

A BEIRA DO RIO, A BEIRA DA ESTRADA E A CONFORMAÇÃO DO TERRITÓRIO CAMPONÊS NO NORDESTE PARAENSE

BORDER RIVER, BORDER ROAD AND FORMING A TERRITORY PEASANT IN THE NORTHEAST PARAENSE

Rafael Benevides de Sousa

Mestre em Geografia pela Universidade Federal Fluminense

benevidessousa@gmail.com

Resumo: Este artigo tem como objetivo realizar uma discussão sobre a conformação do território camponês a partir da interpretação de dois eixos de mobilidade que se desenvolveu no espaço amazônico. Como lócus de pesquisa para a compreensão aqui pretendida, partimos de um estudo realizado na comunidade de Arapiranga no município de Concórdia do Pará, nordeste paraense. A pesquisa nos deu embasamento para entendermos o contexto histórico de ocupação do Rio Bujaru e do igarapé Arapiranga, bem como a passagem do eixo de mobilidade para a estrada, PA-140. Como metodologia de pesquisa, usamos levantamento bibliográfico, afim de entender o contexto histórico de ocupação da região em estudo. A pesquisa de campo também foi um recurso importante, na captação da memória dos camponeses. A estadia na comunidade ocorreu ao longo de 2013 e 2014, com muitas entrevistas gravadas, conversas informais e observação do cotidiano das famílias. Ao longo do texto, apresentamos o contexto histórico de ocupação que se deu na bacia hidrográfica do Rio Bujaru e a conformação da estrada na Amazônia. Por fim, atentamos para o processo de territorialização camponesa em Arapiranga, bem como para a transição do eixo de mobilidade da beira do rio para a beira da estrada.

Palavra-Chave: Amazônia, Campesinato, Beira do Rio - Beira da Estrada.

Abstract: This paper aims to conduct a discussion on the conformation of peasant territory from the interpretation of two axes of mobility that has developed in the Amazon region. As a place to search for the desired understanding here, we start from a study in Arapiranga community in the city of Concórdia do Pará, northeastern Pará. The research foundation gave us to understand the historical context of occupation of Bujaru River and Arapiranga stream as well as the passage of the axis of mobility on the road, PA-140. As a research methodology, we use literature in order to understand the historical context of occupation of the region under study. The field research was also an important feature in the capture memory of the peasants. The stay in the community took place over 2013 and 2014, with many recorded interviews, informal conversations and observation of the household routine. Throughout the text, we present the historical context of occupation that took place in the catchment area of the river and the road Bujaru conformation in the Amazon. Finally, we look at the process of territorial peasant in Arapiranga as well as the transition from the river mobility shaft to the side of the road.

Keywords: Amazon, Peasantry, Riverside - Roadside.

Introdução

A região Amazônica acopla em seu domínio territorial três distintos eixos de mobilidade: fluvial, terrestre e aéreo. Vale destacar que cada eixo de mobilidade corresponde a determinados processos caracterizados pela integração em maior ou menor grau ao modo capitalista de produção.

Neste artigo, de forma particular, procuramos discutir a passagem entre os eixos de mobilidade da beira do rio para a beira da estrada, correspondente ao nordeste paraense, mas especificamente na transição do Rio Bujaru para a PA 140 que se sucedeu na antiga região Guajarina¹ nordeste paraense. Tal processo, muito repetitivo em algumas partes do espaço amazônico, nos revela a formação de um campesinato conectado primeiramente com os inúmeros igarapés e rios que fazem parte da geografia da bacia Amazônica.

As reflexões aqui trazidas foram levantadas a partir de uma pesquisa na comunidade de Arapiranga, no município de Concórdia do Pará. Tal localidade, surgiu como um espaço habitado a partir da ocupação do Rio Bujaru, onde se desencadeou uma rede de comunidades ao longo dos tributários.

A pesquisa tem nos revelado que é a da abertura da estrada no município em questão, a partir da década de 1970, possibilitou uma maior integração aos eixos capitalistas de produção, antes confinados apenas ao processo de aviamento com comerciantes locais e esporádicas viagens à cidade Belém.

Em um primeiro momento, observamos uma total independência dos camponeses de Arapiranga em relação aos recursos hídricos, sendo por longo período de tempo o único meio de mobilidade na comunidade. Neste artigo, poderemos notar que ao passo que as embarcações foram se desenvolvendo, tanto em tamanho como em meio de transporte coletivo entre o interior e a capital paraense, é que os camponeses conseguiram estreitar melhor suas relações comerciais, que se intensifica após a construção da estrada.

Como metodologia de pesquisa, usamos levantamento bibliográfico, afim de entender o contexto histórico de ocupação da região em estudo. A pesquisa de campo também foi um recurso importante, na captação da memória dos camponeses. A estadia na

¹A região guajarina foi a primeira região a ser ocupada no nordeste paraense, remetendo ao século XVIII, seguindo a dinâmica de ocupação por meio dos rios. Para Castro (2003, p.8), “ocorre na região guajarina o processo mais intenso de distribuição de terras, através da concessão de sesmarias, o que reafirmou as pretensões de terras para ampliar a produção, por parte de grandes e médios proprietários que tiveram um aumento considerável do número de fazendas e engenhos para processar a cana-de-açúcar. Identicamente, tiveram expressiva expansão com seus plantios e lavouras diversas, que mesmo em pequenas quantidades, abasteciam a cidade de Belém”.

comunidade ocorreu ao longo de 2013 e 2014, com muitas entrevistas gravadas, conversas informais e observação do cotidiano das famílias.

Dividimos o artigo em duas sessões. Na primeira, apresentamos por meio de estudos bibliográficos o contexto histórico de ocupação que se deu na bacia hidrográfica do Rio Bujaru e a conformação da estrada na Amazônia. No segundo momento, partindo das fontes empíricas, buscou-se contextualizar as falas dos entrevistados com a formação territorial da comunidade, atentando para o processo de territorialização das famílias em Arapiranga, bem como para a transição do eixo de mobilidade da beira do rio para a beira da estrada.

O eixo de mobilidade no norte da Amazônia Oriental

Podemos dividir a formação do espaço amazônico em dois momentos históricos distintos. O primeiro, orientado pelos dos rios onde se desencadeou uma composição geográfica ribeirinha e essencialmente extrativista. O segundo momento foi marcado pelo eixo rodoviário, no contexto da integração nacional, o que fomentou uma série de mudanças estruturais na região.

A composição drogas do sertão – aldeamento – fortificações, que primeiramente caracterizou o espaço amazônico, deu-se a partir do século XVII. Este tripé baseado em ideologias econômica, religiosa e geopolítica, propiciou o surgimento de vilas e cidades às margens dos rios da região, formando os primeiros núcleos rurais e urbanos (TAVARES, 2011).

Até o início do século XX, a exploração da Amazônia ocorreu de forma ocasional, originando uma economia de ciclos, sendo as drogas do sertão e a borracha os produtos que mais marcaram a história regional nos primeiros séculos (LOUREIRO, 1989). Nesse período, era pelos rios que ocorria toda a dinâmica regional, sendo o transporte fluvial o principal meio de mobilidade de pessoas e da produção, além de ser o ponto de referência para a construção vilas e cidades².

