

Uma “artéria necessária” para o progresso: a Estrada de Ferro de Bragança (Pará, 1883-1908).

A “necessary artery” for progress: the Bragança Railroad
(Pará, 1883-1908).

Franciane Gama Lacerda*

Resumo: O texto discute a construção da Estrada de Ferro de Bragança, pensada como um serviço público que ligaria a capital do Pará, Belém, à cidade de Bragança (Pará), e ao mesmo tempo a incorporação de tal serviço na vida das populações atendidas por esses caminhos de ferro e os variados sentidos dados a instalação e utilização desse serviço público no Pará de 1883 a 1908, período que corresponde ao contexto de construção dessa ferrovia.

Palavras-chave: Ferrovia, civilização, Pará, séculos XIX-XX.

Abstract: The text discusses the construction of the Bragança Railway, designed as a public service linking the capital of province of Pará, Belém, and the city of Bragança (Pará). It also addresses incorporation of such a service into the lives of the populations served by this railway and the many meanings given to the construction and use of this public service in the province of Pará, Brazil, from 1883 to 1908, when the railway was built.

Keywords: Railway, civilization, Province of Pará (Brazil), Nineteenth to Twentieth centuries.

Introdução

Em 1902, em Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Pará, o governador Augusto Montenegro, afirmava que “o prolongamento e a conclusão da Estrada de Ferro de Bragança por si só constituía um programa de governo”. Na ocasião – faltando ainda cerca de seis anos para o término da construção – o

* Possui Graduação em História pela Universidade Federal do Pará (1992), Mestrado em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (1997) e Doutorado em História Social pela Universidade de São Paulo (2006). Atualmente é professora Associada da Universidade Federal do Pará. Tem experiência na área de História, com ênfase em História da Amazônia e Ensino de História, atuando principalmente nos seguintes temas: memória, imigração, cidades, história do ensino de história, Amazônia, séculos XIX e XX.

governador completava seu pensamento afirmando que tais caminhos de ferro, ainda necessitavam de “ordem, economia, disciplina e melhor distribuição de serviços” (MONTENEGRO, 1903, p. 53). As palavras do governador, na verdade, expressam muito do que significou a implementação da Estrada de Ferro de Bragança, cuja construção iniciou-se por volta de 1883, na Província do Pará. Assim, de um lado percebe-se a grandiosidade do empreendimento que deveria colocar o Pará nas “sendas do progresso”, conforme registrava o jornal paraense O Liberal do Pará em 1883 (O Liberal do Pará. 26/06/ 1883, p.2). De outro lado, tal discurso de Augusto Montenegro revela também muito dos problemas e das dificuldades enfrentadas pelos poderes públicos paraenses, bem como pela população atendida por essa ferrovia no Pará.

O presente texto discute a construção da Estrada de Ferro de Bragança, pensada como um serviço público que ligaria a capital do Pará, Belém, à cidade de Bragança (Pará), e ao mesmo tempo a incorporação de tal serviço na vida das populações atendidas por esses caminhos de ferro e os variados sentidos dados à instalação e utilização desse serviço público no Pará. Tem-se como perspectiva para esta análise alguns aspectos que se conectam e que são fundamentais para tal entendimento: 1) os significados que as autoridades paraenses davam à ferrovia enquanto um serviço público e os objetivos para a implementação desse empreendimento. 2) as relações estabelecidas pela população que experimenta esse serviço.

O período escolhido trata dos finais do século XIX até por volta de 1908, ano de término da construção da ferrovia, já no século XX. Tal periodização se justifica por concentrar alguns aspectos importantes para a construção da ferrovia. O primeiro deles é o próprio período de início dos trabalhos de construção da estrada de ferro (1883) e de chegada a Bragança (1908). Por outro lado, tem-se ainda alguns eventos constituidores desse período que são os próprios desdobramentos da Revolução Industrial entre os séculos XIX e XX (HOBSBAWN, 1988) o crescimento das exportações do látex na Amazônia; a importância que as próprias técnicas de engenharia vão ganhando em todo o Brasil nesse contexto; o advento da República (1889), e com a mudança de regime político a construção de um ideário de ordem e de progresso por parte dos governadores republicanos como Lauro Sodré, Paes de Carvalho e Augusto Montenegro. (SILVA, 1990; FARIAS, 2016).

Visando tais objetivos privilegiou-se dois grupos de fontes históricas que são os documentos produzidos pelos poderes públicos paraenses e a imprensa (LUCA, 2013; LUCA, 2005; CRUZ, 1996; MACIEL, 2016). A documentação do poder público investigada constituiu-se de Falas, Relatórios e Mensagens dos Presidentes da Província e Governadores do Pará. Nessa documentação, é possível rastrear o processo de construção da Estrada de Ferro de Bragança e os sentidos dados a esse empreendimento a partir dos discursos das autoridades com relação à implementação desse serviço no Pará. Ao mesmo tempo, por meio dos jornais que circulavam na capital paraense, entra-se em contato com os impactos desse evento no dia a dia da população que em circunstâncias diversas entrava em contato com esse serviço público. Não se trata aqui de pensarmos tais fontes em oposição, ou de forma isolada, mas sim, de as entendermos enquanto discursos que se constituem a partir de lugares de poder, de interesse e de conflitos.

Juntamente com a investigação das fontes, a releitura de trabalhos clássicos da historiografia que se voltaram para a Estrada de Ferro de Bragança, como os de Palma Muniz de 1916 (MUNIZ, 1916), Ernesto Cruz de 1955 (CRUZ, 1955) e Antônio Rocha Penteado 1967/1968 (PENTEADO, 1968) suscitaram uma retomada dessa questão a partir das perspectivas da história social e de uma história dos serviços públicos na Amazônia. De fato, o interesse pela temática se dá também pela possibilidade de se pensar um espaço amazônico, no caso a área da ferrovia Belém-Bragança, que muito próxima a capital do Pará, em pleno *boom* da borracha, se constituiria a partir de outras atividades econômicas, especialmente a agricultura, e por outros extrativismos como o da madeira e não o da borracha. Por essa perspectiva, a instalação da ferrovia aparece como uma manifestação de desenvolvimento da região em uma sociedade marcada pelo extrativismo de produtos da floresta. Desse modo, as autoridades paraenses consideram a importância da Estrada de Ferro de Bragança, como um serviço público, que, para além de meio de transporte, era essencial para o desenvolvimento de projetos agrícolas, a partir da implementação de núcleos coloniais (NUNES, 2014; NUNES, 2009; LACERDA, 2010) e do povoamento de uma vasta região da Província do Pará.

A investigação ora proposta, tendo como foco a Estrada de Ferro de Bragança, se justifica uma vez que se observa que um bom número de trabalhos historiográficos que se voltaram para a Amazônia, de finais do século XIX e início do século XX, tiveram como alvo de discussões e como centro de interpretações variadas

relações estabelecidas e constituídas por meio da economia da borracha (PRADO & CAPELATO, 1977; SANTOS, 1980; WEINSTEIN, 1993; WOLFF, 1999; CANCELA, 2011), tendo como marca as relações entre as cidades de Belém e de Manaus (DIAS, 1999, SARGES, 2000) e as áreas de seringais.

