

ESTRADA BRAGANÇA-AJURUTEUA: DESENVOLVIMENTO E PROGRESSO (1975-1984)

ALEXANDRE DE BRITO ALVES*

Resumo: O objetivo deste artigo é discutir a respeito das motivações que conduziram políticos e administradores paraenses a trabalharem em prol da abertura de uma estrada de 35 km pelo interior de uma grande área de manguezal no Nordeste do Pará, a via passou a ligar Bragança-PA à praia de Ajuruteua. Analisar este fato é essencial posto que a praia, desde então, passou a ter papel importante no “desenvolvimento socioeconômico” da região Bragantina.

Palavras-chave: Manguezal, estrada, desenvolvimento e progresso.

Abstract: The purpose of this article is to discuss about the motivations that led politicians and administrators paraenses works for the opening of a road of 35 km by the interior from a large mangrove area in northeastern Pará, the route at present league Bragança-PA to Ajuruteua. Analyze this fact is essential since the beach, since then, plays an important role in "socioeconomic development" of region Bragantina.

Keywords: Mangrove, development and progress.

Este texto problematiza sobre as motivações político-econômicas argumentadas como finalidade a se construir a PA 458, ligando Bragança¹ à praia de Ajuruteua² em um contexto específico da história da Amazônia, qual seja a implantação dos denominados “grandes

Artigo recebido em 09 de Agosto de 2014 e aprovado para publicação em 04 de Julho de 2016.

*Graduado em História pela Universidade Federal do Pará (UFPA), Campus de Bragança-PA. É mestrando do Programa de Pós-graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Pará (UFPA).

¹ O município de Bragança localiza-se no Nordeste do Estado do Pará a 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). Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br>>. Acesso em 05 de nov. 2014.

² Praia localizada a 36 km da cidade de Bragança. Informação encontrada em <<http://pt.wikipedia/wiki/Ajuruteua>>. Acesso em 01 de agosto de 2014.

projetos” de urbanização desta região pelo governo militar (1964-1985). Entender essas tramas históricas far-se-á necessário, já que a obra cortou grande parte da área de um extenso manguezal localizado em Bragança, ecossistema que teve sua fauna e flora destruída por onde a rodovia foi aberta. De acordo com Pedro Costa, a estrada “ocasionou a obstrução de canais de maré, principalmente no Km 17, gerando um grande desequilíbrio no fluxo hídrico e conseqüentemente afetando a vegetação e a fauna característica de boa parte dos manguezais por onde foi construída”³. As pesquisas deste autor mostram o impacto ambiental que obra causou aos componentes físico-químicos do manguezal. Ele também descreveu a ocupação desordenada em Ajuruteua após o funcionamento da malha rodoviária.

É importante ressaltar que o manguezal é o habitat do caranguejo-uçá (*Ucides cordatus*), espécie muito comercializada em Bragança e outras cidades no Pará como Belém, por exemplo, e que por isto muitos sujeitos sociais que residem nas áreas costeiras entram neste ambiente para capturá-lo. Segundo as análises de Ricardo Duran⁴ o caranguejo tem relevante papel na regulação dos bosques no manguezal e na economia das comunidades que vivem em seu entorno. Esse caso é encontrado nos lugares adjacentes a Bragança como Acarajó, Bacuriteua e Ajuruteua, por exemplo, nos quais grande parte de suas populações vivem da catação deste crustáceo.

Pedro Costa expõe que os manguezais bragantinos são formados de transição da água do mar para o oceano, se configurando como sistema específico, típico de regiões tropicais e subtropicais e que tem como característica básica a composição de solos negro, lodoso e profundo. Conforme essa explicação, o manguezal do lado oeste da PA-458 desenvolveu-se plenamente, pois as grandes amplitudes das marés fazem chegar nesse ponto nutrientes orgânicos e inorgânicos por meio das águas do rio Caeté⁵, as quais são necessários à manutenção daquele. Por outro lado, a parte leste não se desenvolveu inteiramente, principalmente em razão das baixas amplitudes das marés, o que torna inviável o transporte

³COSTA, Pedro Paulo dos Reis. Impactos ambientais sobre a planície costeira bragantina: da construção da PA 458 à ocupação desordenada da praia de Ajuruteua. In: III Congresso brasileiro de Gestão Ambiental Goiânia (GO)19 / 20/11/12, pp. 01-04. Disponível em: www.ibeas.org.br. Acesso em 14 de dezembro de 2014, p. 02.

⁴DURAN, Ricardo Santos. *Caranguejeiros e caranguejos: a captura do Caranguejo-Uçá, Ucides Cordatus (Linnaeus, 1763) (Crustáceo, Ucididae), no Município de Cananéia (SP)*. Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Instituto de Biociências da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Rio Claro, 2011.

⁵O 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, Silvana do Socorro Araújo; COSTA, Rauquírio Marinho; PEREIRA, Luci Cajueiro Carneiro; MAGALHÃES, André. “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, set-dez. 2006.

de nutrientes provenientes do rio Taperaçu⁶, formando desse modo uma vegetação arbustiva. A respeito do efeito ecológico da via em pauta, Pedro Costa explica que esta gerou um dos maiores impactos de ordem ambiental em manguezais na Amazônia brasileira, entre estes destaca o impedimento de encontros das águas vindas do rio Caeté e do Taperaçu, já que a estrada passou a ser uma barragem impedindo a transição das águas e dos nutrientes necessários à conservação da vegetação do mangue na parte do Taperaçu. Também salienta o aterramento de igarapés e canais que impedem as trocas de águas dos campos salinos quando há cheia do mar.

Não obstante, mesmo com uma série de estudos que demonstram impactos no meio ambiente, a PA-458 é lida por pessoas que coletam caranguejo no manguezal como um benefício econômico. Esta questão é mostrada na monografia de Alexandre Alves⁷ que, após pesquisas com moradores de Bacuriteua-PA⁸, apresenta alguns fatores considerados benéficos pelos colaboradores como, por exemplo, o encurtamento do tempo de serviço no manguezal em função da circulação de automóveis que passaram a conduzi-los para seus locais de trabalho, esse fator permitiu maior tempo com a família, posto que antes o transporte era em canoas pelo rio Caeté o que consideravam cansativo, porque passavam dias no ecossistema costeiro e tinham que lidar com uma série de interstícios como chuva e frio, por exemplo.

Uma questão importante é que, com a estrada, os coletores de caranguejo passaram a ter facilidades na comercialização do crustáceo, uma vez que os marreteiros (compradores da produção) se fizeram presentes, peças fundamentais nas trocas comerciais. Assim, aqueles passaram a vender suas produções diretamente a estes, que a partir de então puderam arrecadar dinheiro com “mais facilidades”, porque antes era necessário se deslocar ao centro de Bragança para tentar vender a produção.

A socióloga Cristina Maneschy⁹, referência em estudos socioambientais, escreve que a captura de crustáceo remonta aos primórdios da habitação humana na Amazônia e que sua organização sofreu alterações no século XX, principalmente em função das melhorias nos

⁶ O rio Taperaçu se localiza a cerca de 200km a sudeste da desembocadura do rio Amazonas, no município de Bragança (Nordeste do Estado do Pará), é caracterizado como um estuário aberto, com elevados valores de turbidez e baixas profundidades (média 4 m). *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi Ciências Naturais*. In: Bol. Mus. Pará. Emílio Goeldi Cienc. Nat. v.4. n.2. Belém, ago. 2009.

⁷ ALVES, Alexandre de Brito. *Estrada Bragança-Ajuruteua e sobrevivência no manguezal (1975-1991)*. Bragança- PA. Trabalho de conclusão de curso apresentado à Faculdade de História da Universidade Federal do Pará (UFPA), Bragança, 2014.