No século XVIII com a intervenção do Marques de Pombal, a Coroa Portuguesa estabeleceu algumas medidas políticas, a fim de legitimar seu domínio territorial na região. A partir de então, “tem início uma nova fase na adequação da Amazônia ao domínio colonial português. Dessa vez, o caráter mercantil se torna mais evidente com a criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão” (GONÇALVES, 2008, p.82).

² “As cidades da Amazônia, das quais Belém era e continua sendo a mais expressiva, estavam situadas às margens dos rios, em pontos estratégicos que serviam de base para a defesa do vasto território a sua volta, além de disporem de um porto que servia à comercialização” (LOUREIRO, 1989, p. 11).

Durante o governo pombalino foram implementados vários projetos na Amazônia. Foi introduzido na região um modelo de desenvolvimento que modificaria a sociedade até então estabelecida. Entre as medidas postas em práticas estão a concessão de cartas de dattas de sesmarias³, introdução de mão-de-obra escrava, estímulo à produção agrícola, entre outras ações. Vislumbra-se, a partir de então, o começo de uma produção agrícola, estabelecendo o processo de ocupação às margens dos rios e seus tributários (GONÇALVES, 2008).

Gonçalves (2008, p. 82) assinala que “ao longo das várzeas emerge um sistema, que combina o extrativismo da floresta, a pesca e a agricultura, articulado, por meio dos regatões, com as vilas e cidades”. Desse modo, a Amazônia seguiu esta tendência imersa em um sistema de policultura agroflorestal de influência indígena, que fomentou o comércio nesse período.

A ocupação das margens dos rios ocorre primeiramente na embocadura da foz do Amazonas, principalmente nas proximidades da cidade de Belém.

Na primeira centúria da colonização portuguesa, no estuário do rio Amazonas, a ocupação foi mais dilatada em direção às terras próximas de Belém, então, o principal centro comercial e político. Este espaço experimentou mais acintosamente os desmembramentos da política de povoamento e, em seguida, de fomento agrícola (MARIN, 2000, p. 3).

A formação dos povoados mais antigos do vale amazônico encontra-se próximo a capital paraense. A partir desta cidade, irradiou-se pelas margens dos rios uma produção agrícola e a fabricação de açúcar e aguardente, que visava abastecer tanto o mercado interno como externo. “As terras baixas do rio Guajará (nome que também recebia o rio Guamá) foram propícias para o cultivo da cana-de-açúcar e estava partilhado por diversos sítios com seus engenhos e engenhocas dedicadas à fabricação de açúcar e aguardente” (MARIM, 2000, p. 3).

É em meio a esta dinâmica regional que se formará o campesinato amazônico, estabelecendo-se, primeiramente, as margens de rios e igarapés, desenvolvendo uma produção diversificada orientada tanto para a sustentação familiar como também para o mercado interno (Belém, Santarém e Manaus) e externo. Nesse momento, nasceram várias comunidades rurais e freguesias que estimularam a produção agrícola e, por meio do sistema de roças, produziam arroz, feijão, milho, farinha de mandioca e o cultivo e a extração de frutos (castanha, cupuaçu, bacuri etc.).

³Documento de posse de terras que era concedido para pessoas residirem nas freguesias próximas à Belém e rios adjacentes.

A ocupação do nordeste paraense⁴ é marcada, em um primeiro momento, pela presença de propriedades camponesas que se destacam como uma das mais significativas da Amazônia, sendo a zona Guajarina⁵ uma das áreas pioneiras nesse processo. Isso se deve à formação de uma organização social diferente do sistema extrativista tradicional amazônico, sendo a propriedade camponesa um instrumento para pôr em prática os projetos agrícolas que iriam abastecer Belém e a sociedade da seringa (HÉBETTE E MORREIRA, 2004). Dessa forma, o nordeste paraense vai se destacar como uma área fornecedora de produtos agrícolas, distanciando-se do modelo econômico da Amazônia extrativista.

No final do século XIX a abertura da Ferrovia Belém-Bragança permitiu maior valorização das estradas no interior do território, que vai acontecer primeiramente nessa parte do Estado do Pará, mais precisamente na zona Bragantina⁶, favorecendo o surgimento de alguns núcleos urbanos ao longo da estrada de ferro.

Ainda no nordeste paraense, a zona Guajarina apresentará uma colonização distinta das demais sub-regiões. Este processo sucedeu o de ocupação das zonas Bragantina e do Salgado, e sua colonização é datada no século XVIII (CAÑETE, 2005a). Ou seja, a zona Guajarina se forma territorialmente quando a Coroa Portuguesa passa a conceder cartas de dattas de sesmarias para a ocupação do espaço amazônico e para a implantação de projetos agrícolas.

Ocorre na região guajarina o processo mais intenso de distribuição de terras, através da concessão de sesmarias, o que reafirmou as pretensões de terras para ampliar a produção, por parte de grandes e médios proprietários que tiveram um aumento considerável do número de fazendas e engenhos para processar a cana-de-açúcar. Identicamente, tiveram expressiva expansão com seus plantios e lavouras diversas, que mesmo em pequenas quantidades, abasteciam a cidade de Belém (CASTRO, 2003, p. 8).

O processo de ocupação da zona Guajarina foi acompanhado pelo estabelecimento de médias e grandes propriedades, que propiciou o aparecimento de fazendas e engenhos que deram início aos núcleos rurais ao longo dos rios e igarapés próximos a capital paraense. A

⁴ O nordeste paraense era, primeiramente, dividido em três zonas: Bragantina, Salgado e Guajarina.

⁵ A zona Guajarina era formada, até a década de 1980, por 12 municípios: Abaetetuba, Acará, Barcarena, Bujaru, Capitão Poço, Igarapé-Miri, Iritúia, Moju, São Domingos do Capim, São Miguel do Guamá, Paragominas e Tomé-açu.

⁶ Segundo Conceição (2002, p. 135), “a colonização da Bragantina no Pará, tornou-se experiência social e histórica duradoura, voltou-se como objetivo imediato para o abastecimento dos seringais e da capital – Belém – e decorreu de uma política de colonização que pretendia atrair famílias de imigrantes europeus. As bases rurais da sociedade bragantina foram dadas pelas políticas públicas da Província e do estado do Pará, que, persistentemente, alocaram recursos para a construção e manutenção da Estrada de ferro de Bragança (EFB) (1883-1968) e para a colonização de base agrícola, em seu redor, pensada inicialmente para atrair famílias europeias. Sua construção só foi possível graças à riqueza da borracha, tendo sido um empreendimento público em todas as suas fases. Tal política de colonização constituiu-se numa oportunidade histórica para o campesinato no Pará que certamente não se repetiu”.

expansão dessas propriedades impulsionaram as atividades agrícolas na região, consolidando o povoamento (CASTRO, 2003).

Para Cañete (2005b, p. 6) “nas décadas de trinta, quarenta e cinquenta do século XX a zona guajarina configurou-se como uma das áreas responsáveis pelo abastecimento de Belém. Arroz e farinha de mandioca representavam o excedente exportado para a capital”. Deste modo, a zona Guajarina destacou-se como uma importante região fornecedora de alimentos, oriundos principalmente da pequena agricultura.

