazônia paraense: meio geográfico, modo de vida e a cultura da farinha no meio rural do município de Bragança (PA)”.

<sup>2</sup> Professora, Geógrafa, Doutoranda em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO/UFPA). E-mail: jake\_line\_almeida@hotmail.com.

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

*collection in public agencies; secondary data from research in books, theses, dissertations and articles on the theme of bragantina in collections of the central library UFPA among other sources.*

**Keywords:** Formation of bragantina; Bragança Railroad; Natural environment.

### Resumen

*El Ferrocarril Belém-Bragança (EFBB) es un patrimonio híbrido que revela huellas histórico-geográficas en la Amazonía de Pará. Centrándose en el flujo de producción de productos agrícolas con fines comerciales, en el siglo XIX-XX. Se propone en este artículo, reflexionar sobre la formación territorial de la región de Bragantina desde el municipio de Bragança, analizando aspectos sobre la implementación de la línea ferroviaria considerando esto como un elemento básico del entorno geográfico natural y pre-técnico. Nuestro objetivo es analizar el EFBB como una empresa para un nuevo tiempo, un elemento modernizador que además de promover el acortamiento de la distancia y la velocidad ampliará los flujos espaciales en Bragantina en ese contexto. También llevaba la justificación de ser el escape, el granero, una expresión de abundancia y expansión agrícola en la Amazonía de Pará. El texto forma parte de una de nuestras reflexiones llevadas a cabo en el trabajo fin de máster. Siendo el resultado de una investigación cualitativa basada en el análisis en la investigación bibliográfica, la recolección de datos en organismos públicos; datos secundarios de investigaciones en libros, tesis, disertaciones y artículos sobre el tema de bragantina en colecciones de la biblioteca central UFPA entre otras fuentes.*

**Palabras clave:** Formación de bragantina; Ferrocarril de Bragança; Entorno natural.

### INTRODUÇÃO

A experiência da reprodução social extrativista do nordeste paraense faz parte tanto da ação colonizadora portuguesa, no papel das missões e mais tarde nos esforços políticos de incentivos à agricultura na região da bragantina, como mostra Conceição (2002). Traços que permearam a formação socioespacial da região. A definição de espaço para Santos (2012, p. 147), se apresenta como “produto histórico”. Pois o espaço social para o autor seria o lugar de vida, de trabalho, de morada. A partir de tal proposição o autor articula o seu pensar em um espaço geográfico que seria - a “natureza modificada pelo homem mediante seu trabalho” (SANTOS, 2012, p. 150). O que Santos (2012) denominou de espaço histórico articulado de funções, objetos e ações em um determinado lugar, podemos compreender como espaço vivido. O conjunto de relações realizadas através de funções, formas que se apresentam como testemunho de uma história por processos passados e presentes, relações essas que se manifestam através de processo e funções conforme Santos (2012, p. 153). Sendo assim, apreende-se que para analisar a sociedade é necessário levar em consideração o tempo, a história, composta do passado e o hoje.

Uma leitura de um lugar, de um processo, de modo de vida, não seria suficiente para desvendar tal proposição, antes, somente é necessário tomar por base as diferentes possibilidades de cada lugar em um contexto maior. Então, partimos da análise da Amazônia paraense em seu intenso processo de transformação e sua natureza heterogênea na proposição de totalidade. Reconhecemos que o que intitulamos por meio natural<sup>3</sup>. Há elementos também do meio técnico, pois a análise de um meio não exclui o outro, esses são

---

<sup>3</sup> Compreendemos por meio natural (XVII-XIX)- um período que tem seu marco no extrativismo, sendo a terra o principal meio de produção e reprodução, onde há caracterização de um meio geográfico natural, onde o rio, a terra e a

## **Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)**

entrelaçados, diríamos que conectados no decorrer dos tempos. Nosso exercício de interpretação parte do que poderíamos denominar como aspecto que se sobressai em cada momento ou período geográfico. Guardando simetrias em cada lugar, denotando características que identifiquem a produção no/do espaço assim inferimos que as formas, os processos e os agentes singularizam a forma e o uso do processo de produção e reprodução social e econômica da região.

Em um contexto de pujança econômica no que tange a lucros oriundos da borracha na região amazônica, a região da bragantina teve destaque, no processo de experimentação e desenvolvimento de atividades agrícolas, cuja finalidade era ser um centro de abastecimento regional, na produção de alimentos no século XX. Aspectos que produziram uma dinâmica populacional de imigrantes de vários lugares do Brasil e fora desse. E como expressão de um novo tempo a Estrada de Ferro de Bragança/Belém é o elemento que dinamizará a região, no que tange a operacionalização comercial promovendo de certo modo um modelo de economia agrícola na região.

A Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFBB) é uma herança híbrida que revela traços histórico-geográficos na Amazônia paraense. Estando voltada para o escoamento de produção de produtos agrícolas para fins comerciais, no século XIX-XX. Propõe-se neste artigo, refletir sobre a formação territorial da região da bragantina a partir do município de Bragança, analisando aspectos sobre a implantação da linha ferroviária considerando essa como elemento basilar do meio geográfico natural e pré-técnico. Temos por objetivo analisar a EFBB como um empreendimento para um novo tempo, um elemento modernizador que além de promover o encurtamento da distância, e velocidade ampliará os fluxos espaciais na bragantina naquele contexto. Também carregou a justificativa de ser o escape, o celeiro, expressão de fartura e expansão agropecuária na Amazônia paraense. O texto faz parte de uma de nossas reflexões realizadas na dissertação de mestrado. Sendo resultado de uma pesquisa qualitativa baseada em análise em pesquisa bibliográfica, coleta de dados em órgãos públicos; dados secundários a pesquisas em livros, teses, dissertações e artigos sobre a temática da bragantina em acervos da biblioteca central UFPA dentre outras fontes; pesquisa de campo realizada no ano de 2019 a áreas rurais do município de Bragança. O texto está organizado em quatro partes – a introdução, como já foi apresentada, seguida pela formação territorial do município de Bragança; uma breve análise da implantação da Estrada de Ferro de Bragança e, por conseguinte, as considerações finais.

---

vida têm dinâmicas singulares. Sendo as técnicas limitadas, o trabalho de cultivar, extrair, pescar pautava-se, sobretudo na subsistência, e logo adiante têm-se uma expressão comercial e mercantilista como compreende Nahum (2019). No século XIX, consideramos a criação das colônias agrícolas - formas espaciais de acordo com Santos (2014). E na bragantina a construção da Estrada de Ferro de Bragança se apresentará fator de transformação espacial dada peculiaridade do intenso processo migratório da época. A EFB será uma forma que anunciará um novo tempo na região da bragantina (Brito, 2020, p. 27).

