

A cidade como forma de diferenciação: famílias pioneiras e fundadores na Amazônia

The city as a form of differentiation: founders and pioneer families in the Amazon
La ciudad como forma de diferenciación: familias pioneras y fundadores en la Amazonía

Renata Barbosa Lacerda¹

Resumo: Este trabalho analisa como as narrativas sobre cidades fundadas em áreas de fronteira revelam relações sociais e valores que guiaram o movimento de famílias consideradas pioneiras do Sul e Sudeste do Brasil para a Amazônia. Ao chegarem nesses lugares onde fundaram cidades, recriaram cenários de encontros com outros povos, reformulando modos de pertencimento e de diferenciação interna e externamente ao que concebem como seu grupo étnico. Por meio da construção cotidiana da memória, atribuíram critérios de pertencimento a seus antepassados e buscaram reproduzi-los para seus descendentes. Esse artigo é baseado em trabalho etnográfico realizado desde 2013 em Novo Progresso, município cortado pela rodovia BR-163 no Sudoeste do Pará. A partir disso, dialoga com a literatura sobre colonos pioneiros e fundadores de cidades situadas à beira de rodovias abertas ou consolidadas por políticas de colonização na Amazônia Legal – mais especificamente, no Norte de Mato Grosso, Sudoeste do Pará, Rondônia e Sul do Amazonas. Argumenta que esses diferentes espaços urbanos se tornaram uma forma de diferenciação social ao comporem um repertório que denomino de forma-cidade-pioneira.

Palavras-chave: cidade; colonização; pioneirismo; Amazônia.

Abstract: This work analyzes how narratives about cities founded in frontier areas reveal social relations and values that guided the movement of families considered pioneers from the South and Southeast of Brazil to the Amazon. When they arrived in the places where they founded cities, they recreated scenarios of encounters with other peoples, reformulating ways of belonging and differentiating themselves internally and externally to what they conceive as their ethnic group. Through the daily construction of memory, they attributed criteria of belonging to their ancestors and intended to reproduce them to their descendants. This article is based on ethnographic work carried out since 2013 in Novo Progresso, a municipality crossed by the BR-163 highway in the Southwest of Pará. It discusses with the literature on pioneer settlers and founders of cities located on highways opened or consolidated by colonization policies in the Legal Amazon – especially in the North of Mato Grosso, Southwest of Pará, Rondônia and South of Amazonas. It argues that these different urban spaces have become a form of social differentiation by composing a repertoire that I call the pioneer-city-form.

Keywords: city; colonization; pioneers; Amazon.

¹ Doutoranda pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social (PPGAS/MN/UFRJ). Participante do Núcleo de Estudos sobre Amazônia Contemporânea (NUAMA) e Núcleo de Antropologia da Política (NuAP). Agradeço a Telma Bemerguy, Luciana Almeida, Manuela Cordeiro, Karina Tarca e Igor Rolemberg pelos diálogos que me instigaram a formular as questões presentes neste artigo.

Resumen: Este trabajo analiza cómo las narrativas sobre ciudades fundadas en áreas de frontera revelan relaciones y valores sociales que guiaron el movimiento de familias consideradas pioneras del sur y sureste de Brasil hacia la Amazonía. Al llegar a los lugares donde fundaron ciudades, recrearon escenarios de encuentros con otros pueblos, reformulando modos de pertenencia y diferenciación interna y externamente a lo que conciben como su etnia. A través de la construcción diaria de la memoria, atribuyeron criterios de pertenencia a sus antepasados y buscaron reproducirlos para sus descendientes. Este artículo se basa en trabajo etnográfico realizado desde 2013 en Novo Progresso, municipio cortado por la carretera BR-163 en el Sudoeste de Pará. Y dialoga con la literatura sobre pobladores pioneros y fundadores de ciudades ubicadas al borde de carreteras abiertas o consolidadas por políticas de colonización en la Amazonía Legal – más específicamente, en el Norte de Mato Grosso, Suroeste de Pará, Rondônia y Sur de Amazonas. Sostiene que estos diferentes espacios urbanos se han convertido en una forma de diferenciación social al componer un repertorio que llamo la forma-ciudad-pionera.

Palabras clave: ciudad; colonización; pioneros; Amazonía.

Introdução

O presente trabalho analisa, com base em etnografia realizada na cidade de Novo Progresso (Sudoeste do Pará) e na literatura sobre pioneirismo, a forma de vivenciar e fundar cidades de famílias de colonos que se auto reconhecem como pioneiras². Essas famílias reproduziram valores e práticas de colonização e de abertura de fronteiras, que atribuíam a seus antepassados. Da Europa ao Brasil e das colônias no Sul e Sudeste do Brasil, seus descendentes seguiram ao Cerrado, Amazônia e países fronteiriços como Paraguai e Argentina, revivendo e reformulando histórias de fundadores de comunidades, sociedades e cidades.

Desse modo, se reconheciam como parte de uma mesma comunidade moral e afetiva. Nutrida à distância, tanto temporal, quanto espacial, essa comunidade imaginada é fruto de uma dupla coprodução. Primeiramente, entre memórias coletivas e identidades constituídas por emoções e moralidades, conforme argumentaram Veena Das (1995) e Michael Lambek (2016). Em segundo lugar, entre processos internos de hierarquização e igualitarização, no sentido de Frederick Bailey (1971).

Nesse processo, famílias pioneiras recriaram cenários de encontros com outros povos, fabricando fronteiras sociais por meio de determinados traços culturais que consideraram significativos. Para Fredrik Barth (2000, p.32), esses traços seriam de duas ordens: a) os sinais diacríticos, que “as pessoas buscam e exibem para mostrar sua identidade” (vestimenta, língua, forma das casas, estilo de vida etc.); b) os valores, os “padrões de moralidade e excelência pelos quais as performances são julgadas”.

Seguindo o conceito de etnicidade do autor, que fundamenta a análise de Luciana Almeida (2021) sobre a construção do espaço urbano como emblemático do pioneirismo, proponho a noção de forma-cidade-pioneira. Com ela, busco salientar como diferentes cidades fundadas na Amazônia foram apresentadas como sinais diacríticos que demarcaram identidades e diferenciações étnicas, consoante valores que mobilizaram famílias de autodenominados pioneiros na abertura e colonização de áreas de fronteira.

Cabe ressaltar que, ao contrário do que a noção de “forma” possa sugerir, não proponho uma tipologia de cidades, que definiria casos desviantes ou típicos. Tampouco sugiro haver um padrão urbano atemporal que se expandiria com esses movimentos. Clifford Geertz (2008 [1973],

² Em itálico assinalo os termos êmicos relevantes para a presente análise.

p.16) já alertava para os perigos das tipologias e totalizações abstratas quando enunciou: “O lócus do estudo não é o objeto de estudo. Os antropólogos não estudam as aldeias (tribos, cidades, vizinhanças...), eles estudam nas aldeias.”. Assim, me inspiro em sua análise de aldeias balinesas para pensar a forma a partir de suas variações (GEERTZ, 1959), tendo em vista observar regularidades entre narrativas sobre cidades fundadas por pioneiros³.

Nesse sentido, a antropologia urbana é o ponto de chegada da descrição etnográfica de dinâmicas sociais. Apesar de suas especificidades e de transcenderem a cidade enquanto um lugar, essas dinâmicas compõem fenômenos urbanos e processos mais abrangentes, como argumentou José Magnani (2016). Com isso em mente, proponho a forma-cidade-pioneira como repertório de princípios de agrupamentos e diferenciações sociais que se atualizam de modo singular.

Analiso narrativas sobre histórias locais – entrecruzadas com histórias pessoais e familiares – e sobre a vivência cotidiana nessas cidades fundadas por colonos. Ambas são significativas para a sua diferenciação perante outros grupos étnicos e entre si mesmos, visto que seu pertencimento étnico é perpassado por marcadores sociais e expectativas morais atreladas a: gênero; sexualidade; geração e parentesco; status social; deslocamentos entre a residência e o principal local de trabalho; atividades; ordem de chegada; qualidade e grau de aventura e dificuldades enfrentadas na fronteira; participação na formação e fundação da cidade; entre outros.

Na linha da reflexão de Ester Corrêa e Telma Bemerguy (2020) sobre conceitos de fronteira, por um lado, os movimentos descritos pelos colonos produziram fronteiras sociais que dizem respeito a diferenciações simbólicas e processos de subjetivação, nos quais marcadores sociais da diferença se interseccionam. Por outro lado, estes também atravessaram e desenharam fronteiras no sentido de governamentalidade – não só externa, mas internamente a Estados-nacionais. Como João Pacheco de Oliveira (2016, p.260) assinalou, essa “permanente criação de fronteiras interiores” se deu pelo processo de colonialismo interno⁴, em que a população nativa, suas terras e recursos foram continuamente vistos como incorporáveis. Muitas vezes isso se deu sob o discurso da ocupação dos “vazios” demográficos, geográficos e socioeconômicos, como nas propagandas das políticas de colonização da Amazônia elaboradas pelo governo militar.

