

# Desmontagem e esquecimento

: os metais remanescentes da estrada de ferro de Bragança - PA (1883-1965)

*Larisse de Fátima Farias da Rosa*

Doutoranda em Arquitetura e Urbanismos (UFPA) e Professora  
assistente da Faculdade de Conservação e Restauro (UFPA)

*Flávia Olegário Palácios*

Professora adjunta da Faculdade de Conservação e Restauro (UFPA)

## Resumo

As ferrovias no Brasil foram de suma importância para a economia agrícola expandida por diversos lugares do país em meados do século XIX e XX, entre esses, a região Amazônica. Neste contexto, esteve a Estrada de Ferro de Bragança (EFB), sendo a primeira via férrea implantada na Amazônia brasileira, construída em meados de 1883-1908. Após décadas de atividade, a via que ligava Belém (capital do PA) à Bragança (Nordeste do PA) foi desativada em 1965. O encerramento das atividades da EFB desencadeou uma série de transformações em seu acervo ferroviário, entre os quais estiveram peças metálicas utilizadas na composição da ferrovia de forma estrutural e bens integrados ornamentais. A desmontagem de tais itens metálicos toca a discussão de sua procedência: industrial, serial e móvel. Com isso, a presente pesquisa objetivou contribuir com a sistematização de informações que tangem a discussão do uso abundante de itens metálicos na composição da EFB; a destinação de tais peças após a desativação da via férrea; e ainda com reflexões teóricas sobre a arquitetura como documento. A metodologia foi desenvolvida por meio do uso de fontes históricas primárias (documentos oficiais e periódicos), com recorte temporal do período da montagem da ferrovia 1883-1908 e as consequências da desmontagem (décadas 1960-1990). A discussão teórica foi baseada em obras da Teoria do Restauro como *A restauração objetiva* de Antoni González Moreno-Navarro (1999) e *Teoría contemporánea da restauração* de Salvador Muñoz Viñas (2010).

**Palavras-chave** Ferrovia – Itens metálicos – Patrimônio ferroviário – Preservação.

## Submissão

02/05/2023

## Aprovação

28/03/2024

## Publicação

29/05/2024

## Disassembly and Forgetfulness: The Remaining Metals of the Bragança Railroad - PA (1883-1965)

### Abstract

The railroads in Brazil were of great importance for the agricultural economy expanded by several places in the country in the middle of the 19th and 20th centuries, among these, the Amazon region. In this context, there was the Estrada de Ferro de Bragança (EFB), being the first railway implanted in the Brazilian Amazon, built in mid-1883-1908. After decades of activity, the road that connected Belém (capital of PA) to Bragança (Northeast of PA) was deactivated in 1965. The closure of EFB activities triggered a series of transformations in its railway collection, among the items were metal parts used in the composition of the railroad in a structural function and integrated ornamental. The dismantling of such metallic items touches on the discussion of their origin: industrial, serial and mobile characteristics. Thus, the present research aimed to contribute with the systematization of information regarding the discussion of the abundant use of metallic items in the composition of the EFB, the destination of metallic pieces after the deactivation of the railway, and also in terms of theoretical reflections on this type of architecture as a document. The methodology was developed through the use of historical sources (official documents and periodicals), between the period of the assembly of the railroad from 1883 to 1908 and the consequences of the disassembly (from 1960 to 1990). The theoretical reflection was based on works of Restoration Theory as *A restauração objetiva* by Antoni González Moreno-Navarro (1999) and *Teoría contemporânea da restauração* by Salvador Muñoz Viñas (2010).

**Keywords** Railroad – Metallic Items – Railway Heritage – Preservation.

## Desmontaje y olvidado: los residuos metálicos del ferrocarril de Bragança - PA (1883-1965)

### Resumen

Los ferrocarriles en Brasil fueron de suma importancia para la economía agrícola expandida por varios lugares del país a mediados de los siglos XIX y XX, entre ellos la región amazónica. En este contexto, surgió la Estrada de Ferro de Bragança (EFB), siendo el primer ferrocarril implantado en la Amazonía brasileña, construido a mediados de 1883-1908. Después de décadas de actividad, la carretera que conectaba Belém (capital de PA) con Bragança (Noreste de PA) fue desactivada en 1965. El cierre de las actividades de la EFB desencadenó una serie de transformaciones en su colección ferroviaria, entre las que se encontraban piezas metálicas utilizadas en la composición del ferrocarril de forma estructural y ornamental de mercancías integradas. El desmantelamiento de estos elementos metálicos toca la discusión sobre su origen: industrial, serial y móvil. Con esto, la presente investigación tuvo como objetivo contribuir con la sistematización de información respecto a la discusión sobre el uso abundante de elementos metálicos en la composición de la EFB, el destino de dichas piezas luego de la desactivación del ferrocarril, y también en términos de reflexiones teóricas sobre la arquitectura como documento. La metodología se desarrolló mediante el uso de fuentes históricas primarias (documentos oficiales y publicaciones periódicas), con un corte temporal del período del montaje del ferrocarril 1883-1908 y las consecuencias del desmontaje (décadas 1960-1990). La discusión teórica se basó en obras de Teoría de la Restauración como *A restauração objetiva* de Antoni González Moreno-Navarro (1999) y *Teoría contemporânea da restauração* de Salvador Muñoz Viñas (2010).

**Palabras clave** Ferrocarril – Artículos metálicos – Patrimonio ferroviario – Preservación.

## Introdução

A Estrada de Ferro de Bragança (EFB) foi um importante meio de transporte que interligava a Capital da Província do Pará (Belém) à região do Nordeste paraense (Zona Bragantina). Nesta área existia um significativo número de colônias responsáveis pela produção agrícola, destacando-se a produção de farinha de mandioca, arroz, tabaco, algodão, látex, entre outros. Durante a década de 1870, foi aprovada a Lei nº 659 que autorizou o contrato com qualquer empresa ou companhia que executasse as obras da ferrovia.<sup>1</sup> As obras iniciaram em meados de 1883 e foram até 1908, com total de 294 quilômetros na dimensão da linha tronco e ramais.<sup>2</sup>

A linha férrea passava por 13 municípios do Estado do Pará: Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Izabel do Pará, Castanhal, São Francisco do Pará, Igarapé-Açú, Nova Timboteua, Peixe-Boi, Capanema, Tracuateua e Bragança. Os principais ramais da ferrovia eram Ramal de Prolongamento, Ramal do Pinheiro, Ramal de Benfica, Ramal do Prata e Ramal de Benjamin Constant (Figura 1).<sup>3</sup>

- 1 MONTENEGRO, A. *Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1907 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado*, 1907. p. 88.
- 2 FERREIRA, R. C. “A antiga Estrada de Ferro de Bragança: inventário do patrimônio ferroviário”. SARQUIS, G. B. (Org.). *Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural: coletânea de artigos*. Belém: IPHAN, 2017.
- 3 FERREIRA, R. C. “A antiga Estrada de Ferro de Bragança: inventário do patrimônio ferroviário”. SARQUIS, G. B. (Org.). *Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural: coletânea de artigos*. Belém: IPHAN, 2017.

