

PA-458 (ESTRADA BRAGANÇA-AJURUTEUA): TURISMO E DESENVOLVIMENTO DE BRAGANÇA-PA

PA-458 (BRAGANÇA-AJURUTEUA ROAD): TOURISM AND DEVELOPMENT OF BRAGANÇA-PA

Alexandre Brito Alves¹

RECEBIDO: 05/05/18 | ACEITO: 06/06/18

DOI: 10.5902/2317175832515

RESUMO

Este artigo tem por objetivo analisar o turismo enquanto campo econômico que conduziria a cidade de Bragança-PA (nordeste do estado do Pará) ao desenvolvimento socioeconômico a partir da década de 1970, com a abertura da PA-458. O texto discorre sobre as razões que fizeram com que políticos locais dessem ênfase a esse tipo de atividade como campo ao desenvolvimento da referida cidade em tal tempo histórico por meio de uma rodovia de 36 km, ligando Bragança à praia de Ajuruteua.

Palavras-chave: PA-458; turismo e desenvolvimento.

¹ Graduação em História pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Mestre em Sociologia pela Universidade Federal do Pará (UFPA)

ABSTRACT

This article aims to analyze tourism as an economic field that would lead the city of Bragança-PA (northeast of the state of Pará) to socioeconomic development from the 1970s, with the opening of PA-458. The text discusses the reasons that caused local politicians to emphasize this type of activity as a field for the development of the city in such historical time by means of a highway of 36 km, connecting Bragança to the beach of Ajuruteua.

Keywords: PA-458, tourism and development.

1 Introdução

Caríssimo leitor, os dados apresentados no decorrer deste texto são partes da dissertação “PA-458: Território, territorialidade e dinâmica socioeconômica na área de costeira de Bragança-PA (Bacuriteua, 1974-2016)”, apresentada por este autor ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia na Universidade Federal do Pará (UFPA), em 2017. Assim sendo, procurou-se reunir algumas fontes manuscritas e fragmentos da vasta bibliografia utilizada na dissertação. Desta feita, observa-se a narrativa seguinte.

A partir do século XIX, com a intensificação das relações capitalista na Europa e nos EUA, o turismo passou a ser uma “atividade” utilizada por empresários e trabalhadores como momento de descanso e lazer em períodos de férias. Para José Meneses (2006), a Revolução Industrial foi um marco fundamental para o surgimento do turismo moderno, em razão das grandes transformações que esta engendrou no que se refere às condições técnicas, de transportes e dos meios de comunicação, que possibilitaram maior dinâmica e circulação dos atores sociais nos espaços locais, regionais e globais. Para o autor, a sociedade industrial balizou o processo de divisão social do trabalho, em que o período do não trabalho estimulou a possibilidade de buscar de lazer fora do cotidiano.

Sobre o escrito acima, é importante esclarecer que as atividades turísticas, inicialmente, eram praticadas pelos membros das classes burguesas, posto que as elevadas cargas horárias de trabalho, as condições de vida insalubres e as baixas remunerações dificultavam o passatempo para os trabalhadores fabris. No entanto, com a intensificação das conquistas de direitos trabalhistas (como férias, diminuição das jornadas de serviços e aumentos salariais), estes (trabalhadores) passaram a ter tempo ao descanso e conseqüentemente também à inserção nas atividades turísticas.

De acordo com Deis Siqueira (2005), para entender o desenvolvimento dessa atividade (turismo), é essencial compreender a separação que se dar no capitalismo entre tempo de trabalho e tempo livre. Assim sendo, para a socióloga, antes do capitalismo, as atividades na vida dos homens, no mundo oci-

PA-458 (ESTRADA BRAGANÇA-AJURUTEUA):
TURISMO E DESENVOLVIMENTO DE BRAGANÇA-PA

dental, ocorriam de maneira integrada, onde trabalho, diversão, ócio e festas aconteciam simultaneamente. Inobstante, no capitalismo, a vida social passa a ocorrer sob outra divisão do trabalho, a saber, antes o descanso acontecia em acordo com as circunstâncias, e na modernidade ele passou a ser controlado e organizado (Siqueira, 2005). Assim, na modernidade capitalista, é no tempo livre que o trabalhador deve recuperar as energias ao labor cotidiano, além de ser o momento do ócio.

Decerto, o desenvolvimento do turismo está associado às atividades de descanso como férias e viagens. A grande ocorrência dessa atividade pelo mundo, principalmente no século XX, fez com que os cientistas sociais desenvolvessem uma disciplina específica (O Turismo) para identificá-la e analisá-la cientificamente, por meio do enfoque multidisciplinar.

Com efeito, guardada as devidas considerações a respeito do conceito em análise, na década de 1960, a economia do turismo passou a ser recorrente em discursos dos políticos de Bragança-PA.⁵ Por meio de consultas em documentos no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB), identificou-se tal atividade como pauta constante dos vereadores nas sessões legislativas. Os discursos encarnados por aqueles denotavam o desígnio em utilizar as belezas naturais e históricas de Bragança (representada pela praia de Ajuruteua)⁶ em prol dessa atividade. O objetivo era possibilitar a cidade ao desenvolvimento econômico e social (Alves, 2017).

Lembra-se que, no Regime Civil-Militar, o ideal de desenvolvimento e progresso fazia parte dos planos ideológicos das elites brasileiras, principalmente nos aspectos referentes às políticas de integração da Amazônia aos centros socioeconômicos do Brasil (Rabello, 2013; Bonfim, 2010; Plates & Bacha, 2011). Projetos esses que também estiveram presentes nos argumentos e planos de vereadores e prefeitos que administravam Bragança à época.

É relevante elucidar que, neste artigo, busca-se identificar como o discurso do turismo enquanto “um salto para o desenvolvimento capitalista” foi utilizando no âmbito das políticas públicas de incentivos a economia de Bragança, sendo este o mote ideológico à construção da PA-458.⁷ Não é pretensão do autor, neste trabalho, demonstrar os impactos positivos e/ou negativos do turismo à sociedade bragantina, o que requer uma análise de maior proporcionalidade teórico-empírica. Assim, visa-se interpretar, utilizando documentos oficiais como fonte, por que havia a crença de que a PA-458 auxiliaria no desenvolvimento da cidade por meio da atividade do turismo no contexto histórico intitulado?

5 O município de Bragança localiza-se no nordeste do estado do Pará a cerca de 210 da capital (Belém). Sua população é de 113.165 habitantes. Constituída por 57.244 homens e 55.921 mulheres, sendo 40.570 a população rural e 72.595 a população urbana. *Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)*. <<http://www.cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em: 05 de nov. 2014.