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

### FORMAÇÃO SOCIOTERRITORIAL DE BRAGANÇA

Para analisar o processo histórico de formação socioespacial e territorial do município de Bragança, é necessário observar seu contexto em escala regional e nacional. Um longo processo de periodização, marcada pela ocupação do território na Amazônia, datas que remetem ao período colonial e imperial, nesse contexto, entender como se deu o processo de ocupação do espaço e seus sucessivos desmembramentos territoriais, é compreender a atual configuração do município.

O primeiro marco de colonização foi o povoado de Sousa de Caeté, esse nasceu à margem direita do rio Caeté, passando depois à margem esquerda, do mesmo rio, onde ali teria existido uma aldeia dos índios tupinambás de acordo com Cruz (1955, p. 140). Partindo do pressuposto que antes mesmo da chegada dos europeus na região, o espaço não era um vazio demográfico, pois, áreas como a que hoje se configura o município de Bragança já eram ocupadas por comunidades originárias como índios tupinambás conforme o inventário do município da Secretaria de Turismo do Pará (SETUR, 2018). Já Oliveira (2008c) nos fala das relações entre índios tupinambás e os colonos essas não eram harmoniosas - havendo tensões e conflitos, sendo estes determinantes para a história da região a autora diz:

[...] que os índios da região haviam sido praticamente extintos tanto na guerra aos franceses e holandeses, quanto pelas doenças trazidas pelos europeus e/ou no seu engajamento “compulsório” com os colonos. (OLIVEIRA, 2008c, p. 4).

Claramente o processo de formação territorial de Bragança, assim como toda a região amazônica foi marcado pela presença de uma diversidade de povos que comumente, no decorrer dos anos passaram por várias denominações. Não há como negar que foi do indígena o papel de práticas culturais, não apenas essas. Como também esse era aquele que detinha uma habilidade fantástica com a dinâmica de manusear os recursos naturais da floresta. No entanto, os documentos históricos, são raros que partem da descrição da dinâmica desses autores na Amazônia, no entanto esse trabalho não pretende discutir tal lacuna.

No que tange à origem europeia de Bragança os registros remontam ao XVII- 1613, conforme mostra os dados do IBGE (2018); Oliveira (2008c) há registro informando que seus primeiros visitantes foram os franceses, com a expedição do senhor de La Ravardière, os primeiros brancos a conhecerem a região do Caeté. Em 1622, essa pertencia à capitania Gurupi, foi doado pelo rei da Espanha, Filipe II, em 09 de fevereiro deste ano, ao Governador Geral do Brasil, Gaspar de Souza. Sendo então o primeiro núcleo populacional, com o nome de Vila Souza do Caeté. Conforme Oliveira (2008c, p. 3) a capitania se integrou inicialmente na economia colonial com a produção de açúcar, algodão, pescado e sal.

Apenas no século XVIII, mais precisamente no ano de 1753, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, em sua administração eleva o povoado à categoria de vila com a denominação de Bragança, conforme Oliveira (2008a, p. 189b) a fundação da vila Bragança que antes fora Vila Souza Caeté, se constituiu dentro de um projeto maior de consolidação do território no início da gestão do primeiro Ministro

## **Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)**

Marquês de Pombal. A (figura 1) mostra a planta da Vila Bragança sendo originalmente manuscrito pelo Engenheiro Enrico Antonio Galuzzi de 1754. A planta evidencia o traçado das primeiras linhas da malha urbana da vila, o que possivelmente Portugal projetava para a colônia. A margem do rio Caeté nasceria a vila nova Bragança no centro da planta indica o prédio da igreja matriz e outra igreja, uma praça e as dezenas de residências que ali seriam postas de acordo com Oliveira (2008a, p. 193).

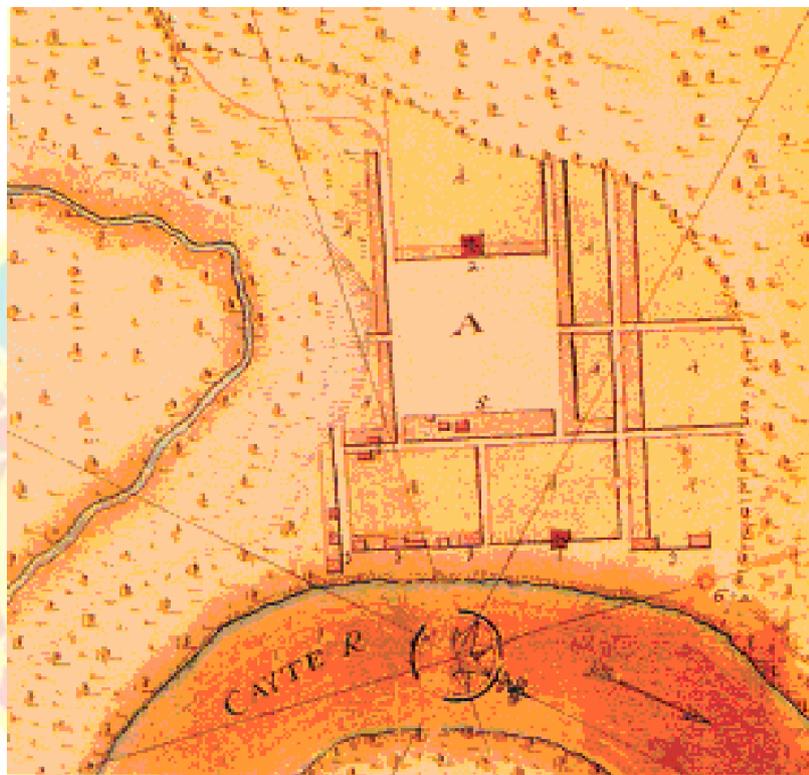
De acordo com Oliveira (2008a) os indígenas – tupinambás tiveram papel considerável na formação do território, servindo como mão de obra nos aldeamentos, sendo que esses transportavam mercadorias em canoas via Rio Caeté até Belém. E para a consolidação da vila de Bragança, foi criada a Vila Ourém, que conforme Tavares (2008, p. 75) Ourém origina-se de uma casa forte no caminho de Belém para o Maranhão. Sendo elevada a vila em 1752 por Mendonça Furtado. Para servir de entreposto de escoamento de produtos (diferentes gêneros alimentícios).

Assim, para ligar Bragança a Ourém, o governador também mandou erguer um povoado, chamado Tentugal, e um caminho terrestre de Tentugal a Ourém. Desta forma saindo de Bragança o transporte era feito, por canoas via rio Caeté, até Tentugal. De Tentugal para Ourém, pelo novo caminho terrestre, em tropa de animais. Por fim, de Ourém, em pequenas embarcações via rio Guamá até a cidade de Santa Maria de Belém. (OLIVEIRA, 2008a, p. 128).