Tais análises são fundamentais para o entendimento da Amazônia, na medida em que ainda que muitas vezes pensadas como práticas antagônicas, extrativismo e agricultura se mantiveram nesse contexto de finais do XIX como inseridos na própria cultura das populações que viviam no interior do Pará (LACERDA & VIEIRA, 2015). Daí porque refletir sobre uma ferrovia que se constituiu no momento do *boom* da borracha, e que também contribuiu para a organização de uma zona de produção agrícola, e para a construção de um serviço público no caso o transporte de pessoas, mercadorias e produtos extrativistas como a madeira, apontam a importância que esse serviço teve para a Amazônia.

A documentação pesquisada, indica que a ideia de civilizar essa região foi uma constante. Assim, equipamentos constituídos pela engenharia moderna como os caminhos de ferro da Estrada de Ferro de Bragança e as tentativas de povoamento e de domínio da natureza por meio da implementação dessa ferrovia são, como assegura a fala do governador Augusto Montenegro, citada no início do texto, um verdadeiro “programa de governo” de várias autoridades que estiveram no poder no Pará, desde finais do século XIX. Não à toa em um pronunciamento do ano de 1883, o Presidente da Província do Pará, Barão de Maracaju, afirmava que “um dos maiores males” do Pará era a “falta de repressão”, derivada de vários problemas, dentre eles a “deficiência de comunicações e transportes rápidos”. (MARACAJU, 1883, p.5). Essa afirmação do Presidente da Província do Pará ajuda a entender alguns dos interesses para a construção da Estrada de Ferro de Bragança.

Alguns anos depois, quando em 1911, a Estrada de Ferro de Bragança já havia se concretizado enquanto um serviço público, momento em que a economia da borracha já dava indícios do seu declínio no mercado internacional, e diante da necessidade de ser feita sob novas bases, era justamente também das paragens dos caminhos do trem que se esperava um outro direcionamento para o negócio do látex. Desse modo, o jornal Estado do Pará em tom esperançoso afirmava “ainda que lentamente” iniciava-se “principalmente na zona da ferrovia bragantina culturas novas como as de arroz, algodão e seringueiras” (Estado do Pará. 20/07/1911, p.2.). O obra iniciada em 1883, apesar dos muitos percalços, parecia ter tido futuro. Chegar até

esse contexto, no entanto, foi uma tarefa difícil e que envolveu sujeitos sociais variados que imprimiram a esse evento diversos significados. Passemos a este percurso.

Uma obra sem futuro

“Uma obra sem futuro”. Assim foi descrita em 1886 a Estrada de Ferro de Bragança por João Antonio d’Áraujo Freitas Henriques quando passava a administração da Província do Pará a Joaquim da Costa Barradas. Àquela altura, cerca de três anos depois do início da construção da ferrovia, os problemas com a instalação dos trilhos eram muitos. Desse modo, a imprensa diária de Belém denunciava problemas como: descarrilamentos provocados pela pouca solidez dos trilhos (O Liberal do Pará. 20/05/1884, p.2), e até mesmo o abandono dos serviços por trabalhadores que pretendiam se retirar para as áreas de seringais (Diário de Notícias. 02/03/1884, p.2). Mesmo alguns anos depois a própria Repartição de Obras Públicas do Pará ainda registrava em ofício a demora na instalação dos trilhos em virtude da longa “espera dos materiais” (PARÁ - Repartição de Obras Públicas, Ofício nº 319, Belém, 27/09/1890). Desse modo, não era de se estranhar a descrença do Presidente da Província quanto ao futuro da ferrovia. Afirmava assim que a estrada constituía “pesado ônus para a província e seu futuro se afigurava a todos muito problemático” (HENRIQUES, 1886, p.135).

Discurso semelhante foi o que também teve o Presidente Joaquim da Costa Barradas, alguns meses depois, em novembro de 1886, quando pedia “Patriotismo e dedicação pela causa pública”, aos membros da Assembleia Provincial do Pará. Preocupado com a aprovação do orçamento para o ano de 1887, o Presidente da Província do Pará, reconhecia a necessidade de “grandes melhoramentos”. Por esse motivo, considerava verdadeiro ato patriótico a aprovação de suas proposições orçamentárias. Na Verdade, um problema que naquele momento chamava a sua atenção era a questão da imigração, que se dava como parte da implementação da Estrada de Ferro de Bragança (SANTOS, 2016; NUNES, 2009; LACERDA, 2010; PENTEADO, 1968; MUNIZ, 2016). Desse modo, o Presidente afirmava que no orçamento, que seria votado, era importante que fosse “conservada a verba destinada à imigração”, uma vez que esta era uma “das necessidades mais palpitantes da Província” (BARRADAS, 1887, pp. 6-7).

Para o Presidente Joaquim da Costa Barradas, essa preocupação decorria do fato de que “a obrigação da introdução de colonos” havia sido retirada das cláusulas do contrato de construção da ferrovia por parte da empresa construtora, o que resultava em “um encargo oneroso aos cofres provinciais”, que dessa forma passaria a arcar com a vinda de imigrantes. Para além dos gastos que o Tesouro Provincial deveria ter com a imigração, apresenta-se aí um problema importante concernente à implementação desse serviço público. Trata-se da questão do povoamento da região da chamada zona Bragantina e da ideia dos poderes públicos paraenses de que os serviços ferroviários seriam fundamentais para o desenvolvimento da região. Não deixa de estar presente nessa perspectiva uma ideia de que essa era uma região que precisava ser civilizada pela implementação dos caminhos de ferro.

Mesmo com a retirada da obrigatoriedade da introdução de imigrantes pela ferrovia, a chegada de um grande número de trabalhadores nacionais e estrangeiros aos núcleos coloniais que se formaram ao longo da Estrada de Ferro de Bragança foi feita por meio de passagens subsidiadas pelos presidentes da província do Pará e depois pelos governadores republicanos, à medida que esse serviço público foi se instalando na região bragantina. No Arquivo Público do Estado do Pará, encontram-se muito ofícios de migrantes que acompanhados de suas famílias e estando em Belém, solicitam passagens de trem para fixarem residência na região da estrada de ferro (Palácio da Presidência da Província do Pará - Minutas de ofícios a diversas autoridades 1989).

Desse modo, ainda que retirada da cláusula do contrato de construção da via-férrea, esse meio de transporte não deixou de ser ao longo de sua construção um meio fundamental para o deslocamento de migrantes cearenses, portugueses e espanhóis entre a cidade de Belém e os núcleos coloniais e destes espaços para a capital. Para se ter uma ideia disso em julho de 1889 o Presidente da Província do Pará, Roso Danin registrava que cerca de “3.480 indivíduos (...) percebiam socorros” do Estado. Esses migrantes haviam se instalado ao longo da estrada de ferro em lugares como Apeú: 930; Araripe: 680; Santa Isabel: 670; e Benevides: 1200 (DANIN, 1889, p.12).