6 Praia localizada a 36 km da cidade de Bragança. Disponível em <<http://pt.wikipedia/wiki/Ajuruteua>>. Acesso: 01 de ago. 2014.

7 Para ser construída a PA-458 teve-se que cortar grande parte do manguezal local, o que gerou grande impacto na fauna e flora de Bragança (CAMPOS, 2013; ALVES, 2014; OLIVEIRA, 2015; ALVES, 2017). Tal aspecto é presenciado quando se desloca a Ajuruteua e se observa em diversos pontos da rodovia áreas que dantes eram arborizadas; hoje em cerradas.

2 Metodologia

Os campos metodológicos a este estudo consistiram em leituras de Atas de Reuniões Legislativas, requerimentos (expedidos/recebidos) e ofícios (expedidos/recebidos) produzidos por vereadores entre a década de 1960 e 70. Todos esses documentos encontram-se no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB). Eles permitiram ao pesquisador identificar como o turismo era estratégico como recurso econômico à Bragança naquele contexto. Somam-se também as leituras interdisciplinares a fim de analisar os dados e interpretações dessa atividade enquanto parte da realidade econômica do mundo globalizado.

No primeiro momento, o texto demonstra, com base em lavamentos bibliográficos, de que maneira o turismo é idealizado ao desenvolvimento de países ditos “subdesenvolvidos” ou “periféricos” como o Brasil. Posteriormente, discute-se sobre a relevância da linha ferroviária Belém-Bragança, como impulsionadora da economia local entre os anos de 1908 a 1966, e como sua desarticulação na ambiência da ditadura Civil-Militar impactou na economia de Bragança, o que vicejou, a partir de então, o imaginário do turismo como alternativa a impelir o crescimento econômico. Na terceira seção, mostram-se quais as principais atividades econômicas em Bragança. Por fim, nas seções finais, problematiza-se a perspectiva da PA-458 como domínio a desenvolver o turismo de massa na cidade.

Feitas as considerações, segue-se as tramas e debates referentes à questão mencionada.

3 O Turismo e o desenvolvimento

Para Elsa Esteves (2002, p.07), o turismo desencadeia um conjunto de atividades praticadas por alguém, que pretende sair de seu local de moradia, “usufruindo de produtos e serviços oferecidos num determinado local de destino: seja por lazer, desporto, negócio, família, entre outros, qualquer destes fatores pode ter estado na origem da procura”. Para a autora, o turista é um visitante temporal que permanece pelos menos 24 horas em determinado local e neste pernoita. Por ser um deslocamento realizado geralmente em conjunto, a saber, entre familiares, amigos, colegas de estudos ou de trabalho, essa atividade tende a aquecer a economia do local receptor, uma vez que os visitantes tendem a gastar em comércios, praias, museus, hotéis, etc., dependendo do que a espacialidade tende a oferecer enquanto lazer. O turismo, referenciando Elton Oliveira (2008), consiste em deslocamentos de pessoas que, por diversas razões, deixam temporalmente seus lugares de moradas e visitam outros ambientes.

Marcos Cobra (2001) discorreu que existem diversos tipos de turismos, tais como: do sol e praia, da natureza, da neve, da caça e pesca, das cidades, da cultura e história, dos esportes, das atrações e eventos, dos cruzeiros marítimos e fluviais, de negócio, de montanha, enfim, uma série de atrações que promovem o deslocamento de pessoas de um lugar a outro.

Segundo Elton Oliveira (2007), o turismo nos moldes atuais existe desde o século XIX, todavia, foi só a partir da década de 1950 do século XX que este ganhou destaque como um setor de grande relevância econômica; inclusive alguns países o têm como um dos setores de destaque em suas economias. Para Diomira Faria (2012), o turismo é visto como única alternativa de desenvolvimento a muitos territórios, e, em muitas vezes, os atores sociais utilizam tal atividade como ideologia política de desenvolvimento e progresso para todos.

Esteves (2002) classifica três tipos básicos de atividades turísticas, quais sejam: os turismos histórico, cultural e natural. O primeiro se refere aos patrimônios históricos tais como: igrejas, pontes, museus, obras de arte, etc. O segundo concerne à procura em conhecer as vivências e manifestações de um povo, tais como: formas de vida, tradições, festas, romarias e outras coisas mais. O terceiro relaciona-se às visitas de lagos, mar, rios, etc. Vale lembrar que nos últimos anos ampliaram-se demasiadamente as atividades relacionadas a este último setor, tanto que, no presente, fala-se também em ecoturismo e em turismo indígena (Faria, 2005). Aquele se refere ao lazer de maneira sustentável, em que os dias nos territórios de visitas devam ocorrer sem aspectos degradantes à natureza. Já a este, alude-se às visitas às comunidades indígenas, tal prática é frequente em países como o Brasil, que ainda agrega um grande número de autóctones que buscam preservar suas culturas e seus modos de vida no presente. Em se tratando desse último, salientam-se também os interesses dos turistas em conhecer as culturas materiais e imateriais de tais povos.

4 A Linha Férrea e a economia de Bragança

Durante a primeira metade do século XX, a Ferrovia Belém-Bragança deu grande impulso à economia de Bragança e da Região Bragantina. Na análise de Fátima Conceição (1990) a Estrada de Ferro foi planejada pelo governo da Província do Pará em 1883, cuja concepção estava associada à colonização e ao povoamento local. Para a autora, o próprio governo pleiteou que a via fosse aberta de maneira paulatina, de modo a atrair migrantes às áreas desocupadas do nordeste do Pará. Os governantes acreditavam que os novos habitantes ao se instalarem em tal localidade implantariam a agricultura, atividade reconhecida por eles como sólido potencial a desenvolver a Região Bragantina. A demora planejada pelos governantes fez com que apenas em 1908, isto é, 25 anos depois de seu início, a ferrovia chegasse a Bragança.⁸ Na interpretação de Leonardo Leandro e Fábio Silva (2012), a ferrovia foi construída para propiciar o desenvolvimento de núcleos agrícolas e para abastecer de alimentos o mercado de Belém. Ela visava povoar e encontrar braços para os modernos projetos de agricultura comercial (Marin, 2004). Outra justificativa para a abertura da via férrea foi à necessidade de abastecer os seringais da

⁸ Segundo Fernando Vieira (2010), em 03 de maio de 1908 foi solenemente inaugurada a Estrada de Ferro de Bragança, quando o município estava sob o governo do Intendente major Simpliciano Fernandes de Medeiros.

