

VIAGEM NO TEMPO

HERANÇAS DA ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

ARTE: DANILO VALENTE

Construída a partir de 1883 e concluída em 1908, a estrada de ferro, que tinha Belém como ponto de partida, teve grande importância no desenvolvimento de localidades às margens dos trilhos, que hoje são municípios



FOTO: DIMITRI KESSEL/FONTE LIFE

FERROVIA

Cintia Magno

A medida que se aproximava de uma das 37 estações distribuídas em 293 km de ferrovia, a fuligem expelida pela locomotiva a vapor que ligava a capital paraense ao nordeste do Estado deixava marcas pelas roupas dos que aguardavam ou trabalhavam às margens dos trilhos. Construída a partir de 1883 com o objetivo de aproximar as Províncias do Pará e do Maranhão e estimular o desenvolvimento da região bragantina paraense, a Estrada de Ferro de Bragança (EFB), enquanto em funcionamento, deixou impressões não apenas nas roupas dos moradores da época,

mas também no cenário das localidades entrecortadas pelos trilhos.

Tendo como ponto de partida a capital Belém, a Estrada de Ferro de Bragança precisou de 25 anos para chegar ao destino final. O primeiro trecho da ferrovia foi inaugurado em 1884 e levava mercadorias e passageiros até o município de Benevides, diminuindo o tempo de viagem de 8h para aproximadamente 1h. Já a conclusão da estrada se deu apenas em 1908 pelo então governador Augusto Montenegro que, apesar de não ter sido o responsável por iniciar a construção, teve atuação de destaque na sua ampliação e finalização.

Do ponto de vista das transformações provocadas no cenário da Região Metropolitana de Belém (RMB), a Estrada de Ferro exerceu influência não apenas no caminho rumo ao nordeste do Estado, mas também no próprio centro da capital paraense. No espaço onde hoje se vê o Terminal Rodoviário de Belém, ainda no século XIX o que se avistava era a imponente construção da Estação São Brás que, apesar de ter sido pensada para ser o ponto de partida da ferrovia, posteriormente foi considerada muito distante da área portuária da cidade.

Como consequência, antes de seguir até Bragança, a estrada de ferro recebeu um recuo de 6 km para levar a locomotiva até a área central da capital do Estado. Foi quando a chamada Estação Central foi inaugurada na avenida 16 de Novembro, na área onde hoje se encontra o Hotel de Trânsito de Oficiais do Exército. Tal adequação nos planos de construção da estrada de ferro estava intimamente ligada a um dos principais obje-

vos da ferrovia, o escoamento da produção.

Mestre e doutorando em história social da Amazônia, o historiador Vitor Nazareno da Mata Martins destaca que a ideia, à época, era interligar as áreas produtoras de matérias-primas. “A estrada de ferro Belém-Bragança trazia consigo a representação da modernização da locomoção de pessoas e o transporte de mercadorias entre longas distâncias, experimentada por grandes nações europeias, assim como nos Estados Unidos, no século XIX, resguardando, porém, sua particularidade diante do que aconteceu nessas outras nações”, contextualiza. “Enquanto as linhas férreas de lá priorizavam a integração territorial, no caso brasileiro e amazônico, as estradas de ferro haviam sido pensadas para interligar áreas produtoras de matérias-primas, como por exemplo o cacau e a borracha, de regiões do interior para os portos do litoral, facilitando assim seu escoamento”.

“Em todo lugar que tinha trem, o horário de vida das pessoas era muito cedinho e a estrada de ferro também marcou muito a vida de Bragança nesse sentido”

Dário Benedito, historiador



Destino final da estrada de ferro, o município de Bragança experimentou o movimento inverso. Com uma produção agrícola já presente, foi a Estrada de Ferro que surgiu em função da já existente ocupação na região bragantina. Natural do município de Bragança, o historiador Dário Benedito Rodrigues explica que dentre os produtos que seguiam a partir de Bragança estavam o coco, o babaçu, o arroz, a malva e o tabaco. Já o que seguia de Belém até a região bragantina eram peças de louças e artigos que seguiam direto para as casas comerciais.

TROCA

Apesar de significativas, as mercadorias não eram as únicas riquezas que seguiam com os vagões puxados pela locomotiva. Dário destaca, também, a grande troca cultural possibilitada pela nova forma de transporte. “A Estrada de Ferro de Bragança fez com que Bragança voltasse a olhar para a capital do Estado”, contextualiza o historiador. “Com isso, a troca cultural também era muito interessante. A troca das famílias que mandavam os filhos estudarem em Be-

lém, a circulação de muita informação na classe social mais abastecida. Se juntou muito a esse período a efervescência cultural, com muitos jornais circulando em Bragança, muitas tipografias aqui, muita leitura da intelectualidade da capital”.

Enquanto a locomotiva proporcionava essa maior proximidade com a capital do Estado, o professor lembra que os hábitos mais corriqueiros da população bragantina acabaram influenciados pela presença da locomotiva.