Para além dos serviços com a construção da Estrada de Ferro de Bragança, em finais dos anos oitenta do século XIX, as autoridades paraenses deveriam implementar uma gama de serviços públicos, em uma Província, como o Pará, que naquele contexto, crescia em termos populacionais e econômicos movida pelos negócios da borracha. Desse modo pode-se elencar como serviços públicos com os

quais os presidentes da Província também precisavam se ocupar: a Santa Casa de Misericórdia; “a salubridade da província” e do seu interior em lugares como Muaná, Chaves, Breves, na ilha do Marajó, onde grassavam “febres e outras moléstias paludosas”; a “ordem e a tranquilidade pública”; a “segurança individual e de propriedade” bem como “o policiamento” da capital e do interior (BARRADAS, 1887, pp. 6-7).

Ao lado disso, não era incomum a divulgação dos rendimentos da ferrovia, que a julgar somente pela fala das autoridades paraenses eram quase sempre insuficientes para manutenção da estrada. Em 1887, o Presidente Francisco José Cardoso Junior afirmava que não havia sido “possível anular ou reduzir o déficit resultante da insuficiência da renda para acudir as despesas estritamente necessárias ao custeio da estrada”. (CARDOSO JUNIOR, 1888, p. 40) Essa não seria uma fala isolada com relação ao funcionamento da ferrovia uma vez que as autoridades queixavam-se do ônus desses serviços e de um rendimento que não cobria os gastos com as despesas.

Em 1888, já quase em fins do Império, o Presidente da Província do Pará, Francisco José Cardoso Junior, alguns meses antes da abolição da escravidão, continuava a afirmar em uma “Fala” à Assembleia Provincial o “decréscimo da receita” da Estrada de Ferro de Bragança. Para o Presidente, o difícil ônus com esse serviço público derivava justamente da “falta de povoamento nas margens da estrada que, com exceção dos núcleos de Benevides, Santa Isabel e Colônia Araripe, (...) quase toda a zona percorrida, ou é despovoada, ou contém pequenas barracas dispersas” (CARDOSO JUNIOR, 1888, p. 40). O povoamento da região cortada pela ferrovia, seria um meio importante para viabilizar a própria constituição do serviço proposto pela implementação da ferrovia.

Assim, os Presidentes da Província do Pará se viam às voltas com a necessidade de implementação da Estrada de Ferro de Bragança, e ao mesmo tempo envolvidos em denúncias por meio de jornais que circulavam na capital paraense de que se gastava muito dinheiro dos cofres públicos com uma ferrovia que se mantinha deficitária. De fato, antes mesmo da estrada começar a funcionar, os jornais já denunciavam o ônus desse empreendimento. Modelar, nesse sentido, é a notícia publicada em 1883, no jornal Diário de Notícias ao afirmar que o capital gasto na construção era “extraordinariamente lesivo aos cofres provinciais” bastando “para fazer duas estradas de ferro de Bragança” (Diário de Notícias. 09/02/1883, p.2).

Mais de dez anos depois, em 1896, outro jornal paraense, a Folha do Norte, trazia uma série de denúncias com relação à ferrovia afirmando que o “déficit” era muito alto. (Folha do Norte. 06/02/1896, p.2). Em março de 1896, com o irônico título “As belezas da Estrada de Ferro de Bragança – Rapidez, comodidade, segurança”, o mesmo periódico insistia nos problemas da via-férrea. Os problemas elencados pela Folha do Norte iam de “lenha de má qualidade”, a falta de segurança com o “descarrilamento” de trens, e até mesmo à “espera de pressão na locomotiva” que não permitia a rapidez das viagens. Por tudo isso o jornal Folha do Norte – que considerava tais problemas uma “vergonha” do Pará, no que dizia respeito ao seu “serviço de Estrada de Ferro” – afirmava que “os viajantes já receiam embarcar nos trens desta estrada, tal é a falta de direção e segurança que nela se nota” (Folha do Norte.17/03/ 1896, p.1).

Um ano depois em 1897, a mesma Folha do Norte, em texto assinado por Tito Franco, tomava como exemplo a Estrada de Ferro de Bragança, para propor que a mesma passasse para a iniciativa de particulares. Justificava-se afirmando que essa ferrovia era “uma grande fonte de despesa, um sorvedouro de recursos do Tesouro”. Segundo o redator “o povo pagava sempre alegre os serviços úteis e necessários, e sempre triste os de luxo”. Por essa perspectiva a ferrovia seria um desses serviços de “luxo”, que deixava muito a desejar (Folha do Norte. 9/06/ 1897, p.2).

Sem dúvida, o problema dos gastos acompanha todo o processo de construção da ferrovia. Desse modo, quase ao final da monarquia, em março de 1889, o Presidente da Província do Pará, Miguel José d'Almeida Pernambuco, registrava em seu Relatório uma visita que havia feito às áreas em construção da estrada afirmando que teve “a oportunidade de visitar as obras” e que estas estavam “sendo executadas com a precisa regularidade e com toda a economia” (PERNAMBUCO, 1889, p. 65).

Já no contexto republicano, a Estrada de Ferro de Bragança se inseria nos anseios de civilização e progresso almejados pela nascente república brasileira. Não à toa o governador do Pará, Paes de Carvalho afirmava “do mesmo modo que a civilização não se detêm em sua marcha ascensional a República, que é conquista sua jamais deixará de presidir aos destinos grandiosos do nosso país” (CARVALHO, 1897, p.9). No Brasil, esse processo expressava-se na remodelação do espaço urbano, em preocupações com a ordem a disciplina dos corpos e a higienização das cidades (ABREU, 1989; SEVCENKO, 1998; RAGO, 1985; CHALHOUB, 1986, 1996; PECHMAN, 1994, FENELON, 1999). Igualmente, o ideário republicano revelava-se

também na Amazônia, alvo desse pensamento, em medidas que pretendiam combater doenças, na higienização das principais capitais Belém e Manaus e na instalação de telégrafos e ferrovias. (SÁ, SÁ, e LIMA, 2008, pp.779-810; SCHWEICKARDT & LIMA, 2010, pp.399-415; HENRIQUE & AMADOR, 2016, pp.359-378).

Nesse contexto, as estradas de ferro representaram um meio para o desenvolvimento econômico, mas ao mesmo tempo, um elo para a ocupação de terras, para o crescimento do comércio. No Brasil, há vários estudos que se dedicaram a entender as ferrovias e as relações desses empreendimentos com o capitalismo do século XIX. XX (SAES, 1981; EL KAREH, 1982). Um trabalho que se diferencia dessa linha é *Trem Fantasma: a modernidade na selva*, de Francisco Foot Hardman, por trazer à tona, como destacou seu autor os “bastidores da cena”, isto é as contradições da implantação de trilhos de ferro em meio a áreas de floresta e a grande exploração capitalista experimentada pelos trabalhadores na região amazônica. De acordo com o autor “a implantação das vias permanentes das estradas de ferro é um capítulo privilegiado do nascimento e morte de cidades, da dizimação de populações nativas, de processos migratórios e de colonização” (HARDMAN, 1988, pp.127-128).