Amazônia por uma zona produtora de alimentos (Penteado, 1967 *apud* Conceição 1990; Vieira, 2010).

As leituras das bibliografias indicam que a partir do advento da ferrovia em Bragança a cidade passou a ter grande impulso em sua economia, pois se tornou o principal polo de escoamento dos produtos agrícolas e pesqueiro da urbe, posto que a via assegurava a exportação de produtos da roça, o que contribuiu para o surgimento de uma classe endinheirada, capaz de financiar “nas décadas de 20, de 30, de 40 e de 50 uma elite intelectual produtora de jornais e revistas, criadora de grêmios e associações recreativas culturais, tudo como reflexo da opulência agrícola e comercial” (Da Silva, 2006, p. 18). Segundo Dário Benedito da Silva (2006), na fase ferroviária (1908-1966), a sociedade bragantina, que antes era formada por índios, padres e colonos, passou a ser composta por proprietários de plantações e por trabalhadores de “sítios”.

As fontes e as poucas bibliografias científicas sobre o assunto, quando escrutadas, permitem elucubrar que durante o período de seu funcionamento, a ferrovia em foco foi importante à economia de Bragança, pois propiciou maior e mais rápida circulação de produtos à Belém.

Segundo Leandro e Silva (2012), Bragança, no final do século XIX e início do XX, era uma das maiores produtoras de fumo, cereais, peixe e farinha entre as cidades no Pará. Todos esses produtos, que antes da ferrovia eram exportados por barcos pelas margens do rio Caeté⁹, foram sendo, com o aparecimento da linha férrea, substituídos via locomotivas.

A partir da década de 1950, o governo brasileiro passou a criar projetos que intensificaram a abertura de rodovias por todo o território nacional o que, pouco a pouco, foram substituindo as ferrovias em diferentes regiões do país. Naquele contexto, a intenção era propiciar maior integração do território e também gerar um campo possível para o trânsito de veículos que se energizaram com a intensificação das indústrias automobilísticas. Para Rosa Marin (2002), a partir da década de 1950, o Brasil viveu o processo de industrialização pesada e de intervenção do Estado na economia, o que promoveu mudanças na sociedade e na economia amazônica. De acordo com a referida autora, a expansão da fronteira potencializou “a instalação de uma extensa infraestrutura viária como base do sistema de transportes rodoviários, que passou a operar desarticulado das estruturas anteriores” (Marin, 2004, p. 02).

As estradas acionavam que novos meios de locomoção estavam se instituindo em grandes quantidades, os automóveis. Empresas americanas e europeias almejavam obter mercado consumidor; porém, para isso era necessário uma infraestrutura adequada aos movimentos dos veículos. Evidentemente que, em Bragança, havia uma dependência do trem e da sua capacidade de transporte de carga. Assim, quando ocorreu sua desarticulação, um grande impacto na economia local foi engendrado. Para Vieira (2010) *apud* Rosário (2000), a extinção da Estrada de Ferro, provocou, inicialmente, depressão, com

⁹ O rio Caeté localiza-se no norte do Brasil, está situado a aproximadamente 150 km ao sudeste do rio Amazonas, é caracterizado por águas escuras com profundidade máxima de 10 m. MESQUITA *et al.*, (2006).

ameaças de crises econômicas na cidade (Bragança). Naquela situação de mudanças nas metas governamentais no que concerne aos meios de circulação de mercadoria, os bragantinos, especialmente os representantes políticos, passaram a ensejar esforços no sentido de criar estratégias que permitissem o desenvolvimento da cidade por meio de outros setores. Marcus Oliveira (2015), ao analisar os discursos das autoridades políticas bragantinas, após a desarticulação da ferrovia, propugnou que para os políticos do período - Bragança necessitava de novos negócios.

Em meio ao contexto de busca pela valorização das potencialidades econômicas de Bragança, o turismo se despontou como uma atividade considerada por políticos, empresários e gestores públicos como essencial ao crescimento econômico da urbe.

5 Economia de Bragança nas décadas de 1960 e 70

As pesquisas no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança permitem identificar que, em meados das décadas de 1960 e 70, a cidade estava sobre a administração de políticos que discursavam com veemência nas sessões na Câmara Municipal a despeito da importância em desenvolvê-la social e economicamente. Em tal momento era interessante à elite local colocar a "Perola do Caeté" nos parâmetros ideológicos de progresso e desenvolvimento almejados pelo Governo Civil-Militar (1964-1985) a outras regiões do Brasil e da Amazônia, principalmente. É nesse contexto que se começa a pensar políticas que conduzisse para tais objetivos. Contudo, o grande problema era encontrar um meio viável para isso, uma vez que Bragança ainda era um lugar de economia baseada na agricultura familiar, como a plantação de mandioca e tabaco (Da Silva, 2006; Vieira, 2010), por exemplo, que desde a época colonial eram uns dos principais produtos comercializados na Região Bragantina e que por isso impulsionavam o comércio local.

Vieira (2010) investigou a situação econômica da (a que considera) 'sociedade caeteuara'. De acordo com o economista, a sociedade bragantina tem na produção agropecuária e na pesca sua principal força econômica. Sobre tais, destacou o feijão e a mandioca (para a produção de farinha) como os principais itens alimentícios. Salientou, também, outras culturas agrícolas temporais e permanentes produzidos no município como a produção de:

Banana, borracha (látex) castanha de caju, coco-da-baia, laranja, maracujá e pimenta-do-reino (culturas permanentes), e arroz (em casca), feijão (em grão), feijão (em folha), malva (em fibra), mandioca e milho em grão (culturas temporais). (...) Na pecuária, explorados por pequenos e médios produtores, principalmente, pelos pequenos, os principais rebanhos existentes são bovinos, suínos, bubalinos, equinos, osinino, muares, ovinos, caprinos, galinhas, galos, frangos e pintos (VIEIRA, 2010, p. 35).

As leituras de Vieira (2010) permitem identificar que estas seriam partes das principais culturas que se fazem presentes em Bragança. Frisa-se que as plantações e permutações desses elementos são, em grande maioria, realizadas por pequenos produtores rurais, que os utilizam para abastecer o mercado regional.

