

Luciana Silva Sales

Museu Paraense Emílio Goeldi,
Mestre pelo Programa de Pós-
Graduação em Diversidade
Sociocultural, Belém, PA, Brasil.
sales_luciana@hotmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-8416-0375>

Circulação de alimentos no Nordeste Paraense: as notas de mercadorias da Estrada de Ferro de Bragança como fonte para a história da alimentação

Food Circulation in Northeast Pará: Freight Invoices From the Bragança Railroad as a Source for the History of Food

Resumo: Este artigo aborda a questão da circulação de alimentos no Nordeste Paraense a partir da análise das notas de mercadorias da Estrada de Ferro de Bragança (EFB), no início do século XX. A partir desse conjunto documental, é possível compreender dinâmicas comerciais, práticas alimentares e os fluxos de produtos entre meios urbanos e rurais da região. Este trabalho contribui para a História da Alimentação no Brasil ao evidenciar como as ferrovias foram um veículo importante nos circuitos alimentares locais paraenses.

Palavras-chave: Estrada de Ferro de Bragança (EFB); Circulação de mercadorias; Nordeste Paraense

Abstract:

This article approaches food circulation matter in Northeast Pará through the analysis of goods invoices from the Bragança Railroad (EFB) in the early 20th century. This documentary set allows an understanding of commercial dynamics, food practices, and the flow of products between urban and rural areas in the region. This study contributes to food History by highlighting how railways played a crucial role regarding local food circuits in Pará.

Keywords: Bragança Railroad (EFB); Circulation of goods; Northeast Pará.

A invenção da escrita pelas sociedades do Oriente Próximo permitiu registrar eventos, dados e linhagens, dando origem às primeiras narrativas históricas.¹ Entre os primeiros agrupamentos humanos organizados, práticas como a produção agrícola e a circulação de alimentos já se articulavam a formas complexas de trocas sociais e econômicas. Como explicam Mazoyer e Roudart, a passagem do nomadismo à agricultura, no período neolítico, possibilitou o surgimento de excedentes, o que deu origem a práticas de escambo e, posteriormente, ao uso de registros e instrumentos de controle das trocas.² Essas formas de dinâmicas (rudimentares) evoluíram com o tempo e, em diversos contextos históricos, serviram como mecanismos de registro do que era cultivado, transportado e compartilhado entre grupos e comunidades.³ Paul Veyne corrobora essa perspectiva ao afirmar:

se o mundo romano tivesse sido esse império sem trocas de bens de consumo ponderáveis que alguns imaginam, os turistas e arqueólogos não teriam tantas ruínas para visitar.⁴

Se pensarmos nessa longa duração de registros que se perpetuaram em livros, cadernos pessoais ou em diferentes formas de acervo, notamos a diversidade das relações de sociabilidade por trás desses apontamentos. Mais do que simples listas, são formas de entender as trocas alimentares e materiais de uma sociedade em dado momento histórico, revelando aspectos econômicos, sociais e culturais que se entrelaçam.⁵ E a inserção de tais documentos no campo historiográfico exige uma leitura atenta de seu contexto, função e circulação, ou seja, que reforça sua relevância como fonte. Algo muito difundido pelo Jacques Le Goff em *História & Memória*.⁶

A História da Alimentação, sob essa perspectiva, busca justamente apreender essas dinâmicas do consumo, os custos, os mantimentos orgânicos e animais, tudo aquilo que, de algum modo, estava entrelaçado à economia e ajudava a configurar o desenvolvimento dos mercados locais e

¹ Julio César Bentivoglio; Patricia Maria da Silva Merlo. *Teoria e metodologia da história: fundamentos do conhecimento histórico e da historiografia*. Vitória, ES: Universidade Federal do Espírito Santo, Secretaria de Ensino a Distância, 2021, p. 3. Disponível em: <https://acervo.sead.ufes.br/materiais/historia/teoria-e-metodologia-da-historia/> Acesso em: 23 de julho de 2025.

² Marcel Mazoyer e Laurence Roudart (org.). *História das agriculturas no mundo: do neolítico à crise contemporânea*. São Paulo/ Brasília: Editora UNESP/ NEAD, 2010, p. 116-117.

³ Paul Veyne. *História da vida privada*, vol. 1: *do Império Romano ao ano mil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009, p. 136-147.

⁴ *Idem*, p. 142.

⁵ Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. Vol. 1: As Estruturas do Cotidiano*. Tradução de José Carlos Moreira de Azevedo. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1990.

⁶ Jacques Le Goff. *História e memória*. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

globais.⁷ Pensando nisso, ao averiguar esses circuitos, nota-se que a alimentação não aparece apenas como satisfação de uma necessidade fisiológica, mas como prática profundamente ligada a identidades, hábitos coletivos e culturais, formas de organização do trabalho e regimes de poder.⁸

É nesse sentido que o artigo se insere, tendo como tema central a circulação de alimentos via Estrada de Ferro de Bragança (EFB) no início do século XX, averiguando sua importância para o abastecimento e para o cotidiano das populações do nordeste paraense. A relevância dessa análise se destaca por iluminar aspectos pouco explorados pela historiografia do nordeste paraense, permitindo entender como o trem, além de transportar pessoas e mercadorias, também carregava sentidos de sociabilidade, preferências alimentares e estratégias de sobrevivência adaptadas às realidades regionais.

A justificativa deste artigo reside na necessidade de aprofundar o conhecimento sobre as dinâmicas alimentares e comerciais no Pará, sobretudo fora dos grandes centros urbanos. As notas de expedição de mercadorias analisadas não revelam apenas o que se consumia, mas quem eram os agentes envolvidos nessas trocas, quais localidades se destacavam e como a ferrovia articulava todo esse sistema, funcionando como elo vital entre produtores, comerciantes e consumidores. Com isso, contribui para a história da região ao demonstrar como as infraestruturas de transporte influenciaram dietas e mercados regionais, reforçando a ideia de que as práticas alimentares não se explicam apenas pela oferta local, mas também pelos caminhos traçados pelas mercadorias.⁹

O objetivo central deste artigo é demonstrar como as notas de mercadorias expedidas pela EFB no ano de 1931 permitem reconstruir os fluxos alimentares e comerciais do nordeste paraense, evidenciando práticas de consumo, redes de sociabilidade e o protagonismo local de determinados gêneros alimentícios. Esse tipo de documentação mostra-se rico ao registrar volumes, pesos, produtos e destinos, funcionando como espécie de fotografia do que circulava economicamente naquele tempo.