Trabalhos mais contemporâneos sobre a temática das ferrovias têm se voltado para outras perspectivas em que cultura e natureza estão vinculadas ao entendimento da implementação de serviços ferroviários no Brasil. Pode-se citar nesse sentido, os trabalhos de Ana Reis em que autora analisa a construção da Estrada de Ferro de Baturité no Ceará, entre finais do século XIX e início do século XX, como constituidora de um outro espaço no Ceará, no qual estão inseridos variadas disputas pela construção da estrada, a seca, a exploração de trabalhadores e a devastação da natureza. (REIS, 2015). Igualmente, temos o trabalho de Pedro Marinho, em que o autor discute a partir das ferrovias o papel dos engenheiros e suas relações com a cultura do século XIX (MARINHO, 2015). O próprio desenvolvimento tecnológico da virada do século XIX para o XX, com as locomotivas a vapor, o telégrafo e a energia elétrica geraram mudanças, nos hábitos dos moradores e na forma de se organizar os espaços e o trabalho (PINHEIRO, 2003; MACIEL, 2001; RONCAYOLO; 1999). Nesse contexto, como apontam Costa e Schwarcz “as noções de tempo e de espaço começavam a ser abaladas” (COSTA, & SCHWARCZ, 2000, p.17).

Em Belém, em 1896, denúncias com relação ao longo tempo gasto com as viagens nos trens da Estrada de Ferro de Bragança chegavam à imprensa paraense. Assim, um redator da Folha do Norte afirmava que tinha chegado em suas “mãos (...) a descrição rápida de uma viagem nos trens da via-férrea bragantina, que uma parte da população ainda considera digna do nome de estrada de ferro”. A morosidade da viagem associada à falta do cumprimento dos horários de partidas e chegadas às estações davam a tônica das reclamações. A Folha do Norte fazia questão de enfatizar que na ferrovia “horário” era um “luxo”, para um serviço que tinha “longas e desnecessárias paradas”. Segundo o periódico chegava-se a ficar “55 minutos gozando do espetáculo daquela enorme desorganização” (Folha do Norte. 6/02/1896, p.2).

Uma Artéria necessária

No processo de implementação da Estrada de Ferro de Bragança, evidenciava-se constantemente, nos discursos dos presidentes da província e governadores do Pará, um ideário de civilização. Nesse contexto, tomando como referência o pensamento de alguns governadores do Pará, pode-se considerar que o serviço de transporte prestado por essa ferrovia era compreendido como signo do progresso e do desenvolvimento dessa parte da Amazônia. Diante disso, em 1901, o Governador Paes de Carvalho afirmava em Mensagem dirigida ao Congresso do Estado do Pará: “A Estrada de Ferro de Bragança é um dos próprios estaduais que mais chamam a atenção da administração pública”. Isto se dava pelo fato de que, o governador acreditava nessa estrada como a “artéria necessária” para o progresso (CARVALHO, 1901, p. 90).

Desde os primeiros anos de construção da estrada, as autoridades paraenses se manifestavam no sentido de apontar que a ferrovia era fundamental para o progresso da região uma vez que os trilhos seguiriam “através de matas virgens, sem grande número de moradores nas proximidades” (HENRIQUES, 1887, p. 135). Pensamento semelhante tinha o Presidente da Província Joaquim da Costa Barradas ao afirmar que a Província do Pará tinha “um solo abundantíssimo de inúmeras riquezas naturais e quase totalmente inculto”. Necessitava, portanto, o Pará de “braços vigorosos” que viessem “explorá-lo” (BARRADAS, 1886, p.8). Da mesma forma, o Conselheiro Francisco José Cardoso Junior compartilha da mesma ideia enfatizando que a Província do Pará, era “exuberante de riquezas naturais” faltando somente a exploração desses recursos para o seu desenvolvimento (CARDOSO

JUNIOR, 1888, p.27). Na verdade, no contexto republicano, pelo menos no que dizia respeito, as compreensões do espaço cortado pelo trem e à importância dos serviços ferroviários para o desenvolvimento da região, o pensamento dos governadores do Pará não diferia dos tempos do Império.

Assim, em 1899, o governador Paes de Carvalho seguia a linha de pensamento de seus antecessores monarquistas, afirmando, exatamente como no passado, que o agora Estado do Pará tinha “inesgotáveis tesouros nativos, que em grande continuam inexplorados e improdutivos” (CARVALHO, 1899, p. 23). Ora, essa fala do governador fazia sentido, nesse momento uma vez que, dentre as prioridades e obras para o orçamento estadual do ano de 1900, estava a da construção da Estrada de Ferro de Bragança, que àquela altura caminhava de forma lenta faltando ainda cerca de oito anos para a sua conclusão. Ao mesmo tempo, no governo de Paes de Carvalho, não serão incomuns os conflitos com moradores das margens da estrada de ferro, decorrentes do extrativismo de madeira realizado pelos imigrantes que viviam em núcleos coloniais. Isso decorria do fato de que Paes de Carvalho, grande incentivador da agricultura, reclamava constantemente do desvio dos colonos dos trabalhos na lavoura para dedicarem-se ao extrativismo de madeira na zona da ferrovia.

À medida que cresceu o povoamento nas margens da Estrada de Ferro de Bragança, cresceu também a extração de madeira como uma lucrativa fonte de renda. Em 1898, no governo de Paes de Carvalho, o jornal Folha do Norte, acusava os imigrantes espanhóis de derrubarem matas para retirada de madeiras, transformando-se de “agricultores em exploradores e negociantes de madeira” (Folha do Norte. 03/09/1898, p.1). O problema da extração da madeira, apresentou-se de modo contínuo nas matas que circundavam a ferrovia e os núcleos coloniais. Já em 1887, o Presidente da Província do Pará, João Antonio d’Áraujo Freitas Henriques, afirmava que “Noventa por cento do tráfego de mercadorias” da Estrada de Ferro de Bragança era “devido ao transporte de madeiras”, que “quase na totalidade são tiradas entre Benevides e S. Braz” (BARRADAS, 1887, p. 135). Esse percurso citado dizia respeito aos primeiros quilômetros de estrada construídos.

No ano seguinte, 1888, as reclamações eram as mesmas. Segundo o presidente da província, Francisco José Cardoso Junior, era a “condução de lenha em trens especiais” a “melhor fonte de receita da estrada”. Cardoso Junior assinalava diante disso que quase não havia lavoura sendo farinha, cachaça e rapadura “únicos

produtos de lavoura transportados em muito pequena escala” (CARDOSO JUNIOR, 1888, p. 40). Ainda que o presidente da província tivesse razão no que diz respeito à pequena lavoura na região, não se pode perder de vista as muitas dificuldades enfrentadas pelos colonos, que iam de falta de infraestrutura à falta de alimentos, a doenças, e até mesmo à ineficiência da própria ferrovia que nem sempre atendia às necessidades de transporte dos colonos. (NUNES, 2009; LACERDA, 2010)

No contexto republicano, a extração da madeira ainda era muito intensa, o que fez com que em 1900 o governo estadual proibisse, conforme noticiou o jornal Folha do Norte o “embarque de madeira nos quilômetros nº 85, 87, 89 e 91”, para “evitar que os colonos se ocupassem “quase que exclusivamente” do extrativismo de madeira, gerando conflitos variados com os imigrantes espanhóis que viviam às margens da ferrovia” (Folha do Norte. 20/08/1900, p.2).