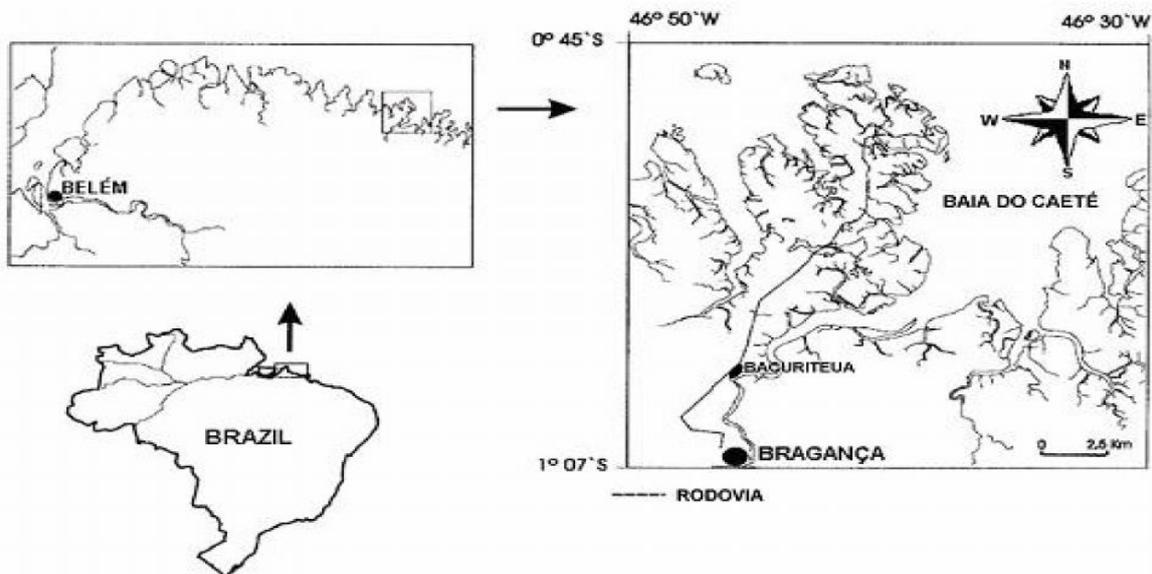
⁸ Vila localizada a cerca de 08 km de Bragança. Tem uma população de 2.488 habitantes. Dado do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE-2010).

⁹ MANESCHY, Maria Cristina. Sócio-Economia: trabalhadores e trabalhadoras nos manguezais. In: FERNANDES, M. E.B. *Os Manguezais da Costa Brasileira*. Maranhão Fundação Rio Bacanga, 2005, pp. 135-165.

sistemas de transportes como construções de rodovias, por exemplo, o que intensificou a comercialização. A partir de então muitas famílias passaram a investir em economias pesqueiras, e entre as atividades produtivas que mais se destacam está a captura e beneficiamento do caranguejo, fonte de renda essencial para uma série de pessoas, as quais denominam-se “tiradores” de caranguejo, “caranguejeiros” “catadores” e “catadoras”.

O espaço de investigação deste historiador pode ser notado na imagem abaixo:

Revista de Gestão Costeira Integrada Journal of Integratent (2010)



O mapa ilustra a zona costeira de Bragança, composta por área de manguezal e banhada pelas águas proveniente dos rios Caeté e Taperaçu¹⁰. Foi pelo interior deste ecossistema que a estrada Bragança-Ajuruteua foi construída e apresentar a motivação histórica desse projeto é a intensão deste estudo. Com efeito, visa-se a descortinar quais foram os interesses pessoais e/ou coletivos que conduziram engenheiros, políticos e funcionários públicos a abrirem esse trajeto a partir de 1975 pelo interior de um sistema costeiro que há muito tempo é utilizado como espaço de atividades econômicas.

Os métodos usados às reflexões deste estudo consistiram primeiramente em pesquisas no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB) e no Conselho Estadual de Trânsito localizado na cidade de Capanema-PA (CETTRAN), nestes locais se encontraram atas de reuniões legislativas, requerimentos, ofícios expedidos e recebidos e manuais de obras rodoviárias. Esforçou-se para reunir documentos que permitissem ao historiador lançar

¹⁰ FERNANDES, B. Marcos; FERNANDES, Jairo. S; CUNHA, Janice Muriel; SEDOVIM, Waldelice R.; GOMES, Ivanete, SANTANA, Daniele, SAMPAIO, Dionísio; ANDRADE, Fernanda; OLIVEIRA, Francisco, BRABO, Lucinéia; JUNIOR, Milton Silva; ELIAS, Marcos. Efeitos da construção da rodovia PA 458 sobre os bosques de mangue da Península da Região Bragantina, Bragança, Pará, Brasil. *Revista Uakari*, v. 03, 2010.

hipóteses sobre o assunto em pauta. Por fim, o trabalho desdobrou-se nas leituras de fontes em concomitância com as das bibliografias auxiliares.

Bragança e o progresso econômico

No afã de se ter respostas concretas acerca das razões em construir a PA 458 é preciso olhar com atenção para os fatos que estavam se desenrolando em Bragança na década de 1970, especialmente os transcorrentes no campo da política local, pois ao ler os discursos dos vereadores nas Atas das Sessões obrigatórias desse período é recorrente perceber notas de interesses em construir ou reformar uma série de logradouros da cidade como: praças, mercados de peixes/carnes, ruas, estradas e outros, trabalhos que deveriam ser realizados urgentemente para assim inseri-la nos domínios de “civilização”, “progresso” e “desenvolvimento” que, nesse tempo histórico, eram proposições triviais da gestão do governo militar (1964-1985). O historiador Ipojucan Dias Campos¹¹ expõe esses tripés ideológicos como sendo os domínios cruciais para a abertura da PA, ao mesmo tempo narra que os trabalhadores do manguezal que residem na vila de Bacuriteua (lugar onde fez suas pesquisas) não ficaram à revelia das ideologias dominantes, já que demonstram, em suas lembranças, notórios conhecimentos sobre esse evento e que conseqüentemente ligam-nos às suas experiências enquanto trabalhadores do manguezal, vendo a estrada como aspecto mais positivo que negativo às suas lógicas de sobrevivências. É importante argumentar que estes ideais eram considerados por parte da elite política nacional como essenciais ao “crescimento” econômico da nação brasileira.

Com efeito, a Amazônia, uma avantajada região com potencial de oferecer muitos ganhos econômicas, não poderia ficar à revelia desses planos, principalmente porque, geograficamente, era composta por uma grande extensão territorial e também muita riqueza vegetal, o que gerava grande interesse da classe empresarial. Por isso, nessa época deu-se início a uma série de projetos focalizando seu desenvolvimento e conseqüentemente a exploração de suas riquezas florestais e minerais. Para Antonio Claudio Rabelo¹² a Amazônia, em meados da segunda metade do século XX, passou a ser vista como um lugar de esvaziamento das lutas políticas no Sul-Sudeste, e foi com esse intuito que o governo passou a criar uma série de projetos visando integrá-la ao modelo de capitalização em vigor noutros pontos do país, em especial no Sudeste. Essa discussão também é feita por Maurílio Galvão

¹¹CAMPOS, Ipojucan Dias. História e Natureza: memórias, sobrevivências, famílias e relações de poder no manguezal (Bragança – PA, 1980 -1990). *Revista Margens*, Abaetetuba-PA, v.7, n.1, pp. 69-83, 2013.

¹² RABELLO, Antonio Claudio. A Questão Setentrional: Amazônia, Natureza e Capitalismo. Disponível em: <<http://www.História.ufrj.br/estadopoder>> Acesso em 21 de Junho de 2013.

da Silva¹³ ao escrever que o espaço amazônico foi atingido pelo afã do progresso, da busca pela integração nacional e do crescimento econômico. A intensão do regime autoritário era incorporá-la à expansão capitalista. A região, na opinião do autor, guarda diversas opções para a exploração, os quais destacam-se mão-de-obra compulsórias e as relações de trabalho assalariado, afora a sua rica biodiversidade que desperta o interesse de turistas e empresariado de diversos setores. Assim, a necessidade de expansão do capital fez com que a elite econômica enfocasse a Amazônia como ponto de exploração.