Para alcançar esse objetivo, a metodologia adotada combina uma análise quantitativa, ou seja, contabiliza-se volumes, tipos de gêneros,

⁷ Massimo Montanari e Jean-Louis Flandrin (org.). *História da Alimentação*. São Paulo: Estação Liberdade, 2018 (9ª ed.), p. 15-23.

⁸ Ver mais em: Henrique Carneiro. *Comida e sociedade: significados sociais na história da alimentação*. São Paulo: Campus, 2003; e Sidney W. Mintz. *Sweetness and power: the place of sugar in modern history*. New York: Penguin Books, 2008. Ambos os autores abordam como os sistemas alimentares estão ligados às dinâmicas sociais, econômicas e de poder, revelando que a alimentação vai além da subsistência, sendo parte essencial da organização das sociedades.

⁹ Sídiana da Consolação Ferreira de Macêdo. *Do que se come: Uma História do Abastecimento e da alimentação em Belém, 1850-1900*. São Paulo: Alameda, 2014, p. 35-39.

idades emissoras e receptoras, junto de uma leitura qualitativa, tratando essas notas não apenas como registros fiscais, mas como documentos capazes de revelar preferências alimentares, lógicas mercantis e dinâmicas sociais, no contexto específico de 1931. Esse diálogo com abordagens da História Econômica e da História da Alimentação permite compreender como a sociedade local organizava suas demandas e respondia às possibilidades oferecidas pela ferrovia, evidenciando também hierarquias comerciais e relações de confiança estabelecidas entre remetentes, destinatários e comerciantes.¹⁰

Desse modo, a discussão do uso das notas de mercadorias como fonte histórica não só demonstra a relevância desse material para reconstruir os circuitos alimentares, mas também reafirma a importância de se valorizar documentos do cotidiano para entender as práticas e mentalidades de populações inseridas em contextos específicos, como o do nordeste paraense no início do século XX.

A Estrada de Ferro de Bragança, o contexto regional e as abordagens sobre a alimentação

A Estrada de Ferro de Bragança (EFB) emergiu devido a uma demanda política, de fins do século XIX, na capital paraense, para colonizar a zona bragantina¹¹. Essa iniciativa visava promover o estabelecimento de famílias colonas – preferencialmente imigrantes europeus e posteriormente migrantes nordestinos – que habitariam e produziram alimentos destinados ao abastecimento de Belém.¹²

Independentemente da adesão à imigração europeia ou mesmo da colonização das terras no nordeste paraense,¹³ os discursos governamentais daquele período enfatizavam a necessidade de uma agricultura que assegurasse o futuro da Província.¹⁴ Por isso, o “traçado da colonização -

¹⁰ Sidiana da Consolação Ferreira de Macêdo. *Do que se come, op. cit.*, p. 35.

¹¹ Ao utilizar o termo “zona bragantina”, faço referência a um recorte territorial que abrange cidades localizadas no nordeste do estado do Pará, destacando-se especialmente aquelas mais próximas do litoral atlântico. Esse uso se justifica por ser uma designação historicamente construída, associada à antiga influência econômica e cultural da cidade de Bragança, um dos polos mais antigos e importantes da região. Assim, ao falar em zona bragantina, busco enfatizar o contexto geográfico e sociocultural compartilhado por esses municípios, que, embora distintos, guardam laços históricos, econômicos e ambientais comuns, moldados pela proximidade do mar, pelas atividades pesqueiras e pelas dinâmicas de circulação de pessoas e mercadorias que marcam o nordeste paraense.

¹² Maria de Fátima Carneiro de Conceição. *Bragantina: um trem, a terra e a mandioca*. Belém: Paka-Tatu, 2022, p. 33.

¹³ Também foi palco de migração nordestina, não apenas pela posição geográfica, mas em razão do *boom* da borracha e das políticas governamentais que ofereciam terras para cultivo e abastecimento da região.

¹⁴ Maria de Fátima Carneiro de Conceição. *Bragantina, op. cit.*, p. 33.

linha férrea, núcleos, colônias e lotes agrícolas”¹⁵ foi planejado para atender prioritariamente ao mercado da capital.

A continuidade desse projeto ocorreu de forma pragmática: delineou-se um percurso que partia de Belém e se estendia por cerca de 293 quilômetros até Bragança, passando por localidades estratégicas para o escoamento da produção agrícola e pesqueira.¹⁶ Dessa maneira, a EFB não apenas aproximava fisicamente a capital das zonas rurais, mas também estabelecia um corredor por onde circulavam mercadorias, pessoas e notícias,¹⁷ transformando as dinâmicas econômicas e sociais do nordeste paraense.

Nas primeiras décadas do século XX, Belém consolidou-se como centro irradiador e concentrador de insumos, redistribuindo mercadorias que chegavam pelo porto e pela ferrovia. Enquanto isso, as comunidades do interior enviavam seus excedentes e se abasteciam de produtos vindos da capital. No entanto, é importante destacar que havia vilas e cidades que funcionavam de forma relativamente autônoma, sem depender diretamente desse eixo central. Isso porque, “a presença da ferrovia, (...) resultou na expansão de vilas e no surgimento de novas formas de organização espacial”.¹⁸ Ao longo dos trilhos, multiplicaram-se pequenos armazéns, mercearias, tabernas e casas de comércio – diferentes nomenclaturas que, no fundo, cumpriam uma mesma função: a de mediar localmente os fluxos comerciais. Dessa forma, o desenvolvimento dessas localidades interioranas não apenas refletia o avanço da ferrovia, como também alimentava o mercado da capital e os circuitos de abastecimento que ela articulava.

Pode-se afirmar que a Estrada de Ferro de Bragança desempenhou um papel crucial na infraestrutura que moldou não só a economia, mas também as práticas alimentares e as sociabilidades regionais. Ao dinamizar o transporte de produtos como sal, café, açúcar, farinha, peixe seco e carnes¹⁹, a ferrovia não apenas supria necessidades alimentares, mas também reforçava distinções sociais, hábitos culinários e tradições que passaram a caracterizar as comunidades locais. Como ressalta Dominique Fournier, ao abordar os processos de circulação de alimentos nas Américas:

¹⁵ *Idem*, p. 34.

¹⁶ Luciana Silva Sales. *Nos Caminhos dos Trilhos: o Solar dos Martins na Vila do Apeú (PA)*. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Diversidade Sociocultural, Coordenação de Ciências Humanas, Museu Paraense Emílio Goeldi, Belém, 2025, p. 25.

¹⁷ Franciane Gama Lacerda. “Uma ‘artéria necessária’ para o progresso: a Estrada de Ferro de Bragança (Pará – 1883-1908)”. *Revista Brasileira De História & Ciências Sociais* 19 (2018), p. 226-248.