Pode-se dizer que o extrativismo da madeira, decorrente da própria instalação da ferrovia foi uma das contradições do processo de instalação desse serviço público no Pará. De fato, a própria administração da ferrovia comprava lenha dos colonos para serem utilizadas nos trens. Assim, em 1903, o governador Augusto Montenegro declarava: “A lenha é um dos maiores males de que sofre a Estrada de Ferro”. Isto porque, segundo o governador “por causa dela” não existia “horários certos” para os trens, além de que a “necessidade de transportá-la de longas distâncias obriga o emprego de grande parte do material rodante com visível desfalque da receita da estrada”. Ao lado disso, o governador apontava um outro problema: “sendo a Estrada o principal consumidor de lenha, o Estado, pela força das circunstâncias, tornou-se o primeiro dos responsáveis pela feroz devastação de nossas matas”. Diante de tal problema, Augusto Montenegro considerava que deveriam ser tomadas “providências prontas e enérgicas”. (MONTENEGRO, 1903, p. 48). Como solução para amenizar o problema, o governador propunha a substituição da lenha pelo carvão de pedra.

Ainda que não se possa falar em uma proteção ambiental, o governador Augusto Montenegro começou a indicar um problema importante observado na região cortada pela ferrovia. Assim, à medida que vai se dando a instalação dos trilhos e que aumenta o número de pessoas vivendo em núcleos coloniais e no entorno da estrada, expande-se a devastação de matas com o corte excessivo de árvores para serem utilizadas como lenha.

Em 1955, o geógrafo Dirceu Lino de Mattos, em viagem pela zona bragantina, registrou que “a devastação da mata, na região bragantina (...) reduziu esta região da Hiléia a uma paisagem vegetal menos rica e exuberante que a das regiões onde dominam as florestas” (MATTOS, 1958, pp.53-54). Essa perspectiva traz à tona as relações estabelecidas entre o homem e a natureza na medida em que o espaço se constrói justamente a partir dessas práticas sociais (WORSTER, 1991; DRUMMOND, 1991; GONZÁLEZ DE MOLINA, 1993; THOMAS, 1996; PÁDUA, 2002; MARTINEZ, 2006).

Essa substituição de lenha por carvão não se daria imediatamente. O próprio governador, em outra Mensagem, asseverava o “quão difícil” era “romper com abusos inveterados e quanta energia é preciso empregar para realizar ideias que saem da rotina” (MONTENEGRO, 1905, p.61). Desse modo, somente por volta de setembro de 1905, é que a substituição da lenha passou a ser feita (MONTENEGRO, 1906, p.47).

Em 1906, quando o governador Augusto Montenegro parecia vislumbrar de fato o término da construção da ferrovia que se daria em 1908, faz um balanço do que havia sido a implementação desses serviços, se justificando pela morosidade das obras de construção. Desse modo afirmava: “Pelos dados que vos venho fornecendo fareis uma ideia do esforço empregado no sentido de melhorar a Estrada de Ferro de Bragança e levá-la o quanto antes ao seu término”. Completando seu pensamento dizia: “Resta-nos ainda um esforço a executar para concluir e será para mim de grande satisfação o poder percorrer a Estrada de Ferro até Bragança ainda dentro do meu período administrativo” (MONTENEGRO, 1906, p.47).

Augusto Montenegro, mesmo que valorizando a si próprio, no sentido de referir-se aos esforços para concluir a implementação do serviço ferroviário não perdia de vista a própria história da ferrovia iniciada século XIX. Por isso lembrava que “os primeiros tentamens, porém, para a realização desse desideratum remontam a 1870”. E continuando, como que prometia a inauguração da ferrovia ao enfatizar ao Congresso Legislativo do Pará que: “Folgo, portanto, em vos comunicar que em breves dias será uma brilhante e definitiva realidade essa obra que desde 1881, 26 anos, vem sendo a preocupação constante de todos os administradores e da população” (MONTENEGRO, 1907, p.93).

Certamente, muitas das preocupações a que se referia o governador Augusto Montenegro se davam em virtude de denúncias e reclamações que chegavam quase que cotidianamente por meio das páginas da imprensa, conforme já foi asseverado

anteriormente. Em 1896 o jornal Folha do Norte, em nota intitulada “Ao Público”, informava que o governo federal “com fundamento nos conselhos do clube de engenharia elevou as tarifas de todas as estradas de ferro federais, e o mesmo fizeram os governadores de todos os Estados que as possuem”. E concluindo a nota afirmava-se: “A Estrada de Ferro de Bragança, também aumentou a sua tarifa!” (Folha do Norte. 22/04/1896, p.3). Menos de um mês depois O mesmo jornal, trazia à tona uma série de problemas experimentados pelos passageiros da ferrovia que serviam para criticar e denunciar o aumento das tarifas.

Assim, a Folha do Norte ressaltava que causava “lástima o (...) serviço da Estrada de Ferro de Bragança”, que necessitava “por parte dos poderes públicos” de medidas que garantissem “se não uma compensação dos gastos do Estado, ao menos a vida e segurança dos passageiros”. Ainda segundo o periódico, “as reclamações contra o serviço da Estrada de Ferro” eram “constantes”, e iam dos passageiros aos carregadores. Além disso, denunciava-se até mesmo o próprio trabalho de construção, que de acordo com a Folha do Norte, tinha aterros que não suportavam “o peso do trem”. Nessa mesma notícia as tarifas eram também ponto de denúncia. Não exatamente pelo valor cobrado, mas pelo fato de que, de acordo com o jornal, as tarifas nada valiam. Parecia que o articulista bradava ao dizer aos seus leitores: “Cobra-se o que se entende”. A solução para tal problema, acreditava a Folha do Norte seria a “mudança da direção dos serviços” (Folha do Norte. 14/05/1996, p.2).

As tarifas em vários momentos da construção e de funcionamento da estrada foram alvo de denúncias e de preocupações, o que sugere que esse foi um problema importante tanto para a população que se utilizava dos trens como para as autoridades responsáveis pela condução do serviço ferroviário. O próprio governador Augusto Montenegro, em 1902, alertava que tinha “recebido grandes reclamações contra a tarifa da estrada”. Segundo Montenegro, “apesar de ser uma das mais baixas do mundo”, constituía “insuportável peso”, no que se referia ao transporte de produtos. Diante disso o governador afirmava que tinha “em estudo uma nova tarifa, atendendo razoavelmente as estes reclamos” (MONTENEGRO, 1902, p.56).