Percebe-se então que o governo entendia a Amazônia como um espaço que deveria ser colonizado para, por meio disso, explorar suas vocações econômicas a fim de utilizá-las em prol da expansão das relações capitalistas. É com esse intuito que a partir desse período começaram a abrir rodovias, programas de colonização, assentamentos, incentivos ao extrativismo e outras coisas mais na expectativa de se forjar um modelo de crescimento que estivesse em consonância com as riquezas da referida, posto que, era preciso ocupá-la para povoar seu território “desabitado”.

Nesse sentido, é importante descrever que uns dos propósitos prioritários do governo militar era elaborar políticas que tivessem como metas desenvolver economicamente a região em pauta, e fora justamente para atender essas expectativas que se deu início a implantação de grandes projetos na finalidade de “integrar a região” que até aquele momento tinha sido pouco explorada pelo capitalismo já em ascensão, desde início do século XX, no restante do país, sobretudo em áreas localizadas no Sudeste. Um dos principais projetos para visibilizar as riquezas da região foi a elaboração da Superintendência de Planejamento e Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), em 1953, regulamentada pela lei 1.806, ainda no governo democrático de Getúlio Vargas. Em 1966 a SPVEA foi substituída pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), com a promulgação da lei nº 5173/66. A SUDAM tinha a finalidade de coordenar as ações do governo federal na Amazônia, tornou-se a principal responsável pelos planos de valorização. Maurílio Galvão também destaca a criação da lei 5174/66, que estabelecia a criação de incentivos fiscais, a qual:

Estabelece que todas as pessoas jurídicas poderiam descontar do imposto de renda até 75% do valor das obrigações do Banco da Amazônia S.A – BASA que adquirissem e até 50% do valor imposto devido para investimento em projetos agrícolas, pecuários, industriais e de serviços básicos, segundo critérios de prioridades determinados pela SUDAM¹⁴.

Com efeito, interessava à ditadura civil-militar estabelecer metas que pudessem utilizar as riquezas da Amazônia, promulgando leis e diretrizes para uso das terras em variados

¹³ SILVA, Maurílio Galvão da. Amazônia: expansão do capitalismo, os órgãos públicos e as políticas de ocupação e valorização da Amazônia. *Revista de Educação, Cultura e Meio Ambiente*, v. 11, n. 30, mar-2005.

¹⁴ SILVA, Maurílio Galvão da. Op. cit., p. 05.

setores da economia. Estes eram a pecuária, a agricultura, a indústria, o comércio e os setores de serviços: neste último o turismo despontava como de grande interesse. Segundo Wilker Ricardo de Mendonça Nóbrega:

A necessidade do Estado Nacional em fomentar novas oportunidades de negócios na economia brasileira, durante as décadas de 60 e 70, faz com que o turismo apareça como uma panaceia, não somente para empregar uma parcela da população nacional, mas também para direcionar uma oportunidade de novos negócios para as comunidades rurais (no caso, no interior da Amazônia), para que estes atores possam resguardar a biodiversidade da floresta Amazônica¹⁵.

Observações de bibliografias apontam a relevância dada a atividade de turismo em meados, principalmente, da década de 1970. A justificativa para isto estar relacionado a funcionalidade desse tipo de atividade econômica naquela década, onde a mesma se despontava como fator de lucros para o empresariado “mundial”. Outra justificativa é o desabrochar da crise do Petróleo, do aumento da inflação e da dívida externa brasileira¹⁶, por exemplo, fatores que diminuiriam o crescimento do PIB nacional, o que fez com que se buscasse novas alternativas de crescimento. Considera-se que as áreas de Norte e Nordeste do Brasil se despontam como territórios propícios às práticas do turismo ecológico, em razão, principalmente, das belezas naturais que resguardam como rios, praias, balneários etc.

Os cientistas políticos Carlos Milani e Martine Droulers¹⁷ discorrem que o interesse pela atividade turística era recorrente no século XIX, no entanto, é apenas na década de 1960 que este se desenvolve como prática de lazer para milhões de pessoas e também como fonte de atividades produtivas. Para os autores, a relevância de investimentos nesse setor também foi considerado pelas Nações Unidas como essencial ao crescimento econômico de países em desenvolvimento. O contexto histórico de valorização desse setor influenciou a classe política brasileira a criação de medidas nessa direção.

Por conseguinte, deve-se discutir a política nacional de valorização e integração da Amazônia como um processo de ampliação do sistema econômico vigente (que para se intensificar) necessitava absolver as potencialidades desta próspera região, organizado por um programa de metas e ideias conhecido por Planos Nacionais de Desenvolvimentos (PND's). O Estado Brasileiro naquela conjuntura priorizava medidas para explorar a Amazônia a fim de integrá-la ao modo de produção capitalista.

¹⁵ NOBREGA, Wilker Ricardo de Mendonça. *Participação popular e as políticas de turismo na Amazônia: o PROECUTUR no distrito de Mosqueiro, Belém-PA*. Dissertação (Mestrado em Cultura e Turismo) – Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), Belém, 2006. p. 46.

¹⁶ LEÃO, Thiago Dias Ferreira. “*O Milagre Econômico Brasileiro*”: estratégias governamentais para o desenvolvimento econômico e controle inflacionário brasileiro, de 1968 a 1973. Monografia apresentada ao curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Vitória, 2009.

¹⁷ MILANE, Carlos; DROULERS, Martine. *Desenvolvimento local e turismo em Tarrafal (Cabo Verde)*. Unesco, 2002.

Estrada, progresso e desenvolvimento

Bragança, assim como outras cidades no Pará (na década de 1970) também vivenciava processos de melhorias de seus logradouros públicos, mais precisamente em caracteres concernentes a sua estrutura urbana que a partir de então passou a ser paulatinamente transformada pela implementação de projetos urbanísticos que visavam modificar a rede urbana da referida, que em plena a década de 1970 ainda era, em sua maioria, de chão batido, onde o asfalto, uns dos símbolos do avanço; não existia. A necessidade de transformar a infraestrutura urbana de Bragança foi percebida ao se lê o requerimento do vereador Manuel Sales da Costa que alertava seus colegas acerca do péssimo estado em que se encontrava a Avenida Nazeazeno Ferreira (rua principal da cidade) que, sem o asfalto, estava em estado “horroroso de poeira”, situação que incomodava seus habitantes e os enfermos do hospital Santa Antônio Maria Zacarias. Não obstante, no mesmo documento Sales da Costa escreveu que o município não tinha verbas para aquele propósito, e que, em razão disso, o plenário deveria recorrer ao prefeito municipal José Maria Cardoso, pedindo-lhe que enviasse ofício ao governador do Pará para tentar convencê-lo a enviar verbas para asfaltar a referida avenida.

Intencionando “melhorar” as condições dos espaços de circulação pública da cidade, a administração local passou a elencar esforços visando fomentar melhorias e reparos em ruas e patrimônios. Desse modo, Bragança, como outras localidades do Brasil, também passava pelas ações de pessoas que tencionavam um progresso social que estivesse em acordo com o discurso governamental.

Havia por parte do poder político local a preocupação em desenvolver a cidade e umas das características básicas para essa realização seria a construção de estradas, uma vez que, com as aberturas dessas se poderia ligar o centro administrativo (Bragança) aos lugarejos distantes, de modo que esses itinerários facilitariam a circulação dos habitantes desses pontos que rotineiramente deslocavam-se à Bragança a fim de comprar e vender materiais não encontrados em seus espaços de vivências, sendo comum a comercialização de elementos como farinha, feijão, tabaco e outros produtos de caráter agrícolas que eram conduzidos pelos habitantes de comunidades como Taperaçu, Cacoal, Caratateua¹⁸, por exemplo.