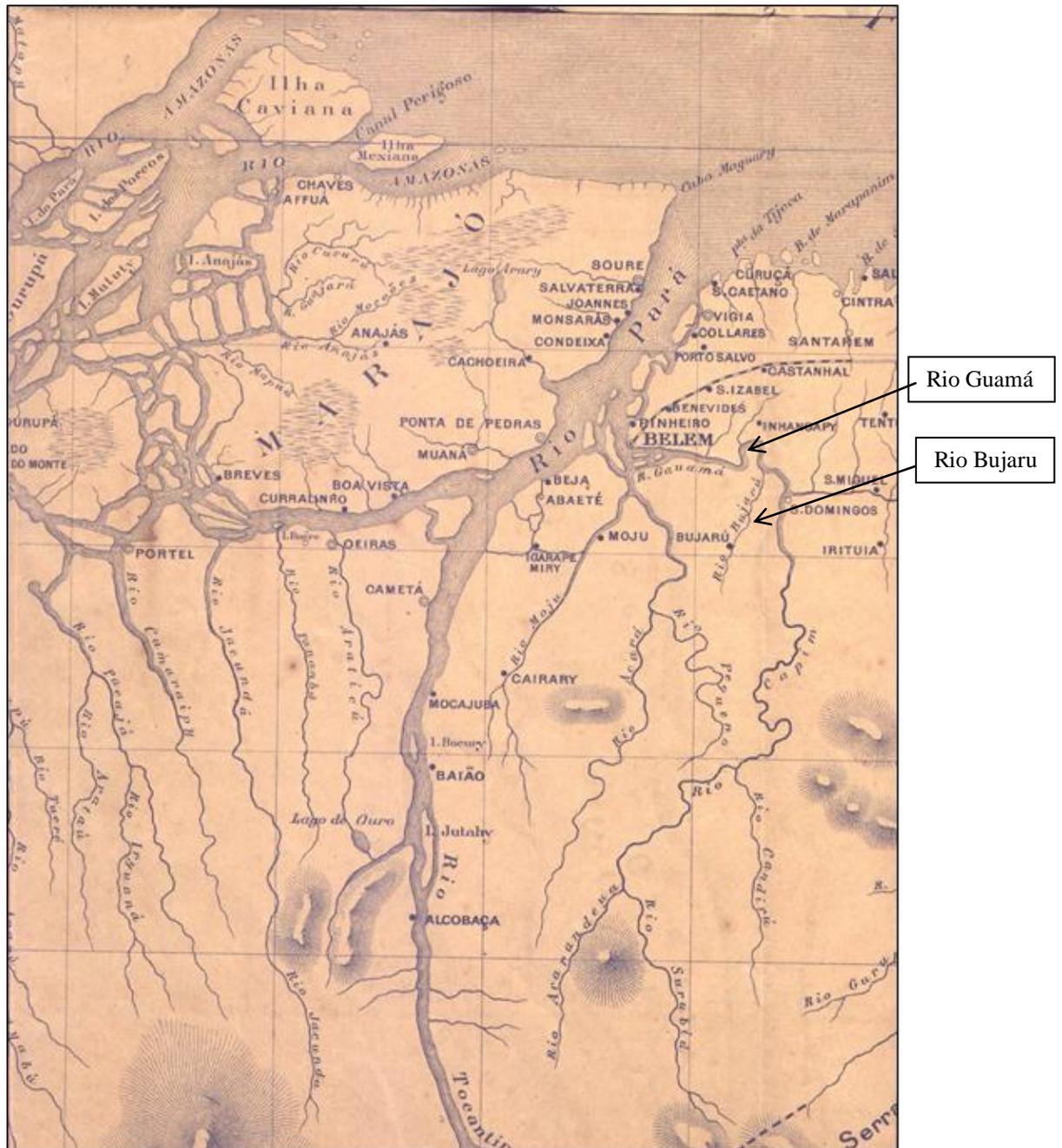


Figura 01: Identificação dos rios Bujaru e Guamá no século XVIII.
Fonte: Castro (2003).

A figura 01 ilustra a ocupação amazônica por meio dos rios. Notamos que os núcleos de ocupação estão, em sua maioria, nas margens dos recursos hídricos. Nas proximidades de Belém encontramos o rio Guamá e o rio Bujaru.

A formação territorial dos municípios de Bujaru e Concórdia do Pará⁷ resultaram de um fluxo partindo de Belém, subindo o rio Guamá e adentrando em seus tributários, desenhando no espaço, por meio dos inúmeros igarapés, uma rede de vilas que formaram, posteriormente, as atuais comunidades rurais que compõem os municípios. A mão de obra nesse processo se deu necessariamente por meio dos trabalhos escravos, indígenas e de posseiros, com a formação de fazendas e engenhos que tinham na agricultura sua base de sustentação, e que também fabricavam açúcar e aguardente (CASTRO, 2006).

Para Castro (2003, p.74), “a concessão de sesmarias a famílias nas terras do rio Bujaru e de seus igarapés constitui uma prova relevante da ocupação colonial dessas áreas”, que pode ser visualizada, atualmente, no conjunto de comunidades rurais que se desenha na bacia hidrográfica deste rio.

No início do século XVIII começaram a ser concedidas pela Coroa Portuguesa as cartas de dattas de sesmarias, documento de posse de terras, a moradores das freguesias de Belém e rios adjacentes. Os registros de sesmarias em rios como Capim, Guamá, Bujaru, Acará e Moju, e na embocadura do rio Tocantins, indicam, para meado do século XVIII, o aumento da ocupação e fixação nas terras próximas de Belém. Alguns sesmeiros iniciaram em meados do século, plantações de cana, algodão e cacau, a criação de algumas cabeças de gado, e uma agricultura para sustentação familiar, com dominância da mandioca (CASTRO, 2006, p. 169).

As primeiras comunidades de Bujaru, entre elas Santana e Cravo⁸, vão surgir por intermédio dos sesmeiros que se estabelecerão na região, construindo, dessa forma, as primeiras fazendas, sítios, engenhos e quilombos⁹, que se formaram no município ainda no século XVIII. Essas comunidades vão constituir nesse momento uma forte ligação com o rio Bujaru e seus afluentes, sendo este a única via de mobilidade nesse período.

Santana do rio Bujaru é uma das nove Freguesias Campestre, a partir da cidade de Belém. Localiza-se à margem direita do referido rio, aproximadamente a 25 km de sua foz, no rio Guamá. Para o povoado de Santana convergia, nos séculos XVIII e XIX, a produção de sesmeiros sitiantes instalados ao longo do rio Bujaru e em seus igarapés como Jutaí, Ipanema, Curuperé e Igarapé João. Na organização do comércio no rio Bujaru, a produção via de regra era descida em canoas de pequeno e médio portes para a Freguesia de Santana e daí entrava no circuito do comércio vinculado à Belém (CASTRO, 2003, p. 15).

⁷ O município de Concórdia do Pará era distrito do município de Bujaru, obtendo sua emancipação político-administrativa em 1988.