Tal medida, seria importante no governo de Augusto Montenegro, uma vez que em sua Mensagem do ano de 1907, ele destacava que além dos gastos com a própria instalação dos trilhos tinha ainda que responder por outras despesas oriundas da ferrovia. Elencava como despesas ainda o “custeio de pessoal” e de materiais como, “lubrificante, combustível, ferramentas, querosene”. Além de tudo

isso havia de arcar com, “renda não arrecadada” com transporte gratuito para diversas repartições da União, Estado e Município, com impostos federais sobre bilhetes de passagem, bem como “impostos estaduais sobre o desembarque de tabaco e borracha transportado pela estrada” (MONTENEGRO, 1907, p.94).

O governador Augusto Montenegro dava também explicações sobre uma série de problemas de infraestrutura com relação às estações. Isso permite especular o quanto esses prédios estavam precisando de reformas, e atendendo de forma precária aos passageiros, uma vez que o próprio governador reconhecia tais problemas. Assim, longe da imagem de modernidade, conforme deixa entrever o governador, muitas estações encontravam-se em estado muito precário. Na Vila Castanhal, por exemplo, que ficava aproximadamente 75 quilômetros distante de Belém, a “estação velha, construída de taipa feita com ripas de madeira branca” estava “bastante arruinada”, a ponto de não ter condições de “suportar mais concertos de reboque”. Diante disso “resolveu-se aproveitar a cobertura metálica” de outra estação, a de São Braz, principal estação, que ficava em Belém. O mesmo se dava em Igarapé-Assú, onde “o barracão de madeira e taipa” que servia de estação, constantemente precisava de “concertos”. Até na capital, Belém, persistiam “barracões de madeira, ladeando o edifício velho” causando “má impressão e péssima acomodação para a administração e agência” (MONTENEGRO, 1907, pp.103-104).

Diante de tantos problemas para concluir a estrada de ferro, o governador ainda mencionou com certo orgulho em sua Mensagem do ano de 1907 que havia mandado “elaborar um projeto, na Europa, servindo de base as disposições das diversas repartições e armazéns, de acordo com a exigência do serviço”. Segundo Augusto Montenegro “o projeto apresentado” era “grandioso”. No entanto seria necessário a “modificação do projeto”, diante do “elevado preço”, da proposta. Isso se dava porque teria que se gastar com “mão de obra para montagem” e igualmente com os trabalhos de “fundações” dos prédios “pela má qualidade do solo”. (MONTENEGRO, 1907, pp.103-104)

Esse relato do governador Augusto Montenegro sugere o quanto muitas vezes essas obras públicas prendiam-se a aspectos pouco funcionais do empreendimento, a exemplo do prédio das estações, mas que ficavam como monumento daquele governo, deixando-se de lado as necessidades dos passageiros.

Nesses primeiros anos de construção da via-férrea aqui discutidos cabe perguntar, quem eram os principais usuários desse serviço público? Além dos

moradores de Belém, que saíam da capital para tratar de negócios nos caminhos da ferrovia, ou em busca de lazer em passeios dominicais, um bom número de passageiros dos trens foram migrantes nacionais e estrangeiros que viviam nos núcleos coloniais, ou que periodicamente chegavam para se instalar nos caminhos da ferrovia. Para esses migrantes que viviam em sua maioria da lavoura e do extrativismo os trens da Estrada de Ferro de Bragança serviram como meio de transporte e de comunicação dessas pessoas com a cidade de Belém e entre os próprios núcleos coloniais. Ao mesmo tempo, esses trens serviam para que muitos migrantes pobres que chegavam ao porto de Belém, se deslocassem para os núcleos coloniais da estrada.

Um exemplo disso é o que aconteceu em 1889 quando muitos migrantes cearenses chegavam ao Pará, em virtude de uma grande seca. Em ofícios da Presidência da Província do Pará, enviados ao Diretor da Estrada de Ferro de Bragança, é possível acompanhar a solicitação desses trabalhadores pobres que com extensas famílias desejavam se fixar em núcleos coloniais próximos a ferrovia. Assim, em 1889, o cearense Manoel José da Cruz, recebia do governo provincial “vinte passagens no trem que seguia para Benevides”. Podemos depreender que muitos passageiros dessa ferrovia eram migrantes que vinham para a região em busca de trabalho e de terras para se fixarem (LACERDA, 2010, pp.321-322).

Anos depois dos episódios das secas dos finais do XIX, em 1915, quando o Ceará se via envolto em novo período de estiagem, observa-se novamente, a vinda de migrantes para os caminhos, da já então consolidada Estrada de Ferro de Bragança. Desse modo, o jornal Folha do Norte, mais uma vez denunciava as experiências desses migrantes. Assim, em 1916, um correspondente da Folha do Norte que dizia escrever diretamente do povoado de Igarapé-Assú, afirmava aos seus leitores que o auxílio do governo de Enéas Martins aos flagelados pela seca se limitava a “fazê-los transportar em carros de cargas e jogá-los nos povoados à margem da Estrada”. Esse descaso do governo paraense, segundo revelava o periódico, fazia com que muitas pessoas vivessem de esmolas (Folha do Norte.26/02/1916, p.1). Para moradores desses caminhos percorridos pela ferrovia, que viviam em situação tão incerta pagar as tarifas do trem certamente era algo difícil.

Um outro aspecto atrelado às tarifas foi a questão dos déficits, uma vez que devido ao fato de a ferrovia cortar uma área do Pará ainda pouco habitada e com uma agricultura caracterizada por pequenos roçados feitos nos núcleos coloniais, a estrada

sempre se mostrou deficitária para os cofres públicos, conforme apontamos. No entanto, governadores como Paes de Carvalho por exemplo, diante das insinuações de adversários políticos que denunciavam esses constantes déficits da Estrada de Ferro de Bragança respondia que não se devia “olhar somente para o balanço de sua receita e despesa, mas para as riquezas que ele criou nas regiões que atravessa, para a população que se fixou e prospera nas terras que marginam, para a agricultura que ela fez crescer” (CARVALHO, 1901, p. 91)

Talvez, as palavras do governador pronunciadas anos antes da inauguração da estrada sintetizem um pouco do que esse serviço público significou para as autoridades que o implementaram ao longo dos 26 anos de sua construção, e até mesmo para os seus usuários, uma vez que estes, mais que qualquer autoridade, forma o que mais vivenciaram as dificuldades de instalação de uma ferrovia por caminhos cortados por matas e igarapés nessa parte da Amazônia.

Considerações Finais

Esta breve investigação acerca da implementação da Estrada de Ferro de Bragança enquanto um serviço público que a partir de finais do século XIX passa a fazer parte da vida de uma parte da população que vivia no Pará, coloca a Amazônia no contexto de expansão da chamada Segunda Revolução Industrial. Trata-se assim de entendermos o Pará, inserido nesse contexto marcado pela ciência e pela tecnologia, que aos poucos vai se tornando globalizado (COSTA & SCHWARCZ, p.20). Assim, produção agrícola, e povoamento das áreas cortadas pelo trem serão duas questões importantes, atreladas ao processo de implementação da ferrovia e não deixam de ser também pela ótica dos poderes públicos um serviço público que seria prestado para a região.