Uma grande “preocupação” dos políticos “bragantinos” era com a inserção do turismo¹⁹ na localidade, visto que muitas vezes eram recorrentes nas sessões na Câmara Municipal e

¹⁸ Vilas que estavam sobre a administração de Bragança na década de 1970.

¹⁹ Em 1975; Boulanger Ubiracy Nunes, então vereador municipal, encaminhou um requerimento à Câmara de Bragança que tinha como assunto central a necessidade de se obter verbas para se incentivar o turismo na cidade.

também nas entrelinhas de requerimentos e ofícios, reflexões sobre a possibilidade de tornar Bragança uma “cidade turística”. Um dos maiores defensores da utilização do turismo como fonte de ganho à “população” foi o vereador Boulanger Nunes, este, nos anos de 1970, escreveu ofícios e requerimentos em que tentava chamar a atenção dos políticos a despeito dos benefícios econômicos que o turismo propiciaria à comunidade e à classe empresarial. Em seu discurso na Câmara Municipal defendeu que o turismo: “representa (...) o intercâmbio cultural e comercial bem como o aumento das rendas municipais”²⁰. Os políticos que defendiam essa proposta usavam como referencial favorável a localização geográfica da cidade, posto que a mesma era composta por “belas praias” que indubitavelmente atrairiam muitos visitantes em períodos oportunos e que por esse modo os “homens de negócio” e a população “aumentariam suas rendas” com empreendimentos neste fim. A perspectiva do político era que o turismo traria melhorias a Bragança, retirando-a do atraso socioeconômica e inserindo-a no conceito de desenvolvimento.

Em 1975, o então presidente da Câmara dos Vereadores Eustaquilino Tanus Casseb enviou um requerimento para seus colegas argumentando sobre os benefícios econômicos que grande parte da Amazônia passou a ter com a “Revolução”²¹ de 1964, sobretudo no que concernia a abertura de novas estradas como a Transamazônica, Santarém-Cuiabá, Belém-São Luiz (Maranhão), além do asfaltamento da Belém-Bragança, defendendo que esses projetos melhoraram a infraestrutura da região. Contudo, apesar dos elogios, Tanus Casseb reclama que o Nordeste do Estado do Pará estava distante desses benefícios já que perdera a Estrada de Ferro Bragança-Belém²², responsável pelo escoamento dos produtos agrícolas produzidos na Região Bragantina, o que posteriormente tendeu a diminuir as rendas dos produtores, pois:

Considerando, a par desse desenvolvimento que evidentemente ocorre na nossa região, principalmente no nosso estado do Pará, a região do Nordeste Paraense, ou seja, a Região Bragantina, foi a grande prejudicada, pois além da extinção da antiga estrada de Ferro de Bragança e da Agência do Base de nossa cidade, fatores esses que cooperaram ao total esvaziamento industrial e agrícola. Considerando que finalmente o governo revolucionário, através do Ministério do Interior (quando de sua última visita ao nosso estado) determinou que estudos fossem feitos para encontrar uma fórmula de desenvolver esta região do Estado do

Este documento foi muito elogiado pelos vereadores na sessão do dia 16 de março de 1975, uma vez que, os companheiros reconheceram a necessidade de se trabalhar em favor do desenvolvimento de Bragança.

²⁰ Ata da 1ª Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Bragança. 1º período de 1975, 8º legislatura. Documento encontrado no Arquivo da Câmara Municipal.

²¹ Termo usado pelos apoiadores do Regime Militar.

²² Para maiores aprofundamentos vale a pena consultar o trabalho de Dário Benedito Rodrigues, que elucida acerca da importância da estrada de Ferro (nas décadas de 20, 30, 40 e 50 do século XX) ao desenvolvimento socioeconômico de Bragança, o mesmo posterga uma elite endinheirada que passou a ser financiadora de jornais, revistas, grêmios musicais e recreativas culturais, destacando a protuberância da ferrovia à “sociedade bragantina”. SILVA, Dário Benedito Rodrigues Nonato. *Os donos de São Benedito convenções e rebeldias na Lutas entre o catolicismo tradicional e devocional na cultura de Bragança, século XX*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, 2006.

Pará, que vive através de uma agricultura completamente superior. Requeiro na forma regimental que seja enviado officio desse poder ao Excelentíssimo Senhor Governador Aloysio da Costa Chaves, à Bancada do Estado no Senado e na Câmara Federal, à Assembleia Legislativa de nosso Estado, para intercederem junto ao Ministério do Exterior, para que, em termos de urgência, sejam concluídos os estudos dos projetos para desenvolver a região bragantina no Estado do Pará²³.

Ao apresentar o documento na Câmara Municipal, o presidente esperava contar com apoio em massa e enviar ofícios ao governador Aluizio da Costa Chaves, à bancada no Senado e à Câmara Federal, para que, “em termos de urgência”, fossem concluídos os estudos dos projetos para “desenvolver a região bragantina”. É possível notar a “preocupação” do político em criar estratégias que pudessem desenvolver economicamente Bragança, além do quê, fica evidenciado que esse desejo não era apenas de alguns sujeitos, mas também do próprio Estado do Pará que em 1975 estudava esta região visando explorar suas vocações econômicas. Ressalva-se que até esse período tal região tinha como principal atividade econômica: a agricultura. Assim sendo, a elite daquela ocasião pensava estratégias que pudessem explorar outras peculiaridades, incluindo nesses termos, possivelmente o 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. Alguns anos depois, em 02 de maio de 1983, o vereador Raimundo Lima²⁴ requereu em uma sessão municipal a construção de um mercado de peixe na “Boca da estrada” (no perímetro do “Trevo”), no início da estrada Bragança-Ajuruteua. Segundo as pretensões do vereador, esse lugar era mais adequado a venda do pescado e a fiscalização da produção. Com esta fonte, é possível conjecturar que a criação desse estabelecimento estava ligada ao interesse da classe política e empresarial em controlar o escoamento do pescado que se intensificou a partir da abertura da referida estrada.

O interesse em forjar o desenvolvimento de Bragança é preocupação essencial dos políticos bragantinos durante a década de 1970. Em 13 de maio de 1975 foi feito um requerimento²⁵ pedindo para que fosse enviado um ofício ao Ministro do Exterior Tangel Reis, agradecendo-o pela implantação de um polo de desenvolvimento dentro da “polo-Amazônia” que certamente iria retirar a região da condição de subdesenvolvimento em que se encontrava. Nesse documento foi explicitada a necessidade de se aproveitar as riquezas naturais da Zona Bragantina, o que denota a intenção em utilizar as belezas da natureza do lugar em favor do crescimento econômico. Ademais, o documento também relata que até o

²³ Requerimento elaborado em 27 de junho de 1975. Encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança.

²⁴ Ata de Reunião de 02 de maio de 1983. Encontrada no Arquivo da Câmara Municipal de Bragança.

²⁵ Requerimento elaborado em 13 de maio de 1975. Encontrado no Arquivo da Câmara Municipal de Bragança.

presidente “Ernesto Geisel” deveria receber ofícios que tematizassem sobre a possibilidade de desenvolvimento geral da região e isso incluiria a instalação de um banco em Bragança para atender as necessidades financeiras do espaço que “tinha a maior densidade populacional da Amazônia legal”. Em meio a esse contexto a estrada Bragança-Ajuruteua foi pensada como um processo indubitavelmente relevante a atender os interesses econômicos da elite no poder na localidade.

É nesse clímax de entusiasmo pelo avanço da Amazônia que começou a ser planejada a construção da estrada que interligaria Bragança à Ajuruteua, praia que já era frequentada por pessoas que (sem outros meios de transportes) deslocavam-se por meio de barcos/canoas pelo rio Caeté e que também as usavam como lugar de pescaria²⁶. Mas, apesar de haver pessoas habitando nas proximidades da praia, Ajuruteua ainda não tinha um espaço capacitado para receber muitos veranistas, como se ver atualmente, de modo que se pode supor que o deslocamento de multidões a esse lugar era ínfimo se comparado ao que se tem atualmente, justamente porque, com a abertura da PA, a praia se tornou umas das mais visitadas do Pará e também um grande polo turístico²⁷, principalmente no mês de julho, quando o fluxo humano é intenso. Com efeito, foi com o discurso de transformar a bela praia e suas belezas naturais em um balneário propício a receber turistas de diversos lugares que os políticos locais moveram esforços a fim de conseguir junto ao governo do Estado do Pará verbas e materiais para esse objetivo.