“O trem fazia três horários: o misto, que era de cargas e passageiros, outro que era só de cargas e tinha um pela manhã que era só de passageiros. Esse, da manhã, foi o que marcou mais o horário da cidade”, rememora Dário Benedito. “Em todo lugar que tinha trem, o horário de vida das pessoas era muito cedinho e a estrada de ferro também marcou muito a vida de Bragança nesse sentido. As pessoas vinham armadas para a estação para receber as notícias que vinham da capital, os jornais da capital”.

ESTAÇÕES

Se em Belém as duas principais estações da ferrovia foram substituídas por construções mais modernas, o professor lembra que no distrito de Icoaraci ainda é possível experimentar uma parcela do cenário avistado pelos moradores que se deslocavam em busca de lazer na praia do distrito. A partir da estação localizada no Entroncamento, a locomotiva adentrava um ramal que levava até a então Vila Pinheiro, o que hoje é o distrito de Icoaraci.

“Como testemunhos materiais podemos apontar a Estação de Trem do Pinheiro, que foi recém inaugurada como espaço de pequenas feiras de artesanato, gastronomia e eventos; a praça da delegacia de Icoaraci, onde passavam os trilhos do trem que ligava a estação de passageiros à ponte metálica e depósito de carvão, que ficava onde hoje é a rua Siqueira Mendes; vestígios do antigo matadouro do Maguari, que fica atrás da atual Seccional Urbana de Icoaraci; assim como o próprio traçado da atual avenida Augusto Montenegro, antigo ramal do Pinheiro, que liga Belém a Icoaraci”, diz Vitor.

Até a chegada do ramal à Vila Pinheiro, a região permanecia pouco povoada com pequenas roças e habitações de pescadores. A partir de 1906, com a inauguração da estação do trem, famílias com poder aquisitivo mais elevado puderam se deslocar com maior facilidade de Belém até a área da Vila Pinheiro, causando transformações no espaço urbano que são vistas até hoje, como a presença dos históricos chalés em madeira.



FOTO: MAURO ÂNGELO

PELO CAMINHO RESISTEM RESQUÍCIOS DA ANTIGA EFB

FOTOS: MAURO ÂNGELO



●BELÉM

No turístico Parque da Residência é possível ver e entrar em um dos vagões da antiga Estrada de Ferro de Bragança (EFB). O vagão restaurado, que hoje abriga uma sorveteria, era usado pelos governadores e suas comitivas durante as viagens ao interior do Estado. Dentre as autoridades relacionadas ao vagão, o governador do Pará Magalhães Barata foi o que mais o utilizou, chegando até a discursar de suas escadarias.



●RAMAL DO PINHEIRO (ICOARACI)

Inaugurada em 1906, na antiga rua 8 de Outubro (atual Padre Júlio Maria), a Estação Pinheiro era o ponto final do ramal que ligava Belém, a partir da estação Entroncamento, até a área onde hoje está instalado o distrito de Icoaraci. Ainda chamada de Vila Pinheiro, a região, à época, era tida como uma localidade de veraneio e parada para os que queriam chegar às ilhas de Outeiro e Mosquito. O ramal da EFB possibilitou que o acesso à região fosse facilitado. Ainda hoje é possível visitar a antiga estação, recentemente restaurada.



●MARITUBA

Ao longo da rodovia BR-316 é possível avistar a estrutura das antigas Oficinas Ferroviárias de Marituba. Além do edifício garagem das locomotivas, visto da rodovia, mais adentro é possível ver as demais estruturas que compuseram o espaço de manutenção da locomotiva. Do outro lado da BR-316, a caixa d'água utilizada para abastecer o trem, assim como algumas poucas casas do período da vila operária, também podem ser vistas.



●APEÚ

O prédio da antiga Estação Ferroviária do Apeú foi construído ainda em 1885. Situada à margem da avenida Barão do Rio Branco, a estação hoje abriga um mercado. A avenida adverte originalmente da EFB, portanto, sua atual configuração mostra o percurso do trem. Próximo à estação, um antigo comércio da época da EFB ainda funciona. Trata-se do Solar dos Martins, que mantém a estrutura original da época.



●CASTANHAL

No município de Castanhaval, a antiga Estação da EFB foi demolida após o encerramento das atividades da ferrovia, assim como muitas outras ao longo do percurso. Na Praça da Estrela, porém, ainda é possível ver uma das locomotivas que percorreram os trilhos da Estrada de Ferro de Bragança.



●IGARAPÉ-ÁÇU

No município de Igarapé-Açu ainda é possível transitar pela ponte de ferro construída para dar passagem à locomotiva da Estrada de Ferro de Bragança. Construída sobre o rio Maracanã, a ponte de ferro permanece preservada. Ao lado dela, uma das antigas caixas d'água que abasteciam a estação também pode ser vista.