Além da agricultura, Vieira (2010) destacou outra atividade importante - a pesca -, que desde a década de 1980 vem se alargando como uma “grande fonte” de renda ao município. Dentre as espécies comercializadas (referentes à pesca e ao extrativismo) as mais frequentes são: o caranguejo, a lagosta, o sururu, o camarão e o peixe. A importância dessas atividades extrativistas à economia de Bragança também foi mostrada por estudos de pesquisadores ligados à Universidade Federal do Pará como (CARVALHO, 2000; DOMINGUES, 2008; MONTEIRO, 2012; CAMPOS, 2012a; CAMPOS, 2013b; ALVES, 2014a, ALVES, 2015b; ALVES, 2015c; ALVES, 2016d; ALVES, 2017e; OLIVEIRA, 2013; OLIVEIRA, 2015). Para Vieira (2010) existem dois tipos de pesca na região: a empresarial¹⁰ e a artesanal. Na primeira, a produção é exportada a outros cantos do Brasil, destacando o Nordeste como o principal consumidor; enquanto que a artesanal é utilizada para abastecer a demanda do mercado em Bragança e outras cidades no Pará.

Fernando Vieira (2010) salientou o turismo como umas das atividades econômicas de maior destaque em Bragança, desde a década de 1990. Segundo o autor, o desenvolvimento desse setor na localidade depende das belezas naturais da cidade, tais como a praia de Ajuruteua, o manguezal e o rio Caeté. Há também o turismo cultural, influenciado pelas manifestações culturais locais, tais como o culto dos católicos a São Benedito e a festa/dança da Marujada, no mês de dezembro (CARVALHO, 2010; ALVES, 2017). O Círio de Nossa Senhora de Nazaré (novembro) é outras festividades culturais e religiosas muito apreciadas pelos visitantes.

Outros setores bastante visitados são as belezas da arquitetura de alguns estabelecimentos em Bragança, muitos destes construídos na época colonial, tais como a Igreja Matriz Nossa Senhora do Rosário e a Igreja de São Benedito. Gisele Carvalho (2010) escreveu que,

O clima bucólico e acolhedor pode ser percebido pelo visitante no momento de sua chegada em Bragança. Os casarões revestidos de azulejos com aspectos nitidamente lusitanos, impõem um ar de história, pois parece que, se o tempo não parou, ao menos tem um ritmo bem menos acelerado que na capital, Belém. Na orla, o calçadão e as palmeiras que margeiam o rio Caeté, explicam o porquê a cidade é chamada (...) “Pérola do Caeté” (CARVALHO, 2010, p. 71).

As riquezas da cultura material e imaterial são grandes impulsionadoras do turismo no município. Além destes, há o turismo de massa estimulado principalmente em decorrência da abertura da PA-458 (ligando Bragança à praia de Ajuruteua) na década de 1980 (Alves, 2016; Alves, 2017). Segundo Oliveira

10 No caso da pesca empresarial existe também exportação para outros países como Japão e EUA, por exemplo, (ALVES, 2017).

(2015), a construção desta via ocorreu em várias fases, começou com o governo de Fernando José Leão Guilhon (1971-1975), persistiram no governo de Aloysio da Costa Chaves (1975-1978) e Alacid da Silva Nunes (1979-1983). Para Alves (2016), a PA-458 se destacou como propulsora do turismo em Bragança, pois devido ao grande número de visitantes a economia da cidade aqueceu, resultado, principalmente, de investimentos em hotéis, lojas, comércios, etc., estabelecimentos que corroboraram no desenvolvimento socioeconômico da cidade. No entanto, os ganhos com o desenvolvimento do turismo ficaram apenas aos empresários, pois “cresceu a especulação imobiliária e a privatização de áreas antes habitadas e utilizadas por trabalhadores locais. Os ganhos com o turismo ficaram aos empresários, donos de bares, restaurantes e pousadas em Ajuruteua e também na sede do município” (Alves, 2017, p. 46). Destarte, apenas uma pequena parcela da população bragantina beneficiou-se com esta atividade, permanecendo a maioria dos habitantes em sua histórica condição de pobreza.

6 Considerações sobre o turismo como recurso a economia de Bragança

Apesar de seu desenvolvimento desigual e concentrar de renda, o turismo é uma das atividades econômicas que mais corrobora a economia de Bragança, atualmente. Uma das razões a isso ocorrer é pelo fato de sua área urbana e regiões a sua arrabalde oferecerem pontos adequados às práticas do turismo natural. Entre os lugares que recebem maior número de visitantes, destaca-se a praia de Ajuruteua como a mais visitada. Ela estar localizada há cerca de 36 km de Bragança, com 3 km de extensão e 800 m de largura. A praia é constituída por areias finas e brancas, águas claras e ondas fortes, cercada por dunas e vegetação de mangue banhada pelas ondas do Mar Atlântico¹¹. A beira-mar, aos finais de semanas, comumente recebe turistas que se alojam em pousadas lá existentes ou em hotéis em Bragança. Os visitantes se deslocam em sábados e/ou domingos. Contudo, frisa-se que o maior número de visitas ocorrem em períodos específicos do ano, como as férias do mês de julho, quando a precipitação pluviométrica na Região Bragantina é baixa, propiciando um espaço ensolarado, adequado aos banhos de mar, almoços, bebedeiras, festas e práticas esportivas como: Surf, Futebol de Areia, vôlei e frescobol.

Em outros períodos como o Círio de Nossa Senhora de Nazaré e a Festa de São Benedito [já mencionados], a semana natalina e o réveillon, a praia, igualmente, fica lotada. Ajuruteua é considerada um pólo chave para economia de Bragança pelo fato de atrair grandes quantidades de pessoas que gastam suas rendas em lojas, hotéis, restaurantes, bares e comércios que dinamizam a economia da localidade. Em períodos festivos a beira-mar recebe, além de turistas, grande quantidade de vendedores ambulantes, que a aproveitam

¹¹ **Inventário da oferta turística do município de Bragança-PA, 2013**. Disponível em: <<http://setur.pa.br/sites>>. Acesso em: 10 de dez. 2016.

o mercado consumidor disponível e vendem produtos alimentícios como: cerveja, churrascos, água mineral, etc. Os moradores de localidades próximas de Ajuruteua também aproveitam os momentos para comercializar peixe, sururu, caranguejo, camarão e outros recursos capturados na zona costeira.

Outros beneficiados com as visitas em Ajuruteua são os empresários, especialmente os donos dos hotéis vigentes, principalmente porque em período de grande fluxo os turistas alojam-se em pousadas, ficando um dia, dois dias e/ou semanas abrigados.

