

VIAGEM NO TEMPO

HERANÇAS DA ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

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



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 é 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 objetivos

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

Dári Benedito, historiador



FOTO: MAURO ÂNGELO

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 adentra 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 recentemente 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 Maguary, que fica atrás da atual Secção 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 permaneceu pouco povoados 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.

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 Dári Benedito Rodrigues explica que dentro 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. Dári 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 Belém

ARTE: D'ANGELO VALENTE

PELO CAMINHO RESISTEM RESQUÍCIOS DA ANTIGA EFB



FOTOS: MAURO ÂNGELO

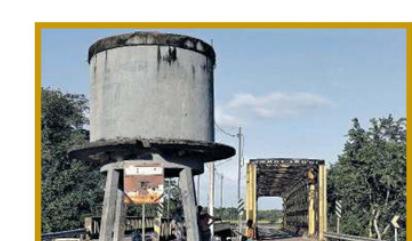
•BELÉM

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. Dentro das autoridades relacionadas ao vagão, o governador do Pará Magalhães Barata foi o que mais o utilizou, chegando até a discursar de suas escadarias.



•IGARAPÉ-AÇU

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.



•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 dentro a partir da pista da Rota Turística Belém-Bragança



•TAUARI

Inaugurada no mesmo ano da 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

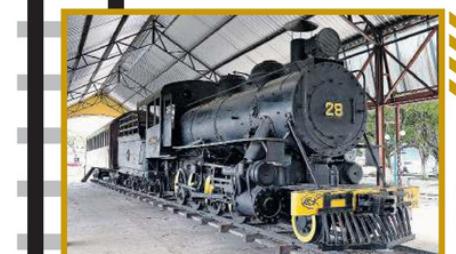
O distrito de Mirasselvas, em Capanema, já existia antes da chegada da EFB, porém, à época, era uma vila ocupada basicamente por moradores oriundos do Nordeste do país e por algumas tribos indígenas. Ainda hoje é possível ver a Estação da Estrada de Ferro instalada no local, porém, a construção encontra-se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



•CASTANHAL

No município de Castanhal, 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.

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.