¹⁸ Luciana Silva Sales. *Nos Caminhos*, op. cit., p. 23.

¹⁹ Arquivo Público do Estado do Pará (APEP). *Notas de expedição de mercadorias da Estrada de Ferro de Bragança, 1931*. Seção: Obras raras. Fundo: Estrada de Ferro de Bragança. Documentação avulsa.

[...] homens e mulheres [...] agem em função do que é ditado pelos seus hábitos domésticos, ou pelas exigências do padrão de consumo de alimentação para o qual trabalham. De fato, a cozinha apresenta-se como um conjunto de tal modo complexo que em vão buscaríamos, em todo o mundo contemporâneo, uma cozinha que não seja fruto de um cruzamento de culturas.²⁰

Pensando por esse viés de cruzamento de culturas, torna-se relevante observar os indícios de circulação e oferta de produtos nas evidências comerciais veiculadas em revistas da época, como o do “Bazar Chic”, de Marcelino R. do Rosário, localizado no Mercado Municipal de Bragança, que ofertava “fazendas finas, miudezas, fantasias e perfumarias, como também secos e molhados”,²¹ anúncio publicado na revista Bragantina, atualmente disponível na Fundação Cultural do Estado – CENTUR, na seção de obras raras – Acervo digital.²² Esse tipo de comércio dependia diretamente da regularidade dos trens para manter seus estoques, evidenciando como o circuito ferroviário sustentava não apenas o abastecimento alimentar, mas também toda uma rede de produtos que atravessavam o cotidiano e o imaginário social das populações do interior.

Da mesma forma, o anúncio da “Casa Belém”, de Mario Antunes & Comp., também em Bragança, evidencia o protagonismo local no comércio de artigos da moda, perfumaria e fazendas em geral,²³ destacando-se como “líder” no comércio bragantino e reiterando o papel da ferrovia diante do fluxo desses bens que, além de atenderem necessidades práticas, contribuíam para consolidar distinções sociais e reforçar hábitos de consumo que delineavam a própria identidade regional.

A releitura dos estudos clássicos de Palma Muniz,²⁴ Ernesto Cruz²⁵ e Antônio Rocha Penteado²⁶ permitiu revisitar essa temática sob a perspectiva da história social e econômica, deslocando o olhar do enfoque meramente administrativo ou técnico para compreender como a ferrovia influenciou profundamente o cotidiano. Esses trabalhos evidenciam que a EFB estruturou redes de convivência e consolidou padrões alimentares que

²⁰ Dominique Fournier. “A cozinha da América e o intercâmbio colombiano”. In: Massimo Montanari (org.). *O mundo na cozinha: história, identidade, trocas*. São Paulo: Estação Liberdade/ Senac, 2009, p. 161.

²¹ *Revista Bragantina*, Bragança, 7 jan. 1930, p. 18.

²² Ver mais em: <https://obrasraras.fcp.pa.gov.br/publication/revista-bragantina/>

²³ *Revista Bragantina*, Bragança, 7 jan. 1930, p.18.

²⁴ Palma Muniz. *Estado do Grão-Pará –Imigração e Colonização. História e Estatística 1616-1916*. Belém: Imprensa Oficial do Estrado do Pará, 1916.

²⁵ Ernesto Cruz. *A Estrada de ferro de Bragança: visão social, econômica e política (1898-1976)*. Belém, PA: SPVEA, 1955.

²⁶ Antônio Rocha Penteado. *Problemas de colonização e de uso da terra na Região Bragantina do estado do Pará*. Belém: UFPA, 1967, vol. 1 (Coleção Amazônica, Série José Veríssimo).

sustentavam não apenas o corpo, mas também valores, hierarquias e sentidos de pertencimento.



Figura 1 - Anúncios do "Bazar Chic" e da "Casa Belém", ambos em Bragança (PA). Destacando o comércio de fazendas, artigos da moda, perfumaria e gêneros alimentícios na década de 1930. Fonte: Revista Bragantina, Bragança, 7 jan. 1930, p. 18.

Desse modo, ao avançar para a análise das notas de mercadorias como fontes documentais, torna-se possível compreender as engrenagens silenciosas que mantinham viva a economia regional e reforçavam práticas de consumo, modos de sociabilidade e identidade no início do século XX. É nesse ponto que o estudo se volta para o exame minucioso desses registros, buscando revelar como a circulação de gêneros alimentícios pela EFB articulava e dinamizava as relações sociais e econômicas do nordeste paraense.

As Notas de Mercadorias da EFB como Fonte Histórica e as práticas alimentares no nordeste paraense

As notas de mercadorias examinadas neste artigo consistem em registros expedidos pela Estrada de Ferro de Bragança (EFB) ao longo do ano de 1931 que documentam o envio de produtos para as cidades de: Benevides, Americano, Castanhal, São Luiz, Timboteua, Peixe Boi, Capanema, Tauary, Miraselvas, Tracuateua e Bragança.²⁷ Esses documentos, na forma de guias e recibos, registravam detalhadamente os remetentes, destinos, destinatários, tipos de mercadoria, quantidades,

²⁷ Arquivo Público do Estado do Pará (APEP), loc. cit.

volumes e, em alguns casos, o peso em quilos.²⁸ Além disso, revelam o tipo de trem utilizado, misto ou de carga, elemento que por si só já indica a combinação entre o transporte de passageiros e o escoamento de gêneros alimentícios e demais bens necessários ao cotidiano das vilas e cidades atendidas pela ferrovia.

Esses registros, embora fragmentados, constituem vestígios fundamentais para reconstituir a dinâmica de circulação de produtos e os hábitos de consumo nas localidades servidas pela ferrovia. A conservação desses documentos deve-se, sobretudo, à atuação de arquivos institucionais, como o Arquivo Público do Estado do Pará (APEP),²⁹ que guarda não apenas registros burocráticos, mas também indícios materiais das rotinas comerciais e do consumo nos locais que foram paradas da EFB.

Apesar de sua relevância, a documentação disponível apresenta lacunas significativas, devido à perda de registros ao longo das décadas. Essa fragmentação impõe limites à análise, dificultando um mapeamento contínuo da movimentação de mercadorias ao longo dos anos ou a análise detalhada de variações sazonais. Como aponta Jacques Le Goff, a memória histórica é construída também a partir da ausência e o trabalho do historiador consiste em extrair sentido mesmo das lacunas, articulando vestígios dispersos para recompor o passado.³⁰

Contudo, mesmo que de forma parcial, as notas de expedição permitem identificar padrões de abastecimento, preferências alimentares e a articulação entre mercados locais e regionais no nordeste paraense nas primeiras décadas do século XX, como foi o caso do abastecimento da taberna da família Martins, na Vila do Apeú (PA), em meados do século XX.³¹ O abastecimento em tabernas, armazéns, mercearias foi fundamental para se pensar como tais locais de sociabilidade reagiam à demanda local.