Para analisar a forma-cidade-pioneira, me baseio na literatura que se debruçou sobre colonos pioneiros e fundadores de cidades situadas à beira de rodovias abertas ou consolidadas por essas políticas de colonização, sendo recentemente integradas aos planos de formação de “corredores logísticos do Arco Norte”⁵ do agronegócio na Amazônia Legal: BR-163 (Cuiabá-Santarém) no Norte de Mato Grosso e Sudoeste do Pará; BR-364 (Marechal Rondon) em Rondônia, que liga Cuiabá a Porto Velho; e BR-230 (Transamazônica) no Sul do Amazonas⁶. Teço comentários sobre estudos

3 Diferentemente de Geertz (1959), que descreveu em profundidade as variações entre aldeias balinesas, me detenho mais na noção de forma neste artigo. Maiores esforços analíticos são necessários para contrapor as variações que compõem a forma-cidade-pioneira.

4 Pablo Casanova (2007), citado por Luciana Almeida (2021), formulou o conceito de colonialismo interno articulado ao colonialismo internacional (entre nações) e transnacional (megaempresas e complexos empresariais-militares), com base nas lutas de movimentos sociais – como os de nacionalidades, povos e etnias – frente ao capitalismo na América Latina e no mundo.

5 Os corredores logísticos foram idealizados por projetos governamentais realizados em parceria com entidades de classe do chamado agronegócio, como a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), contando ainda com cooperação com o Banco Mundial.

6 A área entre essas três rodovias é composta por uma malha de hidrovias e portos. A Transamazônica, inaugurada até Itaituba (PA), onde hoje há o porto de Miritituba, em 1972, e Humaitá (AM) em 1974, município que dá acesso aos portos de Manaus, Itacoatiara (AM) e Porto Velho (RO) pela BR-319 (Manaus-Porto Velho). A BR-364 foi idealizada no governo de Juscelino Kubistchek, mas só foi consolidada em 1968 e pavimentada em 1984, no trecho entre Cuiabá (MT) e o porto de Porto Velho (RO). A BR-163 foi aberta entre 1973 e 1976. Sua pavimentação no Pará avançou no

em outras regiões onde pioneiros se instalaram em cidades consideradas já consolidadas. Ao lado disso, destaco as continuidades observadas entre esses diferentes contextos, dialogando com a literatura sobre as gerações anteriores desses colonos no Sul e Sudeste do país e os movimentos de imigração (principalmente europeia) nos séculos XIX e XX, fruto de uma política nacional de defesa do branqueamento racial.

As questões aqui formuladas são fundamentadas no diálogo entre essas análises e a etnografia que tenho realizado em Novo Progresso, município paraense cortado pela BR-163, onde realizei trabalhos de campo em 2013, 2017 e 2018. Além dos relatos orais sobre pioneiros e fundadores, me baseio em seus relatos escritos sobre a história local, entre eles, quatro livros de moradores de Novo Progresso: as pioneiras Gertrudes Oravec (2008), Sara Schneider e Raquel Fortes (2011); o goiano Zé Coruja (2004), que chegou depois. Considero ainda as histórias de vida de pioneiros de cidades ao longo da BR-163 mato-grossense e paraense, incluso Novo Progresso, reunidas no livro dos pesquisadores alemães Charlotte Schumann, Korbinian Hartberger, Michael Klingler e Regine Schonenberg (2015).

Na primeira parte do texto, reflito sobre meus caminhos de pesquisa a partir do contraste entre o que meus interlocutores e eu concebíamos como cidade. Na segunda parte, destaco elementos diacríticos nas narrativas históricas sobre a fundação de Novo Progresso, sintetizados na ideia de ir sempre para frente. Por fim, abordo como as descrições dos colonos sobre sua circulação pela e através da cidade reelaboravam diferenciações sociais por meio da ideia de cultura.

Choque de cidades: a antropóloga carioca e os progressenses

Por me apresentar como pesquisadora da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), era comum que progressenses, sobretudo aqueles que se identificavam como sulistas (em geral colonos brancos), comparassem a cidade grande de onde vim com Novo Progresso. Costumavam lembrar de um ou outro carioca que teria morado na região da BR-163 – em contrapartida, conheceram muitos paulistas por lá. Alguns me perguntavam o bairro onde eu morava, pois já haviam visitado a cidade para ver parentes. Um ou outro chegou a morar e trabalhar temporariamente no interior do estado do Rio de Janeiro. Do Sudeste, conheciam mais São Paulo ou Espírito Santo, onde nasceram ou tinham parentes e conhecidos próximos, geralmente descendentes de imigrantes europeus (alemães, russos, italianos, poloneses, portugueses, entre outros), também esparramados pelo Sul.

De todo modo, a maioria não conhecia o Rio de Janeiro a não ser pelas notícias na televisão, as quais reproduziam um imaginário de violência cotidiana. Contrastavam-na com a vida mais segura na região paraense e me perguntavam como eu lidava com tanta violência, curiosidade despertada em outros encontros etnográficos, como o relatado por John Comerford (2014b) em localidades rurais de Minas Gerais. Diferentemente dessa situação de pesquisa, meu campo se deu sobretudo na cidade-sede do município de Novo Progresso, por não ter financiamento suficiente para longos deslocamentos⁷. E foi como habitantes de uma cidade que meus interlocutores reagiam à minha origem.

Nesse sentido, mostravam preocupações acerca do que chamavam de crescimento de Novo Progresso desde os anos 2000, sobretudo com a pavimentação da BR-163. Notavam os novos problemas que passaram a enfrentar, que identificavam a cidades como o Rio: falta de saneamento

governo Lula e sua finalização foi anunciada pelo governo de Jair Bolsonaro; visa o escoamento para os portos de Miritituba e Santarém (PA).

⁷ As quatro viagens de campo tiveram financiamento parcial da Faperj e da Capes. Porém, devido à falta de transporte público e ao alto custo da passagem de avião e hospedagem em hotéis locais, dependi de caronas, taxis e mototaxis eventuais para me deslocar pelas cidades e povoados da região.

básico; má distribuição de energia elétrica; atendimento precário de saúde e educação; lixo nas ruas; roubos a bancos; assaltos à mão armada; estupros; e tráfico de drogas. Como um colono me disse, “falam que cidade pequena não tem isso [roubo], mas tem pilantra igual lá [no Rio], mesma coisa” (SANDRO, 2013).

Ainda assim, o grau de imprevisibilidade da violência do Rio de Janeiro era um fator central de sua diferenciação perante cidades pequenas como Novo Progresso. Quando eu comentava meu espanto ao reafirmarem que lá seria mais seguro – visto que cada vez mais ouvia histórias de assassinatos, roubos e tráfico na região paraense –, respondiam que a bala perdida no Rio poderia atingir qualquer um, já a bala em Novo Progresso teria alvos certos e justificáveis. Ainda assim, se mostravam preocupados em me passar seus conhecimentos sobre como circular para evitar perigos.

Ter ido a Novo Progresso sem esses conhecimentos prévios, por sua vez, me causava bastante apreensão, sobretudo em 2013. A literatura a que tive acesso qualificava a região como violenta, não só pelos garimpos e mineração, mas sobretudo pelos conflitos por terra e desmatamento ilegal – em especial Edna Castro, Raimunda Monteiro e Carlos Castro (2004) e Maurício Torres (2005). Na cidade e entre sulistas, esse retrato dificilmente era corroborado em conversas comigo, a não ser entre pequenos agricultores e pessoas com quem obtive maior relação de confiança ao longo do tempo. O discurso predominante reforçava ser um município tranquilo e um povo pacífico que saberia resolver problemas que costumamos identificar como rurais e urbanos. Saber a ainda controlar relativamente bem a violência, embora a chegada de muita gente de fora fosse sempre recolocada como um desafio iminente⁸.

Outra apreensão que tive antes de visitar Novo Progresso foi não conseguir planejar como chegar e me movimentar em termos de transporte. Na internet, quase não havia informações sobre a duração das viagens de ônibus, seja a partir de Cuiabá (MT), seja de Santarém (PA) – cidades para onde me desloquei de avião a partir do Rio. E, diferentemente das viagens a que estava acostumada a fazer, o Google Maps não mostrava o desenho urbano de Novo Progresso. Hoje, por outro lado, há um grande detalhamento, com nomes de bairros, ruas, igrejas e comércios. Por isso, chegando lá, uma das minhas primeiras urgências foi a compra de um mapa da cidade em uma gráfica local tendo em vista me situar no espaço. Embora tenha me ajudado a encontrar alguns endereços e a compreender a divisão urbana em setores, bairros e ruas principais (muitas vezes com nomes de pioneiros), foi andando pelas ruas da cidade e falando com moradores que consegui compreender melhor a dinâmica urbana local.

Já em termos do deslocamento de chegada, o que mais me surpreendeu, desde a primeira viagem, foi a condição da rodovia Cuiabá-Santarém, único meio de chegar a Novo Progresso sem ser por pequenos aviões de garimpo. Em fevereiro de 2013, saí de Cuiabá em um ônibus para a cidade-sede do município – percurso sugerido por um colega de pesquisa que havia transitado por essa parte da BR-163 justamente por ter trechos asfaltados de rodovia. Não sabia que estava indo no pior período, o chamado inverno amazônico, das fortes chuvas que tornam a estrada sem asfalto uma lama avermelhada. Como pude perceber, atrasos de ônibus de mais de duas horas eram de praxe, assim como os tratores e jipes à beira da rodovia à espera do resgate dos atolamentos. Isso, porém, somente quando entramos no Pará. Até Garantã do Norte, última parada em Mato Grosso, o asfalto permitia o sono dos passageiros e a vista era amarelada, marcada pela paisagem da soja (mas também arroz, milho e algodão). Chegando no Pará, o capim verde, que alimenta centenas de milhares de cabeças de gado, e a lama vermelha passavam a compor a vista da janela sob o sol

⁸ *Gente de fora, como assinalou Roberta Novaes (2011) em Minas Gerais, é estigmatizada como perigosa mesmo quando passam a residir na cidade por anos. Marcos Otávio Bezerra (2012) analisou como populações taxadas como “de fora” se tornaram um problema social para a administração pública em sua circulação como trabalhadores e residentes em cidades do agronegócio em Minas Gerais e Mato Grosso.*

quente. As rodoviárias equipadas iam ficando para trás e as novas paradas pareciam improvisadas em povoados menores.