**Figura 1** Planta da Estrada de Ferro de Bragança da linha tronco e ramais, 1914



**Fonte** Mapa baseado na Planta da Estrada de Ferro de Bragança e Ramais. Disponível em: <[www.mapaseturrotasturisticas.com.br](http://www.mapaseturrotasturisticas.com.br)>. Acesso em: jan. de 2018.

É importante mencionar que a EFB foi a primeira ferrovia construída na Amazônia, por isso, desencadeou diversas transformações por onde passou, fossem elas de viés social, econômico, arquitetônico etc. A via férrea operou por aproximadamente 81 anos, sendo desativada a partir de 1965. A inativação da ferrovia foi motivada por alguns fatores, entre eles: o avanço do mercado automobilístico e a implantação de rodovias, que acarretou a desativação em massa de ferrovias no Brasil; transformações políticas (início do Governo Militar); a ausência de manutenção na linha ferroviária e seus equipamentos (dentro locomotivas, trilhos e edifícios), provocando muitos acidentes; e estudos técnicos que apontavam a pouca eficiência das linhas ferroviárias como meio de locomoção. A inativação da EFB desencadeou uma série de perdas e transformações nos bens remanescentes da ferrovia, desde edifícios inteiros, locomotivas e trilhos até caixas d'água, postes, pontes, entre outros equipamentos.

Atualmente, os órgãos responsáveis pela salvaguarda do patrimônio cultural brasileiro nas instâncias federal, estadual e municipal reconhecem os elementos remanescentes da antiga ferrovia como símbolos culturais. Por isso, a Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico (IPHAN) no Pará realizou um inventário dos bens remanescentes da EFB com intuito de salvaguardar a memória ferroviária da região — ação que compôs o Programa de Preservação do Patrimônio Histórico dos Transportes (PRESERVE).

O PRESERVE foi criado em 1980 pelo Ministério dos Transportes e oficialmente instaurado em 1983. Tal programa objetivou preservar os bens históricos e as

transformações tecnológicas dos meios de transportes no Brasil, em especial documentos das atividades mencionadas, bem como objetos de valor histórico e artístico. Dentre o acervo a ser preservado estavam os bens oriundos da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA).<sup>4</sup>

Houve ainda iniciativas da Secretaria de Estado de Cultura do Pará (SECULT) e Secretaria de Estado de Turismo do Pará (SETUR), que resultaram na criação da Rota Turística Belém-Bragança, com placas de sinalização pelo percurso da antiga ferrovia (Figura 2), e ainda ações pontuais de preservação nos municípios alcançados pelo trajeto da antiga linha férrea. Além do reconhecimento dos órgãos competentes, existe o apelo popular, principalmente das pessoas que estiveram diretamente envolvidas nas diversas atividades proporcionadas pela Estrada de Ferro de Bragança.

**Figura 2** Placas de sinalização da rota turística Belém-Bragança nos municípios. (a, b) Apéu (Castanhal) e (c) São Francisco do Pará



**Fonte** Acervo pessoal das autoras, 2019.

Os remanescentes ferroviários fazem parte do patrimônio industrial. O documento que tange esta tipologia patrimonial é a Carta de Nizhny Tagil, que declara: “o patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico”. Pontua ainda que os vestígios podem ser: “edifícios e maquinarias, oficinas, fábricas [...], armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas”.<sup>5</sup>

Os vestígios ferroviários compõem o patrimônio cultural brasileiro, por isso são objetos passíveis de proteção em diversas vertentes, materiais e imateriais, com

4 INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO. *Manual técnico do patrimônio ferroviário*. s/d. Disponível em: «[www.portaliphan.gov.br](http://www.portaliphan.gov.br)». Acesso em: 16 de mar. de 2022.

5 CARTA DE NIZHNY TAGIL. *Sobre o patrimônio industrial, em português*. Disponível em: «[www.patrimonioidustrial.org.br](http://www.patrimonioidustrial.org.br)». Acesso em: 18 out. de 2022.

abrangência de conjuntos arquitetônicos a pequenos sítios ou imóveis isolados. A proteção do patrimônio ferroviário está pautada na Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, que declara: “Art. 9º. Caberá ao IPHAN receber e administrar os bens móveis e imóveis de valor artístico, histórico e cultural, oriundos da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), bem como zelar pela sua guarda e manutenção”.<sup>6</sup>

Embora o acervo ferroviário possua salvaguarda prevista por órgãos do patrimônio, os bens remanescentes sofrem com problemas de conservação. Neste contexto, estão os itens metálicos da antiga EFB, que foram afetados expressivamente com a desativação e desmontagem da ferrovia. Na região amazônica, as peças metálicas são diretamente danificadas por questões intempéricas, especialmente em virtude da alta umidade, e por ações antrópicas, assim como pela ausência de diretrizes específicas para a conservação de sua materialidade.

Este artigo tem como objetivo apresentar a diversidade de elementos metálicos remanescentes da antiga Estrada de Ferro de Bragança, com a classificação de pequenas peças até as grandes estruturas inteiramente metálicas. O metal, em especial o ferro, foi expressivamente utilizado na composição da EFB, por isso, ainda (re)existem diversos elementos desse tipo de material. A pesquisa visa contribuir ainda com reflexões pautadas em cartas patrimoniais, em documentos oficiais que tangem a materialidade remanescente da antiga ferrovia e em discussões teóricas, a partir de obras da teoria do restauro.

A metodologia da pesquisa baseou-se em relatórios e ofícios da Companhia Estrada de Ferro de Bragança, Mensagens Dirigidas ao Congresso Legislativo do Pará, periódicos, entre outros. O recorte temporal é do período da construção da EFB (1883-1908) e de sua desmontagem (décadas de 1960-1990). As discussões teóricas se baseiam na Teoria do Restauro, a exemplo das obras *A restauração objetiva* de Antoni González Moreno-Navarro e *Teoría contemporânea da restauração* de Salvador Muñoz Viñas.

### **Ferrovias na Amazônia**

As ferrovias desempenharam diversas atribuições no âmbito dos meios de transportes, sendo uma criação que proporcionava de forma hábil inovações tecnológicas à sociedade da época. As possibilidades de uso do transporte ferroviário foram propagadas paulatinamente nos países ocidentais e nas regiões de domínio inglês.

6 INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO. *Manual técnico do patrimônio ferroviário*. s/d. Disponível em: «[www.portaliphan.gov.br](http://www.portaliphan.gov.br)». Acesso em: 16 de mar. de 2022.