Sob o prisma da História da Alimentação, essas notas de mercadorias adquirem grande valor não apenas por exporem o trânsito de produtos, mas por evidenciarem todo um arranjo de relações socioeconômicas que se estruturavam em torno da ferrovia. Como observa Joana Monteleone, ao analisar os entrelaçamentos entre abastecimento, cotidiano e alimentação no contexto urbano, é possível perceber como a

²⁸ *Idem.*

²⁹ Ver mais em: Thamyres Lima de Oliveira. *Análise dos métodos de conservação e preservação de documentos em papel no Arquivo Público do Estado do Pará*. Trabalho de Curso (Bacharelado em Arquivologia), Faculdade de Arquivologia, Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Pará, Belém, 2022. Disponível em: <https://bdm.ufpa.br:8443/jspui/handle/prefix/3875>. Acesso em: 18 de julho de 2025.

³⁰ Jacques Le Goff. *História e memória*. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.

³¹ Luciana Silva Sales. *Nos caminhos*, op. cit., p. 46.

circulação de alimentos revela dimensões políticas, sociais e culturais das cidades.³²

Embora se tratasse de localidades afastadas da capital e em processo de consolidação urbana, essas cidades demonstravam certo alinhamento com os padrões de consumo e as modas alimentares da época. O historiador Frederico Toscano explica, que, mesmo em regiões interioranas, a mesa, os utensílios e os hábitos alimentares já eram permeados por referências modernas e urbanizadas, expressando aspirações de pertencimento a um estilo de vida em sintonia com o que se praticava nos grandes centros.³³ Afinal, o Brasil do século XX vivia uma intensa febre modernizadora, marcada por uma expressão que mesclava vanguardismo e regionalismo:

As cidades brasileiras esforçavam-se para se modernizar ou, pelo menos, mostrarem-se modernas, patrocinando intervenções variadas e por vezes agressivas em suas paisagens urbanas, que se europeizavam cada vez mais. Não apenas a capital federal, mas também São Paulo, Belém do Pará e o Recife debatiam-se com os desafios dessa demanda de modernidade.³⁴

Dessa forma, é possível interpretar que as grandes cidades brasileiras estavam passando por transformações significativas, tanto no campo da infraestrutura quanto nas dinâmicas sociais. E a ferrovia, nesse contexto, emerge como um dos resultados mais expressivos dessa “demanda modernizadora”, conectando não apenas espaços geográficos, mas também valores culturais, práticas alimentares e modos de vida. Para as vilas e comunidades interioranas da Amazônia, especialmente do nordeste paraense e próximas ao litoral, por exemplo, essa conexão significou um processo de inserção em redes mais amplas de circulação de mercadorias e ideias. Assim, mesmo com as distâncias em relação aos grandes centros, essas localidades acompanhavam as tendências e os ritmos da modernidade urbana brasileira, contribuindo para a formação de cidades em pleno desenvolvimento.

Já diria Neli Teleginski sobre a intensa urbanização e integração das cidades por malhas ferroviárias:

Com a urbanização, a industrialização e os novos meios de transportes, os produtos se tornaram mais acessíveis e

³² Joana Monteleone. *Sabores urbanos. Alimentação, Sociabilidade e Consumo: São Paulo, 1828-1910*. São Paulo: Alameda, 2015, p. 24.

³³ Frederico de Oliveira Toscano. *À francesa: a Belle Époque do comer e do beber no Recife*. Recife: Cepe, 2014, p. 20.

³⁴ *Idem*, p. 20.

diversos, assim como as formas de se conseguir os alimentos. O novo ritmo da sociedade moderna diminuiu o tempo de chegada dos alimentos até a cozinha, bem como a variedade de produtos disponíveis e as novidades.³⁵

Pensando nisso, a diversidade e especificidade dos itens encontrados nas remessas justificaram a adoção de uma abordagem metodológica que combinasse a quantificação com a análise qualitativa.³⁶ Ou seja, o trabalho, contabilizou o número de remessas por remetente, por cidade e por mercadoria, articulando esses dados a uma categorização analítica fundamentada na própria materialidade dos registros que remetem a práticas cotidianas e de consumo.

Essa combinação entre números e sentidos permitiu evidenciar como as remessas expressavam modos de vida, preferências e dinâmicas sociais das localidades envolvidas na rede ferroviária.

Segue abaixo a tabela 1 e suas especificidades:

Remetente	Cidade	Destinatário	Mercadorias	Trem	Quilos
Jorge Zahêm	Americano	Alice Abidala	Amarrado com 6 latas vazias	Misto	-
Importadora de Ferragens S.A.	Benevides	Octavio Barros	Tambor com carbureto	-	-
Pires Franco & Cia	Bragança	Mario Antunes & Cia	Caixas e fardos com tecidos	Misto	245
Pires Franco & Cia	Bragança	Marcellino R. do Rosario	Caixa com tecidos	Misto	137
Pires Franco & Cia	Bragança	Emygdio Rodrigues	Caixa com tecidos	Misto	23
Pires Franco & Cia	Bragança	Felix José	Caixas com tecidos	Misto	509
Maia	Bragança	Felix José	Fardo com chapéus	-	-

³⁵ Leila Mezan Algranti, Sidiana da Consolação Ferreira de Macêdo. *História e Alimentação: Brasil séculos XVI-XXI*. In: Neli Maria Teleginski. *Comerciantes de gêneros comestíveis e o abastecimento alimentar nos séculos XVIII, XIX e XX, no sul do Brasil: revisão de estudos e perspectivas de pesquisa*. Belém: Paka-Tatu, 2020, p. 183.

³⁶ Sobre a combinação entre quantificação e análise qualitativa, neste artigo, entende-se que ela reflete a operação historiográfica enquanto gesto que seleciona, organiza e interpreta os dados, indo além da simples coleta, ao construir sentidos por meio da escrita e da leitura do passado. Essa concepção está em consonância com as reflexões de Michel de Certeau sobre o fazer histórico. Cf. Michel de Certeau. "A operação historiográfica". In: Michel de Certeau. *A escrita da história*. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 1982, p. 72.