Não obstante, não só da praia sobrevive à indústria do turismo em Bragança, há, por outro lado, grande interesse em seus patrimônios culturais. Um dos mais avultados é a festa Católica de São Benedito, realizada em 26 de dezembro, quando a cidade recebe milhares de católicos que vem “louvar” o “Santo Preto”, padroeiro da localidade. A festa junina (em junho) também é outro evento destacável da manifestação popular de Bragança que, outrossim, atrai muitos visitantes. No mês de junho, uma multidão amontoa-se na ‘Praça dos Eventos’ (onde ocorrem as principais festividades na cidade) a fim de apreciar as danças das quadrilhas de Bragança e de lugarejos adjacentes que competem pelo prêmio de melhor apresentação. O período junino é seguido por um conjunto de festas como apresentação de bandas da localidade que divertem o público com ritmos paraenses como o “Brega”. Ao redor da praça dos eventos, pessoas aproveitam a oportunidade festiva e vendem alimentos e bebidas.

Nos meses mais movimentados como junho, julho e dezembro, ocorrem, anualmente, *shows* com bandas do Pará e muitas às vezes de outros estados do país. Há também as tradicionais festas de aparelhagens que movimentam muitas pessoas a sedes locais aos finais de semana.

Com efeito, não é só a cultura imaterial que atrai turistas para a “Pérola do Caeté”: é forte também a cultura material. Esta se manifesta nas residências históricas que enfeitam a cidade. No documento “Inventário da oferta turística do município Bragança”¹² há apresentação de alguns monumentos históricos usados como atrativo ao turismo, tais como: o Palácio Augusto Corrêa, a Casa da Cultura, o Coreto Pavilhão Senador Antônio Lemos, O Cruzeiro da Aldeia, o Teatro Museu da Marujada, a praça Deodoro da Fonseca, o Cemitério Santa Rosa de Lima, o Mercado Municipal de Carne, a Casa dos Prefeitos, a Sociedade Beneficente Artística Bragantina, o Museu de Arte Sacra Nossa Senhora do Rosário (MASB), o Instituto Santo Terezinha, a Catedral de Nossa Senhora do Rosário, a Igreja de São Benedito e a Igreja do Perpétuo Socorro. Todos esses monumentos, salvo as Igrejas de São Benedito e Catedral Nossa Senhora do Rosário (construídas nos anos setecentistas e oitocentistas), foram arquitetadas no século XX. É importante observar que alguns desses estabelecimentos não estão em boas condições de conservação, como o Palácio Augusto Corrêa que foi “abandonado”, uma vez que a administração municipal transferiu a sua sede a outra localidade e ainda não foram feitos os reparos

¹² Idem.

necessários no antigo prédio, já a Casa da Cultura teve seu prédio enfeitado, e os materiais que lá estavam foram transportados à outra residência, onde funcionam normalmente.

Por ser uma cidade de mais de 300 anos de existência e de colonização portuguesa, Bragança é composta por casarões “revestidos de azulejos em aspectos tipicamente lusitanos” (Carvalho, 2010, p. 71). O visitante ao ver os monumentos associa-os a períodos “avultáveis” da Amazônia brasileira como a economia da borracha (1890-1912) e a existência da Estrada de Ferro.

Obras recentes também fazem parte do atrativo turístico, esta é o caso do Mirante de São Benedito (inaugurado em 2006). Situado a oeste da cidade, a estátua de aproximadamente 40 metros de altura é muito frequentada, fica a margem direita do rio Caeté, a mesma demonstra um boneco do Santo Padroeiro carregando o “menino Jesus”. Chega-se ao local de ônibus ou em transportes particulares, posto que se situe na vila do Cametá. Quem se posiciona durante o dia na orla da cidade consegue observar o mirante. Às noites se pode vislumbrar as luzes que coruscam o ponto onde está a escultura. Por seu significado histórico-cultural a estátua destaca-se como uma das precípuas incentivadoras do turismo no presente à cidade em tela.

7 A PA-458 e o turismo em Bragança

Entre as décadas de 1960 e 70, o turismo estava na pauta dos principais debates ocorridos na Câmara Municipal de Bragança. Havia asseverações dos vereadores de que tal atividade conduziria a cidade ao progresso social e econômico. Isso foi notado nas consultas de documentos como ofícios expedidos/recebidos, requerimentos expedidos/recebidos e Atas das sessões legislativas que expõem os interesses de vereadores em criar políticas que valorizassem essa atividade. Uma das inovações que segundo os políticos locais ajudariam em tal desígnio era a construção de uma estrada interligando Bragança à praia de Ajuruteua (PA-458). Havia a expectativa de que a estrada desempenharia papel imperioso no desenvolvimento da atividade, uma vez que ligaria Bragança a uma “bela” praia que acreditavam receberia grande número de visitantes em feriados e veraneios. Tal questão foi percebida no discurso do vereador Boulanger Ubiraci Nunes, que em 27 de maio de 1975 apresentou um requerimento à Câmara Municipal expondo os possíveis melhoramentos que investimentos no turismo trariam à comunidade, por que:

“(…) A partir da década de 60 os homens de negócio, as pessoas entendidas e os próprios governos têm dado bastante ênfase ao turismo como uma grande fonte de renda, produzindo divisas para os estados e os países que o exploram comercialmente. Considerando que essa atividade vem sendo apontada como uma opção para o desenvolvimento econômico e social de Bragança, tendo em vistas as excelentes condições que oferecem as

praias bragantinas. Considerando que, embora sejam inegáveis essas condições se torna necessário que façamos divulgação daquilo que realmente possuímos em matéria de turismo, para que se justifique ainda mais perante os poderes públicos, muito especialmente o governo do estado, a construção da estrada Bragança Ajuruteua (prolongamento da PA-12). Considerando também que os jornais e emissoras de rádios são os mais poderosos veículos de divulgação, dado seu inegável poder de penetração em todas as massas. Considerando ainda que, para podermos conseguir uma divulgação mais objetiva e insuspeita daquilo que Bragança possui em termos de turismo, precisamos contar com elementos de jornais e emissoras da capital do estado. Considerando, finalmente que, para tanto, precisamos tentar despertar o interesse desses elementos, ou seja, de homens que fazem jornais e rádios, estimulando-os a visitarem Bragança nos fins de semanas, para que possam melhor coletar dados e colher impressões na própria fonte, para a necessária divulgação, como uma simples ajuda o que não seria pesado para os cofres da comuna, levando em conta os frutos que certamente o município colherá no futuro (...).¹³

É possível observar na fonte o interesse de Boulanger Nunes em criar um cenário adequado para uma política de valorização do turismo, isso, em sua opinião, ocorreria em face de contatos com os veículos de comunicações vigentes em Belém, capital do Pará. O político imaginava que jornalistas e/ou radielistas, por meios de suas notícias cotidianas, poderiam auxiliar na divulgação das belezas naturais de Bragança, e isso atrairia visitantes de lugares distantes como Belém, por exemplo. O principal interesse do vereador era mostrar a beleza da praia de Ajuruteua; pois, na ocasião, a PA-458 começara a ser construída e inauguraria um “progresso econômico” que beneficiaria àqueles que investiram no turismo.