Dinâmica que se constituía uma rota comercial para consolidação de núcleos coloniais. Tendo esses núcleos papel de suprir a necessidade da colônia. Oliveira (2008b) ainda ressalta que apesar dos documentos originários fazerem menção apenas de indígenas, como majoritariamente força de trabalho na colônia, havia de certo - negros, caboclos na região, tendo em 1872, bem como “trabalhadores livres e escravos” conforme Leandro (2010), bem como a presença de imigrantes açorianos.

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

**Figura 1-** Planta da Vila Nova de Bragança, manuscrito de E. Galluzzi do Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro, 1754.



Fonte: REIS, N. Goulart. *Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial*, p. 80.

No século XIX, em 02 de outubro de 1854, a vila tornou-se cidade, por determinação do Presidente da Província, Tenente-Coronel Sebastião do Rego Barros, com o nome de Bragança conforme Cruz (1955). E, a partir do século XIX e XX, o território de Bragança sofreu sucessivos desmembramentos, para a formação de novos municípios como Viseu<sup>4</sup>, Santa Luzia<sup>5</sup> do Pará, Augusto Corrêa<sup>6</sup> e Tracuateua<sup>7</sup>.

Trabalhos como de Penteadó (1967) e Leandro (2010) mencionam a dinâmica da estrutura agrária do município, sendo marcante a produção de tabaco, arroz, milho, mandioca, algodão, cana de açúcar, malva e feijão, destacando a criação de aves domésticas, dentre outros. Leandro (2010) ao discutir sobre a formação do campesinato na bragantina diz que os núcleos coloniais tiveram papel relevante como produtores de alimentos.

A partir dos efeitos provocados pelas ações da Companhia Geral de Comércio, foram se consolidando os núcleos coloniais produtores de mercadorias para exportação. No entanto, o abastecimento desses núcleos, em que pese as importações suprirem grande parte dos

<sup>4</sup> Viseu - desmembrado de Bragança pela lei provincial nº 301, de 22-12-1856.

<sup>5</sup> Santa Luzia - desmembrado de ourem, Bragança e Viseu pela lei estadual nº 5688, de 13-12-1991.

<sup>6</sup> Augusto Corrêa - desmembrado de Bragança pelo decreto nº 2.460, de 29-12-1961.

<sup>7</sup> Tracuateua - desmembrado de Bragança pelo decreto nº 5.858, de 29-09-1994.

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

gêneros de que necessitava a elite local, também era realizado tendo como fonte supridora atividades agrárias localizadas. (LEANDRO, 2010, p. 61).

Nesse contexto Bragança logo se destacou como intermediária nas relações comerciais, seja pelos rios, pelos trilhos e mais tarde pelas estradas. Produtos como a farinha de mandioca, o tabaco, a malva, o feijão, e o arroz tiveram relevância no comércio naquele contexto. Lembrando Valverde (1967, p. 34) ao se referir às roças na zona bragantina diz que no quadro das lavouras básicas de alimentação estava principalmente a farinha de mandioca, seguindo o milho e o feijão - uma tríade alimentar nas palavras do autor.

No século XIX para o XX, segundo Penteado (1967); Égler (1961); Leandro (2010) Bragança experimentará novas possibilidades, a partir de ações do Estado, a linha ferroviária que cortava o nordeste paraense exerceu uma função de ser condutora espacial agrícola para a região. Podemos então inferir que a narrativa histórica que se constituirá em uma descrição de parte da formação territorial da Amazônia, está a ser contada por partes, seria então uma geografia relacional, uma relação de coisas juntas, como destacou Roberto Santos em História Economia da Amazônia.

É considerado, portanto, que para refletirmos sobre esse movimento da sociedade, olhemos as formas e múltiplas funções dado o tempo que elas se instalam, diante ao fato que Bragança entrará em um novo cenário a partir da construção da Estrada de Ferro de Bragança. E é no que concebemos por como uma leitura de meio natural ainda vislumbrado na região, compreendido do século XIX-XX - formas pré-técnicas - como a construção da ferrovia e na consolidação do campesinato na bragantina. Conforme Leandro (2010) o campesinato se constitui pelo modo de vida articulado ao uso dos recursos naturais cuja força de trabalho majoritariamente é a familiar.

Entende-se por campesinato o modo de vida no qual pequenos produtores, sendo possível a eles acesso aos recursos naturais e utilizando majoritariamente a força de trabalho doméstica, produzem internamente os fatores necessários a sua própria sobrevivência, e se reproduzem de maneira mais ou menos integrada ao mercado e ao Estado, na medida em que necessitam internalizar os fatores não produzidos internamente, cujos objetivos se colocam numa perspectiva de garantir a reprodução da unidade familiar. (LEANDRO, 2010, p. 48).

Na bragantina esse campesinato se construirá a partir da migração dos nordestinos para a zona da Estrada de Ferro de Bragança, de acordo com Leandro (2010, p. 65). Quando nos referimos à bragantina - Zona fisiográfica bragantina denominação dada pelo IBGE até 1950, é preciso dizer que as primeiras ações do processo de produção do espaço regional ocorreram no século XVII, no surgimento da vila às margens do rio Caeté. Nessa lógica como bem destaca Égler (1961, p. 76) as vias de acesso a Bragança eram precárias, demoradas, sendo essa feita por rota marítima, do rio Guamá - São Miguel - Ourém até atingir as cabeceiras do rio Caeté, a via natural para chegar a Bragança. Já por rota terrestre esse trajeto era intenso, seguindo por uma extensa área de mata.

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

Conforme Valverde (1967, p. 26), o povoamento mais antigo, do Salgado, se fez, do Norte para o sul, da costa para o interior. Nesse contexto, a EFBB se apresenta como possibilidade, uma *forma técnica* cujo processo seria de enormes transformações, tanto no transporte (tempo), na comunicação, como no mercado, pois dessa estrada mantinha a - “ilusão de uma fartura sem limites” ÉGLER (1961, p. 84). No século XIX pode-se notar que atrelado à ideia de progresso, a alternativa utilizada para ocupação da região, foi a agricultura, os núcleos populacionais, e a construção da estrada de ferro, essa última como meio para desbravar e facilitar a ocupação, junta a perspectiva de abastecimento alimentar da região. Valverde; Dias (1967, p. 26) tal iniciativa visava criar na bragantina uma área de abastecimento, e encurtar em tempo e distância as ligações com São Luiz. No processo de produção do espaço bragantino, o projeto de colonização, realizado pelo governo da província cujas concepções estavam associadas a colonização para a região, conforme aponta Conceição (1990)<sup>8</sup> com uma perspectiva política essa ação foi pensada para desenvolver a agricultura essa vislumbrada como futuro da província.