Pires Franco & Cia	Bragança	J. R. Grande	Caixa com tecidos	Misto	155
Pires Franco & Cia	Bragança	Angelo Risonho	Caixa e fardo com tecidos	Misto	159
Pires Franco & Cia	Bragança	A. J. de Souza	Fardo papel e caixa tecidos	Misto	117
Pires Franco & Cia	Bragança	Manoel Lhamas Veiga	Fardo papel mercearia, caixa tecidos	Misto	135
Pires Franco & Cia	Bragança	Severiano A. Maia	Caixas com tecidos	Misto	772
Maia	Bragança	J. J. Rassy	Fardo chapéus e máquina costura	-	-
G. A. de Carvalho & Cia	Bragança	Marianno Rodrigues & Cia	Sacos açúcar, café, sal, caixa querosene	Misto	320
G. A. de Carvalho & Cia	Bragança	Antonio Mendes Costa	Café, sal, caixas ceras, cebolas, cama	Misto	380
Fonseca Martins & Cia	Bragança	M. A. José Farias & Filha	Caixa com café	-	-
J. Carvalho & Companhia	Bragança	S. E. Dias & Cia	Encapados com sacos vazios	Misto	140
Marcel Hermano	Bragança	Candido de Freitas	Caixões material propaganda	-	-
Soares Coelho & Cia	Castanhal	Theodora Pismel	Xarque, caixas açúcar, feijão, leite, batata	-	240
Manoel Pinto Fernandes	Castanhal	Franciscano Porpino	Eucap. com peixe	-	360
João Hage	Castanhal	Silva & Mello	Caixa calçado, miudezas, fardo fazenda	Misto	-
Maia GCS.	Castanhal	Antonio Andrade Bonfim	Fardo com chapéu	-	-
A. Pinto & Comp.	Castanhal	Miguel N.	Caixa querosene, pirarucu	-	-
A. Pinto & Comp.	Castanhal	Maximino Porpino	Leite, café, farinha, pimenta, pescada	-	-
A. Pinto & Comp.	Castanhal	Antonio H.	Fardo xarque	-	-
A. Pinto & Comp.	Castanhal	João C.	Caixa diversos	-	-
A. Pinto & Comp.	Castanhal	M.	Xarque, leite, caixa não identificada	-	-

F. Nazareth & Co.	Castanhal	Porpino & Cunha	Caixa medicamentos	-	-
F. Nazareth & Co.	Castanhal	F. Cunha	Caixa medicamentos, lata óleo	-	-
S. Constante	Castanhal	Mauro Lopes	Caixa (?)	-	25
F. Nazareth & Co.	Castanhal	Maximino Porpino	Caixa leite, café etc.	-	-
Rodrigues Duarte & Cia	Capanema	Vicente Soares da Silva	Vinho (?)	-	-
Almeida Martins & Cia	Siqueira Campos	Rodrigues Silva	Sacas farinha trigo	-	1760
Importadora de Ferragens S.A.	São Luiz	J. B. Leary	Caixa ferragens	-	30
G. A. de Carvalho & Cia	Peixe Boi	Janil Zaidam	Açúcar, café, moka, cebola, fósforo, alho, pirarucu	Misto	-
Manoel Coelho da Silva	Peixe Boi	Agostinho Lourenço	Miudezas, óleo Champion, vassouras, cabo	Carga	-
M. M. Alves & Cia	Peixe Boi	José A. Pinto	? c/sacas	-	-
Moreira Cunha & Cia	Timboteua	Francisco Tertuliano Souza	Caixas e latas sabão	Misto	250
Mourão, Ferreira & Cia	Timboteua	Antonio Gomes da Silva	Encapado calçados	Carga	13
A. R. Lopes	Timboteua	Pedro Candido	Caixa bebidas, barril vinagre	-	74
R. C. Vianna & Cia	Miraselvas	José Luiz Ribeiro	Saco açúcar, encapado diversos	Misto	68
Sousa & Comp.	Miraselvas	A. Marques Sequeira	Caixas miudezas, sacas sal	Misto	-
A. Pinto & Comp.	Tauary	Jorge M. N.	Sacas farinha, pacotes pirarucu	-	-
João Elias	Tauary	Mesmo	Pacotes pirarucu	Misto	90
F. Nazareth & Co.	Tauary	João Elias	Caixa medicamentos	-	-
Arthur Corrêa	Tauary	João Elias	Fardo carne, encapado camarão	Misto	107
A. Pinto & Comp.	Tracuateua	S. E. Dias & Cia	Encapados sacos vazios	Misto	97

G. A. de Carvalho & Cia	Tracuateua	Affonso Calil	Barril vinho, caixas ceras, batata	Misto	89
A. P. Motta	Siqueira Campos	José de Santa Brigida	Pacote pirarucu	Misto	30
Importadora de Ferragens S.A.	Siqueira Campos	Sebastião Freitas	Barricas cimento	Misto	960
G. A. de Carvalho & Cia	Siqueira Campos	Sebastião Freitas	Sacos sal, canastras alho	Misto	2023
G. A. de Carvalho & Cia	Siqueira Campos	Fernando Tavares Rodrigues	Sal, açúcar, café, fósforo, xarque, papel, batata, alho, cebola, miudezas	Misto	1220
Maia GCS.	Siqueira Campos	M. A. Buchacra	Redes, chapéus, fazendas	Misto	166
Ludgren & Cia	Siqueira Campos	M. A. Buchacra	Fardos fazendas	Misto	116
Ludgren & Cia	Siqueira Campos	Abdas L. Abud	Fardo fazendas	Misto	50

Tabela 1 - Remessas de mercadorias transportadas pela EFB em 1931. Fonte: Arquivo Público do Estado do Pará (APEP). *Notas de expedição de mercadorias da Estrada de Ferro de Bragança, 1931*. Seção: Obras raras. Fundo: Estrada de Ferro de Bragança. Documentação avulsa. Elaboração da autora (2025).³⁷

As remessas registradas na Tabela 1 permitem identificar com clareza os fluxos de abastecimento entre as cidades atendidas pela Estrada de Ferro de Bragança no ano de 1931. Os remetentes, em sua maioria, eram firmas comerciais sediadas em Belém, como armazéns, importadoras, tabernas e casas de comércio, responsáveis por abastecer os centros urbanos com produtos alimentícios, artigos têxteis, utensílios domésticos, ferragens e remédios. Cada remessa, ao ser registrada, gerava um custo padrão de 600 réis, sendo 500 réis destinados ao Tesouro do Estado do Pará e 100 réis correspondentes ao imposto.³⁸

Esse panorama dialoga diretamente com a análise da historiadora Sidiana Macêdo em seu livro “Do que se come: uma história do abastecimento e da alimentação em Belém (1850–1900)”. A autora destaca que, no século XIX, grande parte do abastecimento da capital era proveniente do interior, com a chegada constante de gêneros alimentícios pelos portos das cidades, transportados por canoas, montarias e outras

³⁷ A extensão da tabela justifica-se pelo mapeamento integral das notas fiscais de remessas ferroviárias referentes ao ano de 1931, o que permite uma visão abrangente dos fluxos comerciais e das dinâmicas de abastecimento entre a capital e as cidades do interior.