Conversando com moradores e pessoas que por lá transitavam, a viagem pela BR-163 me soava como um ritual de passagem. Todos haviam tido experiências semelhantes e, em regra, muito piores que a minha. A imprevisibilidade da chegada e saída era um tema recorrente nos relatos de todos, mas principalmente dos pioneiros (sulistas, mas também nordestinos) que se valorizavam por terem passado dias e semanas na BR, correndo inúmeros riscos de adoecimento, acidentes e de vida, parte do que entendiam como aventura rumo ao desconhecido. Passar por esse caminho e conversar com a população local, como me diziam, era o único modo de realmente conhecer a realidade da região. Por isso, não raro demonstravam seu contentamento com minha presença. Reiteravam em suas interrogações a surpresa de alguém como eu ir para tão longe e viver uma experiência que muitos conterrâneos meus evitariam.

Talvez mais surpreendente para eles e elas era o fato de eu ir sozinha. Embora tenha apresentado meu marido no primeiro campo que fiz, voltei nas outras três vezes sem ele. Por que eu teria largado minha família lá longe no Rio para fazer pesquisa na Amazônia? Conforme fui aprendendo nos “choques culturais” do trabalho de campo, no sentido de Roy Wagner (1981), essa perplexidade se dava por modos outros de movimentação e relacionalidade, em que o ato de levar ou planejar a ida da família era parte fundamental da chegada em Novo Progresso. A isso se somava o fato de ser uma mulher andando sozinha, o que costumavam associar a cozinheiras e prostitutas do garimpo – classificadas como diferentes de alguém como eu, branca, escolarizada e sudestina. Para eles e elas, fazia mais sentido eu ter feito a viagem com meu marido e parentes para morar lá. Daí os reiterados convites para que nos mudássemos para a cidade.

A aliança no dedo, porém, não era suficiente para afastar algumas investidas de homens sulistas. Um sulista chegado há poucos anos na cidade – paulista de nascença, que morou no Sul antes de chegar em Novo Progresso – me explicou que eu sofreria mais assédio se eu fosse tão branca quanto as sulistas chamadas *alemoas*⁹. Essas, mesmo quando casadas, eram disputadas entre os homens para ficar, namorar e casar. A infidelidade entre homens e mulheres sulistas, conforme explicou, era prática comum (embora sigilosa) da qual ele mesmo participava e confienciava entre amigos homens – o que em sua percepção, porém, não afastava questionamentos sobre sua sexualidade, por ser um homem divorciado que preferia não se casar novamente.

Não vendo muito sentido em minha presença sem a família, não raro temiam a probabilidade de eu me encaixar em outra categoria de pessoas vindas de fora e que atuavam cotidianamente na região: jovens servidores e servidoras estatais concursados, em sua maioria brancos, de classe média, universitários, com sotaque sudestino, de trajetória familiar urbana e que se vestiam como eu. Mais grave, eram de agências encarregadas pela fiscalização ambiental criticada por grande parte dos sulistas. Como não era vista andando com esses servidores e estava sempre de passagem, poderia ser ainda jornalista de algum grande veículo de comunicação igualmente condenado por retratar a região como lugar de “criminosos ambientais”. Viam-se como injustamente retratados por esses veículos cujos repórteres não conheceriam de fato a realidade da região. Desse modo, minha presença causava desconfianças, mas podia ser vista como uma possibilidade de levar esse conhecimento para centros urbanos e políticos do país.

Por outro lado, as diversas situações de “choques” em campo me levaram a colocar em xeque minha própria visão de Novo Progresso como cidade. Os meus poucos conhecimentos prévios associavam a região a problemáticas que eu discutia no campo dos estudos rurais, em cursos e congressos: violência e conflitos socioambientais; agronegócio, sendo os colonos sulistas parte fundamental de sua expansão; reforma agrária e áreas protegidas. Se a cidade me parecia a princípio

⁹ Em apenas três ocasiões me disseram que eu pareceria ser parente de alguém de Novo Progresso, como a filha de um casal de *pioneiros depois separados: a ex-prefeita sulista e o ex-prefeito nordestino*.

secundária às minhas questões de pesquisa – embora estivesse fazendo “antropologia na cidade” durante a maior parte do tempo –, os encontros etnográficos me fizeram perceber o valor que os progressenses conferiam ao fato da maior parte de sua população morar em uma cidade fundada onde supostamente só tinha mato.

Apesar do relativo consenso na antropologia e sociologia sobre as interrelações entre campo e cidade, ou rural e urbano¹⁰, os recortes de objetos e problemas de pesquisa conformaram o que se costuma entender por “estudos rurais”, conforme demonstrou Cleyton Gerhardt (2005). Seguindo sua argumentação, caberia questionar se ambivalências analítico-instrumentais e o etnocentrismo que permearam as interpretações científicas sobre as ruralidades não teriam também restringido as urbanidades merecedoras de serem pesquisadas.

Telma Bemerguy (2019), nascida e criada em Santarém no Pará, fez tal questionamento a partir de seus “choques” em circuitos acadêmicos no Centro-Sul do país. Como percebeu, as representações e enquadramentos teóricos construídos predominantemente por pesquisadores do Centro-Sul acerca de sua cidade natal situada na Amazônia, a associavam mais aos “estudos de comunidade” – presentes nos cursos sobre campesinato e ruralidades – do que à “antropologia urbana”. A despeito das diferenças entre as cidades de Santarém e Novo Progresso – a primeira remonta ao século XIX e conta com uma população estimada de mais de 306 mil habitantes, a segunda foi criada em 1991 e tem cerca de 25 mil habitantes, segundo o IBGE –, por que não as pensar também a partir de questões da antropologia urbana, como ocorre com o Rio de Janeiro?

Seguindo Magnani (2016), quais regularidades podem ser observadas entre cidades díspares e distantes no tempo e no espaço? Daí sua lembrança do relato de Claude Lévi-Strauss em sua passagem pelo interior de São Paulo, que estava se urbanizando, e por cidades recém-implantadas ao longo de um eixo rodoferroviário no Norte do Paraná¹¹. Nessas cidades loteadas por uma colonizadora privada inglesa, Lévi-Strauss se surpreendeu com as casas que revelavam técnicas de imigrantes europeus e com as ruas que se dispunham em quadriláteros. Em linhas gerais, esse desenho estranhamente familiar encontrado pelo antropólogo francês em 1935 remete ao que outros antropólogos descreveram sobre cidades na Amazônia.

Vinda de uma trajetória de camponeses imigrantes que plantou café no Norte do Paraná, Mariana Galuch (2019) não se surpreendeu tanto com a cidade de Apuí (AM) em sua pesquisa de doutorado: “Não estava como Malinowski em terras distantes, meio à cultura distinta dos seus, mas estava em uma cidade que mais se parecia com uma cidade de interior do Paraná do que com uma cidade do interior do Amazonas.” (Ibid., p.29). Já Luciana Almeida (2013, 2021), ao estudar o agronegócio em Sorriso e Lucas do Rio Verde (MT) na BR-163, observou que ser gaúcha nascida em Porto Alegre não só lhe facultava certas proximidades com os autodenominados “gaúchos” que fundaram cidades em Mato Grosso, como lhe permitiu reconhecer características urbanas familiares ao Sul.

Diversamente à experiência de Galuch e Almeida, minha chegada em Novo Progresso foi mais próxima a Malinowski e não me remetia a padrões urbanos conhecidos. Embora soubesse de antemão pela literatura que a BR-163 era central no desenho e na história da cidade, nada me era familiar. E foi a partir desse estranhamento e curiosidade mútuos que meus interlocutores e eu nos relacionamos, inclusive aqueles e aquelas de quem me tornei mais próxima.

10 Ver: Maria de Nazareth Wanderley (2010). A relação campo-cidade foi um dos marcos dos estudos sobre o campo e o campesinato, sobretudo a partir da definição de part-societies e part-cultures por Alfred Kroeber. Para Robert Redfield (1969) e George Foster (1967), o campo dependia da cidade.

11 Cabe lembrar que o Norte Paranaense foi o cenário da análise de Pierre Monbeig (1984) sobre o “movimento pioneiro paulista” para o oeste nos séculos XIX e XX

Sempre para frente: fundação de cidades na fronteira

Sandro, colono que citei anteriormente quando comparou os pilantras das grandes e pequenas cidades, era lido como sulista. Embora tenha nascido no Espírito Santo, era descendente de imigrantes italianos e portugueses e se criou no Paraná, de onde saiu nos anos 1970 para Mato Grosso. Lá, contou ter ajudado a formar cidades – não se definia como fundador, mas como trabalhador convidado por fundadores – e, em 1999, se mudou com a esposa para Novo Progresso.