Lendo as fontes percebe-se que a estrada começou a ser especulada no início da década de 1970, muito embora não se tenha encontrado documentos que descrevam exatamente o dia em que foi dado início a sua abertura, mas somente materiais que permitem discutir a importância da mesma para o desenvolvimento de Bragança. Apesar disso, por meio de materiais compilados na Câmara Municipal como requerimentos, ofícios e discursos presentes nas atas descritas após cada sessão, permite-se supor que o início da via deu-se por volta de meados da década de 1970. Isso se percebe no requerimento instituído pelo vereador Manuel Pereira da Silva, fonte na qual o referido salienta o interesse do governador do Pará, Aloysio da Costa Chaves, em construir a rodovia, aguçando os benefícios da obra, já que Bragança ganharia muito com a implantação de um polo turístico, porquanto o projeto “vem tornar realidade um grande sonho bragantino em termos de turismo, representa um grande plano na

²⁶ Não se encontrou nenhum documento escrito que relatasse a respeito de como era feito o deslocamento até a Ajuruteua antes da estrada. As conjecturas desse trabalho são oriundas de lembranças de sujeitos sociais que viviam do trabalho no manguezal, que conhecem o espaçamento, tal qual as mudanças do meio ambiente.

²⁷ SANTOS, Maria de Nazaré Silva. Considerações preliminares acerca dos impactos ambientais decorrentes das multiterritorialidades da praia de Ajuruteua – PA. In: III Congresso Brasileiro de Gestão Ambiental Goiânia/GO – 19 a 22/11/12. pp. 01-07. Disponível em: www.ibeas.or.br. Acesso em 20 de dezembro de 2014.

entrada do progresso econômico de Bragança”²⁸. Nas palavras do político fica evidenciado o grande significado que o turismo tinha para gerar lucros àqueles que investissem nesse tipo de negócio, tanto que Manuel Pereira prestou elogios ao governador por suas iniciativas em prover Bragança de uma estrada que auxiliaria no aproveitamento dos potenciais do turismo na Zona Bragantina e isso ocorreria em razão da praia, que com a estrada receberia um grande número de pessoas, que certamente gastariam seus recursos em hotéis, lojas e comércios que ajudariam desenvolver a economia local.

Em 27 de maio de 1975 o vereador Boulanger Ubiraci Nunes²⁹ enviou requerimento ao prefeito municipal José Maria Cardoso onde fez considerações positivas a respeito da relevância do turismo ao desenvolvimento socioeconômico de Bragança, em decorrência da localização de praias em suas proximidades. Tal fato devia ser utilizado pelo prefeito como argumento à continuidade dos trabalhos de abertura da estrada, que muito corroboraria ao crescimento econômico da cidade. Todavia, para que isso ocorresse com sucesso era necessário a divulgação dos meios de comunicação como “jornais” e “rádios” acerca das belezas naturais da localidade, sendo providencial o contato com os veículos de imprensas em Belém, para, desse modo, estimular a vinda da população à Bragança em feriados e fins de semanas. Por esse modo, Boulanger Ubiraci pedia a vinda de jornalistas, pois:

A partir dos anos 60 (sessenta) os homens de negócios, as pessoas entendidas e os próprios governos têm dado bastante ênfase ao turismo como uma grande fonte renda, produzindo divisas para os estados e os países que o exploram economicamente; considerando que essa atividade vem sendo apontada como uma opção para o desenvolvimento econômico e social de Bragança, tendo em vista 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. Considerando também que os jornais e as emissoras de rádio são os mais poderosos e eficientes veículos de divulgação, dado seu inegável poder de penetração em todas as camadas. 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 que finalmente, para tanto, precisamos despertar os interesses desses elementos, ou seja, de homens que fazem jornais e rádios, estimulando-os a visitarem Bragança nos fins de semana para que possam melhor coletar dados e colher impressões na própria fonte para a necessária divulgação com simples ajuda de hospedagem e locomoção, o que não seria pesado para os cofres da comuna, levando em conta frutos que certamente o município colherá no futuro³⁰.

Com esses argumentos o vereador pediu ao plenário que encaminhasse cópia do referido documento ao prefeito a fim de que fosse acertada a vinda de profissionais da

²⁸ Discurso presente num requerimento feito em 14 de outubro de 1975, pelo vereador Manoel Pereira da Silva.

²⁹ O vereador começa o requerimento falando de como o turismo (desde da década de 1960) era utilizado por homens de negócios no Brasil como “uma grande fonte de renda”, o que permite elucubrar que o turismo, de fato, é tido como uma economia rendável na década de 1970.

³⁰ Requerimento feito por Boulanger Ubiraci Nunes, 27 de maio de 1975.

imprensa de Belém à Bragança, defendendo que os mesmos deveriam trabalhar como “hóspedes municipais”, isto é, coletar e divulgar informações sobre os benefícios das atividades turísticas, pois que: “poderiam encetar de forma objetiva e proveitosa, através da imprensa falada e escrita da capital, em favor do turismo bragantino, objetivando atrair, desde já, turistas para o futuro balneário de Ajuruteua”³¹. Assim sendo, em 04 de Junho de 1975³² foi entregue cópia autêntica desse documento ao diretor da Rádio Marajoara em Belém.

Segundo Clemilda Nery dos Santos³³, a estrada Bragança-Ajuruteua começou a ser pensada logo após a extinção da ferrovia Belém-Bragança, em 1966, que até então, era o principal meio de escoamento da produção dos habitantes da Zona Bragantina. Desse modo, a desarticulação do trilho que por mais de 40 anos foi o principal responsável pela conexão comercial de Bragança com Belém e outras cidades paraenses certamente impactou de maneira negativa nos lucros dos habitantes, de modo que, a partir de então, passou-se incentivar a criação de uma nova rota de transporte que continuasse a arrecadação de divisas para os moradores da Região Bragantina. Entre os elementos que a ferrovia escoava o que mais se destacava era a farinha de mandioca ao Nordeste do Brasil e a outros cantos da Amazônia como Belém e Baixo Amazonas, de modo que com sua extinção “seus agricultores [tiveram que] viajar para outras regiões e buscar outros meios de sobrevivências”³⁴.

Ressalva-se que no governo militar passou a acontecer um processo de substituição das antigas ferrovias “símbolos da industrialização do século XIX”³⁵ por outros meios de conexões econômicas, as rodovias, que no século XX passaram a simbolizar um novo progresso, porque serviriam de itinerários para automóveis, meios de transportes mais velozes que circulariam livremente de cidades em cidades e excluiriam os trens que (apesar da resistências de muitos comerciantes, agricultores e empresários que dependiam das circulações feitas pelas locomotivas³⁶) passaram para segundo plano. De acordo com as

³¹ Requerimento elaborado em 25 de maio de 1975. Esse documento foi aprovado em 4 de junho de 1975.

³² Ofício nº 73/75 enviado por Eustaquilino Tannus Casseb. No texto não consta o nome do diretor da Rádio Marajoara.

³³ SANTOS, Clemilda Nery dos. Caranguejo: uma questão de sobrevivência na Comunidade de Acarajó, Bragança-PA. In: *Monografia apresentada no Programa de Formação Interdisciplinar em Meio Ambiente*, Universidade federal do Pará (UFPA). Bragança, 1996.

³⁴ O ofício tinha como discussão principal a possibilidade de utilizar o vazio demográfico da Amazônia em favor da exploração do álcool que ocorreria por meio da plantação de cana-de-açúcar em áreas desabitadas. Ofício encontrado na Câmara Municipal de Bragança.