⁸ A comunidade do Cravo atualmente faz parte da jurisdição do município de Concórdia Pará.

⁹ Na bacia hidrográfica do Rio Bujaru algumas comunidades estão passando por um processo de titulação quilombola.

Ocorreu, ainda em Bujaru, uma ocupação fora das cartas de sesmarias, ou seja, houve um número de ocupação superior as que foram concedidos pela Coroa Portuguesa. Isso evidencia a presença de outros grupos sociais, como os escravos (fugidos e alforriados), indígenas e posseiros. “Provavelmente, a maior parte das terras de Bujaru foi ocupada por outros mecanismos, como o apossamento primário, incluindo aí grande e médios proprietários, pequenos sesmeiros, sitiantes sem terras, quilombolas e índios destribalizados” (CASTRO, 2006, p. 139-140).

Para Castro (2003), a existência de engenhos nesse território, comprova a veracidade de um passado étnico e uma dinâmica populacional ao longo dos percursos hídricos que permearam a vida dos grupos sociais. Daí se desenvolveu as relações que iram se estabelecer ao longo dos anos as comunidades e destas entre si, construindo territórios étnicos com uma base familiar forte e criando um campesinato ligado à produção de gêneros alimentícios, por meio da produção de mandioca, arroz, milho, plantas comestíveis em geral. Este processo histórico de conformação do território amazônico nos dá elementos para se compreender o processo de ocupação dos territórios em que as comunidades rurais do rio Bujaru estão inseridas, e de onde se configurou a territorialização camponesa nessa microrregião.

Velho (1979), ao estudar o campesinato na fronteira amazônica, nos chama a atenção para duas denominações que muito se assemelham às relações organizadas entre a freguesia de Santana (a principal comunidade do rio Bujaru) e os demais povoados.

O centro era onde estavam localizados os campos camponeses. Era também definido no contexto de uma oposição à beira dos rios. A beira era compreendida como sendo o lugar onde se situavam os povoados maiores e mais antigos, o que se poderia referir como civilização. Em contraste, o centro ligava-se à ideia de centro da mata, mais próximo e em contato com a natureza incontrolada (VELHO, 1979, p. 203).

Em corroboração com Velho (1979), entendemos como se deu a conformação territorial do rio Bujaru, tendo a freguesia de Santana como o povoado mais antigo e de maior influência, se destacando como uma das nove freguesias que se constituiu na época, partindo de Belém (SANTANA, 2010). A partir da contribuição de Velho, inferimos que a freguesia de Santana poderia ser identificada como a “beira” (beira do rio), na medida em que era considerado o povoado maior, mais antigo e com um número significativo de famílias. Já os povoados que se constituíram nos tributários do Rio Bujaru que adentraram cada vez mais ao território, fixando residências em núcleos familiares extensos, formando, assim, o que o autor identifica como o “centro”, no qual poderíamos identificar as comunidades de São Judas, Cravo, Curuperé, Arapiranga, entre outras.

Em meio a esta dinâmica, Velho (1979) nos chama a atenção para outro sistema de mobilidade que se formará na Amazônia, a partir da segunda metade do século XX.

A oposição centro-beira sintetiza uma série de outras oposições através da qual a fronteira camponesa definia a sua identidade ligada a uma expansão continental em contaste com uma expansão anterior predominantemente fluvial. A analogia entre litoral numa escala reduzida como o tradicional dualismo brasileiro entre litoral e sertão e com a oposição turneriana entre Leste e Oeste é clara, sendo sobretudo em relação a essa última, não só em termos formais, mas na própria concepção do camponês de fronteira de si mesmo e da sua atividade (VELHO, 1979, p. 204).

Se “até a década de 1960 foi em torno dos rios que se organizou a vida das populações amazônicas” (GONÇALVES, 2008, p.79), tendo como base da economia regional o extrativismo e uma exploração dos recursos da floresta em pé, após esta década a região entraria em uma nova geopolítica. Isso mudou a vida do campesinato tradicional, ao mesmo tempo em que um novo campesinato se formaria resultante do processo migratório, em especial famílias nordestinas que se estabeleceram ao longo das rodovias, além de mineiros, capixabas e paranaenses, no caso de Rondônia.

No final dos anos 50, todavia, exatamente no Maranhão ocidental e no sul do Pará, ocorreu uma mudança importante: a chegada da estrada Belém-Brasília. Nos anos seguintes outras estradas ligadas à Belém-Brasília foram também abertas. Tudo isso abriu oportunidades inesperadas para os camponeses comercializarem a sua produção (VELHO, 1979, p. 197).

A partir da segunda metade do século XX, instala-se no Estado do Pará um novo meio de deslocamento, tendo a estrada como um dos principais eixos de circulação e integração econômica, político, social e territorial.

A Rodovia Belém-Brasília é fruto do projeto de integração da Amazônia no Governo do presidente Juscelino Kubitschek. Após esta estrada muitas outras foram planejadas e construídas, como a Transamazônica, a Cuiabá-Santarém, a Brasília-Acre, entre outras.

Com a Belém-Brasília – rodovia certamente indispensável para o início de uma integração entre o Brasil Atlântico, o Brasil Central e o Brasil Amazônico – criaram-se enormes frentes de desmatamento nos dois lados da rodovia, introduzindo-se atividades de empresas ditas “agropecuárias”, com forte degradação da cobertura vegetal, esgotamento dos solos e secamento parcial dos mananciais de cabeceiras de Igarapé, devido sobretudo à falta de racionalidade dos projetos de formação e desenvolvimento das fazendas regionais. Antes mesmo que o modelo fosse melhor testado e convenientemente corrigido e aperfeiçoado, houve uma lamentável proliferação, um pouco por toda a parte, de empresas agropecuárias similares, ao longo das rodovias em processo de abertura. Anote-se, por outro lado, o pequeno sucesso da agricultura e da vida agrária em geral nas agrovilas e o agravamento das condições socioeconômicas dos colonos e pioneiros na faixa Transamazônica. Atividades madeireiras difusas e generalizadas complementam a insana guerra contra a biodiversidade (AB’SABER, 2003, p. 14).

A ocupação da beira da estrada sugere uma forma de ocupação diferente da realizada na beira do rio. Pelos rios estabeleceu-se um modo de vida, no qual a exploração dos recursos

naturais tendia para a manutenção da floresta em pé. Porém, com as estradas, surge um modo de vida ligado a grandes empreendimentos (agropecuário), em que a captação da natureza tende para a aquisição de capital.

Uma rodovia da importância da Belém-Brasília não se limita a unir dois pontos extremos, ela transforma uma paisagem física e socioeconômica; ela não é puramente obra de engenharia, mas um ato de política, ou seja, ela repercute na vida das populações para integrá-las ou marginalizá-las, para reduzir ou reforçar distâncias sociais inter-regionais ou interestaduais. Na ausência de medidas adequadas, os mecanismos de dominação atuam, inevitavelmente, no sentido da concentração das vantagens e da desigual distribuição dos benefícios e custos, como aconteceu no caso em estudo. Não se trata, obviamente, de negar as contribuições da rodovia, mas, simplesmente, denunciar a má repartição dos seus benefícios (HÉBETTE; MARIN, 2004, p. 106).