O vereador (então presidente da Câmara Municipal) Eustaquilino Tannus Casseb, escreveu um ofício em 10 de outubro de 1975 ao governador do Pará, o Senhor Aloysio da Costa Chaves, no qual lisonjeava a assinatura de um contrato entre o Departamento de Estradas e Rodagens (DER) e a construtora Engenorte à edificação da PA-458. Além disso, o político agradeceu e considerou que a via vinha “preencher uma grande lacuna na vida social e econômica de Bragança”.¹⁴Nos escritos do político se evidencia as expectativas quanto às possibilidades dos benefícios que a PA-458 traria à economia local: tais estavam, pelas indicações das fontes, relacionadas ao turismo enquanto ‘motor’ de desenvolvimento.

Era recorrente, no contexto da década de 1970, os políticos discursarem em prol de melhorias ao município em trama, principalmente em aspectos

13 Requerimento de 27 de maio de 1975, de autoria do Vereador Boulanger Ubiraci Nunes. Documento encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

14 Ofício nº146/75. Em 10 de outubro de 1975. Documento encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

relacionados à sua estrutura urbana. Os legisladores representavam que Bragança deveria, por meios das inovações em suas infraestruturas, se inserir na conjuntura do progresso à época propalado. Veja-se, em 15 de junho de 1975, o vereador Manoel Pereira da Silva discursou em sessão na Câmara Municipal afirmando que “como representante do povo, temos que acompanhar o progresso de nosso município, que com a conclusão da estrada que liga Bragança ao Brasil e aos demais países, trará a nossa praia de Ajuruteua novos visitantes”¹⁵. A fonte é ilustrativa, além de pretender impulsionar visitantes, Manoel da Silva também menciona a necessidade de que, às margens da estrada, seriam proferidas às novas construções. Escrutando os argumentos, nota-se que se planejava a construção de hotéis e pousadas nas bordas da PA-458; o que não ocorreu; pois, as áreas de influência da via, a partir da década de 1980, passaram a serem habitadas por pescadores artesanais, agricultores e outros moradores locais que passaram a usar o território como seus campos de circulações diárias.

Em 11 de novembro de 1975, o vereador Manoel Pereira da Silva, escreveu um requerimento agradecendo a vinda do Governador Aloysio Chaves à Bragança em 07 de novembro do referido ano. O político elogiou e agradeceu o interesse do gestor estadual em auxiliar “comunidade bragantina” ao progresso. No texto o político considerou a autorização do governador a construção da estrada Bragança-Ajuruteua, que representava um “ardente sonho dos bragantinos” e que a economia da urbe seria sustentada em decorrência da implementação da indústria do turismo que “passará a ser nossa maior fonte de divisa”.¹⁶ O interesse pelo turismo era frequente entre os políticos de Bragança e a PA-458 representava o ufanismo por esse comércio.

Sobre a possibilidade de desenvolver a cidade, o turismo da natureza vislumbrava-se como um campo essencial, sobretudo pelas “belezas naturais” que tinha [e ainda têm] os campos bragantinos. Segundo Oliveira (2015), a intervenção antrópica em Bragança ocorreu pela exaltação de seus moradores às suas potencialidades naturais e abundantes. Ao historiador, isso ocorreu em Bragança no período de abertura da via em análise, pois sua construção deu-se pela ideia de que a havia uma “paisagem natural que seria predominante, o que permitiria sua contemplação e exploração” (Oliveira, 2015, p. 24). A percepção de Bragança como um campo de natureza abundante foi percorrida pelo vereador João da Silva Borges, ao considerar o município como “área de maior poder germinativo, em termos de campos, condições geológicas, semelhantes ao Marajó, com extensão geográfica e populacional”¹⁷. Na ocasião,

15 Atas de sessão legislativa de 15 de junho de 1976. Documento encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

16 Requerimento aprovado em 11 de novembro de 1975. Documento encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB)

17 Requerimento do vereador João da Silva Borges, 16 de setembro de 1975. Requerimento encontrado na Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

o político acionou a casa legislativa sobre a necessidade de se construir uma cooperativa agrícola, que abrangesse áreas próximas como Viseu, Capanema e Augusto Corrêa a fim de se intensificar as transações dos produtos agrícolas entre territórios mais afastados. Com efeito, guardadas as considerações sobre a agricultura, o que deve ser mote a outro artigo, o que interessa, neste meandro, é a percepção que à época tinha-se acerca de Bragança, um lugar de natureza abundante e próspera. As riquezas da “Pérola do Caeté” eram e ainda são consideradas por seus manguezais, rios e paisagens naturais como vastos campos ainda desabitados por populações humanas.

Em 1983, na primeira gestão de Jader Fontenelle Barbalho (1983-87), a PA-458 teve seu ponto de chegada em Ajuruteua, feita de piçarra e com pontes de madeira nos furos a ela perpendiculares. Com efeito, a via, a partir de seu funcionamento, passou a ser chave no crescimento do turismo em Ajuruteua.

A perspectiva de desenvolvimento sob o turismo que ocorria em Bragança foi frequente em países de terceiro mundo a partir da segunda metade do século XX. Segundo Faria (2012), após a Segunda Guerra Mundial (1939-45), o turismo passou a ser considerado, em países “periféricos” (como o Brasil), uma opção de crescimento econômico, pois “seus efeitos multiplicadores se manifestam sobre o local e o regional” (Faria, 2012, p. 18). Assim, acreditava-se que este impactaria positivamente nas divisas, na geração de empregos, incrementos de produção e em oportunidades de negócios para os residentes. Todavia, Faria (2012) apresenta alguns fatores negativos acerca dessa atividade, tais como concentração de investimentos e aumento das importações para satisfazer as necessidades dos turistas. É mister notar as considerações das teorias neoliberais sobre como essa atividade que, à luz deste sistema, pode ser usada como um bem econômico aos países menos desenvolvidos, sobretudo porque seus defensores o veem como progresso para “todos” (Alves, 2017). Sobre essas afirmações, é importante ponderar que no regime Civil-Militar havia o interesse em proporcionar o crescimento/desenvolvimento do Brasil pelo liberalismo econômico conservador, sob os auspícios de um estado autoritário. Tal perspectiva ideológica do tempo histórico influenciou os políticos bragantinos.