Diferente de Sandro, porém, a maioria dos colonos com quem conversei havia nascido no Sul. Em nossas conversas, quase todos lembravam de antepassados imigrantes europeus que, nas gerações passadas, haviam se movido por cidades do Espírito Santo, São Paulo e Sul do país, onde podiam ter sido pioneiros e fundadores. Independentemente de nascerem no Sul ou outras regiões, por terem passado pelo Paraná e muitas vezes por Mato Grosso, eram considerados sulistas por serem brancos e compartilharem dessa trajetória familiar. É essa trajetória que identifica muitos colonos nascidos no Sul e Sudeste que chegaram nas margens da BR-163 em Mato Grosso (ALMEIDA, 2013, 2021; BEZERRA, 2012; MARQUES, 2013; entre outros), da BR-364 em Rondônia (CORDEIRO, 2015; 2018) e BR-230 no Amazonas (GALUCH, 2019).

Outro aspecto partilhado por colonos nessas regiões é o gosto de recontar as histórias de formação e fundação de cidades. Não foi diferente entre progressenses sulistas, fossem eles pioneiros chegados com a abertura da BR-163 até a emancipação municipal, fossem aqueles que, como Sandro, chegaram depois da cidade criada. Eram assuntos que gostavam de conversar com pessoas vindas de fora como eu, e geravam frequentes comentários de como queriam, um dia, escrever um livro sobre a história de suas famílias e dos pioneiros – como o fizeram as pioneiras Sara Schneider e Raquel Royer (2011), que se mudaram com os pais no local onde hoje é Novo Progresso ainda crianças nos anos 1980, e Gertrudes Oravec (2008), descendente de alemães que chegou com o marido em 1979. Essas histórias podiam ser protagonizadas pelos próprios narradores ou por seus ancestrais, em especial nas figuras do avô, pai ou irmão. Na grande maioria das vezes, homens eram protagonistas, mesmo quando mulheres narravam com orgulho o feito de seus antepassados fundadores em outros lugares no Sul e Centro-Oeste.

Nessas narrativas, colonos sulistas se diferenciavam entre si em termos de status (pioneiros e fundadores), geração (os pais chefes de família e seus filhos homens), setor de atividade (agricultura, pecuária, madeira e garimpo), status (pobres/ricos, fortes/fracos) e gênero. Logo, nem todos os sulistas homens que chegaram nos anos 1970 e 1980 foram publicamente homenageados como pioneiros. Os mais lembrados publicamente eram sobretudo homens reconhecidos pela fundação de Novo Progresso, sobretudo aqueles que ascenderam socialmente e se tornaram lideranças, seja em igrejas, clubes, entidades de caridade ou de classe e partidos políticos. Ainda que por vezes de forma menos publicamente honrosa, homens e famílias que não ascenderam socialmente, mas que compartilhavam uma trajetória de chegada e permanência semelhante, podiam ser reconhecidos como pioneiros.

O não reconhecimento como pioneiro era mais recorrente entre mulheres sulistas. Muitas ficaram no anonimato, termo empregado por Sara e Raquel em seu livro. As mulheres em destaque na memória de pioneirismo geralmente vieram separadas com filhos ou se tornaram viúvas. Quando ainda casadas com pioneiros, as mais recordadas eram aquelas que tiveram papel publicamente reconhecido em atividades de cuidado, como educação (professoras), saúde (atendentes de farmácia, enfermeiras e parteiras) ou cozinhando em restaurantes quando havia poucas opções na região¹².

12 O relato de Gertrudes sobre Irene Sousa, descrita como “mulher de fibra”, é surpreendente em meio ao predomínio de histórias que narrou protagonizadas por homens que *abrem terra, casados com mulheres donas de casa. Vinda de Curitiba (PR), divorciada em 1983 e com seus três filhos, Irene “aproveitou o período bom do garimpo Canãa” para*

Embora Schneider e Fortes (2011) tenham empregado o termo pioneira no feminino, o discurso mais reproduzido publicamente enfatizava sobrenomes masculinos das famílias pioneiras, como é notório nos livros de Gertrudes (2008) e do goiano Zé Coruja (2004). Os pioneiros homens, que são os mais recomendados para contarem a história local, costumavam enfatizar nas nossas entrevistas as suas contribuições pessoais e a de seus pais (chefes de família) na ocupação e construção do lugar, raramente retratando as suas mães, esposas ou irmãs como pioneiras ou tendo qualquer protagonismo na história local. Já as mulheres que conheci produziam narrativas históricas menos centradas em si mesmas e enfatizavam suas ações como membras de famílias e comunidades, se dizendo pioneiras ao contarem histórias do início da ocupação e pelas dificuldades que passaram quando era tudo mato.

O emprego da primeira pessoa por esses pioneiros homens, segundo notou Ana Cláudia Marques (2013, p.95) em Mato Grosso, “obscurece parcialmente uma série de processos coletivos envolvidos no deslocamento, no estabelecimento e na fundação de lugares”. Como vimos, ofuscou o papel das mulheres que se mudaram junto a suas famílias nessa aventura rumo ao desconhecido, no movimento que um dos pioneiros entrevistados por Cordeiro (2015) chamou de “casa a rodar” – isto é, aquele que segue a costumeira viagem de reconhecimento realizada pelos homens da família para escolher um bom lugar promissor para “esparramar” a família. Diminuiu ainda o peso da maioria que se tornou dona de casa e daquelas que atuaram pela comunidade inicial através da educação, saúde e alimentação. Isto porque o trabalho valorizado no pioneirismo era o de responsabilidade masculina, que implicava a coragem e a luta de lidar com o mato (Ibid., p.130-136), ou seja, a abertura de terras e lotes, bem como a construção de barracos e casas para que novos grupos domésticos pudessem ser formados pelo casamento.

Outro apagamento sistemático é o da habitação das populações preexistentes, produzida diariamente pela rememoração das conquistas dos pioneiros. Como Pierre Monbeig (1984, p.129-132) sugeriu, apesar de os “verdadeiros pioneiros” terem sido outros – aqueles e aquelas que de fato chegaram antes, como indígenas –, o sentido de pioneiro empregado pelos colonos paulistas brancos implicava um “movimento de expansão” percorrido a partir das estradas de ferro. Esse segundo sentido não excluía, mas diminuía consideravelmente o reconhecimento da existência de famílias anteriores, sobretudo indígenas, pobres e negras, interpretadas como “predecessores da vaga pioneira, repelidos por ela, mas abrindo-lhe passagem” (Ibid., p.122).

Em cada contexto de refundação de cidades, do Sul ao Norte, pioneiros sulistas se deparavam com uma configuração social preexistente, em geral com povos indígenas e ribeirinhos que habitavam as margens dos rios e atuavam na extração de borracha e/ou garimpos¹³. Embora o movimento dos sulistas, incentivados por políticas de colonização, tivesse como objetivo expulsá-las e substituí-las, muitas vezes essas populações continuaram habitando essas regiões e atuaram no desenrolar histórico de abertura das estradas, ocupação, crescimento urbano e na criação de territórios protegidos. Esse foi o caso de Novo Progresso, em que indígenas Kayapó, bem como nortistas e paraenses que já habitavam nos rios e afluentes das bacias do Xingu e Tapajós continuaram convivendo com os pioneiros sulistas. Contudo, em seus relatos escritos e orais sobre a história, os sulistas mencionavam essas populações como se pertencessem ao passado e à natureza – segundo

vender suas confecções, tornando-se dona de três lojas. Se candidatou a vereadora em 1992 e não foi eleita, mas mostrou que é possível conquistar “o espaço que as mulheres merecem por aptidões e [capacidades] ainda [negadas] por um Império machista e preconceituoso existente nas áreas Sociais e Políticas do mundo de hoje [...] o mundo em igualdade será muito mais humano e com muito mais amor.” (ORAVEC, 2008, p.173).

¹³ Em Minas Gerais, John Comerford (2009) e Hailton Souza Jr. (2011) observaram que aqueles identificados como paranaenses e paulistas depararam com espaços urbanos já formados por mineiros. Porém, isso não os impediu de se afirmarem como pioneiros em outro registro: o de ocupação bem-sucedida de terras até então desvalorizadas pelos mineiros e expansão do café nos marcos do agronegócio.

o estereótipo de índios bravos (PACHECO DE OLIVEIRA, 2016) – e/ou não tivessem trabalhado para a formação da cidade e do município.

Ao mesmo tempo, diferentemente de Sorriso e Lucas do Rio Verde (MT), em Novo Progresso a atividade garimpeira era reconhecida como parte indissociável da história. Afinal, foi o grande agito impulsionado pela fofoca dos garimpos – sua descoberta e divulgação pelo país, que atraiu gente, desde pelo menos 1983 – que “fez com que o movimento de famílias aumentasse na região”, como descreveram as pioneiras Sara Schneider e Raquel Fortes (2011, p.67). Com isso, sulistas – cuja designação de colonos indicava sua intenção de abrir terra para serem agricultores – conseguiram acumular recursos com pequenos comércios e muitos passaram a investir na pecuária, frente às dificuldades de escoamento de produtos agrícolas devido ao estado precário da BR-163.