Neste sentido, a abertura das rodovias na Amazônia não foi acompanhada de uma distribuição igualitária dos recursos direcionados para tal empreendimento, o que acabou por concentrar o poder político e econômico nas mãos de uma elite regional. Restou para o campesinato o deslocamento para a periferia das cidades, a trilha das fazendas ou o confronto com os fazendeiros.

Ligado à Rodovia Belém-Brasília, muitas outras rodovias foram construídas, definindo uma nova forma de apropriação do espaço e delineando um novo ritmo de vida, agora ligado à estrada. A PA-140, que corta os municípios de Bujaru e Concórdia do Pará, nasce justamente nesta nova fase da Amazônia, integrando a malha rodoviária norte-sul.

Estes municípios surgiram totalmente conectados com a dinâmica dos rios e igarapés que margeiam a região. Porém, com a abertura da PA-140, essa ligação com o rio vai lentamente perdendo folego, como nos apresentam Sousa; Macedo (2011) em estudos realizados com comunidades rurais nos respectivos municípios.

A abertura da rodovia PA-140, na segunda metade do século XX, pôs em curso mudanças à dinâmica sócio-espacial, tanto do Cravo como de São Judas, que se evidenciaram mais nitidamente no limiar do século XX. À medida que o contato com a cidade de Belém se intensificou, verificaram-se alterações significativas na relação sociedade-natureza, particularmente com relação ao rio Bujaru (afluente do rio Guamá), que até então era utilizado como principal meio de transporte de pessoas e de mercadorias. Num primeiro momento, transfere-se para a estrada apenas o transporte de pessoas e, em menor proporção, o transporte de mercadorias (farinha de mandioca, milho, feijão de corda, frutas e outros) que permanece, até fins da década de 1980, alternando-se entre o rio e rodovia. De forma efetiva, a suplantação do transporte fluvial pelo transporte rodoviário ocorreu apenas em meados da década de 1990 (SOUSA; MACEDO, 2011, p. 4).

Partindo deste ponto de vista, notamos que os núcleos rurais ao longo do tempo foram perdendo o contato gradativamente com o rio. Contudo, nota-se que apesar de a rodovia ter sido construída na década de 1970, apenas na década de 1990 é que os

camponeses se voltam efetivamente para a estrada, ou seja, esta transição rio-estrada aconteceu de forma gradativa.

No entanto, é preciso frisar que grande parte da Amazônia Ocidental ainda experimenta como meio de circulação os rios e, principalmente, na foz do Amazonas, onde se encontra o arquipélago do Marajó. Outro ponto importante, é que as famílias que vivenciam a dinâmica dos rios, continuam sobrevivendo do extrativismo e da pesca. Porém, há uma tendência cada vez maior do capital se adentrar nesses espaços amazônicos, principalmente com a valorização de óleos e essências naturais da floresta.

Trindade Jr. (2011), ao fazer um estudo comparativo entre os municípios de Marabá (sudeste do Pará), Santarém (oeste paraense) e Cametá (baixo Tocantins), destaca as mudanças e permanências que se revelam na paisagem das três sub-regiões paraense.

No caso de Marabá, onde as mudanças são mais presentes, os espaços de vivências e de resistências ribeirinhas se apresentam de maneira puntiforme, ao passo que em cidades como Cametá, onde as transformações regionais são menos marcantes, aquele tipo de espaço se manifesta de forma mais zonal ou em manchas ao longo da orla fluvial. E em cidades situadas em sub-regiões onde as coexistências são mais presentes, como é o caso de Santarém, os espaços de vivências e de resistência ribeirinhos se manifestam tanto de uma quanto de outra forma (TRINDADE JR., 2011, p. 8-9).

Partindo desta perspectiva, entendemos que apesar de todas as transformações ocorridas nas últimas décadas, os rios amazônicos ainda exercem uma forte influência no ritmo de vida da população local, seja em maior ou menor escala, dependendo da localização espacial, ou mesmo coexistindo com demais meios de locomoção, estrada e aéreo.

A Bacia hidrográfica do Rio Bujaru e a mudança de mobilidade para a Rodovia PA -140

A ocupação do Rio Bujaru, como vimos anteriormente, é bastante antiga. As comunidades rurais que se formaram nesta bacia hidrográfica, tiveram até a segunda metade do século XX, apenas o rio como meio de deslocamento, tendo a comunidade de Santana o principal expoente nas demais localidades.

É notório, que por meio do rio e os igarapés, as comunidades rurais estavam mais conectadas entre si, estabelecendo por meio de laços matrimônios e de batizado, o cruzamento entre familiares de localidades diferentes e ao mesmo tempo o reforço das relações de solidariedade e sociabilidades entre os moradores das comunidades vizinhas.

Localizada às margens do igarapé Arapiranga, a comunidade de Arapiranga, tem sua gênese ligada à ocupação do rio Bujaru que, como vimos, ocorreu a partir do século XVIII. Por intermédio dos relatos dos moradores da comunidade e referências de pesquisa histórica

antropológica na região (CASTRO, 2003, 2006), inferimos que a ocupação do território, que hoje compõe a comunidade, se deu fora do sistema de Sesmaria, que se sucedeu ao longo do rio Bujaru. Sua ocupação primária foi formada por posseiros que adentraram pelo igarapé e demarcaram suas terras de forma livre e espontânea.

Eles tinham uma metragem assim, fumavam no cachimbo né, aí eles tinham um cachimbo grandão, aí eles enchiam de tabaco e acendiam lá do igarapé e vinham até onde terminava, chamavam terra da cachimbada (Entrevista concedida por Maria das Graças da Costa Belém, moradora da comunidade de Arapiranga, em 13 de julho de 2013).

Maria das Graças sinaliza como foi realizada a ocupação de Arapiranga. Nesse período (especula-se que seja ainda no século XIX), os posseiros forjavam uma linha divisória, definindo o limite das propriedades a por meio de árvores de grande porte (castanheira, sumaumeira, bacurizeiro, entre outras). Podemos concluir que as famílias foram adentrando pelo igarapé e demarcando seus espaços, fixando residências e constituindo intercâmbio com os vizinhos mais próximos e com a freguesia de Santana.

De certa forma, a ocupação que se deu em Arapiranga muito se assemelha ao exposto por Velho (1979) em seus estudos na fronteira da Amazônia. Para o autor,

Esses indivíduos tenderam a penetrar para o interior buscando terra livre longe dos rios principais onde se concentrava a maior parte das atividades tradicionais. Isso constituiu um fato novo e muito importante na ocupação da Amazônia, que imperceptivelmente enunciava uma nova era.

O seu padrão de ocupação consistia em indivíduos ou pequenos grupos de homens que penetraram na floresta, buscando um local favorável para se estabelecerem. Após uma busca que podia levar bastante tempo e exigir muito esforço, em geral escolhiam um lugar próximo a um riacho (igarapé) ou lagoa. Seria em geral num terreno que contivesse barro, considerado bom para a produção agrícola e para a criação de porcos, além de ser bom material de construção (VELHO, 1979, p. 201).