Assim, inúmeras linhas férreas foram implantadas nos Estados Unidos, França, Alemanha, Bélgica e até em território russo em meados do século XIX.<sup>7</sup>

No Brasil, a implantação da tecnologia ferroviária surgiu de forma tênue em meados do século XIX. Em 1835 (dez anos após a construção da primeira companhia ferroviária pública do mundo, a Stockton and Darlington Railway na Inglaterra), os deputados Bernardo Pereira Vasconcelos (MG), Manuel Paranhos da Silva Veloso (RS) e José Florindo de Figueiredo Rocha (BA), apresentaram um projeto de lei que permitia ao governo conceder privilégio para a construção de estradas de ferro entre a capital, Rio de Janeiro, e as províncias que estes representavam. Tal decreto ficou conhecido como “Decreto Feijó”, porém, a baixa perspectiva de lucro e o momento de tensão política no Brasil inviabilizaram a concretização da legislação.<sup>8</sup>

Somente em 1852 foi iniciada a construção da primeira ferrovia no Brasil. Inaugurada em 30 de abril de 1854, a Estrada de Ferro Petrópolis (RJ) foi projetada pelos engenheiros ingleses William Bragge, Robert Milligan e Willlian G. Ginty com objetivo de ligar o Rio de Janeiro a Petrópolis. Parte da execução teve participação nacional por meio de um grupo de investidores reunido por Irineu Evangelista de Souza, posteriormente intitulado Barão de Mauá.<sup>9</sup>

Paulatinamente, o transporte ferroviário foi sendo implantado nas demais regiões do Brasil, com o principal intuito de auxiliar o escoamento da produção agrícola em diversas áreas. O Pará foi um estado brasileiro que participou da importação da tecnologia ferroviária inglesa, já que a idealização do projeto da Estrada de Ferro de Bragança ocorreu em meados de 1870, visando o processo de colonização e criação de zonas agrícolas em uma ampla área de mata virgem na Amazônia brasileira.<sup>10</sup>

A implantação do transporte ferroviário na Amazônia brasileira foi considerada um grande empreendimento. Neste processo, houve diversos desafios e transformações visando principalmente, as demandas desse meio de transporte, como regiões críticas de áreas densas de floresta e zonas fluviais que majoritariamente eram profundas e agitadas.

Inicialmente foram realizados três grandes projetos de construções de ferrovias na Amazônia: Estrada de Ferro de Bragança – PA (1883-1908), Estrada de Ferro Tocantins –

7 RODRIGUES, D. B. “Ao apito do trem: uma história da extinta Estrada de Ferro de Bragança”. SARQUIS, G. B. (Org.). *Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural: coletânea de artigos*. Belém: IPHAN, 2017.

8 FINGER, A. E. *Um século de estrada de ferro — arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Tese (Doutorado) — Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

9 FINGER, A. E. *Um século de estrada de ferro — arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*. Tese (Doutorado) — Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

10 RODRIGUES, D. B. “Ao apito do trem: uma história da extinta Estrada de Ferro de Bragança”. SARQUIS, G. B. (Org.). *Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural: coletânea de artigos*. Belém: IPHAN, 2017.

PA (1905-1944), Estrada de Ferro Madeira-Mamoré - RO (1907-1912). Em 1883, o projeto de construção da Estrada de Ferro de Bragança começou ser executado, e isso possibilitou a inauguração do primeiro trecho da via férrea em 1884. Alguns motivos nortearam a implantação da ferrovia que ia de Belém à Bragança, como a formação e ocupação de colônias agrícolas às margens da EFB e ainda o escoamento da produção extrativista das mencionadas colônias.

No período de conclusão das obras da EFB, deu-se início, em 1905, à construção da segunda ferrovia na Amazônia, a Estrada de Ferro Tocantins (EFT), localizada também no Estado do Pará. A EFT foi implantada às margens dos rios Tocantins, Araguaia e das Almas, com intuito de conectar trechos navegáveis do alto e baixo Tocantins, principalmente em locais que haviam cachoeiras e corredeiras, desde Belém (Capital) até regiões do interior paraense (Figura 3). Por isso, esta via férrea foi implantada entre as cidades de Alcobaça (atual Tucuruí) à Região de Jatobá (atual região de Marabá). A EFT possuía aproximadamente 120 quilômetros e estações de trem nas seguintes localidades do Estado do Pará: Alcobaça (atual Tucuruí), Arumateua, Breu Branco, Independência, Pucuruí, Remansão e Jatobá.<sup>11</sup>

**Figura 3** (a) Operação de nivelamento da Estrada de Ferro Tocantins, s/d; (b) implantação de trilhos na EFT em região aquática, s/d



**Fonte** Disponível em: «<http://tucuruí-forever.blogspot.com/2009/12/tucuruí-e-um-lugar-de-desbravamentos.html>». Acesso em: 11 de ago. de 2023.

As obras, iniciadas em meados de 1905, foram concretizadas por meio de um empréstimo no exterior pela empresa concessionária Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brasil. Assim como na Estrada de Ferro de Bragança, materiais importados também foram usados na composição da Estrada de Ferro de Tocantins, segundo o jornal francês *L'Etoile du Sud*, impresso no Rio de Janeiro em 1908: “Compramos um

<sup>11</sup> VIEIRA, F. “Os caminhos ferroviários brasileiros”. *I Centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.



material na Bélgica, enviado para Cameté e Alcobaça, no Pará, e ainda está recolhido. As superestruturas metálicas das pontes ainda sofrem em Belém do Pará”.<sup>12</sup>

Malgrado os esforços por parte dos projetistas, a construção da EFT foi de grande dificuldade, primeiro pelo funcionamento da ferrovia, que ocorreu esporadicamente de 1908 a 1939. Somente de 1939 a 1973 que a via férrea desempenhou atividades contínuas. Em 1973, a ferrovia foi desativada, pois parte de sua estrutura se localizada na área que seria inundada pela represa da Hidrelétrica de Tucuruí.<sup>13</sup> O Decreto nº 77.030, de 15 de janeiro de 1976, instituiu a extinção da Estrada de Ferro de Tocantins e a destinação de parte de seu acervo ferroviário:

Art 1º Fica extinta a Estrada de Ferro Tocantins, órgão da Administração Direta do Ministério dos Transportes, com sede na Cidade de Tucuruí, Estado do Pará.

Art 2º O Ministério dos Transportes designará um Liquidante do acervo da ferrovia ora extinta.