Por isso, a ambiguidade marcou a relação dos sulistas com os garimpos, que teriam trazido crescimento, mas também consequências indesejadas para colonos, como doenças (malária e hepatite)” (SCHNEIDER; FORTES, 2011, p.67), “desgaste na organização social” (Ibid., p.66), “drogas, alcoolismo e prostituição causando inúmeras desavenças” (Ibid. p.123) e “fez com que a maioria dos moradores [inclusive sulistas] se envolvesse com o ouro, deixando para segunda opção o plantio de produtos agrícolas.” (Ibid., p.64). Assim, os perigos dos vícios e da violência local eram vinculados ao mundo da mineração, cenário de mortes e medo. Por contaminarem o tecido social, também eram descritos pela expressão febre do ouro¹⁴.

Embora sulistas pudessem ser contagiados pela febre, os nordestinos e paraenses eram os protagonistas dessa outra história menos valorizada, mais vinculada à moradia, trabalho e aventura nas margens dos rios e no mato. Os primeiros se aventuraram mais enfrentando as dificuldades da ocupação das margens da BR-163 e suas vicinais transversais, em torno das quais a cidade se formou. Não só as circulações entre lugares diferenciavam garimpeiros e colonos, mas suas temporalidades. Em Rondônia, Manuela Cordeiro (2015, p.141) notou as diferentes aventuras de cada grupo, haja visto que, ao contrário dos pequenos agricultores colonos que “buscavam o novo” para se reproduzir socialmente na terra, os garimpeiros não projetariam a atividade agrícola em seu futuro.

Ao mesmo tempo em que valorizavam a fixação na terra, colonos sulistas se afirmavam nômades por continuarem buscando terras melhores mais para frente. Para os alemães Schumann et al. (2015) esse ímpeto de seguir “sempre para frente”, título de seu livro, sintetiza o “espírito pioneiro” que encontraram nas diversas histórias de vida de sulistas ao longo da BR-163 mato-grossense e paraense. Primeiramente, sinalizava um direcionamento ao futuro, em que mobilizavam a esperança de melhora ao se aventurarem por lugares ainda desconhecidos¹⁵. Como Zé Coruja (2004, p.6) definiu, as famílias pioneiras teriam uma determinação que sempre as empurrava para a frente.

Em segundo lugar, remetia ao valor de avanço contínuo sobre as áreas consideradas de fronteira, pois como Ellen Woortmann (1995, p. 125 apud GALUCH, 2019) notou, idealmente,

14 A ideia de crescimento carrega uma tensão não resolvida entre a animação desejada e o descontrole indesejado, no sentido elaborado por John Comerford, Grazielle Dainese e Ana Carneiro (2015). Os termos fofocas e febres – observados em outros contextos por Guedes (2011) e Galuch (2019) – assinalam essa ambiguidade do fervor da movimentação de segredos de descobertas de garimpos, ouro, mercadorias e pessoas; ao mesmo tempo promete um enriquecimento que se revela ilusório, encarece o custo de vida, multiplica o mosquito transmissor da malária e os conflitos que desestabilizam vidas e comunidades. Pacheco de Oliveira (2016, p.163-164) notou a representação das febres na Amazônia como resultado de sua insalubridade, vista como “inferno verde” – que remetia às febres da malária que apavoravam viajantes.

15 Para implicações desse olhar para o futuro, ver Jeremy Campbell (2015), o qual estudou processos de “fazer propriedade” por colonos em Castelo dos Sonhos, distrito da BR-163 próximo a Novo Progresso. Marcos Otávio Bezerra (2012) notou que, em Mato Grosso, os sulistas se veem como responsáveis pelo passado e pelo futuro do município.

“o pequeno agricultor do Sul do Brasil nunca parou no mesmo lugar. Continua derrubando a mata virgem, empurrando a fronteira para a frente.”. Em terceiro lugar, o berço do espírito pioneiro de seguir sempre em frente, de acordo com Charlotte Schumann et al. (2015), era o ímpeto colonizador diante do chamado abandono do governo, constitutivo da sua identidade étnica e justificação de sua elevação moral. Como Giralda Seyferth (1992) analisou entre colonos no Sul, os pioneiros se retratavam pela construção de “uma comunidade próspera, à revelia do descaso governamental” para si e seus descendentes (Ibid., p.6).

Dessa forma, a memória dos antepassados pioneiros e fundadores de outros locais, que conformavam ciclos de pioneirismo, reproduziam essa imagem de governo ausente. Segundo Beatriz Heredia, Moacir Palmeira e Sérgio Leite (2010, p.165, grifos nossos) trata-se do “mito do pioneiro externo (“gaúcho”) que, desembarcando nessas terras “vazias”, dedicaram-se ao trazer o processo civilizatório (e sua correspondente variante tecnológica agropecuária) para uma região supostamente desprovida de investimentos públicos e de atividades à cargo de grupos locais.”. Em comparação com as narrativas de pioneirismo de sertanejos de Pernambuco, Ana Claudia Marques (2013) ressaltou que os colonos sulistas de Mato Grosso enfatizavam a própria ousadia ao passo em que minimizavam a intervenção de outros agentes na colonização, não só os habitantes preexistentes, mas o Estado e as políticas públicas de incentivo à ocupação.

Diferentemente dos pioneiros de Mato Grosso, os da região paraense da BR-163 – em Novo Progresso (LACERDA, 2015), Cachoeira da Serra (TARCA, 2014) e Castelo dos Sonhos (CAMPBELL, 2012, 2015) –, enfatizavam o papel do governo na sua ida para a Amazônia. Não só repetiam que o governo incentivou a sua chegada com a abertura da rodovia e propagandas oficiais sobre “integrar para não entregar”, veiculadas nos locais de origem (sobretudo no Sul), como lembravam de detalhes da condução do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incrá) e do Exército na ocupação de terras¹⁶. Entretanto, em suas narrativas, o abandono se deu logo em seguida, em fins dos anos 1970, quando o Exército parou de fazer a manutenção da rodovia, o que trouxe sofrimento e inúmeras dificuldades de circulação, prejudicando a permanência e o trabalho dos colonos na terra. Justamente por causa dessas dificuldades, diversos relatos expressaram “saudades daquele tempo, pelo espírito de solidariedade e a esperança de ver a cidade crescer”, como Sara e Raquel sintetizaram (2011, p.72)

Rememoravam, em nossas conversas, os conhecidos, amigos e parentes que morreram ou foram embora devido ao abandono. Porém, nem todos tinham condições de se manter no Sul e por isso retornaram ao Pará ou nem consideravam sair. Além disso, quem voltava das “novas terras” para o Sul enfrentavam o estigma de “vagabundos” e “vadios”, conforme mostraram José Tavares dos Santos (1993) e Cristiano Desconsi (2009), os quais evidenciaram os mecanismos de seleção das famílias mais aptas a avançarem a fronteira pelos projetos de colonização. Portanto, o espírito para frente dos colonos do Sul é constitutivo de sua identidade e valor, sendo motivo de comparação moral com sulistas que “pararam”, “se cansaram”, “voltaram” ou “ficaram para trás”¹⁷. Logo, “naquela época, dependia-se da coragem e solidariedade conjunta, para assim cada pessoa encorajar a outra” a ficar (ORAVEC, 2008, p.107). Por isso, se valorizavam como batalhadores, lutadores e sobreviventes da BR-163 por terem resistido no lugar e “andado com as próprias pernas” (Ibid.).

16 A atuação do Incra e do Exército na ocupação foi central na região da BR-163 paraense. Porém, foi mais uma “política oficial não oficializada” (CASTRO; MONTEIRO; CASTRO, 2004) do que uma “colonização dirigida”. E apesar de ter havido uma empresa colonizadora em Novo Progresso, os loteamentos que realizou não possuem reconhecimento jurídico, pois não foram reconhecidos oficialmente pelo Incra, embora alguns de seus servidores tenham incentivado a colonizadora.

17 Ver também: Pierre Monbeig (1984); Ellen Woortmann (1995); Rafael Gaspar (2013); Cristiano Desconsi (2009); John Comerford (2014b); Mariana Galuch (2019).

Foi a solidariedade do início o motor da formação das primeiras comunidades da BR-163 paraense por colonos cristãos. Pessoas de diferentes comunidades se conheciam e faziam amizade em festas, velórios e encontros que reproduziam a sociabilidade de seus lugares de origem. Na memória compartilhada, todos eram pobres, se ajudando com comida, partos, roupas, colheita, aulas, medicamento ou transporte. Com o tempo, passaram a se organizar em reuniões, mutirões, comissões e associações comunitárias, formando o que chamam de sociedades. Consoante a noção polissêmica de sociedade entre gaúchos no Mato Grosso, trabalhada por Luciana Almeida (2021, p.14), essas sociedades expressavam também as ações coletivas “de natureza étnico-religiosa”.

Foi por meio dessas sociedades que organizaram festas, mutirões, doações e pedágio para arrecadar recursos em dinheiro, gado, galinhas, produtos agrícolas e máquinas para manter a rodovia e conseguirem construir igrejas, escolas, delegacia de polícia, postos de saúde e atendimento médico para malária, prédios públicos, hotéis, campo de futebol, energia etc. As pessoas mais lembradas por atuarem na frente dessas sociedades eram pioneiros homens, referidos como lideranças, os quais se orgulham de que, através de muito trabalho e investimento dos próprios recursos familiares, terem sido bem-sucedidos na construção de lugares para morar apesar do abandono do governo¹⁸. A construção do espaço urbano como “emblema pioneiro” ou “materialização de um projeto civilizatório” (Ibid., p.14) se deu graças à solidariedade entre colonos pobres que formaram e fundaram comunidades, sociedades e cidades.