Conceição (1990, p. 20) é categórica em dizer que documentos da época mostram que tal projeto não pensava na demanda de agricultores locais, embora esses tenham participação no trabalho, mas o que de fato era esperado do governo no momento era a experiência dos agricultores europeus com suas técnicas avançadas. Assim compreende-se o papel do Estado como interlocutor dos colonos na região, à medida que criou condições para o processo de colonização e desenvolvimento agrícola de acordo com Conceição (1990).

### **A ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA**

A construção da EFBB foi um grande empreendimento, segundo Cruz (1973) os projetos e contratos para a construção se deu entre 1870-1883, essa surge com intuito de colonizar uma extensa faixa de terra, que terminaria na primeira capitania de Álvaro de Sousa - a primeira vila que foi fundada por Álvaro de Souza, filho de Gaspar de Sousa, que foi governador do Pará conhecida como Vila de Souza do Caeté, atual município de Bragança. A construção da ferrovia teve a intenção de trazer desenvolvimento social e econômico, sendo que a partir de sua construção abriu-se possibilidades para fundação de muitos núcleos populacionais. Um símbolo de modernidade para o Brasil, não apenas como forma mais como representação do desenvolvimento urbano na Amazônia.

A dinâmica da Estrada de Ferro de Bragança estava voltada para o escoamento de produção de produtos agrícolas para fins comerciais, tendo percurso até a capital Belém, segundo Conceição (1990). No dia 24 de junho de 1883 foi assentado o primeiro trilho da Estrada de Ferro de Bragança conforme Cruz

---

<sup>8</sup> Conforme destaca Conceição (1990, p. 18-19) - a construção da Estrada de Ferro de Bragança teve sua origem em uma política de governo para povoamento do nordeste paraense, com base na agricultura dos colonos (imigrantes europeus) e suas famílias.

## **Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)**

(1955; 1973). Sendo que em 09 de novembro 1884, foi inaugurado o primeiro trecho com distância de 29 km de linha férrea, o percurso foi até Benevides, um momento comemorado com muita festa e orgulho pelas autoridades e população da época. A construção da ferrovia durou 25 anos (1883-1908) para construir aproximadamente 300 km de trilhos, uma longa e demorada obra, essa foi desativada mais tarde pelo governo federal em função da política de integração nacional por rodovias. Mas essa vem ser outra discussão que não pretendemos aqui fazer.

Nesta mesma época havia projetos de colônias agrícolas na região da bragantina. Para Nunes (2012), a criação das colônias agrícolas ou núcleos coloniais, foi uma forma utilizada pelos governos do Pará e Amazonas para resolver o problema da falta de alimento, esse recorrente aos problemas causados pelo crescimento do extrativismo da borracha. Sendo que se tratava de uma área que podia ser ocupada por colonos estrangeiros e nacionais, atitude que tentava compensar a perda de trabalhadores da agricultura para o extrativismo da borracha. É bem verdade que o processo de migração envolve interesses contraditórios, esses dados por condicionantes humanos como destaca Andrade (1975) que vem ser as condições técnicas que o Estado oferece a quem a essa adere. Essa lógica é vista na bragantina, interesses como agropecuários, beneficiados pelo Estado, com assistência técnica. Sendo que a presidência da província orientava os diretores das colônias agrícolas para que se criassem medidas para a permanência dos colonos, em primeiro momento para garantir um lote de terra e fornecer ferramentas para o cultivo conforme Nunes (2012). Para tanto, a presença do colono estrangeiro deveria introduzir melhoramentos no aproveitamento do solo, em novas técnicas. Os gêneros cultivados em geral eram - mandioca, cana, arroz, milho e feijão, sendo a farinha o principal destaque na dieta alimentar dos colonos, de acordo com Nunes (2012, p. 30). Segundo o Nunes (2012), a tentativa da permanência do imigrante europeu nessas colônias não deu certo, dada as precárias condições de comunicação e deslocamento, dentre outros fatores.

Penteado (1967) retratou o abandono por parte da maioria dos colonos estrangeiros, questionamos, mas, quem de fato ficou nesses assentamentos? Concomitante a presença do migrante estrangeiro estava os migrantes nacionais (nordestinos). Nos relatos de Égler (1961) e Penteado (1967) a forte imigração dos nordestinos motivada por uma grande seca em 1877, que atinge o Nordeste obrigou muitos a migrarem para a Amazônia. Nunes (2012, p. 15) destaca as colônias que foram criadas após a migração de nordestinos, dentre essas estava a de São José de Tentugal, localizada à margem esquerda do rio Caeté, na estrada que ligava a vila de Ourém à cidade de Bragança. Fato que marcará uma dinâmica de modos distintos de vida, seja na forma de alimentação, cultivo e moradia na bragantina.

O processo de imigração efetuada pela Província do Pará para a colonização gradativa da Bragantina, na produção do espaço na região ocorreu uma intensa migração conforme Penteado (1967) observa:

[...] a colônia do Apeú recebeu “cearenses”, a partir de 1886, a de Marapanim foi criada para recebê-los e especialmente foram ali localizados nordestinos do Ceará e do Rio Grande do Norte; o mesmo se passou com a colônia de Castanhal e com todas as colônias e burgos

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

agrícolas que surgiram no último quinquênio do século passado: Santa Rosa, José de Alencar, Jambú-Açu, Santa Rita do Caranã, Ianetama, Inhangapi, Ferreira Pena e Anita Garibaldi. Nem mesmo a colônia de Benjamim Constant, situada na extremidade oriental da Bragantina, escapou às levas de nordestinos introduzidos em que também foram criados especialmente para este tipo de imigrantes; os de Araripe e Apeú, que receberam inicialmente açorianos, passaram, a partir de 1886, a possuir populações quase que exclusivamente “cearenses”; o de Santa Rita do Caranã foi fundado com a obrigação de o contratante ali localizar 50 famílias “cearenses”; o mesmo se passou com a colônia de Marapanim, desdobrada em duas seções, a segunda das quais, aliás, até teve o nome de José de Alencar. (PENTEADO, 1967, p. 138).