Art 3º Os imóveis da Estrada de Ferro Tocantins deverão ser transferidos, observadas as formalidades legais, para a Prefeitura Municipal de Tucuruí, Centrais Elétricas do Norte do Brasil S.A. – (ELETRONORTE), Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária – (INCRA), Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – (DNPVN) e Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - (DNER), ressalvadas as residências ocupadas por funcionários que deverão ser alienadas aos seus atuais ocupantes .<sup>14</sup>

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), assim como a Estrada de Ferro de Bragança e a Estrada de Ferro de Tocantins, foi um grande projeto ferroviário implantado na Amazônia brasileira. A construção desta via férrea em Rondônia iniciou em 1907 e foi concluída e inaugurada em 1912, contendo aproximadamente 364 quilômetros. O trajeto da EFMM iniciava em Porto Velho (Capital do Estado de Rondônia) até Guajará-Mirim (cidade de fronteira com a Bolívia).<sup>15</sup> A EFMM, bem como a EFT, teve como objetivo contornar obstáculos dos meios de transportes na Amazônia (como cachoeiras e corredeiras). Assim, a ferrovia possuía três estações de ampla importância, Jaci-Paraná, Abunã e Vila Murquinho, entre outras paradas: Santo

12 *L'ÉTOILE DU SUD*, Supplément Hebdomadaire. — Édition Parisienne, Rio de Janeiro, 6 nov. 1908. p. 2.

13 CAVALCANTI, F. R. *Ferrovias da Amazônia — Estrada de Ferro Tocantins*, 2011. Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/estacoes-ferroviarias/1960-norte-EF-Tocantins/Estrada-Ferro-Tocantins.shtml>>. Acesso em: 08 de ago. de 2023.

14 BRASIL. Decreto nº 77030, de 15 de janeiro de 1976. Extingue a estrada de ferro Tocantins do Ministerio dos Transportes e da outras providências. Disponível em: <<https://www.diariodasleis.com.br/legislacao/federal/53899-extingue-a-estrada-de-ferro-tocantins-do-ministerio-dos-transportes-e-da-outras-providencias.html>>. Acesso em: 08 de ago. de 2023.

15 ALENCAR, C. P. *Trilhando memórias: reflexões acerca de identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*. Dissertação (Mestrado) — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2012.

Antônio, Zingamoche, Pedra Canga, Caracol, Caldeirão Jirau, Mutum-Paraná, Penha, Colorado, Taquara, Araras, Periquitos, Chocolatal, Misericórdia, Madeira, Lajes, Pau grande, Iata, Bananeiras e Guajará-Açu.<sup>16</sup>

A mencionada via férrea, assim como a do Tocantins, teve alto preço humano, conhecida como a “ferrovia do diabo”, por conta do número expressivo de mortes no período de sua construção. Os óbitos foram causados principalmente pela propagação de doenças típicas de regiões de florestas tropicais, por acidentes de trabalhos (como desabamentos) e pelas péssimas condições trabalhistas (Figura 4).

**Figura 4** (a) Deslizamento de trilhos causados pela chuva, 1909-1910; (b) acampamento de trabalhadores às margens da via férrea, 1909-1910; (c) assentamento de trilhos em região de desmatamento, 1909-1910; (d) temporada de cheia no rio Madeira, 1909-1910



Fonte Disponível em: <<https://cfvv.blogspot.com/2014/08/fotos-da-construcao-da-efmm-por-dana.html>>. Acesso em: 11 de ago. de 2023.

Assim como as demais ferrovias mencionadas, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré necessitou de um grande número de trabalhadores imigrantes para sua construção, oriundos de diferentes lugares do mundo. Entretanto, por conta dos desafios da implantação da ferrovia, o processo de imigração passou por dificuldades, como relatado no periódico *O Correio de Purús* de 1910:

A companhia Madeira-Mamoré, Railway tem ensaiado ali trabalhadores de vários paizes. Até chineses já foram contratados onerosamente. O insucesso, porém, tem sido completo.

16 VIEIRA, F. “Os caminhos ferroviários brasileiros”. *I Centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.

O caso já *repercutio* no *extrangeiro* e na imprensa e no parlamento de grandes nações têm sido lançados gritos de alarma. A diplomacia tem-se *ocupado* do caso e a Madeira-Mamoré, com sua fama sinistra espalhada pelo mundo, tem sido um elemento de descredito para o *Brazil* [...]. Cada vez se tornava mais difícil insistir pela dificuldade crescente de se achar trabalhadores de qualquer nacionalidade.<sup>17</sup>

As dificuldades de captação de mão de obra para a construção da ferrovia, ocasionadas principalmente pelo contexto sanitário de sua implantação, motivaram os construtores a tomar iniciativas para contornar tais adversidades, conforme noticiado na época:

Nestas condições a Companhia Madeira-Mamoré Railway, associada no caso com a Companhia Port of Pará resolveu fazer o que de há muito deveria ter feito [...]. O estudo científico da região sob o ponto de vista sanitário. É realmente doloroso dizer-se que é em Liverpool que existe um Instituto de moléstias tropicais [...]. Mas, a Madeira-Mamoré parece ter achado agora o caminho verdadeiro que a levará a triunfar contra a hostilidade da trágica floresta. Juntamente com a Companhia do Port of Pará contratou o Sr. Dr. Oswaldo Cruz para ir estudar a região e indicar as medidas necessárias ao saneamento.<sup>18</sup>

Apesar da conturbada implantação, a via férrea foi inaugurada em 1912. Porém, esta seguiu o destino da malha ferroviária brasileira, amplamente afetada pela política de Juscelino Kubitschek (1956-1961), que visou a internacionalização da economia nacional e a implantação do transporte automobilístico, seguido pelo período de tensão provocado pelo Governo Militar (1964-1985).<sup>19</sup> Tais fatores ocasionaram a desativação da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré em 1972, conforme noticiado: “do cumprimento do programa de erradicação de ramais antieconômicos em 1972 destacam-se nos esclarecimento do DNEF ao Ministério dos Transportes, a retirada de tráfego da estrada de ferro Madeira-Mamoré com 368 quilômetros de extensão”.<sup>20</sup>

As três primeiras ferrovias implantadas na Amazônia brasileira tiveram diversas finalidades, tais como comunicação entre localidades, ocupação e assentamento de colônias agrícolas, auxílio de outros meios de transportes como o fluvial, e ainda distribuição de produtos extrativistas, destacando-se a farinha de mandioca, algodão, arroz, feijão, tabaco, borracha, castanha do Pará, entre outros. O transporte ferroviário na Amazônia foi de suma importância para proporcionar a ligação de regiões interioranas, circulação de pessoas e mercadorias. A temporalidade do trem marcava a

17 *O CORREIO DO PURUS*, Labrea (AM), 24 jul. 1910. p. 1.

18 *O CORREIO DO PURUS*, Labrea (AM), 24 jul. 1910. p. 1.

19 RODRIGUES, D. B. “Ao apito do trem: uma história da extinta Estrada de Ferro de Bragança”. SARQUIS, G. B. (Org.). *Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural: coletânea de artigos*. Belém: IPHAN, 2017.

20 *A LUTA DEMOCRÁTICA*, Rio de Janeiro, 6 e 7 maio. 1973. p. 4.

vida dos moradores de locais por onde as vias férreas passavam. A instabilidade do sistema ferroviário ocasionou a desativação e, por vezes, o esquecimento de muitas estradas de ferro brasileiras. Porém, anunciou uma nova era com a implantação das rodovias nacionais, incluindo a região amazônica.<sup>21</sup>

As mencionadas ferrovias, que foram consideradas grandes empreendimentos na Amazônia no final do século XIX e início do XX, deram lugar a novos projetos: a rodovia Belém-Brasília substituiu trechos da Estrada de Ferro de Bragança; a Estrada de Ferro Tocantins teve parte de sua estrutura submersa pela represa da Hidrelétrica de Tucuruí; e a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi substituída pela rodovia BR-364.