Mas como Monbeig (1984) e Cordeiro (2015) assinalaram, havia uma diferença entre as categorias de pioneiro e fundador. Para ser considerado pioneiro deve-se chegar no início da história da cidade, em seguida à abertura da rodovia, e reproduzir valores comunitários na nova área colonizada, como a abertura que transformava a mata (floresta) em terra (agricultável e comercializável). Aqueles que se identificavam como aventureiros eram sobretudo os pequenos agricultores ou pobres, que chegaram sem dinheiro, sem tecnologia e fracos de condições. Já os ricos e grandes produtores rurais muitas vezes chegavam para investir depois dos pequenos formarem a cidade – como Manuela Cordeiro (2015) notou em Rondônia. Aqueles que seguiam mais para a frente eram mais fracos, não tinham condições de comprar terra onde seus conterrâneos pararam, em geral em Mato Grosso. Os fortes ou ricos, me diziam, por vezes compravam terra (sem documentação) na área onde hoje é Novo Progresso, mas continuavam morando no Centro-Sul, enquanto seus peões residiam e abriam terra no mato.

Por outro lado, para ser considerado fundador, deve-se demonstrar um trabalho mais direto enquanto liderança de comunidades e sociedades que cria lugares para morar. De acordo com Pierre Monbeig (1984, p.356), os pioneiros paulistas exprimiam a onipotência dos fundadores de cidades chamando-os de “mandachuvas”: os que produziam a chuva e o bom tempo, e deles dependia o sucesso do lugar. De forma semelhante ao que Almeida (2021, p.8) encontrou em Mato Grosso, os colonos fundadores eram aqueles que realizaram formas de “cooperação entre as famílias para realizar as primeiras obras de urbanização”.

Esse sucesso dos fundadores muitas vezes era exemplificado pela emancipação municipal. Na área onde hoje é Novo Progresso, as focos de garimpo proporcionaram o aumento do número de eleitores, o que, segundo Coruja (2004), atraiu a visita de políticos de Santarém, Itaituba e Belém que lideraram o projeto de emancipação política da então Vila Progresso na Câmara dos Vereadores de Itaituba e na Assembleia Legislativa do Pará (Alepa). Nesse processo, a vila se transformou em cidade-sede do município e lideranças de diferentes comunidades entraram para a política, cabendo àquelas dedicadas à luta da emancipação o protagonismo nos anos seguintes.

¹⁸ Os pioneiros entrevistados por Sara e Raquel foram selecionados por ano de chegada (1974-1988) e pelo “conhecimento das comunidades que existiam no início da formação do município” (2011, p.47).

No entanto, colonos pertencentes a outras comunidades da BR-163 paraense, que hoje são distritos, se ressentiam de que a emancipação foi realizada primeiramente pela Vila Progresso e as explicações para isso são variadas. Alguns responsabilizavam o declínio dos garimpos que sustentavam essas comunidades, ao passo em que outros frisavam que os pioneiros e fundadores da Vila Progresso (em sua maioria sulistas) teriam visão de futuro e acreditado mais no desenvolvimento da cidade, investindo o que ganharam no comércio no próprio local, além de doarem seus terrenos para o patrimônio municipal, permitindo a formação de um lugar para morar. Com isso, mais pessoas passaram a morar nessa vila e não nos demais povoados, onde não raro grandes fazendeiros costumavam não ceder terra para loteamentos e monopolizavam o comércio.

Misturas, lados, ruas e matos: culturas

Ao contarem a história local, progressenses enfatizavam fatores que teriam atraído pessoas de “todos os lados do Brasil”, como a abertura da BR-163 na década de 1970, os garimpos desde os anos 1980 e a atividade madeireira a partir dos anos 1990. Por um lado, o processo de ocupação de Novo Progresso levou a uma narrativa de coprodução relativa de lugares e pessoas, semelhante ao que Konstantinos Retsikas (2007) analisou em área considerada de fronteira na Indonésia. Isso resultou na identificação compartilhada como progressenses, sobretudo das gerações nascidas e criadas no lugar fundado, nascidas de pais e mães sulistas, nordestinos, paraenses e goianos – os últimos chegaram após a emancipação municipal e abarcavam mineiros, paulistas e tocantinenses de nascimento. Com isso, formaram comunidades morais e afetivas atreladas ao pertencimento a determinado lugar e à formação de pessoas, ambos compostos por relações referidas à paisagem formada pelos pioneiros no passado, a sociabilidades no presente e a antecipações de um determinado futuro (Ibid.).

Assim, a partir da heterogeneidade reafirmada acerca das origens dos grupos étnicos, afirmavam a mistura pela integração e maior homogeneização possibilitadas pela convivência e produção do lugar. A pioneira Gertrudes Oravec (2008, p.227), por exemplo, relatou sobre uma família sulista: “A família tem grande admiração pelas pessoas deste lugar e orgulham-se de fazerem parte de uma comunidade, onde apesar de virem de diferentes Estados do Brasil, formam uma mistura homogênea, onde prevalece o bem comum”. Essa mistura era bastante enfatizada no sentido de que todos sentariam juntos para comer (sulistas e nordestinos, pobres e ricos), se casariam entre si – homens sulistas seguiam preferindo se casar com mulheres sulistas, mas era comum apontarem homens não sulistas casando-se com mulheres sulistas –, frequentariam certos eventos comuns e teriam histórias, sofrimentos e lutas compartilhadas (LACERDA, 2015).

Por outro lado, a mistura era acompanhada por diferenciações culturais – gostos musicais, comidas típicas, hábitos de higiene, sexualidade e trabalho –, que se desdobravam nas diferentes atividades (agricultura, pecuária, comércio, garimpo, extração de madeira) associadas a cada grupo. Paraenses eram retratados pelos sulistas como preguiçosos, acomodados, sujeitos, “não gostariam de trabalhar” e “abandonariam suas famílias”. Embora nordestinos também fossem descritos como instáveis e com menor apego às famílias do que os sulistas, eram comparados e se comparavam com os paraenses por serem trabalhadores. Os goianos, por sua vez, eram descritos como cansados, pouco confiáveis e com menor amor à terra do que quem chegou antes na região, sendo mais associados a práticas criminosas. Já os sulistas se imaginavam civilizados, educados (maior formação cultural) e nômades, apesar de se fixarem¹⁹. Eram vistos e muitas vezes se viam como preconceituosos, especialmente com nordestinos.

¹⁹ Essas diferenciações eram reproduzidas nos garimpos da região, como observou Tedesco (2015), onde os *paraenses eram vistos como preguiçosos, estando em desvantagem frente: aos nordestinos viciados em trabalho e dinheiro; e os sulistas “lidos”, que chegam com maiores condições financeiras e de escolaridade.*

Porém, em termos de pobreza no lugar de origem, nordestinos e sulistas que vão para a fronteira não estariam tão distantes, como um madeireiro nordestino me explicou,

[...] maranhense, gaúcho, são o refúgio do mundo, o cara que saiu quebrado, levou um chifre, separou da mulher. Um belo artista faz do lixo uma bela arte. Foi o que a gente fez em Novo Progresso. O sulista rico não queria vir pra cá porque aqui tinha malária. Aqui o sulista pobre veio e se fez. O sulista é preconceituoso entre si, rico versus pobre. (20/05/2017).

Essas diferenciações sociais se manifestavam espacialmente ao me descreverem a cidade. O desenho urbano de Novo Progresso era contrastado com o de outras cidades mais ao norte da BR-163 que, devido à maioria nordestina e paraense (reunidos como povo do Norte), seriam sujas e desordenadas – por exemplo, Itaituba. Já Novo Progresso seria mais ordeiro, limpo e civilizado, pois supostamente seria mais próximo da cultura do Sul e de Mato Grosso.

Além disso, embora não apresentasse uma divisão tão visível em lados da BR-163, dividida entre nordestinos/maranhenses e sulistas/gaúchos como em cidades mato-grossenses²⁰, havia um lado (a leste da BR) com lugares mais frequentados por nordestinos, descritos por sulistas pela pobreza, drogas, prostituição e perigo. Contudo, o processo de loteamento e ocupação urbana realizado por prefeituras compostas por lideranças variadas (não só sulistas da Vila Progresso), resultou na distribuição de prédios públicos e comerciais de referência nos dois lados da BR, não sendo tão nítida essa divisão socioespacial para visitantes²¹.

Outra diferença significativa entre esses grupos eram as suas formas de circulação entre matos e ruas, que significavam modos complementares de moradia e trabalho de membros familiares²². Esse circuito era uma prática corriqueira para lidarem com: o ciclo de vida familiar – como a idade escolar dos filhos, quando as mães se mudavam para a rua para que possam estudar –; a falta de infraestrutura; imprevistos como doenças, ameaças, multas e mortes; a necessidade de acessar serviços e apoios para viverem e trabalharem. No início da ocupação, tanto para garimpeiros quanto para sulistas que abriam terras, as referências urbanas (ruas) mais próximas eram Itaituba e cidades ao longo da recém-construída BR-163, onde podiam acessar serviços de saúde, educação, bancários, documentação e comprar alimentos e produtos para revenderem.