Ainda que não tenha sido ponto de análise aqui, não se pode esquecer das posições políticas dos jornais analisados. Apesar de não se saber porque tais informações chegavam à redação do jornal, as denúncias sobre a Estrada de Ferro de Bragança revelam o quanto o serviço prestado por essa ferrovia, mesmo antes do término dos trabalhos de colocação dos trilhos, era alvo de atenção, do contrário não se tornaria notícia na imprensa, em ponto de pauta dos relatórios de governo.

Em setembro de 1908, quando a Estrada de Ferro de Bragança já estava em sua totalidade aberta ao tráfego, o governador do Pará, Augusto Montenegro, fazia um balanço dos seus oito anos de administração. Dentre outros feitos, referia-se à

“reorganização e melhoramentos” efetuados na via-férrea. Afirmava que nada disso teria sido realizado se “auxiliares de grande valor técnico não possuísse o governo à testa de tão importante serviço”. Referia-se assim aos doutores Herman Schindler e Amyntas de Lemos que eram o diretor e o subdiretor da estrada de ferro. O governador reconhecia a “inteligência” o “zelo” e a “tenacidade” com que estes “sempre demonstraram em bem lealmente servir o Estado” (MONTENEGRO, 1908, p. 133). Estas afirmações revelam o fato de que, pelas palavras do governador, depois dos longos anos de trabalho para a instalação dos trilhos, ficava como principal legado disso, a marca de seu próprio governo, ao lado do trabalho dos engenheiros e administradores da Estrada. Se omite assim uma memória das dificuldades, dos problemas, e acima de tudo, uma memória do mundo do trabalho no qual o estabelecimento desse serviço público esteve envolto.

Entender o processo de instalação dessa ferrovia é entender os significados diversos que foram dados a esse evento de modernidade ao longo de seu processo de implementação. Enveredar pelo mundo do trabalho e da constituição de grupos de ferroviários nesse espaço, é sem dúvida ponto de partida para outras pesquisas sobre esses caminhos do trem da Estrada de Ferro de Bragança. De fato, como escreveu o poeta e escritor Rocha Moreira em 1915, com seus “pesados machados”, os trabalhadores “tudo fizeram ao mesmo tempo: desbravaram florestas, construíram pontes (...) e das próprias árvores que baqueavam (...) foi feito parte dos dormentes sobre os quais hoje descansam os trilhos” (Folha do Norte. 12/11/1915, p.1).

Fontes

ARQUIVO PÚBLICO DO ESTADO DO PARÁ – Palácio da Presidência da Província do Pará – Minutas de ofícios a diversas autoridades. Nº 777 – 2ª secção – 6 de fevereiro de 1889; 2ª secção 22 de fevereiro de 1889; Nº 2449 – 4ª secção – 1 de junho de 1889; Nº 2555 – 4ª secção – 7 de junho de 1889; 2580 – 4ª secção – 8 de junho de 1889; Nº 2604 – 4ª secção – 10 de junho de 1889; Nº 2602 – 4ª secção – 10 de junho de 1889; Nº 2678 – 4ª secção – 14 de junho de 1889; Nº 2693 – 4ª secção – 14 de junho de 1889; Nº 4270 – 4ª secção – 29 de agosto de 1889.

Falla com que o Exm. Sr. General Barão de Maracajú abriu a 2ª sessão da 23ª Legislatura da Província do Pará em 15 de fevereiro de 1883. Pará. Impresso na Typ do Jornal da Tarde, 1883.

Falla com que o Exm. Snr. Desembargador Joaquim da Costa Barradas abriu a sessão extraordinária da Assembléa Legislativa Provincial do Pará em 20 de novembro de 1886. Belém: Typ. Diario de Notícias, 1887.

Falla com que o exm. sr. conselheiro Francisco José Cardoso Junior, primeiro vice-presidente da provincia do Pará, abriu a 1.a sessão da 26.a legislatura da Assembléa Provincial no dia 4 de março de 1888. Pará, Typ. do “Diario de Notícias”, 1888.

Falla com que José de Araujo Roso Danin, 1º Vice- presidente da Província do Pará passou a administração da mesma ao Exm. Sr. Dr. Antonio José Ferreira Braga, presidente nomeado por Dec. De 22 de julho de 1889. Pará: Typ. de A. Fructuoso Costa, 1889.

Mensagem dirigida ao Congresso Republicano Paraense pelo Governador do Estado Dr. Paes de Carvalho. Para: Imprensa do Diario Official, 1897. (01 de fevereiro de 1897).

Mensagem dirigida ao Congresso do Estado do Pará pelo Dr. José Paes de Carvalho governador do Estado em 15 de abril de 1899 apresentando o orçamento da receita e despesa para o exercício de 1899-1900. Belém: Typ do Diario Official, 1899.

Mensagem dirigida ao Congresso do Estado do Pará pelo Dr. José Paes de Carvalho governador do Estado em 1 de fevereiro de 1901. Belém: Typ do Diario Official, 1901.

Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1902 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro governador do Estado. Belém: Imprensa Official, 1902.

Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1903 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro governador do Estado. Belém – Pará: Imprensa Official, 1903.

Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1905 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro governador do Estado. Belém – Pará: Imprensa Official, 1905.

Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1906 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro governador do Estado. Belém – Pará: Imprensa Official, 1906.

Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1907 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro governador do Estado. Belém – Pará: Imprensa Official, 1907.

Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1908 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro Governador do Estado. Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1908.

Relatório com que o Exm. Senr. Conselheiro João Antonio d'Áraujo Freitas Henriques passou a administração da Província do Pará ao Exm. Senr. Desembargador Joaquim da Costa Barradas em 6 de outubro de 1886. Pará: Typ. da República, 1887.

Relatório com que o Exm.Sr. Miguel José d'Almeida Pernambuco, Presidente da Província do Pará, passou a Administração da mesma ao Vice Presidente da Província Exm. Senr. Dr. João Polycarpo dos Santos Campos em 18 de março de 1889. Pará, Typ. de A.Fructuoso da Costa, 1889.

Referências bibliográficas

ABREU, Marta. *Meninas perdidas: o cotidiano do amor na Belle Époque*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1889.

CANCELA, Cristina. Donza. *Casamento e família em uma capital amazônica (Belém 1870-1920)*. Belém: Açáí, 2011.

CHALHOUB, Sidney. *A cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

CHALHOUB, Sidney. *Trabalho, Lar e Botequim: o cotidiano dos trabalhadores pobres no Rio de Janeiro na belle-époque*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

COSTA, Angela Marques de & SCHWARCZ, Lilia Moritz. *1890-1914: no tempo das certezas*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

CRUZ, Ernesto. *A estrada de Ferro de Bragança: visão social, econômica e política*. Belém: Falângola, 1955.

CRUZ, Heloísa de Faria. A cidade do reclame: propaganda e periodismo em São Paulo. In: *Projeto História*, nº 13, São Paulo, junho/96, pp. 81-92.

DIAS, Edinéa Mascarenhas. *A ilusão do fausto – Manaus 1890-1920*. Manaus: Valer, 1999.

DRUMMOND, José Augusto. A história ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa. *Estudos Históricos*, vol. 4, nº 8 (1991), pp. 177-97.