Os órgãos responsáveis pela proteção do patrimônio cultural brasileiro no âmbito nacional, estadual, por vezes municipal, demonstram interesse para a salvaguarda da memória ferroviária na Amazônia e de seus valores culturais. As ferrovias implantadas nesta região marcaram gerações, transformaram lugares, proporcionaram dinâmicas sociais, modificaram espaços e paisagens urbanas e rurais, com a implantação da linguagem arquitetônica própria para o funcionamento do transporte ferroviário, que no caso da Estrada de Ferro de Bragança teve o uso expressivo do metal em sua composição.

### **Metais em contexto ferroviário**

O ciclo econômico da borracha marcou, de diversas maneiras, a região da Amazônia brasileira. Neste período foi impulsionado o movimento intitulado como *Belle Époque* (1870-1912), que tinha como intuito *modernizar* e *embelezar* as grandes capitais como Manaus (AM) e Belém (PA).<sup>22</sup> Nesta época, um dos materiais escolhidos para compor obras públicas e privadas foi o metal, que materializava o discurso de modernidade e urbanização propagado na *Belle Époque* e no início da Primeira República no Brasil (1889-1930). O metal foi amplamente utilizado principalmente em obras públicas que precisavam ser executadas com rapidez, para mostrar o amplo poder econômico da região, remodelação do espaço urbano e o poder industrial trazido do exterior.

Com o avanço da era industrial e a ampla produção seriada, surgiu a arquitetura de ferro com novas soluções construtivas, que permitiam que as obras fossem executadas

21 ALENCAR, C. P. *Trilhando memórias: reflexões acerca de identidades dos trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré*. Dissertação (Mestrado) — Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2012.

22 SARGES, M. de N. *Belém: riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912)*. 3 ed. Belém: Paka-Tatu, 2010.

com rapidez por conta das estruturas em metal pré-fabricadas.<sup>23</sup> Na Amazônia, as estruturas arquitetônicas, bens integrados e edifícios inteiramente metálicos foram importados de diversos lugares, principalmente da Europa. É importante mencionar a parceria entre o Intendente de Belém Antônio Lemos (1897-1911) e o Governador do Estado Augusto Montenegro (1901-1909) que fomentaram e permitiram as mencionadas importações.

No período de 1883 a 1908, parte da Estrada de Ferro de Bragança foi construída, recebendo diversos elementos estruturais e ornamentais em metal, especialmente em ferro. A participação de Augusto Montenegro na conclusão das obras da ferrovia de Bragança (1900-1908) proporcionou o abundante uso do metal na composição da ferrovia, impulsionado principalmente pela implantação da empresa Port of Pará.<sup>24</sup>

Outra justificativa para o uso expressivo do metal importado na EFB é relacionada às concessões de ferrovias, que eram frequentemente cedidas a empresários e políticos locais, com o apoio de financiamentos e perícia técnica procedente do exterior, principalmente da Grã-Bretanha. Após as instalações das ferrovias, eram trazidos os edifícios das estações, diversas peças arquitetônicas, bem como maquinária e variados itens pré-fabricados importados principalmente da Europa.<sup>25</sup>

As estradas de ferro demandaram uma série de transformações em suas composições, entre elas o surgimento de novas tipologias arquitetônicas como as estações de trem. Com o desenvolvimento das ferrovias surgia mais elementos: plataformas, armazéns, depósitos, oficinas, entre outros. As vias férreas possibilitaram ainda a experimentação de novas técnicas construtivas. Esse aperfeiçoamento ocorreu por conta da peculiaridade do funcionamento deste meio de transporte.<sup>26</sup>

Beatriz Kühl salienta que houve a introdução de metais ferrosos como matéria prima na construção de pontes, coberturas, edifícios fabris, elementos de procedência ferroviária, entre outros. Entretanto, existem poucos apontamentos sobre o metal ou liga metálica utilizada nas composições das estradas de ferro. O uso do metal em contexto ferroviário foi impulsionado principalmente pela durabilidade do material, mas também pelo poder industrial e inovação de técnica construtiva para a época, meados dos séculos XIX e XX.<sup>27</sup>

23 DERENJI, J. “Arquitetura eclética no Pará: no período correspondente ao ciclo econômico da borracha: 1870-1912”. FABRIS, A. (Org.). *Eclétismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Nobel; Edusp, 1987.

24 DERENJI, J. “Arquitetura eclética no Pará: no período correspondente ao ciclo econômico da borracha: 1870-1912”. FABRIS, A. (Org.). *Eclétismo na arquitetura brasileira*. São Paulo: Nobel; Edusp, 1987.

25 COSTA, C. T. da. *O sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2001.

26 KÜHL, B. M. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial; Fapesp; Secretaria da Cultura. 1998.

Neste contexto, identificou-se o uso abundante do metal na composição da Estrada de Ferro de Bragança e a importação de itens para compor a ferrovia. Segundo Montenegro, “afim de substituir muitos trilhos já visivelmente gastos pelo longo uso, pedi a casas de New-York, Anvers, Londres e Hamburgo, propostas para o fornecimento de outros, cuja aquisição conto em breve realizar”.<sup>28</sup>

O metal, em especial o ferro, foi priorizado também para compor o acervo da mencionada ferrovia: trilhos, postes, equipamentos, carros, vagões, entre outros. Desta forma, o Ofício nº 59 constatou que “tendo esta Directoria encomendado em Inglaterra dez carros abertos para cargas, dois ditos fechados para mercadorias e dez carros de ferro apropriados para transporte de pedras”.<sup>29</sup> Segundo Montenegro, a ferrovia dispôs também de itens com protagonismo do metal, como giradores para manobras dos trens: “em São Braz foi assentado um dos 3 giradores que foram mandados vir dos Estados Unidos. Um outro está montado em Marituba para o serviço das oficinas e o terceiro está montado em Belém”. E outras peças como relógios: “o meu digno antecessor encomendou para a Europa 10 relógios reguladores, para as estações, que foram instalados e aceitos em 9 de julho de 1901, de acordo com o contrato lavrado com Seneque Germont”.<sup>30</sup>

No contexto de acervo ferroviário, encontravam-se também os trilhos, que segundo Montenegro, “os [...] das usinas Krupp pesam 23,5 kilos por metros, têm 10 de comprimentos e estão assentados sobre dormentes, em placas de aço, melhoramento este que deve garantir a estabilidade e a conservação dos dormentes”.<sup>31</sup>

No âmbito estrutural da Estrada de Ferro de Bragança, o metal também foi amplamente utilizado, principalmente no sentido de inovação de técnicas construtivas, conforme relatado por Montenegro na composição de um dos mais importantes ramais da Estrada de Ferro de Bragança, Ramal do Pinheiro: “considerando estas e outras vantagens que o ramal do Pinheiro, ligado com uma ponte de desembarque no litoral d’esta vila, [...] a construção do mesmo ramal com uma ponte de ferro para atracação e descarga de navios de grande calado”.<sup>32</sup>

27 KÜHL, B. M. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial; Fapesp; Secretaria da Cultura. 1998.

28 MONTENEGRO, A. *Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1902 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado*, 1902. p. 56.