O caráter desenvolvimentista foi percebido nas leituras documentais em Bragança, onde seus elaboradores mencionam os fatores positivos que conseguiriam implantando uma política nessa direção. Em várias vezes é expresso que esse (turismo) levaria Bragança ao progresso social e econômico, retirando-a do “atraso”. O “atraso” ao qual se referiam os políticos era, ao que parece, a condição econômica da cidade, que na ocasião (década de 1970), baseava-se na cultura agrícola e na atividade pesqueira. Diante dessa situação e em meio à ambiência histórica de urbanização da Amazônia, existia o interesse em aproveitar o momento de entusiasmo pelo progresso, ou seja, a criação de uma série de projetos para engendrar o desenvolvimento regional. Assim sendo, havia (na Câmara Municipal) uma série de argumentos visando investir no turismo com a justificativa que este impulsionaria Bragança ao progresso almejado pela elite.

Tal discurso era frequente no regime Civil-Militar e os bragantinos não ficaram à revelia do contexto ideológico de progresso, tanto que, igualmente, passaram a abrir estradas que pudessem ligar a zona bragantina a lugares que facilitassem a comercialização da produção agrícola e extrativista.

Os argumentos apresentados neste artigo baseiam-se em fontes e bibliografias que indicam o turismo como motivação principal para criação da PA-458 na década de 1970. Ideologicamente, a via era representada como domínio que permitiria Bragança ao desenvolvimento socioeconômico, desenvolvimento que ocorreu, porém, de maneira desigual, porque apenas uma parte da sociedade beneficiou-se com tal investida.

Outro fator, embora em escala ideológica menor, à construção da PA, era a necessidade de escoamento da produção pesqueira, posto que “Bragança é lugar de concentrada pescaria, fato que, naquele momento, geraria lucros aos empresários interessados na difusão da indústria pesqueira” (Alves, 2014, p. 18). Atualmente, Bragança comporta indústrias que beneficiam e exportam a produção como a Geleira Rio Caeté, a Gelobrás, a Gpesca e a Pesqueira Maguary (Alves, 2017).

No que se refere aos *homens comuns*, como coletores de caranguejo,¹⁸ vendedores ambulantes e comerciantes de pescado, por exemplo, que circulavam e circulam na espacialidade por onde a rodovia foi abertura, estes, apropriaram-se do território, passando a estrada a ser meio de circulação e comercialização do que produzem. Assim, apesar de não serem planejados no âmbito dos debates políticos a construção da via, os sujeitos sociais que dependem dos recursos do ecossistema costeiro para utilizá-la como campo ao comércio e a circulação, apropriaram-se do projeto modernizante a fim de facilitar a retenção de recursos às suas sobrevivências.

8 Considerações finais

Portanto, o artigo discorreu sobre o turismo enquanto uma justificativa para a construção da PA-458. Os políticos que planejaram a empreitada na década de 1970 acreditavam que a rodovia impulsionaria o desenvolvimento de Bragança, pois a ligaria à praia de Ajuruteua, o que estimularia vindas de turistas que consumiriam e aqueceriam a economia local.

Considerou-se que em 1966 foi desarticulada a linha férrea Belém-Bragança, que desde 1908 foi o principal meio de escoamento da produção agrícola e pesqueira da cidade. Assim, com o fim da ferrovia, necessitava-se de outro meio que permitisse o impulso econômico local, e, nesse contexto, o turismo se despontou como instrumento ideológico ao desenvolvimento da cidade em tela. Nesse aspecto, o texto mostrou que a perspectiva do progresso entorno da atividade turística foi um aspecto recorrente na segunda metade do século XX e que tal esteve presente em Bragança. O novo trajeto foi planejado ao desenvolvimento da cidade em um período de mudanças nos

¹⁸ Pessoa que retira caranguejo do manguezal (ALVES, 2015).

planos econômicos dos governos civis e militares à Amazônia. As políticas de integração nacional por meios de rodovias e redes hidroviárias substituíram os trens, que desde o século XIX vinham sendo os principais transportes de mercadorias e pessoas.

Porquanto, o artigo em pauta é importante para a identificação das políticas públicas planejadas para Bragança nas décadas de 1960 e 1970, e mais, também permite conhecer como os atores sociais residentes e administradores em cidades interioranas como Bragança representaram o discurso de desenvolvimento, e de que maneira dele se apropriaram para criar políticas locais, o que corroborou para mudanças nas espacialidades amazônicas com o desenvolvimento de novas territorialidades.

9 Fontes

Requerimento aprovado em 11 de novembro de 1975. Documento encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB)

Requerimento do vereador João da Silva Borges. 16 de setembro de 1975. Documento encontrado na Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

Ofício nº146/75. Em 10 de outubro de 1975. Documento encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

Atas de sessão legislativa de 15 de junho de 1976. Documento encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

Requerimento de 27 de maio de 1975, de autoria do Vereador Boulanger Ubiraci Nunes. Documento encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

Referências

- ALVES, A. B. Estrada Bragança-Ajuruteua: desenvolvimento e progresso (1975-1984). In: **Revista Ars Histórica**, nº12, p. 229-250, 2016.
- _____. Bragança, 2014 **Estrada Bragança-Ajuruteua e sobrevivência no manguezal (1975-1991)**. Monografia (Conclusão de curso apresentada à Faculdade de História) - Universidade Federal do Pará (UFPA).
- _____. Belém, 2017. PA-458: **Território, territorialidade e dinâmica socioeconômica na área costeira de Bragança-PA (Bacuriteua, 1974-2016)**. Dissertação (Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia) - Universidade Federal do Pará (UFPA).
- _____. "É jeito vender": coletores, marreteiros e o trabalho no manguezal (Pará – Brasil, 1975-2010). **Revista de História da Universidade do Estado de Goiás**, Anapólis, v.4, n.2, p.211-226, 2015.
- _____. História, memória, cotidiano e sobrevivência no manguezal da microrregião bragantina. In: **Revista Saúde e Ciência**, v.4, n.2, p. 39-53, 2015.
- BONFIM, P. R. A. Fronteira amazônica e planejamento na época da ditadura militar no Brasil. In: inundar a hileia de civilização?. In: **Revista B. goiano. Geogr.** Goiânia, v.30, n. 02, p. 13-33,2010.
- CAMPOS, I. D. Cotidiano no manguezal: coletores e estratégias de sobrevivências na natureza, Bacuriteua-PA (1975-1990). **Revista História Oral** (Rio de Janeiro), v.01, p. 131-157, 2012.
- CAMPOS, I. D. História e natureza: memórias, sobrevivências, famílias e relações de poder no manguezal (Bragança-PA, 1980 a 1990). **Revista Margens** (UFPA), v.07, p. 69- 87, 2013.