Velho nos dá subsídio para entender a entrada das primeiras famílias em Arapiranga, constituindo num primeiro momento núcleos familiares extensos que edificaram o território que hoje corresponde à comunidade. Nesse primeiro momento, as famílias estabeleceram residências que inviabilizaram uma base territorial ou comunitária, tendo a agricultura como a base de sustentação dos núcleos familiares.

Neste contexto ocorre a formação familiar e a construção do sistema de roças, base da reprodução social do campesinato local.

Nós se criemo na roça, fazendo a roça, queimando, plantando a maniva, banana, arroz, milho, era esse que era o nosso trabalho. Vendia tudinho a nossa produção. A gente vendia a banana, o arroz, o milho, colhia o feijão também. Eu converso aqui com meus filho, neto, eu digo: olha eu nunca fiquei sem plantar meu feijão todos os ano, vocês não eram pra tá comprando feijão, era pra todos os anos plantarem feijão. A maniva a gente plantava a maniva, capinava, aí quando ela amadurecia a gente fazia a farinha e deixava pra comida e saia pra vender. Quando não queria vender aí, saia pra Belém. Pra Belém a gente levava até oito dia, era naquele tempo de barco, era muito sacrificio, não tinha estrada, não tinha nada. A farinha naquela época dava

muito sacrifício, fazia a farinha, cortava guarimã, fazia paneiro, tirava folha, empalhava. Era aqueles paneiro, aí ia pra Belém vender, era muito trabalho. Agora não, agora facilitou tudo, o cara faz a farinha hoje mesmo, já vem aqueles saquinho plástico, embala a farinha e vende aí mesmo.

Antes a gente trabalhava, eu digo, trabalhava sem rumo, acontecia assim. O primeiro dia que a gente ia roçar a gente ia no comércio, naquele tempo, pouco a gente ia em Belém, a gente tirava despesa pra roçar, pra derrubar, pra queimar, pra plantar, quando a gente tirava aquela produção era só pra entregar, não tinha lucro, não tinha resultado nenhum. E hoje não, hoje piorou num ponto que naquele tempo era bom, era fartura, era tudo, era mata, e hoje é só juquirá. Mas hoje facilitou mais pra gente, esse aposento né, que naquela época eu falo pra muita gente que quando eu me entendi, enxergava aquelas barruquinha de palha, aqui tinha dez casas coberto por telha só, o resto era só barraca de palha. E hoje facilitou mais. Chegava aqueles vizinho da minha idade, os vizinho estavam na beira do fogo assim, era miséria numa parte, e hoje não, hoje os vizinhos tão todo mês na rua, tudo cheio, tem um trocadinho, fazendo suas compra, melhorou bastante. Hoje você vê que quase todo não tem casa de palha (Entrevista concedida por Antônio do Carmo, morador da comunidade de Arapiranga, em 08 de maio de 2013).

Este depoimento faz alusão às transformações ocorridas em Arapiranga, justamente ao fazer referência ao passado e ao presente. Antônio do Carmo¹⁰ destaca que o trabalho que se forjou em Arapiranga estava estritamente ligado à roça, com uma agricultura diversificada baseada na produção de arroz, feijão, milho e farinha de mandioca. Desde a produção agrícola até as embalagens artesanais, tudo era realizado pelos próprios camponeses, que confeccionavam paneiros, peneiras, tipitís, entre outros artefatos de origem indígena.

Agora você tira a farinha do forno e joga na saca. Antes era colocado mandioca, numa comparação, colocava hoje a mandioca, quando fosse amanhã era tirado guarimã pra fazer aqueles paneiros né, paneirinho pra espalhar as latas assim, pra empalhar, depois de empalhado, era arrumado a cabeça, era um sacrifício danado e ia vender aqui num comércio, lá na foz do Arapiranga. Lá que nós ia vender pra passar pros barcos. Mandioca mesmo era um trabalho brabo. A gente colocava mandioca na água hoje, pra passar 4, 5 dias na água, aí descasca pra torrar aquela farinha. O meu marido coitado, sofreu um bocado pra nós criar essa filharada, era custoso meu irmão, era sacrifício pra carregar essa farinha pra cá pra casa, pra preparar paneiro. O meu marido fazia bem paneiro, meus filhos teciam bem paneiro (Entrevista concedida por Raimunda Ferreira Belém, moradora da comunidade de Arapiranga, em 07 de maio de 2013).

Na mesma perspectiva apresentada por Antônio do Carmo, Raimunda Belém¹¹ nos expõe a dificuldade enfrentada pelas famílias de Arapiranga no passado. De certa forma, a comunidade estava isolada dos grandes centros, além de experimentar uma rotina de trabalho estritamente manual, com o uso de canoas, uso de animais e a própria força humana.

O que era produzido na roça em grande parte era comercializado, direcionado para os portos de Belém. Até 1960/70, em Arapiranga, o comércio local exercia o papel de

¹⁰ Antônio do Carmo, também conhecido como Seu Adega, é uma das pessoas mais velhas da comunidade com 85 anos. Presenciou todas as mudanças de Arapiranga, sendo um dos fundadores dos grupos de evangelização. Considerado como um dos veteranos, exerce forte prestígio na comunidade.

¹¹ Raimunda Ferreira Belém é a pessoa mais velha da comunidade, com 102 anos de idade. Quase todas as famílias que compõem Arapiranga tem algum vínculo familiar com ela.

atravessador entre os camponeses e a capital paraense. A longa viagem da comunidade a cidade de Belém, que neste período durava entre cinco a oito dias, além das despesas, fazia com que os camponeses, em sua maioria, comercializassem sua produção com os comerciantes da própria comunidade. A produção era entregue em forma de pagamento ao que era comprado no comércio local, não havendo relações monetárias, apenas troca de mercadoria.

Nós trabalhava aí dentro, a gente gastava uma hora de pé. A gente carregava na costa, fazia farinha, aí nos tinha cavalo, nós carregava na costa do cavalo. A gente chegava aqui, a nossa casa era lá dentro, aí a gente colhia muita banana, muita banana que estragava. O papai cortava em 15 em 15 dias, ele cortava 80, 90 cacho de banana. Aí, ele botava eu e meu irmão, aí nós ia carregando no cavalo tudinho. Aí, tinha um girau aí na beira do igarapé, a gente colocava a banana tudinho aí no girau, nesse tempo não tinha ladrão. Aí ele saía, ia lá na foz do Arapiranga e nós ficava carregando. Aí, colocava lá. Aí, no outro dia colocava no casco e ia pra lá. Aí, chegava lá, meu pai nesse tempo negociava com o pai do Saint-Clair, o Verissimo, aí ele negociava com ele. Aí, ele pegava, quanto tá o alqueire da farinha? Nesse tempo era alqueire. Quanto tá o cacho da banana? Tanto. Não sei quanto era que eles pagavam. Aí, chegava lá, aí, olha compadre pague minha conta que to devendo. Aí, ele dizia: olha compadre você pagou sua conta, tem tanto de saldo, o que é que vai? Ninguém pegava no dinheiro (Entrevista concedida por Jonas Ferreira Belém, morador da comunidade de Arapiranga, em 14 de maio de 2013).