FOTO: DIMITRI KESSEL/FONTE LIFE

82 anos após o início de sua construção, a despedida

Apesar das transformações proporcionadas pelo modal ferroviário, o historiador Dário lembra que a Estrada de Ferro de Bragança também enfrentava problemas, dentre eles um que veio a resultar na sua extinção 82 anos após o início de sua construção.

“Primeiro, a Estrada de Ferro era muito cara para ser mantida. Ela tinha uma necessidade muito grande de manutenção, feita em galpões separados de Bragança, portanto era muito caro. Era necessário ter mão de obra em Bragança, mas também no percurso, nas paradas e localidades em que ela tinha que abastecer de carvão vegetal e água”, explica o historiador. “Com isso a Estrada de Ferro foi encampada e empresa passou para o Estado, que passou para o Governo Federal e voltou para a empresa. Até que se criou o Sistema Ferroviário Nacional e ela foi encampada, por último, pelo Governo Federal”.

Aliado ao alto custo de manutenção, o professor aponta que a EFB acabou se tornando um “penduricalho de empregos” dos políticos. Como consequência, o cenário problemático acabou por resultar na substituição da estrada de ferro por outro sistema. “O Governo Federal escolheu outro modal de transporte que vem a ser o rodoviário e as empresas automobilísticas. Quando o ministro do Castelo Branco – o Juarez Távora – assumiu, na ditadura civil-militar, começou a fazer o desligamento do Sistema Ferroviário Nacional para escolha de outro modal a partir de um critério econômico, não era um critério político”, afirma. “A esta-

ção foi desativada no dia 31 de dezembro de 1965, o último trem saiu à noite e em seguida começaram a retirar os trilhos. A Estação de Bragança ficou abandonada por um tempo e em 1977 foi implodida por dinamite”.

Apesar da implosão, um resquício da antiga estação ainda permanece, os alicerces que compõem a estrutura da Praça da Estação Cultural Armando Bordallo da Silva, construída no mesmo local onde ficava a Estação de Bragança. Além de um busto em homenagem a Augusto Montenegro, responsável pela inauguração da Estrada de Ferro. “A única resistência que houve foi na Colônia de Benjamin Constant, a 29 km de Bragança. As pessoas se deitaram sobre os dormentes dos trilhos para impedir que fossem retirados”.

Se muito das construções se perderam com o passar dos anos, Dário lembra que um elemento permanece vivo, a memória. “A Estrada de Ferro de Bragança faz referência a uma memória que também é de sentimentos. Os bragantinos que leem escritos sobre a estrada de ferro encontram um sentimento de achar que, naquela época, o trem representava o que de mais moderno havia”, relaciona. “As pessoas estavam diante de uma máquina inglesa, enorme e achavam que estavam vivendo a modernidade olhando para aquela máquina. As pessoas chegavam de Belém com a roupa toda queimadinha da fuligem que saía da locomotiva e ficavam orgulhosas porque aquilo representava que estavam viajando de trem. Era um prêmio de modernidade”.



●LIVRAMENTO

Em meio ao silêncio da floresta, a antiga Estação do Livramento, no município de Igarapé-Açu, resiste ao tempo. Em estado de ruínas, a construção pode ser acessada após uma breve caminhada floresta a dentro a partir da pista da Rota Turística Belém-Bragança



●TAUARI

Inaugurada no mesmo ano de conclusão da EFB, 1908, a Estação Tauari está localizada às proximidades do município de Capanema. Em 1906 moravam na vila apenas quatro pessoas. Com a ferrovia, porém, muitos migrantes oriundos principalmente do Nordeste do país chegaram ao local, período em que também foram instaladas as primeiras casas comerciais da comunidade. A ferrovia possibilitou, ainda, o escoamento das produções de arroz, algodão, milho e feijão. Hoje, a antiga estação abriga a agência distrital de Tauari, uma biblioteca comunitária e a agência dos Correios.



●MIRASSELVAS

O distrito de Mirascelvas, em Capanema, já existia antes da chegada da EFB, porém, à época, era uma vila ocupada basicamente por moradores oriundos do Nordeste do país e por algumas tribos indígenas. Ainda hoje é possível ver a Estação da Estrada de Ferro instalada no local, porém, a construção encontra-se fechada.



●BRAGANÇA

A Estrada de Ferro chegou a Bragança em 1908. Após o encerramento das atividades, porém, a Estação de Bragança foi desativada e ficou esquecida por um período até que, em 1977, os ferros fossem retirados e sua fachada fosse implodida por dinamite. Hoje o espaço abriga a Praça da Estação Cultural Armando Bordallo da Silva, mantendo apenas os alicerces originais da época da estação. Ao longo do município que era o destino da Estrada de Ferro, outros resquícios ainda podem ser vistos, como uma antiga caixa d'água utilizada para abastecer a locomotiva e o belo Mercado Municipal, originário do período da EFB. Fontes: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e placas informativas dos pontos turísticos.

MATÉRIA

Na edição do próximo domingo o DIÁRIO publicará matéria mostrando que as marcas da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) também estão presentes na memória de muitas pessoas.