Conceição (2002) diz que a EFBB impulsionou “uma de corrente migratória”, crescente migração que continuou ocorrendo há mais de meio século na bragantina. Égler (1961) destaca que a zona bragantina se tornou a área mais povoada do estado do Pará, chamando o fluxo populacional um “manancial humano”, em seus escritos a Égler (1961) analisa aspectos sociais e econômicos da região nessa época. Hébette (1992) destaca o papel dos nordestinos na região, diz que esses criaram pequenas propriedades familiares: a roça, onde os mesmos produziam a mandioca que tão logo transformavam em farinha para comercializarem, um trabalho marcado pela mão de obra familiar, considerado como um tipo de campesinato (Hébette, 1992, p. 119). Cujas dinâmicas de vida gira em torno de uma produção rural seja extrativista, agrícola e reprodução social. Trabalhadores excedentes ou não da mão de obra desenvolvida na atividade da borracha, lavradores que protagonizaram novas dinâmicas da expansão agrícola na bragantina.

A EFBB sem dúvidas promoveu transformações na região, essas foram vistas na criação de núcleos coloniais, e mais tarde originando municípios. A tabela 1 faz referência aos núcleos coloniais que surgiram ao longo da EFBB, ressaltando a data de origem. Conforme Cruz (1955, p. 53) até 1902, havia 10.122 - estrangeiros 1.726 e os brasileiros 8.396, procedendo dos estados: Pará - 909, Maranhão - 16, Piauí - 32, Ceará - 5.924, Rio Grande do Norte - 1.266, Paraíba - 125, Pernambuco 114, e outros estados - 10. Os colonos estrangeiros somavam 1.726, sendo grande parte da Espanha - 1.582, conforme Cruz (1955, p. 54). É possível notar a presença dos nordestinos em quase todas as colônias agrícolas da bragantina.

**Tabela 1-** núcleos coloniais – Período de 1875-1899 ao longo da Estrada de Ferro Belém-Bragança

Colônias agrícolas	Fundação	Imigrantes
Benevides	1874	Brasileiros, franceses, italianos, espanhóis, belgas, suíços, ingleses, argentinos e norte-americanos.
Castanhal	1893	Brasileiros- nordestinos – cearenses.
Capanema- antiga Quatipuru	1883	-
Apeú	1886	Brasileiros- nordestinos- cearenses.
Marapanim	1893	Brasileiros, espanhóis e portugueses.
Benjamin Constant- (Tijoca)	1894	Brasileiros, espanhóis.
Jambu-Açu	1895	Brasileiros, espanhóis e portugueses.
José de Alencar	1898	Brasileiros- nordestinos, espanhóis, alemães, italianos .
Santa Rosa	1898	Brasileiros, espanhóis, alemães e italianos.
Inhangapi	1898	Brasileiros- nordestinos – cearenses.

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

Anita Garibaldi	1898	Brasileiros, espanhóis, italianos e belgas.
Granja Américo	1898	Brasileiros e nacionalidades diversas.
Santa Rita do Caraná	1898	Brasileiros- nordestinos – cearenses.
Ferreira Pena	1898	Brasileiros e espanhóis.
Ianetama	1899	Brasileiros, espanhóis e italianos.

Fonte: Elaborada a partir de Cruz (1955); Penteadó (1967); Nunes (2007); Égler (1961) organizada pela autora (2019).

Eram nas colônias agrícolas que se desenvolviam as práticas de cultivo de alimentos para subsistência, sendo que na instalação uma das preocupações iniciais era providenciar construção de casas de farinha de acordo com Égler (1961, p. 82) ficando como – produto fundamental, de rendimento econômico para as colônias, a farinha e rapadura ou aguardente. Traço ainda marcante nas áreas rurais do município de Tracuateua e Bragança.

Pelas vias férreas que os produtos eram exportados com destaque para a maior produção estava a “farinha, a cachaça, a rapadura” conforme apontam Cruz (1973, p. 660). Para Conceição (2002) a experiência extrativista deixou marcas, desenvolvidas na região a partir do século XVII, que essas refletem no modo de vida das populações locais, seja no extrativismo, na agricultura ou na pecuária. Como acima falamos, a bragantina é pensada dentro de um contexto político e econômico, sendo essas bases estabelecidas por políticas públicas da província do estado do Pará. Um pensar que dinamizou a vida de inúmeros agricultores familiares ao longo dos anos, para tal é necessário lembrar que sua reprodução se dá de maneira integrada com o Estado e com o mercado. As colônias agrícolas contribuíram para o surgimento de muitos municípios da região bragantina como destaca Cruz (1955).

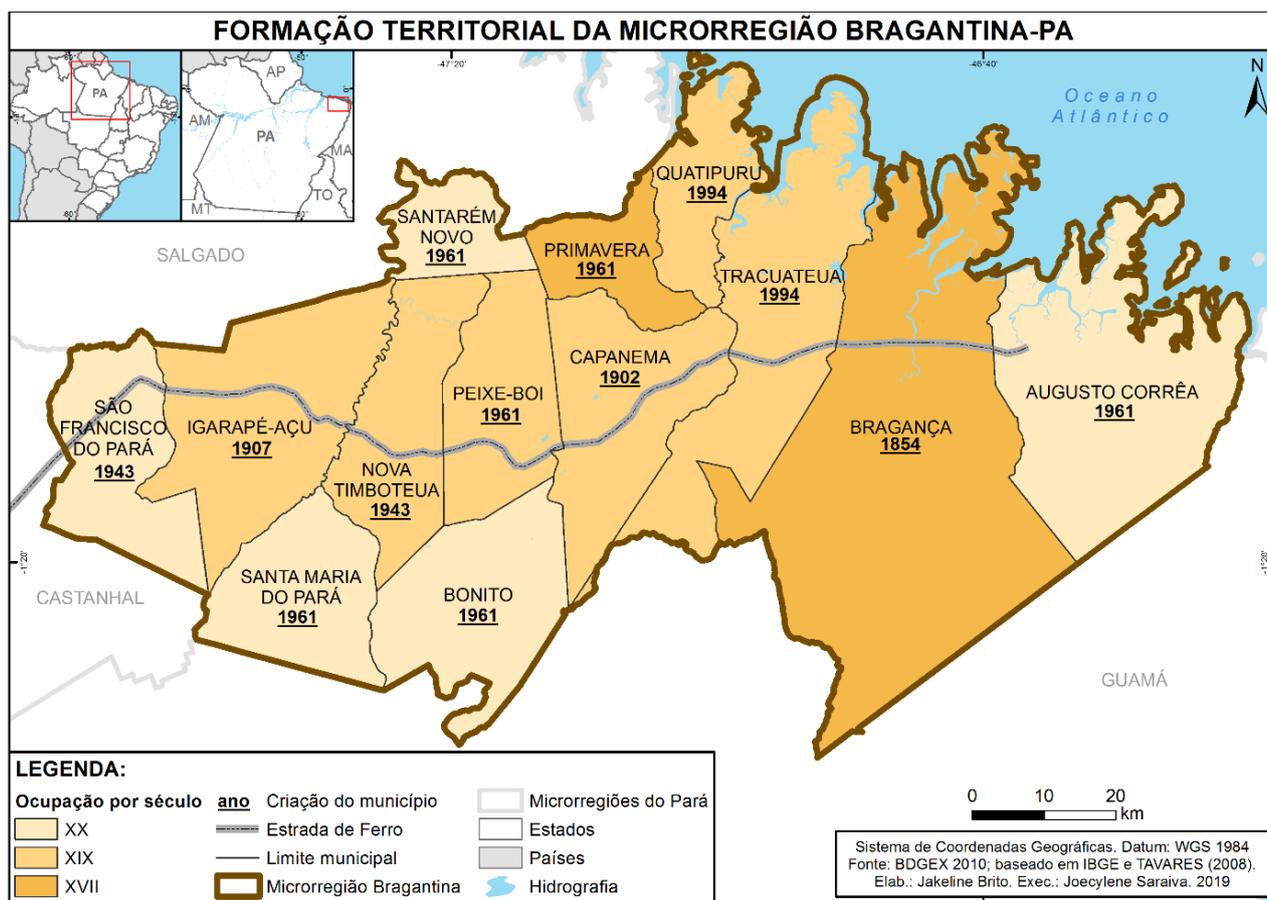
A seguir o (mapa 1) faz menção à formação territorial da microrregião bragantina, denotando os períodos que registram a ocupação por século a criação de municípios na região, fazendo traçado da EFBB. Todos esses tiveram forte influência agrícola no tange a sua formação. No processo de produção do espaço na Amazônia paraense devido a localização geográfica Bragança foi utilizada como um dos pontos estratégicos de ocupação e domínio territorial na região seja no século XVII, XVIII, XIX, conforme denota Égler (1961) Bragança desenvolveu no século XVII um papel fundamental “para prover grande parte do abastecimento e manter os contatos administrativos, servia o núcleo já evoluído de São Luís, na ilha do Maranhão” Égler (1961, p. 75). E mais tarde no século XVIII Bragança serve de “entreposto para facilitar o escoamento e comércio de sua produção” Oliveira (2008, p. 131).