³⁵ Segundo Eric Hobsbawm a partir da revolução industrial (final do século XVIII), as ferrovias passaram a sinalizar o progresso do capitalismo no mundo ocidental. Cf: Hobsbawm, Eric J. *A Revolução Industrial*. In: *A Era das Revoluções: Europa (1789 – 1848)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, p. 72.

³⁶ Uns dos maiores defensores da permanência da Estrada-de-Ferro foi Romulo Maiorana, ele participou da última viagem de trem puxada pela locomotiva Augusto Montenegro, como ex-ferroviário e filho de agentes da estrada, diz não ter medido esforços para convencer as autoridades em manter a ferrovia ativa. Esteve com o

mudanças do tempo, os bragantinos não poderiam ficar à revelia dos novos contextos ideológicos de progresso, tanto que, outrossim, passaram a se preocupar em abrir na Zona Bragantina estradas que pudessem ligá-la aos lugarejos próximos e assim facilitar a comercialização da produção agrícola e extrativista.

Para a bióloga Elena Almeida de Carvalho, a relação entre “turismo e meio ambiente é incontestável³⁷”, uma vez que este último constitui a matéria prima da atividade. Segundo esta autora a procura pelas praias, rios, montanhas e outras belezas naturais nos fins de semanas, feriados e férias se relacionam a deterioração da vida nas cidades, de modo que o contato com paisagens exuberantes constitui momentos de lazer e diversão para os cidadãos. Por esse prisma, esses seriam os principais motivos que conduziriam a vinda de muitas pessoas à Bragança em férias ou feriados, posto que em suas proximidades existem áreas propícias para esse fim, sendo a praia de Ajuruteua a mais visualizada. Exatamente por isso que os políticos bragantinos procuraram elaborar um caminho que permitisse o acesso a mesma. Por conseguinte, Elena Carvalho elenca que a PA 458 também deveria “implantar uma via de escoamento da produção pesqueira”³⁸, sobretudo porque a Região do Salgado tinha essa atividade como uma das práticas mais consistentes e recorrentes, de forma que um projeto dessa envergadura facilitaria a circulação da produção adquirida.

Clemilda dos Santos argumenta que umas das principais motivações para abrir-se a via Bragança-Ajuruteua foi a causa do turismo, haja vista que este poderia “atrair divisas para o município”³⁹. Em concordância com isso o turismo representava a muitos paraenses uma ferramenta elementar para conduzir a “Pérola do Caeté”⁴⁰ ao desenvolvimento social e econômico almejados pela elite política local. Todavia, notou-se, ao longo da pesquisa que o turismo como processo de desenvolvimento social era um discurso político para camuflar a verdadeira pretensão: transformar a praia em um lugar propício a especulação imobiliária controlada por grupos empresariais que se beneficiariam com esse negócio.

Memórias de José Quintino e a construção da PA 458

Uma testemunha importante para esta análise é o economista e advogado José Quintino de Castro Leão, filho de família tradicional de Bragança (esteve durante toda a sua juventude

governador do Pará, Jarbas Passarinho, com o diretor da estrada de Ferro, na TV Marajoara e na TV Tupi, onde foram rodados o filme da última viagem de trem. Também publicou artigos no jornal “O Globo” a respeito da importância da ferrovia, todavia, isso não foi o suficiente para convencer as autoridades que a extinguiram.

³⁷ Carvalho, Elena Almeida de. Turismo e Meio Ambiente. In: *Impactos Ambientais na Zona Costeira: o caso da estrada Bragança-Ajuruteua, Estado do Pará*. Monografia (Pós-graduação em Biologia Ambiental), Universidade Federal do Pará (UFPA). Bragança, 2000.

³⁸ Idem, p. 36.

³⁹ Op. cit., p. 2.

⁴⁰ A cidade de Bragança é conhecida como Pérola do Caeté.

envolvido na política da cidade). Ele publicou, em 2009, o livro “Encantos e desencantos”⁴¹ em que rememorou suas atuações no âmbito da política bragantina nas décadas de 1950, 60 e 70. Durante os anos 50 trabalhou nas campanhas eleitorais de Augusto Montenegro Corrêa, importante político que foi prefeito de Bragança de 1936 à 1943. A militância política de Quintino o fez tornar-se Deputado Estadual nos anos 50. Na década de 1960, abandonou a política partidária e passou a residir em Belém, onde exercera a profissão de economista na prefeitura dessa cidade. Conta que retornou à Bragança na década de 1970 a convite do então prefeito José Maria Cardoso para ajudá-lo na elaboração e planejamento do projeto de construção da estrada Bragança-Ajuruteua. Quintino esteve diretamente envolvido nas estratégias de andamento para a abertura e finalização da empreitada. Segundo o autor, após concluído o projeto “dava dó assisti, como eu assistir, a farta distribuição de lotes de terras da praia, entre os amigos do prefeito da época, entre um Whisky e outro, como se isso fosse possível em terra de Marinha”. As descrições de José Quintino são importantes para se perceber que havia, subjacente ao discurso de progresso e desenvolvimento, o interesse dos políticos em utilizar a praia para angariar lucros. Não seria outra a razão de abrir uma rodovia por um local de tão difícil acesso, que certamente custou muito dinheiro aos cofres público, pois que, segundo José Quintino o trabalho foi:

Uma verdadeira Odisseia, tenho certeza. Eram duas frentes de serviço, cada uma subordinada a determinada dotação orçamentária. A construção de pontes, dependendo de recursos específicos como obra de arte; a outra – a construção da rodovia, propriamente dita – dependendo dos recursos autorizados por dotação referente à construção da estrada. Enquanto que a construção de pontes nunca esteve sujeita a desmoronamento provocado por marés, a construção da estrada foi, por muitas vezes, prejudicada pelos desmoronamentos dos aterros sobre o manguezal. Aí se explica a razão das pontes terem sido construídas muito tempo antes da consolidação definitiva da rodovia.⁴²

Partindo-se dessa crítica, pensa-se que, devido às contracorrentes do manguezal, houve gastos consideráveis com a estrada, e que sua abertura apenas se deu em função da expectativa que foi criada em torno dos melhoramentos que se poderia ter com o projeto de loteamento e urbanização da praia.

José Quintino se lisonja como uns dos personagens que mais corroborou para que se consolidasse a abertura da via, que posteriormente a sua fundação causaria muitas mudanças na paisagem da região, todavia, seu nome não foi mencionado em nenhum documento produzido pelos políticos na Câmara Municipal na década de 1970. Mas, segundo este, quando trabalhava na prefeitura de Belém, foi convidado pelo engenheiro Evandro Simões Bonna a

⁴¹ LEÃO, José Quintino de Castro Leão. Fora da Política Partidária. In: *Encantos e Desencantos*. Belém do Pará: Editora Ricardo Américo, 2009, p. 130.

⁴² Idem, p. 132.

assumir o cargo de Assessor Técnico no DER (Departamento de Estrada e Rodagem)⁴³, órgão responsável pelas construções das estradas que estavam em voga no Pará. Enquanto estava exercendo tal cargo, José Quintino foi convidado pelo então prefeito de Bragança, José Maria Cardoso, a ajudá-lo na elaboração de uma via ligando Bragança à praia Ajuruteua, o convite foi aceito e ambos passaram a trabalhar juntos a fim de colocar em prática esse propósito. No texto, José Quintino descreveu que:

Comecei a me interessar pelo assunto, em se tratando do interesse de minha terra, que jamais deixou de me interessar, mesmo que já não militasse mais na política partidária. Passei a ser, espontaneamente, um garoto propaganda do projeto. Toda semana José Maria me convidava. Parecia o “menino do papagaio”, tal qual a anedota tão popularmente conhecida.⁴⁴

Contudo, o grande problema era convencer Evandro Bonna a despeito da relevância da obra ao potencial turístico de Bragança, pois este, assim como a maioria dos técnicos da DER, não acreditava que a praia poderia fornecer ganhos econômicos à semelhança do que já acontecia em outras praias no Pará como Salinas, por exemplo. Ademais, havia as limitações técnicas e isso ocorria justamente porque a mesma deveria ser construída pelo bojo de uma grande área de manguezal e naquela circunstância os engenheiros reconheciam que esse processo requeria gastos consideráveis com mão-de-obra e maquinário.