29 OFÍCIO n. 59, 1895.

30 MONTENEGRO, A. *Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1904 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado*, 1904. p. 67.

31 MONTENEGRO, A. *Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1908 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado*, 1908. p. 115.

32 MONTENEGRO, A. *Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1904 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado*, 1904. p. 73. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

O metal foi utilizado na construção das oficinas da Estrada de Ferro de Bragança na cidade de Marituba, no local de uma antiga fábrica de papel. Montenegro relatou que: “encomendei para a Europa a subestrutura metálica para a rotunda das locomotivas [...] encomendei também 3 hangares de ferro para substituir o antigo barracão do engenho e onde estão instaladas a serraria e máquinas de carpintaria”.<sup>33</sup>

Para arquitetura ferroviária, o metal foi de extrema importância, como registrado por Montenegro sobre uma das maiores pontes da ferrovia de Bragança, localizada no Livramento (Igarapé-Açú): “ao pé da ponte metálica, de 50m,0 de vão e 5m,0 de altura de viga. Esta ponte é a maior obra d’arte na Estrada, bem construída e muito segura para cargas superiores as de nosso tráfego; apoia-se em encontros de colunas de aço cheias, sobre parafusos Mitchel”.<sup>34</sup>

O metal, além de compor peças ornamentais, estruturais e acervo ferroviário, esteve inserido também no contexto simbólico. Conforme Cruz pontuou:

Reunidos o Barão de Maracajú e as principais autoridades da Província, foi iniciada a cerimônia da colocação dos primeiros trilhos, feita pelos engenheiros Batista, Wewer, Moura e Campos, sobre dois dormentes de mármore. Nesses estavam gravados os seguintes dizeres: “Estrada de Ferro de Bragança – Primeira estrada de ferro construída na Província do Pará, inaugurada em 24 de junho de 1883 [...]. Os trilhos foram pregados com 8 pregos de bronze prateados.”<sup>35</sup>

Neste contexto, é possível observar o protagonismo dos metais na composição da Estrada de Ferro de Bragança, apontado na montagem da via férrea por meio de registros. Os metais estiveram presentes no âmbito estrutural, ornamental e simbólico da ferrovia. Entretanto, o material foi expressivamente transformado com a desativação e desmontagem da Estrada de Ferro de Bragança.

### **Estrada de Ferro de Bragança: desmontagem e esquecimento**

A Estrada de Ferro de Bragança, enquanto empresa, enfrentou alguns problemas no tocante a sua construção, funcionamento e desmontagem. Neste sentido, a União permitiu que a ferrovia fosse arrendada pelo Governo do Estado do Pará em meados de

33 MONTENEGRO, A. Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1905 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado, 1905. p. 62. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

34 MONTENEGRO, A. *Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1908 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado*, 1908. p. 116. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

35 CRUZ, E. *A Estrada de Ferro de Bragança: visão social, econômica e política*. Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia. Setor de Coordenação e Divulgação, Belém, Pará, Brasil, 1955. p. 67-68.

1922. Entretanto, o Estado não conseguiu custear as despesas necessárias para manutenção dos serviços ferroviários, por isso, em 1936 o contrato de arrendamento foi rescindido, e a administração da via férrea retornou à instância federal.<sup>36</sup>

Por meio de estudos técnicos realizados na época, a Rede Ferroviária Federal S/A (RRFSA) constatou que a Estrada de Ferro de Bragança deixou de obter lucros e passou a ser uma linha férrea deficitária; por isso sugeriu-se o encerramento da via férrea em meados da década de 1960. Entretanto, o responsável pelo governo do Estado no início do período militar, Jarbas Passarinho (1920-2016), reuniu-se diversas vezes com os representantes da RRFSA para evitar a suspensão das atividades da ferrovia Belém-Bragança.

Uma das soluções dadas por Jarbas Passarinho foi a implantação de uma sociedade anônima de economia mista, parceria entre o Estado e rede privada, para a continuidade das atividades da Estrada de Ferro de Bragança. Noticiou-se que:

Para a constituição dessa sociedade, em que o Estado figurará com a metade do capital, deve-se contar com a colaboração decisiva da iniciativa privada, que tem, na região bragantina, um largo acervo industrial do porte da Fábrica de Cimento de Capanema e de outros estabelecimentos.<sup>37</sup>

Registrou-se ainda a importância da ferrovia de Bragança no transporte local de cargas, “que tem no caminho de ferro um sistema de transporte que supera qualquer outros, pela regularidade, pela tarifa e pela capacidade operacional de cargas”.<sup>38</sup>

Mesmo com os esforços por parte do Governo do Estado e demais grupos políticos, a Estrada de Ferro de Bragança seguiu na linha de desativação. Surgiram inúmeros lamentos pela decisão do Ministro das Viações e Obras Públicas, Juarez Távora. Como registrado em 1965, “a Bragança não era e não é, como se pretende fazer crer, um simples ramal ferroviário para atender ao que se quer afirmar, ainda, a uma região do Pará, cuja economia não a comporta”. Noticiou-se ainda planos de integração da ferrovia de Bragança e demais vias férreas nordestinas: “A Bragança é parte da Rede Ferroviária Nacional que restava ligar à São Luiz-Terezina para, de acordo com o plano existente dar-lhe rentabilidade econômica real e torná-la das mais significativas da ligação ferroviária Norte-Nordeste-Sul”.<sup>39</sup>

36 *A PROVÍNCIA DO PARÁ*, Belém, 2 fev. 1965. p. 3.

37 *A PROVÍNCIA DO PARÁ*, Belém, 2 fev. 1965. p. 3.

38 *A PROVÍNCIA DO PARÁ*, Belém, 25 mar. 1965. p. 4.

39 *A PROVÍNCIA DO PARÁ*, Belém, 6 fev. 1965. p. 2.