Ainda no final do século XIX e início do XX a construção da EFBB configurou-se “uma possibilidade de transporte e nas comunicações” Égler (1962, p. 84). Havendo nesse período um deslocamento intenso de trabalhadores dos seringais à época áurea da borracha na Amazônia, Leandro (2010, p. 63) diz que esses trabalhadores “continuaram a se reproduzir a partir das atividades agrícolas”. Não há dúvida que o rio, a estrada e, sobretudo a EFBB teve papel fundamental na história de Bragança, por ser o final dos trilhos do trem. E nessa empreitada de construção da estrada instalaram-se núcleos agrícolas ao

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

longo da zona Bragantina. A EFBB foi possível graças aos lucros oriundos da economia da borracha na região amazônica, essa representou uma herança de um tempo que se aventurou a pensar em um progresso/modernidade para região um meio natural que ensaia os primeiros passos para um meio geográfico pré-técnico, uma expansão urbana.

Mapa 1- formação territorial da bragantina



Fonte: IBGE, TAVARES, elaboração autora (2020).

Uma forma que marcou um longo e curto processo para a bragantina, longo porque foi uma obra demorada, curta pelo motivo de termos poucos resquícios das formas das estruturas da ferrovia. Uma estrada que abriu novos horizontes na vida do homem na Amazônia, uma experiência que traçou trabalho, cultura nos novos lugares onde passava e entorno dessa agregou vilas, um novo ritmo da vida urbana. Em suas estações, ecoava um modo de vida do homem da roça, e nas condições dadas, a vida social foi recriada em bases agrícolas conforme Conceição (2002, p. 138).

O percurso inicial era Belém, passando pelas colônias, do pinheiro, do prata, com paradas diversas e seguindo até Bragança com uma parada no centro da cidade e o final dos trilhos em Benjamin Constant localizado em área rural do município. A (figura 2) registra um monumento que marca a conclusão da EFB

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

em 1908, atualmente esse fica localizado na Estação Cultural Armando Bordalo da Silva, comumente conhecido por praça de eventos, local do antigo prédio da estação da EFBB do século XX.

**Figura 2-** monumento histórico – marco de conclusão da EFB em Bragança. O espaço que nas proximidades abrigava o antigo prédio da Estação do Trem.



Fonte: trabalho de campo, Jakeline Brito (2020).

Assim, tentando delinear traços da dinâmica de algumas comunidades visitamos a comunidade de Benjamin Constant, localizada no distrito do Tijoca, lugar que marca um período histórico da região bragantina, tendo hoje uma estação histórica da EFBB, local onde passava o trem. Na busca por identificar o final dos trilhos da ferrovia, tivemos o conhecimento através de moradores e pequenos agricultores da região que essa se estendia até mais a frente do que costumeiramente acreditava-se que ficava o fim dos trilhos. Ao que tudo indicava norteamos alguns rumos, em nosso percurso de pesquisa fomos até a travessa do 29 (vinte e nove) na comunidade de Santa Luzia, localizada a 57 km da sede do município, lá conversamos com o proprietário da casa que outrora era um ponto comercial no século XX. Quando o trem chegava ao local eram carregadas inúmeras sacas de farinha dentre outros produtos, esses eram trazidos em lombos de animais, de ramais de inúmeras comunidades como Santo Antônio dos Monteiros, Santos Antônio dos Soares conforme o relato do proprietário. Como ponta final dos trilhos, a casa funcionava como última parada, local que fora usado para venda de passagem do trem. Como forma de um processo histórico da região bragantina da EFBB resta hoje na comunidade de Santa Luzia apenas uma casa degradada, sem uso,

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

sem reparos e sem visibilidade pública. O dono da propriedade relata a falta de interesse do poder público em manter o patrimônio histórico e diz não haver articulação política para restaurar o local. Fato que constata um dos descasos com nossa história regional conforme a figura 04.

**Figura 3** - Estrutura de uma antiga casa comercial do período do EFB, localidade na travessa do 29 na comunidade de Santa Luzia em Bragança/PA.