Outra questão não menos preocupante era com a falta de conhecimento acerca do arcabouço do ecossistema costeiro, posto que até então não existia nenhum estudo geomorfológico sobre os empecilhos que se deveria enfrentar para se colocar em prática um projeto daquela dimensão. É notada nas explanações de Quintino que havia certa insegurança dos engenheiros do DER quanto à inviabilidade da estrada, tanto que muitos alegaram que a mesma teria pouca relevância econômica para a região e que em decorrência disso havia o risco de se gastar tempo e dinheiro com um projeto incerto. As razões mais contundentes dessas descrenças era o solo impróprio, ou seja, a área de mangue que ofereceria grandes dificuldades para o trabalho humano, principalmente das máquinas que não conseguiriam transitar pelas áreas lamosas. Havia também o próprio distanciamento de Ajuruteua do centro urbano, fato que poderia não despertar, por parte de visitantes, interesses em frequentar um lugar distante do polo urbanístico.

⁴³ Em 1975, Eustaquilino Tannus Casseb, enviou um ofício (nº 146/75) ao governador do Pará, Aloysio da Costa Chaves, prestando agradecimentos e elogios a este por ter apoiado o projeto. No documento também é relatado a respeito do contrato assinalado entre o DER e a Engenorte para a construção da estrada. Com efeito, a obra ajudaria na realização do sonho de progresso econômico e social do povo Bragantino. O convênio previa que a estrada deveria ser concluída num prazo de 240 dias (8 meses). Entretanto, isso não ocorreu, pois, a rodovia demorara 9 anos a ser concluída.

⁴⁴ Op. cit., p. 171.

Com efeito, apesar da desconfiança inicial dos dirigentes, a conjuntura começou a mudar após uma viagem de avião feita pelo engenheiro João Damasceno (respeitado dirigente do DER) que pousou em Ajuruteua e ficou encantado com a beleza paisagística da praia. A partir deste acontecimento José Quintino juntamente com o prefeito municipal José Maria Machado Cardoso, o vereador João Alves da Mota e outros políticos se sentiram seguros para darem continuidade aos planos e desse modo poderem iniciar o ousado projeto.

Assim sendo, o primeiro passo foi inseri-la nos Planos Rodoviários do Estado, contudo inicialmente não fora considerada devido a sua não prioridade por parte do DER que dava predileção à finalização de outras vias. Não obstante, a fim de continuar seus propósitos, os “idealizadores” do projeto recorreram junto ao DER que a mesma fosse elaborada como uma continuidade da estrada Pará-Maranhão que encerraria na entrada de Bragança e desse modo a PA 12 deveria ser alongada até a praia de Ajuruteua, proposta que foi aceita pelos representantes do DER.

A partir disso foi iniciado a construção da estrada que interligaria Bragança à Ajuruteua. Todavia, deve-se frisar que em 1975 foi feito apenas uma abertura nas proximidades de Bragança, de modo que a estrada, durante toda a década de 1970, continuou sendo construída. De acordo com Ipojucan Dias Campos⁴⁵ a obra chegou com piçarra (aterro) à praia de Ajuruteua em 1984 e isso foi trabalho do então governador do Pará Jader Fontenelle Barbalho. No entanto, permaneceu sendo construída e sua conclusão só aconteceu em 1991 quando finalmente foi asfaltada, como se lê em um noticiário do jornal “O Imparcial”, citado por Elena Almeida de Carvalho⁴⁶:

Já está sendo processada a licitação para viabilização de recursos para as obras de asfaltamento da rodovia Bragança-Ajuruteua. É desejo do governador do estado o asfaltamento da rodovia até o final deste ano, que iniciou a elevação do leito da estrada, reestruturação das pontes, tubulação ao longo da rodovia e restabelecimento da praia de Ajuruteua. O processo se constituiu numa novidade já que se trata de um antigo pleito da comunidade bragantina, o que já fazia parte de um sonho e que agora transformou-se em realidade.⁴⁷

Segundo Ipojucan Campos⁴⁸ foi somente a partir de 1990, quando Jader Barbalho retornou ao governo, é que realizou-se os últimos reparos da rodovia, pois se construiu pontes “mais seguras” e se inseriu o “asfalto”.

O funcionamento da via e as novas dinâmicas socioeconômicas

Com efeito, é possível detectar que a década de 1970 era o período propício para a consolidação desse projeto, sobretudo porque o “país” passava por um domínio político em

⁴⁵ CAMPOS, Ipojuca Dias. Op. cit., p. 2.

⁴⁶ CARVALHO, Elena Almeida. Op. cit., p. 48.

⁴⁷ Trecho do artigo “asfaltamento da rodovia Bragança-Ajuruteua” – jornal o Imparcial. Bragança: 21- 09 - 1991.

⁴⁸ CAMPOS, Ipojucan Dias. Op. cit.

que a busca pelo progresso socioeconômico era política fundamental, desejos esses que também estavam presentes nos pensares dos governantes de Bragança, que viam nessa obra uma expectativa de fazê-la ascender as esses patamares, sobre qualquer custo, apesar de saberem que a cidade, do ponto de vista da estrutura urbana e dos serviços públicos, estava muito distante dessa conjuntura.

Pode-se notar que esse evento foi um fator importante para as atuais dinâmicas socioeconômicas no cotidiano de muitos sujeitos sociais que vivem na Região do Salgado, haja vista que, por ser arquetizada pelo interior do manguezal, essa aos poucos passou a transformar relações de trabalhos há muito tempo vivenciadas por uma série de pessoas que dirigem-se a esse ecossistema a fim de buscar peixe, sururu, camarão e principalmente caranguejo⁴⁹.

A partir do funcionamento da rodovia, um grande número de pessoas passou a investir nesse tipo de negócio, de modo que na praia e em Bragança aumentaram o número de hotéis, restaurantes, bares e comércios atacadistas que em julho ou outros feriados recebem grande número de visitantes, que aquecem a economia local, fornecendo ganhos aos investidores. Entretanto, devido ao crescimento habitacional a praia passou a ser urbanizada de forma desordenada e sem planejamento, propiciando a continuidade da morte de área de mangue em suas proximidades.

Com relação a ampliação do turismo, nos últimos anos amplificou-se os investimentos em estabelecimentos, já que os empresários (diante da possibilidade de angariarem recursos com esse negócio) passaram a construir pousadas a fim de abrigar os muitos turistas que começaram a frequentá-la desde a década de 1980. Não obstante, muitas dessas construções são irregulares e acabaram por interferir na estética e preservação da praia⁵⁰.

Portanto, apesar dos problemas ecológicos e habitações desorganizadas, Ajuruteua passou a ser o principal polo turístico de Bragança, corroborando para os investimentos em negócios voltados à recepção de turistas, como bares, restaurantes, hotéis, por exemplo, empreendimentos que passaram a dinamizar a economia dessa cidade, que deixou de ser um lugar de produção exclusivamente agrícola, como era até a década de 1970.

Considerações finais

Buscou-se problematizar a respeito dos fatores que conduziram os representantes do poder público de Bragança e do Estado do Pará a iniciarem a abertura da estrada Bragança-

⁴⁹ ALVES, Alexandre de Brito. Estrada Bragança-Ajuruteua e a percepção dos trabalhadores do manguezal paraense (1975-1991). *Revista A Palavrada*. v. 05.n.5.p. 26-39.

⁵⁰ COSTA, Pedro Paulo dos Reis. Op. cit., p. 4.