Para garimpeiros e pilotos de avião, predominantemente nordestinos e paraenses, esse circuito era feito principalmente por aviões, sendo o mato associado às minas geralmente distantes de estradas e de infraestrutura, e a rua a um local de apoio para familiares e abastecimento²³. Já para colonos, o mato significava lugar de abertura de terra e o trânsito era sobretudo a pé, por caminhões, cavalos, motocicletas e, mais recentemente, pick-ups, seguindo a rodovia e vicinais.

Enquanto os garimpeiros não tinham a intenção de fixar moradia, os colonos formaram as comunidades que abasteceram os garimpos, o que retornou como recurso para investirem na fundação de cidades. Por isso, a cidade-sede de Novo Progresso era conhecida antes da emancipação como km 1.085 por colonos e como Armazém pelos garimpeiros (SCHNEIDER; FORTES, 2011).

20 Essa divisão em lados da BR-163, que se reproduzia internamente nos bairros de cada lado, foi analisada por Claudia Prestes (2010) e Almeida (2013) em Sorriso e Livia Fioravanti (2018) em Primavera do Leste.

21 O ex-prefeito nordestino Juscelino Rodrigues nomeou um bairro de Juscelândia, que era descrito por sulistas como um dos locais perigosos da cidade, ao lado de outros bairros misturados, do povão.

22 As articulações de famílias camponesas (suas casas e quintais) entre lugares situados nos polos da oposição “rua” e “mata” foram analisadas por Neide Esterci ([1987]2008) no Nordeste do Mato Grosso. Otávio Velho ([1972] 2009) observou as relações que se movimentaram entre a “beira de rio” (aglomeração mais urbanizada) e o “centro” (interior, mato) e suas transformações na colonização do Sudeste Paraense.

23 Como Leticia Tedesco (2015) mostrou, essa oposição mato-rua se reproduzia dentro das áreas de garimpos, onde as currutelas (bar, boate e festas) também eram consideradas rua.

Essa denominação remetia à sua característica de abastecimento, ao passo em que o primeiro descrevia os marcos amarelos que mensuravam a quilometragem da rodovia, condição e símbolo da colonização.

Com o crescimento da cidade de Novo Progresso e dos povoados próximos, garimpeiros passaram a ter casa na rua, onde filhos e parentes residiam a maior parte do tempo e para onde voltavam dos garimpos ocasionalmente. Os colonos, em especial os que ascenderam socialmente ou que perderam a terra, passaram a residir mais nas casas na rua, embora continuassem frequentando seus sítios ou fazendas (mato).

Assim, a noção de aventura associada aos garimpeiros se daria pela sua cultura, considerada instável e contrária aos valores familiares e comunitários dos sulistas²⁴. Esses se orgulhavam de sua própria aventura no passado por buscar a melhoria para suas famílias e comunidades através da formação de novas cidades mais para frente. Em suma, os movimentos desses grupos étnicos no passado e no presente seguiram determinados valores. Sua diferenciação era expressa em classificações étnico-raciais remetidas a regiões de origem²⁵, às quais correspondiam culturas contrastadas entre si para descrever modos particulares de fundar cidades e vivenciá-las no cotidiano.

Conclusão

Como pude constatar nos encontros etnográficos em Novo Progresso, a cidade é um elemento chave de identidade e diferenciação social, sobretudo étnico-racial. Ao descrevê-la, seus habitantes expunham expectativas morais e marcadores sociais internos e externos aos grupos étnicos a que pertencem. Discursos sobre misturas e lados preservavam a hierarquia entre grupos, ao mesmo tempo em que afirmavam sua convivência pacífica por partilharem uma história e futuro comuns. O debate sobre quem seria pioneiro em Novo Progresso tensionava a reafirmação de signos de identidade dos colonos sulistas, ao passo em que a mistura simbolizava a união que se sobreporia à heterogeneidade cultural e à desigualdade social.

Para além das particularidades do caso da BR-163 paraense, a literatura sobre pioneirismo evidencia aspectos recorrentes na produção da memória coletiva de fundação de cidades na fronteira e nas formas de vivenciá-las no cotidiano. A noção de forma-cidade-pioneira como repertório de princípios de agrupamento e diferenciação social busca evidenciar essas regularidades.

Salta aos olhos a valorização desses espaços urbanos como fruto dos esforços de famílias pioneiras na abertura da terra (onde só teria mato) e dos fundadores na sua urbanização. Reafirmavam assim os valores que mobilizaram essas famílias de colonos – em geral brancos do Sul e Sudeste do país com ascendência europeia – sempre para frente. Isto é, em direção a florestas concebidas como espaços vazios destinados à colonização, nas quais imprimiriam na paisagem a herança civilizatória de seus antepassados frente a diferentes percepções sobre abandono governamental: abrindo terras e formando comunidades, sociedades e a cidade como triunfo de seu

24 André Guedes (2011) em Goiás e Letícia Tedesco (2015) em estudo nos garimpos do Tapajós próximos à cidade de Novo Progresso, mostraram que garimpeiros possuem formas de reprodução social, sociabilidade, valores e sentidos existenciais de mobilidade que incluem durações e referências de fixação.

25 As regiões de origem não dizem respeito necessariamente ao local de nascimento e podem variar conforme o caso. Por exemplo, um *sulista de Novo Progresso provavelmente seria chamado de gaúcho em Sorriso (MT), mesmo se tivesse nascido no Paraná. Como Heredia, Palmeira e Leite (2010) observaram, Monbeig (1984) também notou classificações por origem nas áreas de expansão do café em São Paulo nos anos 1930. Esse fenômeno foi analisado por Mara Viveros Vigoya (2018, p.27) na Colômbia, onde “a alusão à região de origem permite referir-se à raça e à etnicidade sem nomeá-las”. A questão étnico-racial tem sido observada nas pesquisas sobre pioneirismo no Brasil como aspecto central dos modos de diferenciação social. Por isso, mereceria um aprofundamento teórico mais detido em trabalhos sobre o tema, o que não foi possível realizar nos limites do presente artigo.*

sucesso.

Ao lado disso, foram observados determinados planos de diferenciação social nas narrativas de pioneiros de cidades no Norte de Mato Grosso, Sudoeste do Pará, Rondônia e Sul do Amazonas. Entre eles, foram elencadas: gênero; sexualidade; geração e parentesco; status social (pobres/ricos, fortes/fracos); deslocamentos pela e através da cidade (entre mato e rua, residência e trabalho, lados da rodovia); atividades (agricultura, pecuária, madeira e garimpo); ordem de chegada (pioneiros, quem chegou depois, gente de fora); qualidade e grau de aventura e dificuldades enfrentadas na fronteira; participação na formação e fundação da cidade (pioneiros e fundadores). Estudos comparativos sobre as variações subjacentes à forma-cidade-pioneira contribuiriam para aprofundar a análise do peso relativo desses planos nas diferentes configurações sociais do pioneirismo e a entender como cidades distantes podem parecer tão familiares.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Luciana Schleder. Significados locais da colonização interna no norte mato-grossense. In: *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Rio de Janeiro, v. 23, pp. 1-22, jan./dez., 2021. Disponível em: <https://bit.ly/3sTOgRg>. Acesso em: 26 abr. 2021.

ALMEIDA, Luciana Schleder. Gaúchos, festas e negócios: o agronegócio da soja no Meio-norte Matogrossense. Tese (Doutorado em Sociologia e Antropologia). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.

BAILEY, Frederick George. *Gifts and Poison: The Politics of Reputation*. Oxford: Basil Blackwell, 1971.

BARTH, Fredrik. Grupos étnicos e suas fronteiras. In: BATH, Fredrik (org.). *O guru, o iniciador e outras variações antropológicas*. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria, 2000, pp. 25-67.

BEMERGUY, Telma de Sousa. Antropologia em qual cidade? Ou por que a “Amazônia” não é lugar de “antropologia urbana”. In: *Ponto Urbe*, São Paulo, v. 24, pp.1-20, jun. 2019. Disponível em: <https://bit.ly/3aJJmA2>. Acesso em: 24 abr. 2021.

BEZERRA, Marcos Otávio. Pertencimento local, políticas de município e gestão de populações em duas áreas de agronegócio. In: *Revista de Antropologia*, São Paulo, v. 55, n. 2, pp. 609-655, 2013. Disponível em: <https://bit.ly/2QCBqJP>. Acesso em 26 abr. 2021.

CAMPBELL, Jeremy M. *Conjuring property: speculation and environmental futures in the Brazilian Amazon*. Seattle: University of Washington Press, 2015.

CAMPBELL, Jeremy M. *Between the Material and the Figural Road: The Incompleteness of Colonial Geographies in Amazonia*. In: *Mobilities*, Lancaster, v. 7, pp.481-500, set., 2012. Disponível em: <https://bit.ly/32SuXwQ>. Acesso em: 26 abr. 2021.

CASANOVA, Pablo González. Colonialismo interno (uma redefinição). In: BORÓN, A. et al. A teoria marxista hoje. São Paulo: Clasco, 2007. p. 431-458. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clasco.org.ar/clasco/formacion-virtual/20100715084802/cap19.pdf>. Acesso em: 21 fev. 2018.

CASTRO, Edna Maria Ramos de; MONTEIRO, Raimunda; CASTRO, Carlos Potiara. Dinâmica de Atores, Uso da Terra e Desmatamento na Rodovia Cuiabá-Santarém. Paper n. 119. Belém, NAEA/UFPA, 2004.