A sugestão de Jarbas Passarinho a respeito da sociedade anônima de economia mista não foi acatada pelos responsáveis da RRFSA, como demonstra o registro: “entre aceitar uma proposta honesta do governo paraense, para arrendá-la, a título precário, e usar o seu acervo para distribuí-lo com as estradas do Ceará, aquela Rede preferiu a última solução”. Diversos foram os lamentos pela desativação da mencionada ferrovia e sua liquidação: “a Estrada de Ferro de Bragança está liquidada. O sonho de Augusto Montenegro, de onde surgiu o dinamismo de uma região que suportou nos ombros toda economia paraense”. E pontuou-se a importância da ferrovia para região por onde passava, “que foi a gênese das importantes cidades que durante 70 anos não tiveram outro respiradouro senão pelos trilhos da sua modesta ferrovia”.<sup>40</sup>

No processo de inativação e desmontagem da antiga ferrovia, um dos primeiros elementos a serem extintos foi o conjunto de serviço telegráfico, como registrado em jornal: “ainda em viagem de observação que fiz no fim da semana verifiquei, revoltado que já foram arrancados todos os aparelhos telegráficos que serviram as localidades servidas pela Bragança”.<sup>41</sup>

Neste contexto, também foram propostas soluções para a renovação do acervo no período do estudo técnico ferroviário, mas que não foram concluídas: “foram adquiridas quatro locomotivas Diesel, no exterior para o início da transformação de seu material rodante [...] as quatro locomotivas Diesel, já em viagem para o Pará, foram desviadas para outros pontos do território pátrio”.<sup>42</sup>

Algumas considerações sobre o destino do acervo ferroviário foram levantadas ao longo da desmontagem da EFB, com isso: “não conhecemos ainda o verdadeiro pensamento da Rede Ferroviária Federal ao propor ao nosso Estado a cessão, por venda ou doação, do acervo já imobilizado da Estrada de Bragança”.<sup>43</sup>

Mesmo desativada, a antiga Estrada de Ferro de Bragança permanecia sendo pauta de discussões nos periódicos da época: “depois que o Ministério da Viação e Obras Públicas subtraiu de Belém quase todo o seu material transferindo-os para outras ferrovias, além de vender toneladas de trilhos e vagões, tudo sob o pretexto falacioso de ser a EFB a que mais prejuízos causava ao País”.<sup>44</sup>

Embates entre a preferência pelo transporte rodoviário ao invés do ferroviário também surgiram após a desativação da EFB: “ninguém é contra o progresso. Mas a

40 *A PROVÍNCIA DO PARÁ*, Belém, 25 mar. 1965. p. 4

41 *A PROVÍNCIA DO PARÁ*, Belém, 6 fev. 1965. p. 2

42 *A PROVÍNCIA DO PARÁ*, Belém, 6 fev. 1965. p. 2

43 *A PROVÍNCIA DO PARÁ*, Belém, 10 jan. 1965. p. 4.

44 *DIÁRIO DO PARÁ*, Belém, 31 jul. 1988. p. 4.

extinção da ferrovia em nada favoreceu os municípios dantes servidos pelos trens. Outrora vinham frutas, legumes, queijos [...] obtenção na lavoura. Hoje precisa-se levar da cidade”.<sup>45</sup>

Mesmo com os esforços dos grupos políticos locais e de usuários da antiga ferrovia, esta foi extinta tomando como base o perfil deficitário. Um notícia de jornal apontou que “no início da década de 60 [...] as estradas de ferro brasileiras foram consideradas obsoletas e passaram a constituir um pesado fardo para economia nacional, que entrando numa nova era, não admitia mais a vagareza romântica das ‘marias-fumaça’.”<sup>46</sup>

A desativação da Estrada de Ferro de Bragança ocasionou o desaparecimento de muitos elementos ferroviários, entre eles as estações, como a do Entroncamento em Belém (Figura 5), a qual atualmente não se tem a localização correta, conforme noticiado: “a Prefeitura Municipal iniciou ontem os serviços de demolição da antiga estação da ex EFB, no Entroncamento. [...] Consequência da necessidade de utilização daquela área para o prosseguimento da construção da segunda pista da avenida Almirante Barroso”.<sup>47</sup>

45 *DIÁRIO DO PARÁ*, Belém, 11 fev. 1988. p. 5.

46 *DIÁRIO DO PARÁ*, Belém, 2 abr. 1987. p. 5.

47 *A PROVÍNCIA DO PARÁ*, Belém, 20 jun. 1970. p. 8.

**Figura 5** Desmontagem da Estação Ferroviária do Entroncamento (Belém)



Fonte *A PROVÍNCIA DO PARÁ*, Belém, 20 jun. 1970. p. 8.

Logo, os componentes ferroviários foram considerados obsoletos, muitos foram desmontados e caíram no esquecimento. Neste contexto, inclui-se edifícios como a estação ferroviária de São Brás (Belém) (Figura 6). Com isso, “a ferrovia de Bragança foi desativada, sua ‘gare’ em São Braz foi demolida e tudo o que dizia respeito a sua história fizeram questão de destruir para sempre. [...] A velha estação de São Braz que seria depois demolida e em seu lugar construído o atual Terminal Rodoviário”.<sup>48</sup>

**Figura 6** Pintura em nanquim da autoria de Sebastião Godinho no jornal *A Província do Pará*, 1987



Fonte *DIÁRIO DO PARÁ*, Belém, 2 abr 1987. p. 5.

48 *DIÁRIO DO PARÁ*, 2 abr. 1987. p. 5.

Como elencados acima, inúmeros elementos arquitetônicos da antiga Estrada de Ferro de Bragança foram desmontados sem nenhum precedente após a desativação da ferrovia. Existem direcionamentos a respeito do destino de alguns desses objetos. Entretanto, muitos não foram registrados, e mesmo os documentados foram passíveis de esquecimento.

### Remanescentes ferroviários: os metais da Estrada de Ferro de Bragança

A Estrada de Ferro de Bragança foi um grande símbolo para a região Nordeste do Pará em âmbito econômico, social, material, geográfico, entre outros. Muitas personalidades políticas estiveram vinculadas à imagem da ferrovia ao longo de sua atividade, como os primeiros construtores entusiastas Paes de Carvalho e Augusto Montenegro. Dentre essas figuras esteve também o governador do Estado, Magalhães Barata (1888-1959), que costumava discursar na escada de um vagão especial da EFB que possuía o seu nome: vagão Magalhães Barata (Figura 7).

**Figura 7** Magalhães Barata discursando na escada do vagão com o seu nome da antiga Estrada de Ferro de Bragança



Fonte *DIÁRIO DO PARÁ*, Belém, 22 fev. 1987. p. 1.

Os vagões da Estrada de Ferro de Bragança eram compostos de materiais mistos, basicamente madeira e metal, porém havia o protagonismo expressivo do último, que simbolizava o poder industrial trazido do exterior. Neste contexto, os metais estiveram

presentes em diversas alas da composição da EFB. Entretanto, muitas peças metálicas não resistiram às ações intempéricas por falta de manutenção ao longo do funcionamento da via férrea, ou sofreram danos irreversíveis com a desativação da EFB, destinadas ao descarte, ocasionando muitos desaparecimentos.