Jonas Belém descreve bem como se dava a comercialização na comunidade, não havendo pagamento em dinheiro, mas troca de mercadoria por mercadoria. O comércio local vendia de tudo: roupa, remédio, panela, comida salgada, e produtos industrializados da época.

Nesse primeiro momento, notamos que os camponeses de Arapiranga estavam de certa maneira afastados dos centros urbanos da região, arquetizando o cotidiano de vida sem muitas interferências de fora, constituindo uma convivialidade entre as relações trabalho, familiar e de vizinhança.

A partir da segunda metade do século XX, os camponeses de Arapiranga vão estabelecer um contato maior com o exterior da comunidade, isso se deve às embarcações de maior porte que começaram a fazer linha no trajeto que corresponde a rio Bujaru-Belém, diminuindo o número de dias que durava a viagem, de oito para três dias.

Só barco, nessa época a gente tinha muita produção. Naquele tempo o movimento era o igarapé. Era dia de segunda e quinta, aí, tinha muita canoa. Muito montarião, aquele casco que a gente chamava. Aí, a gente enchia os produtos no casco, na canoa e saía no igarapé até sai na foz, no rio pegava o barco pra ir pra Belém. Aí, era três dias de barco, três dias rodado, por exemplo, a gente ia segunda, aí passava terça e quarta chegava, aí ia quinta, sexta e sábado chegava, era muito sacrifício (Entrevista concedida por Oscar Rodrigues do Carmo, morador da comunidade de Arapiranga, em 05 de maio de 2013).

Na medida em que as embarcações foram evoluindo, foi-se intensificando as relações comerciais dos camponeses com o porto de Belém. A fala de Oscar Rodrigues do Carmo¹² é importante para compreendermos as transformações ocorridas ao longo da segunda metade do século XX, quando os camponeses começam a estabelecer maior contato com a capital paraense. Nessa relação com Belém, os camponeses de Arapiranga começam a vender a produção, recebendo dinheiro pelo que produziam.

Apesar das famílias de Arapiranga (por volta 1950) não constituírem núcleo populacional intenso a margem do igarapé, nesse período, forjaram-se relações de intensa sociabilidade e reciprocidade entre as famílias, que poderiam ser vistas nos mutirões¹³ realizados no período em que se derrubava a mata virgem para a construção da roça.

Eles faziam o mutirão de roça, o roçado. Aí, eles se juntavam, esse Francisco Trindade, ele começou desse jeito. Ele fazia roçado, ele trabalhava na mata. Aí, ele fazia mutirão, aí parecia vinte, trinta, quarenta pessoas, aí, eles fazia o roçado num dia, aí no outro dia iam pra outro, eles tratavam de sociedade. Aí, eles iam, aí, juntavam quinze chefe de família, aí iam fazer a roça. Todo ano faziam assim. O mutirão. A sociedade trabalhava em mutirão, um pra outro. Um dia era um, noutro dia era outro, cada dia eles fazia uma roça. Aí, quando era pra derrubar, eles convidava mais gente, eles convidavam pessoas que não eram nem da sociedade, eles faziam, gostavam de fazer a festinha de dança, aí o grupo dele já sabia. Tinha dia que dava sessenta e pouco pessoas pra derrubar a roça em um dia, antes do final do dia, terminava. Era muito bacana quando vinha, vinham cantando da roça. Papai era da sociedade. Se fosse pra mim, eu fazia a despesa pro grupo, se fosse pra você, você fazia, todo mundo tinha que dá comida. Mas nesse tempo eles criavam muito porco, tinha gente que tinha 30 porcos no terreiro, aí cada dia matava e fazia a comida, almoço e janta. As mulheres, elas capinavam, faziam o mutirão de capinação. Nesse tempo o homem não capinava, era só as mulheres. Aí, a gente ia pra í, aí nós tava derrubando e elas tava capinando. Quando nós terminasse a nossa lá, quando nós chegasse aqui, elas já tinham vindo embora (Jonas Ferreira Belém, 30 de maio de 2013).

Jonas Belém, nos apresenta a síntese de como se davam os mutirões. Observamos que, mesmo as famílias morando longe uma das outras, os mutirões aglutinavam um grande número de pessoas. Ao final de cada reunião, era realizada uma festa para os participantes, com direito a comida, bebida e musica.

Por meio do trabalho de campo, identificamos que neste período os camponeses não faziam referencia a palavra “comunidade”. Porém, já se vivenciava na prática através dos

¹² Oscar Rodrigues do Carmo, de 65 anos, é atualmente o coordenador geral da comunidade.

¹³Para Candido (1979, p. 68) “O mutirão consiste essencialmente na reunião de vizinhos, convocados por um deles, a fim de ajudá-lo a efetuar determinado trabalho: derrubada, roçada, plantio, limpa, colheita, malhação, construção de casa, fiação etc. Geralmente os vizinhos são convocados e o beneficiário lhes oferece alimento e uma festa, que encerra o trabalho. Mas não há remuneração direta de espécie alguma, a não ser a obrigação moral em que fica o beneficiário de corresponder aos chamados eventuais dos que o auxiliam”.

mutirões de “sociedade”, acordo de reciprocidade, contrato não velado entre “eu te ajudo e você me ajuda”, muito comum no cotidiano da comunidade.

A conformação do território campesino em Arapiranga foi estruturada a partir das relações que estruturaram o alicerce da comunidade. Tais relações podem visto nos atos religiosos (festas de santo, ladainhas, cultos), nos mutirões, empréstimos de material de trabalho, divisão da caça, matrimônio, apadrinhamento, entre outras ações que conduziram a territorialização camponesa as margens do igarapé Arapiranga.

O entendimento de território que aqui pensamos, muito se assemelha ao proposto por Raffestin (1993). Para o autor, o território é o resultado da apropriação do espaço, que a partir das relações de poder o produz. Tais relações de poder podem ser vistas em Arapiranga quando os indivíduos, coletivamente, efetivam suas ações sobre o espaço, como por exemplo, a ocupação das margens do igarapé, a construção de casas e da igreja, a organização de festas, a formação de uma associação, entre outros atos que correspondem ao domínio espacial, originando, assim, o território comunitário.

Deste modo, o território se manifestará por meio da reprodução social e cultural desses sujeitos, que arquitetarão suas relações de poder no espaço. Neste sentido, “qualquer projeto no espaço que for expresso por uma representação revela a imagem de um território, de um local de relações” (RAFFESTIN, 1993, p. 144). Com isso, o território camponês pode ser preenchido pelas representações que norteiam o seu modo de vida, como o mutirão, o trabalho familiar, a roça, a religiosidade, entre outros elementos.

O sistema territorial pode ser decifrado a partir das combinações estratégicas feitas pelos atores e, como meio, pode ser decifrado por meio dos ganhos e dos custos que acarreta para os atores. O sistema territorial é, portanto, produto e meio de produção (RAFFESTIN, 1993, p. 158).