³⁸ APEP, loc. cit.

embarcações.³⁹ E a cidade de Bragança, inclusive, é uma das localidades citadas em suas análises como parte desse circuito fluvial de abastecimento. Ao checar os dados do período estudado pela historiadora com as remessas ferroviárias de 1931, observam-se continuidades e transformações nos modos de circulação: se antes o transporte era predominantemente aquaviário, nas primeiras décadas do século XX, a ferrovia passou a complementar, e em alguns casos substituir,⁴⁰ essas rotas, reafirmando o papel central de cidades como Bragança no abastecimento regional.

Tendo em vista essa comparação historiográfica voltada ao contexto paraense, compreende-se como as formas de transporte interferiram diretamente na dinâmica da alimentação e da distribuição de produtos, consolidando determinadas localidades como importantes nós logísticos e comerciais na formação dos hábitos de consumo do Pará. Do ponto de vista teórico, esse entendimento conversa com leituras e revisões bibliográficas que analisam, por exemplo, “o processo de patrimonialização da farinha d’água de Bragança e suas imbricações com a mercantilização turística”.⁴¹ Esse processo mostra como produtos alimentares, como a farinha d’água, ultrapassam a função nutricional e se tornam símbolos culturais vinculados a circuitos econômicos, identitários e turísticos no estado. Embora a farinha d’água se afirme como importante marcador identitário paraense, os registros de 1931 indicam que a farinha de trigo correspondeu ao segundo maior volume de carregamento, evidenciando a circulação de práticas culinárias associadas ao trigo e às tradições europeias, mas também a inserção do Pará em circuitos produtivos mais amplos. Conforme destacam Jean-Louis Flandrin e Massimo Montanari, nos séculos XIX e XX a Revolução Industrial impactou profundamente a história da alimentação, sobretudo com o desenvolvimento das indústrias alimentares e a produção em larga escala de produtos intermediários, como “farinhas, óleos, açúcar e vinagre”,⁴² o que permite compreender que o aumento do consumo do trigo esteja igualmente vinculado à expansão desses sistemas industriais e às redes de transporte que os sustentavam. Assim, como observa Juliana Cristina Reinhardt, “o alimento é fonte de informações preciosas. Através do alimento, podemos identificar uma sociedade, uma cultura, uma religião, um estilo de vida, uma classe social, um acontecimento ou uma época”,⁴³

³⁹ Sidiana da Consolação Ferreira de Macêdo. *Do que se come, op. cit.*, p. 39.

⁴⁰ Antonio Teixeira Prado. *Castanhal, memórias em pedaços*. Assis: Triunfal Gráfica e Editora, 2020, p. 101.

⁴¹ Miguel de Nazaré Brito Picanço. *Na roça, na mesa, na vida: uma viagem pelas trajetórias da mandioca, no e além do nordeste paraense*. Belém: Paka-Tatu, 2018, p. 19.

⁴² Massimo Montanari e Jean-Louis Flandrin. *História da Alimentação*. São Paulo: Estação Liberdade, 2018 (9ª ed.), p. 700.

⁴³ Juliana Cristina Reinhardt. “História e alimentação: uma nova perspectiva”. *Revista Vernáculo* 3 (2000), p. 39.

perspectiva que reforça que a presença da farinha de trigo nos fluxos comerciais de 1931 revela uma sociedade atravessada por permanências locais e conexões globais. Entre os remetentes mais recorrentes, destaca-se "*Pires Franco & Cia*", responsável por uma quantidade expressiva de envios à cidade de Bragança. Essa empresa remetia principalmente "caixas e fardos com tecidos", como no caso das remessas para "*Mario Antunes & Cia*" (245 kg), "*Severiano A. Maia*" (772 kg) e "*J. R. Grande*" (155 kg),⁴⁴ totalizando centenas de quilos em tecidos destinados ao comércio local. Considerando a tarifa padrão de 600 réis por nota, cada envio representava um custo adicional para os remetentes, que somado aos volumes revela um investimento significativo no abastecimento.

Outro remetente expressivo foi a "*G. A. de Carvalho & Cia*" que abastecia diversas localidades com gêneros alimentícios e de primeira necessidade. Para Bragança, por exemplo, enviou "sacos de açúcar, café, sal e caixas de querosene", totalizando 320 kg de carga para "*Marianno Rodrigues & Cia*", e mais 380 kg com itens variados, como "ceras, cebolas e cama", destinados a "*Antonio Mendes Costa*". A mesma firma também aparece enviando para Siqueira Campos grandes volumes de "sal, alho e outros itens alimentícios", sendo uma carga de 2.023 kg para "*Sebastião Freitas*" e 1.220 kg para "*Fernando Tavares Rodrigues*".⁴⁵

Em Castanhal, "*A. Pinto & Companhia*" aparece como importante remetente. Essa firma comercializou uma ampla variedade de gêneros alimentícios, incluindo "leite, café, farinha, pescada, pirarucu, querosene, xarque e pimenta",⁴⁶ atendendo diversos destinatários locais. Ainda que os registros não indiquem os pesos de todas as remessas, a frequência e diversidade dos produtos revelam sua importância no abastecimento da cidade.

Por fim, é possível destacar também a atuação da "*F. Nazareth & Co.*", empresa que se destacava no envio de "medicamentos e produtos de farmácia" para cidades como Castanhal e Tauary. Enviou, por exemplo, "caixas de medicamentos e latas de óleo" para destinatários como "*Porpino & Cunha*" e "*Maximino Porpino*",⁴⁷ sinalizando que mesmo os artigos de saúde e higiene circulavam por meio da ferrovia, numa rede que articulava a capital e o interior.

As mercadorias mais recorrentes identificadas nas notas, destacam-se os "tecidos", com destaque para Bragança; os produtos alimentícios secos, como "sal, café, açúcar, leite, pirarucu e xarque", enviados para diversos municípios; e os artigos farmacêuticos e de uso doméstico, como "medicamentos, querosene, chapéus, sabão e calçados".⁴⁸

⁴⁴ APEP, loc. cit.