Ajuruteua em meados da década de 1970. Para perceber isso teve-se que refletir sobre a conjuntura desse período na tentativa de perceber os interesses políticos e econômicos que estavam em jogo no poder em Bragança. Destarte, o que se observou através de pesquisas qualitativas de diferentes fontes foi que a cidade também vivenciou os ideários de progresso e desenvolvimento socioeconômico. Contudo, para torná-los uma realidade era necessário criar estratégias adequadas para utilizar as riquezas que existia na Região Bragantina a esse fim. Com efeito, foi na expectativa de crescimento econômico da cidade que um grupo de pessoas uniram-se e deram abertura numa estrada que atrairia o turismo à região e impulsionaria sua entrada no progresso retirando-a do “atraso socioeconômico” a qual se encontrava. Uma questão trivial levantada neste texto é que subjacente as ideias expostas estavam em jogo os interesses financeiros dos políticos que lucrariam com a especulação imobiliária que ocorreria em Ajuruteua.

Finalmente, afirma-se que o assunto em pauta é essencial para se compreender que a PA-458 foi planejada e construída em um contexto específico da história Amazônica, a saber, o período do governo militar, no qual a preocupação das elites era urbanizar a região para expandir as relações capitalistas em um espaço considerado atrasado, posto estar distante da conjuntura de avanço. Considera-se que entender este domínio histórico é importante para a historiografia regional, visto que foi nesse período que se criou uma série de vias e outros projetos que caracterizam a atual situação político-econômica da Amazônia.

Documentos:

Ata da 1º Sessão Ordinária da Câmara Municipal de Bragança. 1º período de 1975, 8º legislatura. Documento encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal (APCMB).

Requerimento elaborado em 27 de junho de 1975. Encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança.

Ata de Reunião de 02 de maio de 1983. Documento encontrado no Arquivo da Câmara Municipal de Bragança.

Requerimento elaborado em 13 de maio de 1975. Encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

Requerimento feito pelo vereador Boulanger Ubiraci Nunes, 27 de maio de 1975. Encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

Requerimento elaborado em 25 de maio de 1975. Aprovado em 4 de junho de 1975. Encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

Ofício nº 73/75, enviado por Eustaquilino Tannus Casseb. Encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

Ofício (nº 146/75). Encontrado no Arquivo Público da Câmara Municipal de Bragança (APCMB).

Referências Bibliográficas

ALVES, Alexandre de Brito. Estrada Bragança-Ajuruteua e a percepção dos trabalhadores do manguezal paraense (1975-1991). In: Revista A Palavrada. v. 05.n.5.p. 26-39.

_____. *Estrada Bragança-Ajuruteua e sobrevivência no manguezal (1975-1991)*. Bragança- PA. Trabalho de conclusão de curso apresentado à Faculdade de História da Universidade Federal do Pará (UFPA), Bragança, 2014.

Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi Ciências Naturais. In: *Bol. Mus. Pará. Emílio Goeldi Cienc. Nat.* v.4. n.2. Belém ago. 2009.

CARVALHO, Elena Almeida de. *Impactos Ambientais na Zona Costeira: o caso da estrada Bragança-Ajuruteua, Estado do Pará*. Bragança-PA. Dissertação (Mestrado em Biologia Ambiental) – Universidade Federal do Pará (UFPA). Bragança, 2000.

CAMPOS, Ipojucan Dias. História e Natureza: memórias, sobrevivências, famílias e relações de poder no manguezal (Bragança – PA, 1980 -1990). *Revista Margens*, Abaetetuba-PA, v.7, n.1, pp. 69-83, 2013.

COSTA, Pedro Paulo dos Reis. Impactos ambientais sobre a planície costeira bragantina: da construção da PA 458 à ocupação desordenada da praia de Ajuruteua. In: III Congresso brasileiro de Gestão Ambiental Goiânia, 04., 2012, Goiânia. *Anais...* Goiânia, 2012, 04p. Encontrado em www.ibeas.org.br. Acesso em 14 de dezembro de 2014.

DURAN, Ricardo Santos. *Caranguejeiros e caranguejos: a captura do Caranguejo-Uçá, *Ucides Cordatus* (Linnaeus, 1763) (Crustáceo, Ucididae), no Município de Cananéia (SP)*. Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Instituto de Biociências da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” (UNESP), Rio Claro, 2011.

FERNANDES, B. Marcos; FERNANDES, Jairo. S. et al. Efeitos da construção da rodovia PA 458 sobre os bosques de mangue da Península da Região Bragantina, Bragança, Pará, Brasil. *Revista Uakari*, v. 03, 2010.

HOBBSAWM, Eric J. A Revolução Industrial. In: *A Era das Revoluções: Europa (1789 – 1848)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

- LEÃO, Thiago Dias Ferreira. “*O Milagre Econômico Brasileiro*”: estratégias governamentais para o desenvolvimento econômico e controle inflacionário brasileiro, de 1968 a 1973. Monografia (Pós-graduação em Ciências Econômicas) – Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Vitória, 2009.
- LEÃO, José Quintino de Castro Leão. Fora da Política Partidária. In: *Encantos e Desencantos*. Belém do Para: Editora Ricardo Américo, 2009.
- MESQUITA, Silvana do Socorro Araújo; COSTA, Rauquírio Marinho et al. 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, set-dez. 2006.
- MANESCHY, Maria Cristina. Sócio-Economia: trabalhadores e trabalhadoras nos manguezais. In: FERNANDES, M. E.B. *Os Manguezais da Costa Brasileira*. Maranhão Fundação Rio Bacanga, 2003, pp. 135-165.
- MILANE, Carlos; DROULERS, Martine. *Desenvolvimento local e turismo em Tarrafal (Cabo Verde)*. Unesco, 2002.
- NOBREGA, Wilker Ricardo de Mendonça. *Participação popular e as políticas de turismo na Amazônia: o PROECUTUR no distrito de mosqueiro, Belém-PA*. Dissertação (Mestrado em Cultura e Turismo) – Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), Belém, 2006. p. 46.
- OLIVEIRA, Marcelo do Vale. “É de quem chegar primeiro”: Territórios entre os Tiradores de Caranguejos da Vila de Bacuriteua, Bragança –PA. ENCONTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS NO NORTE E NORDESTE PRE-ATLAS. XV., 2012, Teresina. *Anais...Teresina*: UFPE, 16 p.
- RABELLO, Antonio Claudio. A Questão Setentrional: Amazônia, Natureza e Capitalismo. Disponível em: < [Http://www.História.uff.br/estadopoder](http://www.História.uff.br/estadopoder) > Acesso em 21 de Junho de 2013.
- SANTOS, Maria de Nazaré Silva. Considerações preliminares acerca dos impactos ambientais decorrentes das multiterritorialidades da praia de Ajuruteua – PA. III Congresso Brasileiro de Gestão Ambiental, 2012, Goiânia. *Anais...Goiânia*, 2012. 07p. Encontrado em www.ibeas.or.br. Acesso em 20 de dezembro de 2014.
- SANTOS, Clemilda Nery dos. *Caranguejo: uma questão de sobrevivência na Comunidade de Acarajó, Bragança-PA*. Monografia apresentada no Programa no Programa de Formação Interdisciplinar em Meio Ambiente, Universidade federal do Pará (UFPA). Bragança, 1996.

SILVA, Dário Benedito Rodrigues Nonato. *Os donos de São Benedito convenções e rebeldias na Lutas entre o catolicismo tradicional e devocional na cultura de Bragança, século XX*. Dissertação (Mestrado em História Social da Amazônia) – Universidade Federal do Pará (UFPA), Belém, 2006.

SILVA, Maurílio Galvão da. Amazônia: expansão do capitalismo, os órgãos públicos e as políticas de ocupação e valorização da Amazônia. *Revista de Educação, Cultura e Meio Ambiente*, v. 11, n. 30, mar-2005.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). <[http:// www.cidades. ibge. gov.br](http://www.cidades.ibge.gov.br)>. Acesso em: 05 de nov. 2014.