PA-458 (ESTRADA BRAGANÇA-AJURUTEUA):
TURISMO E DESENVOLVIMENTO DE BRAGANÇA-PA

- CARVALHO, G. M. O. **A Festa do “Santo Preto”: tradição e percepção da Marujada Bragantina**. Brasília, 2010. Dissertação (Dissertação apresentado ao Centro de Desenvolvimento Sustentável) - Universidade de Brasília.
- CONCEIÇÃO, M. F. C. **Políticas e colonos na bragantina, estado do Pará: um trem, a terra e a mandioca**. Campinas-SP, 1990. Dissertação (Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP)
- CARVALHO, E. A. **Impactos Ambientais na Zona Costeira: o caso da estrada Bragança – Ajuruteua, estado do Pará**. Bragança-PA, 2000. Dissertação (Dissertação apresentada no Programa de Pós-graduação em Biologia Ambiental) - Universidade Federal do Pará (UFPA).
- COBRA, Marcos. **Marketing e serviços: turismo, lazer e negócios**. São Paulo: Cobra, 2001.
- DOMINGUES, D. **Análise do conhecimento ecológico local e do sistema produtivo como subsídio para gerar instrumentos de Gestão da atividade de exploração do caranguejo-uçá (*Ucides cordatus Linnaeus, 1763*) nos manguezais da reserva extrativista Marinha Caeté-Taperaçu, Bragança-PA**. Dissertação (Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Biologia Ambiental) - Universidade Federal do Pará, Bragança, 2008.
- ESTEVES, E. G. T. Bragança, 2002. **Oferta e procura do sector turístico no distrito de Bragança**. Dissertação (Dissertação em Gestão de Empresas) - Universidade do Milho, Portugal.
- FARIA, D. M. C. P. **Desenvolvimento e turismo: uma abordagem conceitual**. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012.
- FARIA, I. F. Ecoturismo: etnodesenvolvimento e inclusão social no Amazonas. In: **Revista Turismo e Patrimônio Cultural**, v. 03, n. 01, pp. 63-77, 2005.
- LEANDRO, L. M. L.; SILVA, Fábio Carlos de. A Estrada de Ferro de Bragança e a colonização da zona bragantina no estado do Pará. In: **Novos Cadernos NAEA**, v. 15, n. 2, p. 143-174, 2012.
- OLIVEIRA, E. S. Impactos socioambientais e econômicos do turismo e as suas repercussões no desenvolvimento local: o caso do Município de Itacaré-Bahia. In: **Revista Internacional de Desenvolvimento Local**, v.08, n.02, pp. 193-202, 2007.
- OLIVEIRA, E. S. Ilhéus, 2008. **Impactos socioambientais e econômicos do turismo e suas repercussões no desenvolvimento local: o caso de Itacaré-Bahia**. Dissertação (Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Cultura e Turismo) - Universidade Estadual de Santa Cruz.
- OLIVEIRA, M. V. Bragança, 2013. **Trabalho e Territorialidade no Extrativismo de Caranguejos em Pontinha de Bacuriteua, Bragança-Pará**. Dissertação (Dissertação apresentada no Programa de Pós-Graduação em Biologia Ambiental) – Universidade Federal do Pará (UFPA).
- OLIVEIRA, M. V. C. Belém, 2015. **A estrada para o “progresso”: política, cultura e natureza em Bragança, Pará (1970-1996)**. Dissertação (Dissertação apresentada à Faculdade de História) - Universidade Federal do Pará (UFPA).
- SIQUEIRA, D. **História social do turismo**. Rio de Janeiro: Editora Vieira, 2005.
- SILVA, D. R. N. Belém, 2006. **Os Donos de São Benedito Convenções e rebeldias na luta entre o catolicismo tradicional e devocional na cultura de Bragança, século XX**. Dissertação (Dissertação em História Social da Amazônia) - Universidade Federal do Pará (UFPA).
- MARIN, R. E. A. Civilização do rio, civilização da estrada: transportes na ocupação da Amazônia no século XIX e XX. In: Trabalho apresentado no I SETREAMA. Belém, 2002. **Anais**, 26-28 de março de 2002.
- MESQUITA, S. S. A; COSTA, R. M; PEREIRA, L. C. C; MAGALHÃES, A. “Composição, ocorrência e distribuição das hidromedusas no estuário do rio Caeté, litoral do estado do Pará”. In: **Bol. Mus. Para. Emílio Goeldi, Ciências Naturais**, Belém, v. 1, n. 3, p. 113-119, 2006.
- MANESCHY, Maria Cristina. **Ajuruteua: uma comunidade costeira ameaçada**. Editora da Universidade Federal do Pará (UFPA), 1993.
- MENESES, José Newton Coelho. **História & Turismo cultural**. Belo Horizonte: Autentica, 2006.
- MONTEIRO, M. A. B. Bragança, 2012. **Cadeia produtiva e contabilidade social do caranguejo-uçá na cidade de Bragança, Pará, Brasil**. Dissertação (Dissertação em Biologia Ambiental) - Universidade Federal do

Pará (UFPA).

PLATES, R. C & BACHA, C. J. C. **Os processos de desenvolvimento e desmatamento da Amazônia.** In: Economia e sociedade, Campinas, v. 20, n. 43, p. 601-639, dez. 2011.

RABELLO, A. C. Amazônia: uma fronteira volátil. In: **Estudos Avançados**, v. 27, n. 78, 2013.

Inventário da oferta turística do município de Bragança-PA, 2013. Disponível em: <<http://setur.pa.br/sites/>>. Acesso em: 10 de dez. 2016.

VIEIRA, Fernando Prudente. **Lei Orgânica e política do desenvolvimento agrícola: impedimentos para a efetivação de uma ação política no Município de Bragança no Estado do Pará.** Fortaleza, Imprece, 2010.