⁴⁵ *Idem.*

⁴⁶ *Idem.*

⁴⁷ *Idem.*

⁴⁸ *Idem.*

Esses dados adquirem maior densidade interpretativa ao revelar padrões de demanda e o papel dos comércios locais no abastecimento cotidiano, especialmente em cidades em desenvolvimento. Mais do que indicar a função logística da ferrovia, as remessas evidenciam aspectos concretos da cultura alimentar e permitem à historiografia reconstruir práticas de consumo, circuitos de troca e estratégias comerciais que estruturavam a economia e o cotidiano urbano e rural no nordeste paraense.

Como mostra o gráfico abaixo, cidades como Bragança (17%), Castanhal (13%) e Siqueira Campos (7%) figuram entre os principais destinos individuais das remessas, a maior parcela (50%) se concentra no grupo classificado como “outras cidades”. Esse dado revela um elemento importante: a abrangência territorial do sistema ferroviário da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) que ia além dos grandes polos, alcançando também núcleos menores, que, somados, detinham uma parte expressiva do fluxo de mercadorias.

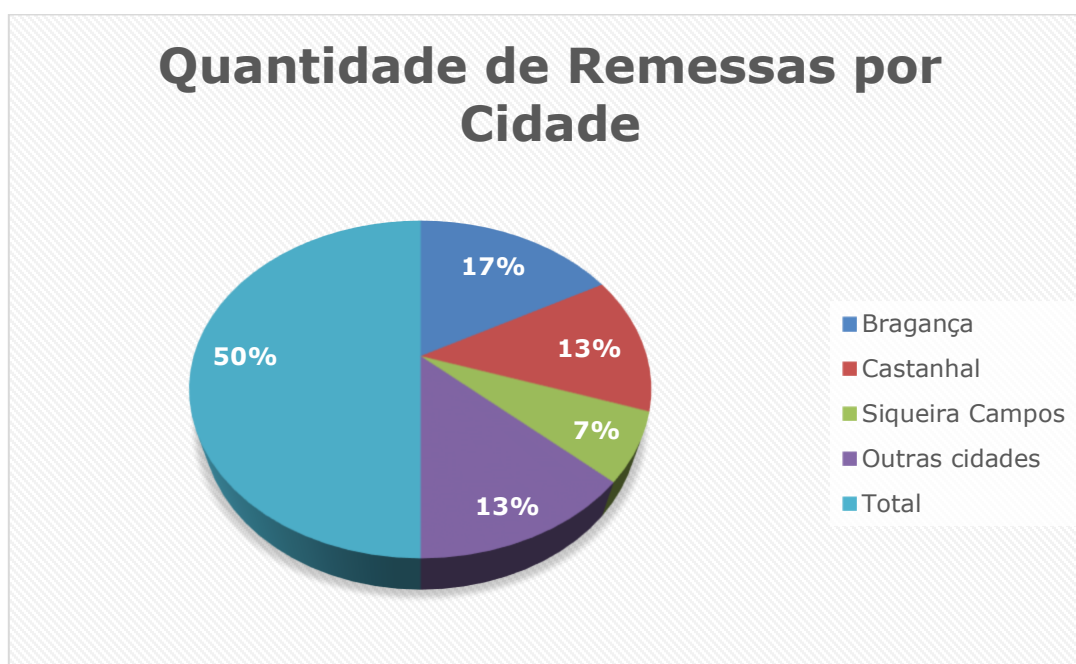


Gráfico 1 - Cidades da Zona Bragantina que receberam mais remessas no ano de 1931. Fonte: APEP. *Notas de expedição de mercadorias da Estrada de Ferro de Bragança, 1931*. Seção: Obras raras. Fundo: Estrada de Ferro de Bragança. Documentação avulsa. Elaboração da autora (2025).

Essa distribuição descentralizada reforça a ideia de que o abastecimento regional não se restringia aos centros urbanos, mas se articulava com uma rede capilarizada de localidades com menor expressão populacional, porém, integradas economicamente ao circuito. Ao mesmo tempo, o equilíbrio entre as porcentagens destinadas a Bragança e

Castanhal mostra também esses centros e como funcionavam polos intermediários que redistribuíam os produtos às áreas vizinhas.⁴⁹

Dessa forma, o gráfico ilustra a lógica de um abastecimento em rede que combinava centralidade e dispersão, contribuindo para a circulação de mercadorias em múltiplas escalas – do macro ao microterritório.

Considerações Finais

A observação das remessas ferroviárias de 1931 revela uma malha de abastecimento atravessada por práticas cotidianas de compra, envio e redistribuição de produtos diversos, que sustentavam a vida material em pequenas e médias cidades da região nordeste do Pará. Não se tratava apenas de mercadorias em trânsito, mas de estratégias de manutenção e organização do lar, do comércio e das relações interpessoais que envolviam confiança, frequência e necessidade. Alimentos, tecidos, medicamentos e demais bens domésticos, ao figurarem entre os itens transportados, indicam prioridades de consumo e modos de reposição de estoques em locais onde a ferrovia ainda era o principal elo com a capital paraense.

Nesse contexto, a locomotiva apresentava-se como uma facilitadora de intercâmbios que extrapolavam a dimensão econômica. Ao interligar diferentes pontos da zona bragantina, atuava como instrumento de mediação entre realidades sociais que dependiam de seu funcionamento para manterem-se ativas. A chegada de um carregamento representava também a renovação de possibilidades para comerciantes e consumidores, que reorganizavam suas atividades e seus modos de vida conforme os ciclos de envio e recebimento. Assim, a estrada de ferro não apenas transportava bens, mas contribuía para a continuidade da organização territorial e das relações materiais que a sustentavam.

A centralidade de determinadas localidades nesse circuito evidencia sua relevância na rede de redistribuição regional, desafiando interpretações que as situam como simples pontos intermediários. Os dados analisados permitem vislumbrar práticas de planejamento logístico e de antecipação de demandas por parte de sujeitos que, embora distantes das grandes decisões econômicas, sustentavam o cotidiano urbano com suas escolhas e

⁴⁹ Como exposto, o processo de mercantilização turística contribuiu para que cidades como Bragança e Castanhal se tornassem simbólicas não apenas por sua posição geográfica, mas também pela mediação na circulação de gêneros alimentícios. No caso específico de Bragança, sua notoriedade alcançou os limites regionais, sendo amplamente reconhecida no Brasil e no exterior pela tradicional farinha d'água. Ver mais em: *Diário do Pará*, 2014, p. 1.; Miguel de Nazaré Brito Picanço (org.). *Farinha e Rapadura. Revista de Estudos da Cultura Alimentar Brasileira* 1 (2022). Disponível em: <https://www.farinhaerapadura.com.br/docs/FARINHA-E-RAPADURA-E1-V1.pdf> Acesso em: 21 de julho de 2025.

iniciativas comerciais. Nesse cenário, os estabelecimentos locais não aparecem como réplicas de centros maiores, mas como agentes que reinterpretavam o que chegava pelos trilhos, ajustando suas próprias formas de abastecimento.