EL-KAREH, Almir Chaiban. *Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865)*. Petrópolis: Vozes, 1982.

FARIAS, William Gaia. *A construção da República no Pará*. Belém: Açáí, 2016.

FENELON, Déa Ribeiro (org.). *Cidades*. São Paulo: PUC/Olho d'Água, 1999.

Folha do Norte. Belém/Pará 1896

- GONZÁLEZ DE MOLINA, Manuel. *Historia y medio ambiente*. Madri: Eudema, 1993.
- HARDMAN, Francisco Foot. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- HENRIQUE, Márcio Couto & AMADOR, Luiza Helena Miranda. Da *Belle Époque* à cidade do vício: o combate à sífilis em Belém do Pará, 1921-1924. *História, Ciências, Saúde* – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.23, n.2, abr.-jun. 2016, pp.359-378.
- HOBSBAWN, Eric. *A Era dos Impérios 1875-1914*. 2ª Edição, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- LACERDA, Franciane & VIEIRA, Elis Regina Corrêa. “O Celeiro da Amazônia”: agricultura e natureza no Pará na virada do século XIX para o XX. In: *Topoi - Revista de História*. Volume, 16, Nº30, Janeiro-Junho 2015.
- LACERDA, Franciane Gama. Migrantes cearenses do Pará: faces da sobrevivência (1889-1916). Belém: Açaí, FAPESPA, Programa de Pós Graduação em História Social da Amazônia (UFPA), Centro de Memória da Amazônia (UFPA), 2010.
- LUCA Tânia Regina de. “Brício de Abreu e o jornal literário Dom Casmurro”. *Varia História* (UFMG. Impresso), v. 29, p. 277-301, 2013.
- LUCA, Tania Regina. História dos, nos e por meio dos periódicos. In: PINSKY, Carla Bassanezi (coord.). *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2005.
- MACIEL, Laura Antunes. Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 21, nº 41, 2001, pp.127-14
- MACIEL, Laura Antunes. Imprensa, esfera pública e memória operária - Rio de Janeiro (1880-1920). *Revista de História*, v. 175 p. 415-458, 2016.
- MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: a grande escola prática da nascente Engenharia Civil no Brasil oitocentista. *Topoi* (Rio J.), Rio de Janeiro, v. 16, n. 30, p. 203-233, jan./jun. 2015.
- MATTOS, Dirceu Lino. “Impressões de uma viagem à zona bragantina do Pará”. *Boletim Paulista de Geografia*, nº 30 (1958).
- MUNIZ, Palma. *Estado do Grão-Pará – Imigração e Colonização*. História e Estatística 1616-1916. Belém: Imprensa Oficial do Estrado do Pará, 1916.
- NUNES, Francivaldo Alves. *Benevides: uma experiência de colonização na Amazônia no século XIX*. Riode Janeiro: Corifeu, 2009.
- NUNES, Francivaldo Alves. Núcleos coloniais em interpret ações: a experiência amazônica (zona bragantina, pará, décadas de 1870-1880). *Territórios e Fronteiras* (UFMT. Impresso), v. 7, p. 212-228, 2014.
- PÁDUA, José Augusto. *Um sopro de destruição*. Pensamento político e crítica ambiental no Brasil escravista (1786-1888). Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2002; MARTINEZ, Paulo Henrique. *História ambiental no Brasil*. São Paulo: Cortez, 2006.

- PECHMAN, Robert Moses (org.). *Olhares sobre a cidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1994.
- PENTEADO, Antônio Rocha. *Problemas de Colonização e de Uso da Terra na Região Bragantina do Estado do Pará*. Belém: Universidade Federal do Pará, 1967
- PENTEADO, Antonio Rocha. *O Uso da Terra na Região Bragantina – Pará*. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros – USP, 1968.
- PINHEIRO, Maria Luiza. *A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925)*. 2.ed. Manaus: Governo do Estado do Amazonas/ Secretaria de Estado e Cultura/ EdUA/UEAM, 2003.
- PRADO, Maria Ligia & CAPELATO, Maria Helena Rolim. A Borracha na Economia Brasileira da Primeira República. In: FAUSTO, Boris (org). *História Geral da Civilização Brasileira*. São Paulo: Difel, 1977, vol. 8, pp. 285-307.
- RAGO, Luzia Maragareth. *Do Cabaré ao Lar: a utopia da cidade disciplinar-1890-1930*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985
- REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. *O Espaço a serviço do tempo: A Estrada de Ferro de Baturité e a Invenção do Ceará*. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Ceará/Programa de Pós-Graduação em História Social. 2015.
- REIS, Ana Isabel Ribeiro Parente Cortez. *O Espaço a serviço do tempo: Tese de Doutorado*. Universidade Federal do Ceará/Programa de Pós-Graduação em História Social. 2015.
- RONCAYOLO, Marcel. “Transfigurações noturnas da cidade: o império das luzes artificiais” In: *Projeto História*, São Paulo, nº 18, maio, 1999.
- SÁ, Dominichi Miranda de. SÁ, Magali Romero, LIMA, Nísia Trindade. Telégrafos e inventário do território no Brasil: as atividades científicas da Comissão Rondon (1907-1915). In: *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro v.15, n.3, jul.-set. 2008, p.779-810.
- SAES, Flavio Azevedo Marques. *As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*. São Paulo/Brasília: Hucitec/INL, 1981.
- SANTOS, Roberto Araújo de Oliveira. *História econômica da Amazônia (1800-1920)*. São Paulo: T.A. Queiroz, 1980.
- SANTOS, Francisnaldo Sousa dos. *Ações colonizadoras em descompasso: legislação, propaganda e atuação de colonos estrangeiros nos últimos anos do Império e início da República no Pará*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Pará, 2016.
- SARGES, Maria de Nazaré. *Riquezas produzindo a belle époque – Belém do Pará (1870-1910)*. Belém: Paka-Tatu, 2000.
- SCHWEICKARDT, Julio César. & LIMA, Nísia. Trindade. “Do “inferno florido” à esperança do saneamento: ciência, natureza e saúde no Estado do Amazonas durante

a Primeira República (1890-1930)”. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas*, v. 5, p. 399-415, 2010.

SEVCENKO, Nicolau. “A capital irradiante: técnica, ritmos, e ritos do Rio”. In: SEVCENKO, Nicolau (Org.). *História da vida privada no Brasil 3 – República: da Belle Époque à Era do Rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, pp. 513-619.

SILVA, Marcos Antônio da. *Caricata República: Zé Povo e o Brasil*. São Paulo: Marco Zero/ CNPQ, 1990.

THOMAS, Keith. *O homem e o mundo natural: mudanças de atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

WEINSTEIN, Barbara. *A Borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850-1920)*. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1993.

WOLFF, Cristina Scheibe. *Mulheres da Floresta: uma história: Alto Juruá, Acre (1890-1945)*. São Paulo: Hucitec, 1999

WORSTER, Donald. “Para fazer história ambiental” [1988]. *Estudos Históricos*, vol. 4, nº 8 (1991), pp. 198-215.

Recebido em Agosto de 2017
Aprovado em Maio de 2018