**Fonte:** trabalho de campo, Jakeline Brito (2019).

No século XX, a localidade fazia parte da colônia Benjamin Constant, no início a colônia recebeu apenas imigrantes espanhóis, em 1898, João Martin Lourenço Turiel chega à colônia, o deslocamento ao município era feito a vapor pela EFB até a colônia era realizada por rios e em seguida carros de bois, conforme Penteadó (1967, p. 164). Pelos registros o Sr. Turiel inicia a plantação de mandioca para produção de farinha, sendo que o produto era enviado para Belém e Manaus segundo Penteadó (1967) Turiel era possuidor de sete embarcações. Em 1902 quando foram emancipadas todas as colônias da bragantina, Benjamin Constant era o núcleo que possuía maior número de colonos conforme Penteadó (1967, p. 165) a partir de 1900 começaram a chegar os primeiros nordestinos à região. E é a partir daí que a farinha de Bragança passou a ter certa notoriedade conforme o relato de um pequeno produtor morador antigo da região. Atualmente o distrito leva o nome de Tijoca, os limites de Bragança e Tijoca, começa no rio caeté, liga Sapucaia e segue pelo Rio Caeté até a foz do rio Cipó Apára. A figura 4 faz referência à antiga estação rodoviária de Benjamin Constant.

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

**Figura 4-** Antiga estação ferroviária Benjamin Constant, localidade na comunidade com mesmo nome, no distrito rural do Tijoca, Bragança/ PA.



**Fonte:** trabalho de campo, Jakeline Brito (2019).

O acesso rodoviário ao distrito dá-se pela BR-308 e depois pela PA-458. Havendo inúmeras comunidades no atual distrito rural de Tijoca dentre essas está a comunidade de Benjamin Constant, localizada a 18 km da sede do município. A dinâmica socioespacial que envolve o uso dos recursos naturais na comunidade rural está fortemente ligada à agricultura e possui em torno de 25 famílias produtoras de farinha. A roça, o cultivo de frutas no quintal e a criação de animais são atividades fortemente ligadas ao modo de vida que atualmente se reinventa aos novos mercados, sendo que a produção não se caracteriza apenas por subsistência como também é a principal fonte de renda de pequenos agricultores.

Precisamente, o campesinato estabeleceu-se como um modo de vida na região amazônica, pois, os pequenos produtores têm acesso aos recursos naturais através da força de trabalho familiar, esses produzem e comercializam para sua própria sobrevivência. A produção e comercialização da farinha de mandioca na bragantina é destaque nos estudos de Penteado (1967) mostra, que conforme o dado do censo agrícola de 1950 a produção agrícola na região já expressava relevância em produção no Estado do Pará esboçava-se assim entre os produtos alimentares básicos, dentre esses estão a mandioca.

Égler (1961, p. 81) ressalta a produção da farinha de mandioca como uma das práticas de atividade principal do pequeno agricultor na região da bragantina, sejam os nordestinos (cearenses, maranhenses) ou mesmo os paraenses, esses sujeitos sociais dinamizavam a agricultura, exercendo por vezes o papel de produtor e comerciante, conforme a autora, alguns produtores levavam suas produções até o mercado, o eixo ferroviário da EFBB - que era o mercado de São Braz, esse representou um entreposto das mercadorias chegadas pela via férrea, ou no eixo rodoviário - Praça Batista Campos no centro da cidade de Belém.

Para Penteado (1967) já havia certo trato industrial no processo de produção da farinha e conseqüentemente comercialização, portanto segundo o autor está fugia a conceituação pura de lavoura de

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

subsistência, pois sua produção era maior que seu consumo local. Conforme os estudos do referente Penteado (1967) a “maior produção de mandioca encontrava-se em Castanhal e Bragança” isso nos períodos de 1944-1958 (Penteado, 1967, p. 238) das quais tem expressividade no modo de vida das comunidades rurais, e pode-se dizer que atualmente o município de Bragança tem sua economia concentrada no setor primário – a agricultura tem destaque - na roça, no cultivo da mandioca, na fabricação de farinha, bem como no cultivo do arroz, milho e feijão caupi, dentre outras culturas - heranças desse tempo. Apesar das colônias agrícolas terem sido desativadas e o ritmo da vida urbana ter se expandido em Bragança, o trato da terra, do cultivo da mandiocultura ainda permanece agora em novas formas e técnicas espaciais de produção e comercialização, mas ainda com traços de um meio natural, em um novo tempo onde as técnicas são distintas. Os produtores da comunidade do Tijoca em Benjamim Constant ainda utilizam-se do igarapé; de lombos de animais para o carregamento da mandioca bem como carros de mãos; as prensas são de madeira, o forno é de cobre, a peneira de certo modo tem melhoria, mas ainda se usa o tipiti.

18

### CONSIDERAÇÕES FINAIS

A EFBB manifesta-se como uma forma geográfica, arranjo espacial, exercendo uma função, datando um processo histórico-geográfico da morfologia social da Amazônia paraense. Herança de um curto período, essa surgiu como a finalidade de interligar, comunicar, transportar, como bem destacou Égler (1961). Sendo desativada no início de 1965, havendo depois dessa uma nova estruturação espacial – das rodovias. Fato que consolida uma estruturação urbana – das rodovias modelo de desenvolvimento para a região, pós-extinção da EFBB considerado por (SOUZA, 1964, p. 135) momento que o “comercio e o transporte de pessoas passou a ser suprido por uma logística rodoviária”.

Pelo decreto nº 58.992 de 04 de agosto de 1966 a EFBB foi desativada, eliminada por assim dizer, restante hoje pouco ou quase nenhum resquício, aos poucos os trilhos, as estações vão desaparecendo para dar lugar a um novo sistema - as rodovias. Sendo a paisagem da bragantina modificada, o que ficou foi a lembrança, o sentimento e a saudade, daqueles que com suor, com sonho, e com a vida presenciaram um vislumbrar de um símbolo dos trilhos do que seria um moderno da época. Ao passo que Leandro (2010) denota as transformações ocorridas no eixo de comunicação Bragança a Belém.

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 necessários 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 horas, 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 federais seguiu-se o trajeto paralelo da ferrovia, noutros percorridos por rodovias estaduais. (LEANDRO, 2010, p. 34).

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

Santos; Silveira (2014, p. 31) ressalta que ferrovia ou as rodovias criam bases para uma integração do mercado e do território. Até aqui é possível perceber heranças de um tempo diríamos menos veloz, cujas cenas retratam um meio natural/pré-técnico e a ascensão do meio técnico por assim dizer, em seus sucessivos sistemas técnicos como a EFBB. Ao atentarmos para formação territorial da Amazônia, pode-se perceber que há inúmeros recortes de tempos, esses com singularidades próprias, traçando assim uma história de um passado, que é parte do presente, e também será contido no futuro, um espaço que contém técnicas, relações sociais, de heterogeneidades, sendo esse, portanto um resultado direto da produção com bem ressaltou Smith (1988).