Essas observações sugerem a necessidade de tensionar o lugar da ferrovia na historiografia regional, não apenas como símbolo de modernização ou progresso técnico, mas como componente articulador de experiências marcadas por adaptação, permanência e criação de alternativas. Ao privilegiar os registros das remessas e as rotas traçadas entre remetentes e destinatários, este artigo buscou iluminar um fragmento da vida social que, embora aparentemente comum, carrega dimensões significativas para a compreensão da economia e das sociabilidades na Amazônia paraense. Resta pensar, em investigações futuras, como essas redes foram se transformando após a desativação da estrada de ferro e de que maneira os sujeitos locais reinventaram suas estratégias de mobilidade e abastecimento diante de novos desafios.

Se a ferrovia estruturava os circuitos materiais da região, os gêneros alimentícios transportados revelam dimensões essenciais da tradição alimentar paraense e de suas conexões mais amplas. A presença recorrente de “trigo, sal, peixes secos e açúcar” nas remessas de 1931 permite identificar padrões de abastecimento, técnicas de conservação e preferências culinárias que atravessavam o cotidiano regional. Pensando nessas hipóteses, o envio de trigo aponta para a difusão de preparações associadas a matrizes europeias e à expansão de produtos industrializados; o sal e os peixes secos remetem a práticas adaptadas às condições ambientais amazônicas; o açúcar, por sua vez, evidencia permanências históricas ligadas a circuitos coloniais e à consolidação de determinados hábitos de consumo. Observados em conjunto, esses itens indicam que a alimentação no nordeste paraense resultava do entrelaçamento entre heranças locais, trocas culturais e transformações econômicas.

Desse modo, ao examinar os carregamentos ferroviários sob a perspectiva da História da Alimentação, o artigo demonstra que a estrada de ferro não apenas viabilizava o abastecimento, mas também participava ativamente da formação e da adaptação das práticas alimentares. A coexistência da farinha de trigo, de peixes secos e açúcar, evidencia uma sociedade marcada pela articulação entre permanências e incorporações, tradição e reconfiguração. Assim, a análise das remessas de 1931 contribui para compreender como as redes de transporte também influenciaram a constituição dos hábitos alimentares no Pará – especialmente, no nordeste paraense – reafirmando de que os sistemas de circulação são igualmente agentes na história dos sabores, das escolhas e das identidades regionais.

Referências

- ALGRANTI, Leila Mezan; MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira (org.). *História & Alimentação: Brasil, séculos XVI-XXI*. Belém: Paka-Tatu, 2020.
- BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII. Vol. 1: As Estruturas do Cotidiano*. Tradução de José Carlos Moreira de Azevedo. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1990.
- CARNEIRO, Henrique. *Comida e sociedade: significados sociais na história da alimentação*. São Paulo: Campus, 2003.
- CERTEAU, Michel de. *A Escrita da história*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1982.
- CONCEIÇÃO, Maria de Fátima Carneiro de. *Bragantina: um trem, a terra e a mandioca*. Belém: Paka-Tatu, 2022.
- CRUZ, Ernesto. *A Estrada de ferro de Bragança: visão social, econômica e política (1898 – 1976)*. Belém: SPVEA, 1955.
- LACERDA, Franciane Gama. "Uma "artéria necessária" para o progresso: a Estrada de Ferro de Bragança (Pará, 1883-1908)", *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais* 19 (jan.- jun. 2018), p. 226-248.
- LE GOFF, Jacques. *História e memória*. Campinas: Editora da Unicamp, 2013.
- MACÊDO, Sidiana da Consolação Ferreira de. *Do que se come: Uma História do Abastecimento e da alimentação em Belém, 1850 – 1900*. São Paulo: Alameda, 2014.
- MAZOYER, Marcel; ROUDART, Laurence (org.). *História das agriculturas no mundo: do neolítico à crise contemporânea*. São Paulo: Editora UNESP; Brasília, DF: NEAD, 2010.
- MINTZ, Sidney W. *Sweetness and power: the place of sugar in modern history*. New York: Penguin Books, 2008.
- MONTANARI, Massimo (org.). *O mundo na cozinha: história, identidade, trocas*. Tradução Valéria Pereira da Silva. São Paulo: Estação Liberdade, Senac, 2009.
- MONTANARI, Massimo; FLANDRIN, Jean-Louis. *História da Alimentação*. 9 Ed. – São Paulo: Estação Liberdade, 2018.
- MONTELEONE, Joana. *Sabores urbanos. Alimentação, Sociabilidade e Consumo: São Paulo, 1828-1910*. São Paulo: Alameda, 2015.
- MUNIZ, Palma. *Estado do Grão-Pará – Imigração e Colonização. História e Estatística 1616-1916*. Belém: Imprensa Oficial do Estrado do Pará, 1916.
- PENTEADO, Antônio Rocha. *Problemas de colonização e de uso da terra na Região Bragantina do estado do Pará*. Belém: UFPA, 1967. vol. 1. (Coleção Amazônica, Série José Veríssimo).
- PICANÇO, Miguel de Nazaré Brito (org.). *Farinha e Rapadura*. Revista de Estudos da Cultura Alimentar Brasileira 1 (2022).
- PICANÇO, Miguel de Nazaré Brito. *Na roça, na mesa, na vida: uma viagem pelas trajetórias da mandioca, no e além do nordeste paraense*. Belém: Paka-Tatu, 2018.
- PRADO, Antonio Teixeira. *Castanhal, memórias em pedaços*. Assis: Triunfal Gráfica e Editora, 2020.
- REINHARDT, Juliana Cristina. "História e alimentação: uma nova perspectiva". *Revista Vernáculo* 3 (2000), p. 37-48.

SALES, Luciana Silva. *Nos caminhos dos trilhos: o Solar dos Martins na Vila do Apeú (PA)*. Dissertação de mestrado do Programa de Pós-graduação em Diversidade Sociocultural, Museu Paraense Emílio Goeldi, Belém, 2025.

TOSCANO, Frederico de Oliveira. *À francesa: a Belle Époque do comer e do beber no Recife*. Recife: Cepe, 2014.

VEYNE, Paul. *História da vida privada, 1: do Império Romano ao ano mil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

Contribuição recebida em 23 de julho de 2025.

Aprovada em 07 de março de 2026.