O território pode ser constituído por diversas forças que legitima a dominação e a apropriação dentro do espaço geográfico. Podemos dizer, então, que Arapiranga se constitui territorialmente em um lado político-econômico, por meio das relações produtivas e mercantis, até as relações cultural-simbólicas, por meio da religiosidade, festas e mutirões. Tais manifestações se desencadearam em dois momentos históricos diferentes na comunidade, primeiramente por meio do rio e atualmente da estrada.

A partir da década de 1990, Arapiranga vai passar por alguns rearranjos territoriais, como a abertura da vicinal que liga a comunidade até a PA-140 e a chegada da energia elétrica. Com a abertura da estrada, a utilização dos percursos d’água foi se perdendo gradativamente, dando início ao transporte pela malha rodoviária, tendo como meios de transporte ônibus, carros, motos, etc.

Atualmente, em Arapiranga, existem linhas de transporte particular e público (ônibus escolar que faz o traslado dos estudantes até a sede municipal) que funcionam de segunda a sábado. Quando as famílias querem fazer viagem para Belém, geralmente, vão para a PA-140, onde existem ônibus e transportes alternativos (vans) que fazem linha nesta Rodovia.

Se antes o igarapé era parte integrante da vida camponesa em Arapiranga, função da sua utilização para os serviços domésticos (lavar roupa e louça), tomar banho e para o deslocamento, com a abertura da estrada, tal relação perdeu em parte o sentido. Com a chegada da energia elétrica chegou também a água canalizada, os eletrodomésticos, aparelhos de som, telefones celulares, entre outros objetos espaciais que possibilitam novas relações na comunidade.

A conexão com a rodovia mudou a dinâmica da comunidade de Arapiranga. Com a estrada, a mobilidade com o externo fica mais fácil, aumentando o contato com a cidade, seja para a venda da produção, seja para a compra de mantimentos. Além de Arapiranga, grande parte das comunidades rurais da bacia hidrográfica do Rio Bujaru convergiram para a malha rodoviária.

Contudo, durante a pesquisa de campo, observamos que o igarapé continua a fazer parte do cotidiano das famílias, perdendo apenas a importância como meio de mobilidade; por outro lado, ainda é comum os serviços domésticos. O uso do igarapé ainda é comum também para os momentos de lazer, principalmente os das crianças. Para as donas de casa, realizar os serviços domésticos nos percursos d'água também é importante, seja por ser um hábito antigo ou pela abundância da água ser maior.

Considerações Finais

A comunidade de Arapiranga segue em seu curso histórico dois processos de mobilidade que se desenvolveu na Amazônia. Compreendemos por meio da pesquisa bibliográfica e empírica que foi por meio da estrada que estes camponeses ingressaram de forma mais participativa na sociedade capitalista, integrando-se mais intensamente aos processos desse sistema.

Por meio da memória dos moradores de Arapiranga, notamos que quando a comunidade tinha apenas o rio como eixo de mobilidade, os camponeses estavam mais fechados em seu território, estreitando laços comerciais basicamente com o comércio local. Com o avanço das embarcações e com a supremacia da estrada em fins do século XXI, os

camponeses romperam (parcialmente) com o rio, interligando-se por meio da estrada com o externo da comunidade.

Desde modo, entendemos que a conformação do território camponês na Amazônia ora se dará seguindo o curso dos rios, ora o curso das estradas. A estrada encurtou tempo e espaço para estes camponeses, estreitando as relações comerciais com o mercado capitalista local. Porém, apesar da intensificação do uso da estrada, observamos que o igarapés ainda é bastante utilizado pelas famílias, principalmente no que diz respeito aos serviços domésticos e aos momentos de lazer.

Referências

AB'SABER, A. N. *Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas*. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

CAÑETE, V. R. *Os colonos de Nova Redenção: estratégias de permanência e dinâmica do campo da região guajarina do Estado do Pará*. Belém: NAEA/UFPA, 2005a (Tese de Doutorado).

_____. *Meio ambiente e saber local: mudanças ambientais e o fazer agrícola em um grupo camponês do nordeste paraense – Nova Redenção/Concórdia do Pará*. In: Seminário Internacional Águas da Pan Amazônia: marcos regulatórios, visões de atores políticos e estratégias, Belém-PA, 2005b.

CANDIDO, A. *Os Parceiros do Rio Bonito: Estudo sobre o caipira paulista e a transformação dos seus meio de vida*. 5º ed. São Paulo: Livraria duas cidades, 1979.

CASTRO, E. Terras de preto entre rios e igarapés. In: CASTRO, E. (Org.). *Belém de Águas e Ilhas*. Belém: CEJUP, 2006, p. 137-160.

_____. *Quilombolas de Bujaru. Memória da escravidão, territorialidade e titulação da terra*. Belém: UFPA/NAEA/UNAMAZ, 2003.

CONCEIÇÃO, M. F. C.. Reprodução social da agricultura familiar: um novo desafio para a sociedade agrária do Nordeste Paraense. In: HÉBETTE, J.; MAGALHÃES, S. B. & MANESCHY, M. C. (Org.). *No mar, nos rios e na fronteira: faces do campesinato no Pará*. [Belém]: Ed. da UFPA, 2002, p.133-171.

GONÇALVES, C. W. P. *Amazônia, Amazôniaas*. 2ª ed. – São Paulo:Contexto, 2008.

_____. & MARIN, R. E. A. O impacto da Belém-Brasília e o desenvolvimento do baixo terciário nas zonas urbanas da rodovia. In: HÉBETTE, J. (Org.). *Cruzando a fronteira: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia*. Belém: EDUFPA, 2004, p. 89-106. V. I.

HÉBETTE, J. & MOREIRA, E. S. A macha do trabalhador do campo rumo à cidadania. In:HÉBETTE, J. (Org.). *Cruzando a fronteira: 30 anos de estudo do campesinato na Amazônia*. Belém: EDUFPA, 2004, p. 25-41. V. 4.

LOUREIRO, V. R. *Estudos e problemas amazônicos: história social e econômica e temas especiais*. Belém: IDESP, 1989.

MARIN, R. E. A. *Camponeses, donos de engenhos e escravos na região do Acará nos séculos XVIII e XIX*. Papers do NAEA, outubro de 2000.

RAFFESTIN, C. *Por uma geografia do poder*. Tradução de Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

SANTANA, R. M. *Os caminhos da regularização fundiária no município de Concórdia do Pará/PA*. São Paulo: FFLCH/USP, 2010. (Dissertação de Mestrado)

SOUSA, R. B. & MACEDO, C. O. Comunidades Camponesas no Nordeste Paraense: o caso de São Judas e Cravo. *Geografia (Londrina)*, Londrina-PR, v. 20, maio/agosto de 2011, p. 99-114.

TAVARES, M. G. C. *A Amazônia brasileira: formação histórico-territorial e perspectivas para o século XXI*. Geosp – Espaço e Tempo, São Paulo-SP, Nº 29 – Especial, p. 107-121, 2011.

TRINDADE JR., S-C. T. *Laços & nós: dinâmicas sub-regionais e interfaces cidade-rio na Amazônia*. Revista Geográfica de América Central. Número Especial EGAL, 2011- Costa Rica, II Semestre, 2011.

VELHO, O. G. *Capitalismo autoritário e campesinato*. São Paulo-Rio de Janeiro: DIFEL, 1979.