Desse modo, podemos traçar apontamentos que a Estrada de Ferro de Belém-Bragança foi uma espécie de fio condutor para a expansão de formação sociocultural na bragantina, pela dinâmica populacional, como pelas experiências da implantação de colônias agrícolas, sendo fundante na implantação de uma relação de organização social no universo da dinâmica agrícola para a bragantina. Não apenas isso, como essa deixou marcas no sentido de uma exploração de recursos naturais na região, essa também constitui um patrimônio cultural – material que foi quase que inteiramente demolido. Diante tal perspectiva cabe avançar na discussão e nos estudos que tratam do tema.

### REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Manuel Correia de. Geografia econômica. 4ª edição. São Paulo: Atlas, 1975. 267 p.
- BRITO, Jakeline Almeida. GEOGRAFIA DA MANDIOCA NA AMAZÔNIA PARAENSE: meio geográfico, modo de vida e a cultura da farinha no meio rural do município de Bragança (PA). Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2020. 172 f.
- CONCEIÇÃO, Maria de Fátima Carneiro da. Políticos e Colonos na Bragantina, Estado do Pará: um trem, a terra e a mandioca. Campinas: Dissertação de Mestrado (Sociologia), Universidade Estadual de Campinas, 1990, 319 f.
- CONCEIÇÃO, Maria de Fátima Carneiro da. Reprodução social e agricultura familiar: um novo desafio para a sociedade agrária do nordeste paraense. In: HEBETTE, Jean; MAGALHAES, Sonia Babosa; MANESCHY, Maria Cristina, Org(s), EDUFPA. No mar, nos rios e na fronteira: faces do campesinato no Pará. Belém: EDUFPA, 2002. p. 133-171.
- COSTA, Francisco de Assis. Campesinato e fronteira: percepções e realidade na primeira metade dos anos oitenta. In: \_\_\_\_\_. Formação agropecuária da Amazônia: os desafios do desenvolvimento sustentável. Belém: UFPA: NAEA, 2000.
- CRUZ, Ernesto. História do Pará. 2ª Edição. Belém: GRAFISA, 1973. 854 p.
- \_\_\_\_\_. A Estrada de Ferro de Bragança: visão social, econômica e política. Setor de coordenação da SPVEA, Belém, 1955.

## Dinâmicas da Bragantina: A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em Bragança (Séculos XIX-XX)

- CRUZ, Roberto Borges da. Farinha de “pau” e de “guerra”. Os usos da farinha de mandioca no extremo norte (1722- 1759). Dissertação (Mestrado)- Universidade Federal do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-Graduação em História Social da Amazônia, Belém. 2011, 148 f.
- ÉGLER, E. G. A zona Bragantina no Estado do Pará. In: Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, ano 23, n.3, jul./set. 1961. p. 75-103.
- HÉBETTE. Jean. A questão da terra. In: PARÁ Secretaria de Estado de Educação. Estudos e problemas amazônicos: história social e econômica e temas especiais. – 2º Edição – Belém, CEJUP,1992.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. <[https://censoagro2017.ibge.gov.br/templates/censo\\_agro/resultadosagro/agricultura/](https://censoagro2017.ibge.gov.br/templates/censo_agro/resultadosagro/agricultura/)>. Acesso em 19 de novembro de 2018.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/braganca/panorama>>. acesso em 21 de outubro de 2019.
- LEANDRO, Leonardo Milanez de Lima. Campesinato e abastecimento na zona bragantina (1880-1960). Dissertação (Mestrado) – Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Universidade Federal do Pará, Belém. 2010. 122p.
- LOUREIRO, Violeta Refkalesfsky. Amazônia: Estado, Homem, Natureza. 2ª edição.- Belém: Cejup 2004. (Coleção Amazônia, 1).
- NAHUM, João Santos. Notas sobre a Formação Territorial da Amazônia Paraense: do meio natural ao meio técnico. In: SILVA, Christian. da.; PAULA, Cristiano Q. de; SILVA, João Marcio, P. da. (Orgs.) Produção espacial e dinâmicas socioambientais no Brasil setentrional. 1ª ed. Belém: Ed. GAPTA/UFPA, 2019. p. 23-42.
- NUNES, Francivaldo Alves. Colônias Agrícolas na Amazônia. 1ª edição- Belém, PA: Editora: Estudos amazônico, 2012. 52 p.
- OLIVEIRA, Luciana de Fátima. Projetos de consolidação de um território: da Vila de Souza do Caeté à Vila de Bragança: 1740-1760. Dissertação Mestrado em História, Goiânia, 2008a. 163 f
- \_\_\_\_\_. A Vila de Bragança, Rios e Caminhos: 1750-1753. Revista Mosaico, v.1, n.2, p.188-197, jul/dez, 2008b.
- \_\_\_\_\_. A importância dos Tupinambá na formação da vila de Bragança - Estado do Grão-Pará: 1740-1760. In: XIII Encontro Regional de História AnpuhRio - Identidades, 2008, Seropédica. XIII Encontro Regional de História AnpuhRio - Identidades, 2008c.
- PENTEADO, A. R. Problemas de Colonização e de Uso da Terra na Região Bragantina do Estado do Pará. 2. v. Belém: Editora da UFPA, 1967. 488 p. (Coleção Amazônica – Série José Veríssimo).
- REIS, Nestor Goulart. Imagens de Vilas e Cidades do Brasil Colonial. São Paulo: USP, 2001.
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 18ª edição, Rio de Janeiro: Record, 2014.

**Dinâmicas da Bragantina:  
A Estrada de Ferro de Bragança e os aspectos geográficos de um meio natural em  
Bragança (Séculos XIX-XX)**

SANTOS, Milton. Metamorfoses do espaço habitado. Fundamentos Teórico e metodológico da geografia. 6ª Edição, 2ª reimpressão. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.

SANTOS, Milton. Por uma Geografia Nova: da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. 6ª Edição, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SMITH, Neil. Desenvolvimento Desigual: natureza, capital e produção do espaço. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOUZA, L. A. DE. A Estrada de Ferro de Bragança e a produção do espaço na Amazônia: reflexões acerca do Município de Benevides (PA). **Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Pará (IHGP)**, v. 5, n. 01, p.123 - 136, jan./jun. 2018.

TAVARES, Maria Goretti da Costa. A formação territorial do espaço Paraense: dos fortes à criação de municípios. In: Revista ACTA Geográfica, ANO II, nº 3, jan./jun. de 2008. p. 59-83.

VALVERDE, Orlando; DIAS, Catarina Vergolino. Zona 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 22).

Texto recebido em: 20/12/2022  
Texto aprovado em: 15/12/2023