COMERFORD, John. Produzindo moralidades: dilemas, polêmicas e narrativas em terras do “agronegócio”. In: WERNECK, Alexandre; CARDOSO DE OLIVEIRA, Luís Roberto (org.). Pensando bem: estudos de sociologia e antropologia da moral. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2014a, pp. 156-181.

COMERFORD, John. Relatório – Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba. Pesquisa Sociedade e Economia do Agronegócio. Rio de Janeiro, nov. 2009. 167 p.

COMERFORD, John. Saber viver, em meio a encenqueiros, valentões e perigosos. In: BARREIRA, César; AQUINO, Jânia; SÁ, Leonardo. (org.). Violência, Ilegalismos e Lugares Morais. Campinas: Pontes Editores, 2014b, pp.43-58.

COMERFORD, John; CARNEIRO, Ana; DAINESE, Grazielle (org.). Giros etnográficos em Minas Gerais: casa, comida, prosa, festa, política, briga e o diabo Rio de Janeiro: 7 Letras: FAPERJ, 2015, pp.9-27.

CORDEIRO, Manuela Souza Siqueira. A casa a rodar: projetos e pioneirismo na Amazônia Ocidental. Tese (Doutorado em Antropologia Social). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2015.

CORDEIRO, Manuela Souza Siqueira. Pioneiros, fundadores e aventureiros – a ocupação de terras em Rondônia. In: Revista de Antropologia, São Paulo, v. 61, n. 1, pp. 125-146, abr., 2018. Disponível em: <https://bit.ly/32Q12YJ>. Acesso em: 26 abr. 2021.

CORRÊA, Ester; BEMERGUY, Telma. Fronteiras contemporâneas e diferenças em movimento. In: Equatorial, Natal, v.7, n.12, pp.1-12, jan./jun., 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3vmVxdP>. Acesso em: 26 abr. 2021.

CORUJA, Zé. Novo Progresso, Passado Presente e Futuro. Novo Progresso, 2004.

DAS, Veena. Critical events: An Anthropological Perspective on Contemporary India. New Delhi: Oxford University Press, 1995.

DESCONSI, Cristiano. A marcha dos “pequenos” proprietários rurais no Mato Grosso: um estudo a partir da trajetória de migrantes do Sul do Brasil para a microrregião de Alto Teles Pires. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais). Rio de Janeiro: Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2009.

ESTERCI, Neide. Conflito no Araguaia: peões e posseiros contra a grande empresa. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008.

FIORAVANTI, Livia Maschio. Do agronegócio à cidade como negócio: a urbanização de uma cidade mato-grossense sob a perspectiva da produção do espaço. Tese (Doutorado em Geografia Humana). São Paulo: Universidade de São Paulo, 2018.

FOSTER, George. What is a peasant?. In: POTTER; DIAZ; FOSTER (org.). Peasant society: a reader. Boston, Little Brown, 1967, pp. 2-14.

GALUCH, Mariana. Do assentamento ao agronegócio: Uma etnografia das migrações, políticas e dinâmicas territoriais em Apuí (Amazonas). Tese (Doutorado em Antropologia). Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2019.

GASPAR, Rafael. O Eldorado dos Gaúchos: deslocamento de agricultores do sul do país e seu estabelecimento no Leste Maranhense. São Luís: EDUFMA, 2013.

GEERTZ, Clifford. Form and Variation in Balinese Village Structure. In: American Anthropologist, Arlington, v. 61, n. 6, pp. 991-1012, dez., 1959.

GEERTZ, Clifford. A interpretação das culturas. Rio de Janeiro: LTC, 2008 [1973].

GERHARDT, Cleyton H. Etnocentrismo e ambivalência nas interpretações sociológicas das “novas” ruralidades – entre o instrumental e o analítico. In: Estudos Sociedade e Agricultura, Rio de Janeiro, v. 13, n. 2, pp. 190-229, out., 2005. Disponível em: <https://bit.ly/2R25VsJ>. Acesso em: 26 abr. 2021.

GUEDES, André Dumans. O Trecho, as Mães e os Papéis. Movimentos e Durações no Norte de Goiás. Tese (Doutorado em Antropologia Social). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2011.

HEREDIA, Beatriz Maria Alasia de; PALMEIRA, Moacir; LEITE, Sérgio Pereira. Sociedade e Economia do “Agronegócio” no Brasil. In: RBCS, São Paulo, v. 25, n. 74, pp. 159-196, out., 2010. Disponível em: <https://bit.ly/3gH6JxR>. Acesso em: 26 abr. 2021.

LACERDA, Renata. Fazer movimentos: mobilidade, família e Estado no Sudoeste Paraense. Dissertação (Mestrado em Sociologia e Antropologia). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2015.

LAMBEK, Michael. The Past Imperfect: Remembering as Moral Practice. In: ANTZE, Paul; LAMBEK, Michael (org.). Tense Past: Cultural Essays in Trauma and Memory. New York: Routledge, 2016, pp.298-318.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Antropologia Urbana: desafios e perspectivas. In: Revista de antropologia, São Paulo, v. 59, n. 3, pp. 174-203, 2016. Disponível em: <https://bit.ly/3nzRoAN>. Acesso em: 26 abr. 2021.

MARQUES, Ana Cláudia. Pioneiros de Mato Grosso e Pernambuco: Novos e velhos capítulos da colonização no Brasil. In: RBCS, São Paulo, v. 28, n. 83, pp.85-103, out., 2013. Disponível em: <https://bit.ly/3dVGNMY>. Acesso em: 26 abr. 2021.

MONBEIG, Pierre. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

NOVAES, Roberta Brandão. Gente de fora: vida e trabalho dos assalariados do café em uma região de Minas Gerais. Rio de Janeiro: E-papers, 2011.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. BR-163 Cuiabá-Santarém: Geopolítica, Grilagem, Violência e Mundialização. In: TORRES, Maurício (org.). Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005.

ORAVEC, Gertrudes Strassburg. A saga dos pioneiros no município de Novo Progresso - Pará. Novo Progresso, 2008.

PACHECO DE OLIVEIRA, João. O nascimento do Brasil e outros ensaios: “pacificação”, regime tutelar e formação de alteridades. Rio de Janeiro: Contracapa, 2016.

PRESTES, Claudia. Os trabalhadores e a formação da cidade: o caso do Mato Grosso. Dissertação (Mestrado em Sociologia e Antropologia). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2010.

REDFIELD, Robert. The Primitive World and its Transformation. Middlesex: Penguin Books, 1969.

RETSIKAS, Konstantinos. Being and place: movement, ancestors, and personhood in East Java,

Indonesia. In: *Journal of the Royal Anthropological Institute*, London, n. 13, pp. 969-986, 2007. Disponível em: <https://bit.ly/3dTROyr>. Acesso em: 26 abr. 2020.

SANDRO PEREIRA (nome fictício). Entrevista realizada em novembro de 2013, cidade de Novo Progresso (PA).

SCHNEIDER, Sara Royer; FORTES, Raquel. *A História de Novo Progresso*. Novo Progresso: UFPA, 2011.

SCHUMANN, Charlotte; HARTBERGER, Korbinian; KLINGLER, Michael; SCHONENBERG, Regine. *Sempre pra frente. Histórias de vida da BR 163*. São Paulo: Olhares, 2015.

SOUZA JR., Hailton Pinheiro de. *O lugar do progresso: família, trabalho e sociabilidade em uma comunidade de produtores de café do cerrado mineiro*. Rio de Janeiro: E-papers, 2011.

TARCA, Karina. “Entre tempos bons e ruins”. *Processos de expansão e fechamento na fronteira amazônica: o caso de Cachoeira da Serra no sul do Pará*. Dissertação (Mestrado em Antropologia). Niterói: Universidade Federal Fluminense, 2014.

TAVARES DOS SANTOS, José Vicente. *Matuchos: exclusão e luta: do sul para a Amazônia*. Petrópolis: Vozes, 1993.

TEDESCO, Leticia da Luz. *No Trecho dos Garimpos: Mobilidade, gênero e modos de viver na garimpagem de ouro Amazônica*. Tese (Doutorado em Antropologia Social). UFRGS/VU, University Amsterdam, 2015.

TORRES, Maurício. *Amazônia revelada: os descaminhos ao longo da BR-163*. Brasília: CNPq, 2005.

VIVEROS VIGOYA, Mara. *As cores da masculinidade: experiências interseccionais e práticas de poder na Nossa América*. Rio de Janeiro: Papeis Selvagens, 2018.

VELHO, Otávio. [1972]. *Frentes de Expansão e Estrutura Agrária: Estudo do Processo de Penetração numa Área da Transamazônica*. Rio de Janeiro, Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2009.

WAGNER, Roy. *The Invention of Culture*. Chicago: The University of Chicago Press, 1981.

WANDERLEY, Maria de Nazareth Baudel. *O mundo rural no Brasil: acesso a bens e serviços e*

processos de integração. In: DELGADO, Nelson Giordano (org.). Brasil rural em debate: coletânea de artigos. Brasília: CONDRAF/MDA, 2010, pp.79-102.

WOORTMANN, Ellen. Herdeiros, parentes e compadres. Colonos do Sul e sitiantes do Nordeste. São Paulo: Hucitec, 1995.