Para otimizar a metodologia desta pesquisa, os metais remanescentes foram subdivididos em três grupos: edifícios ferroviários (estações, armazéns, rotunda, etc.), mobiliário urbano (postes e caixas d'água) e vias ferroviárias (pontes e trilhos).

No que tange aos edifícios ferroviários, os metais possuíram significativa expressividade e estavam presentes em diversos elementos, fossem peças estruturais ou bens integrados ornamentais. Em Icoaraci (atual distrito de Belém), antigo Ramal de São João de Pinheiro, as peças metálicas foram utilizadas para compor a estação ferroviária de primeira classe do mencionado ramal. Neste edifício, as peças estruturais foram utilizadas para constituir vigas, tesouras e colunas, enquanto nos bens integrados ornamentais foram utilizados para bandeiras e mão francesa (Figura 8). Apesar da edificação ser de composição mista, alvenaria e metal, este foi de extrema importância para o período da construção, marcando os materiais e técnicas construtivas utilizadas naquele período.

**Figura 8** Antiga estação ferroviária de Icoaraci, atual centro cultural. (a) vista da fachada; (b) vista das estruturas metálicas como vigas, tesouras e colunas no interior do edifício; (c) detalhe de bandeira em metal no prédio; (d) vista de mão francesa em metal



Fonte Acervo pessoal das autoras, 2019.

Neste contexto, percebe-se a importância da permanência do edifício, bem como seus materiais e técnicas construtivas; isto é, a significância de sua materialidade. Antoni Moreno-Navarro salienta que a reunião de aspectos essenciais dos bens patrimoniais (monumentos) pode ser resumida em três características básicas: documental, arquitetônica e simbólica.<sup>49</sup>

Na discussão da materialidade da EFB e sua significância estão as estruturas remanescentes das instalações das antigas oficinas em Marituba (Figura 9), onde os itens metálicos também desempenharam acentuada importância na construção, sendo utilizados para compor bens integrados em grades (bandeiras, portões e chapas), enquanto em âmbito estrutural compuseram tesouras, vigas, treliças e colunas.

**Figura 9** Instalações da antiga oficina da EFB em Marituba, atualmente sedia o depósito de carros da Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado do Pará (EMATER-PA). (a) vista parcial da fachada do prédio; (b) detalhes de grades e bandeira; (c) grades e portão; (d) vista parcial da fachada do prédio; (e) interior do prédio, detalhes de vigas, tesouras e colunas em metal; (f) lâminas de portão; (g) detalhes da base de coluna; (h) portão e bandeira

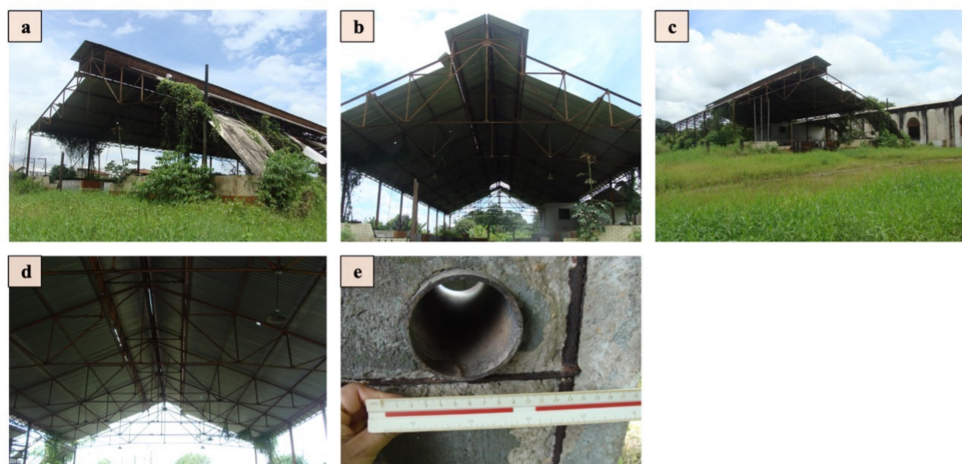


**Fonte** Acervo pessoal das autoras, 2019.

Nos antigos armazéns utilizados pela EFB permaneceram algumas instalações utilizadas como cavalaria após a desativação da ferrovia. Nessas estruturas, o metal foi utilizado para compor itens estruturais como colunas, vigas, tesouras, e ainda instalações hidráulicas de tubulações (Figura 10).

49 MORENO-NAVARRO, A. G. *La Restauración objetiva*. Barcelona: Institutd' Edicions de La Diputació de Barcelona, 1999.

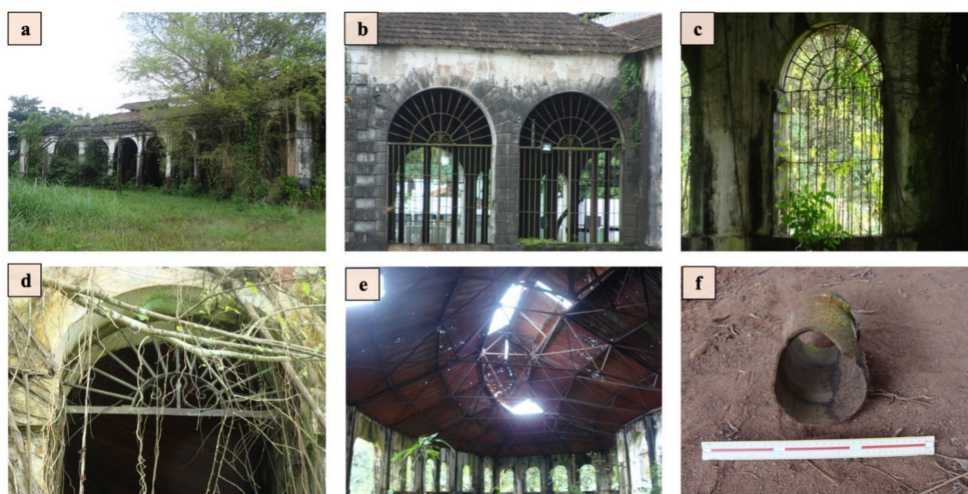
**Figura 10** Armazéns das antigas oficinas da EFB em Marituba. (a,b,c) vista parcial da estrutura; (d) vista interior da estrutura, vigas, tesouras e colunas em metal; (e) detalhe de tubulação em metal



Fonte Acervo pessoal das autoras, 2019.

A rotunda de Marituba foi um edifício propriamente construído para atividade ferroviária (Figura 11), em que edificação semicircular era utilizada para manobras e reparo dos trens. Nessa edificação mista (alvenaria e metal), os itens metálicos foram empregados em bens integrados como bandeiras e grades, enquanto na parte estrutural foram utilizados para vigas, tesouras, telhas e encanamento.

**Figura 11** Edifício da antiga rotunda de Marituba, atualmente está sem uso. (a) vista parcial da edificação; (b, c, d) detalhes de bandeiras e grades metálicas; (e) detalhes de vigas, tesouras e telhas em metal; (f) remanescente de tubulação em metal

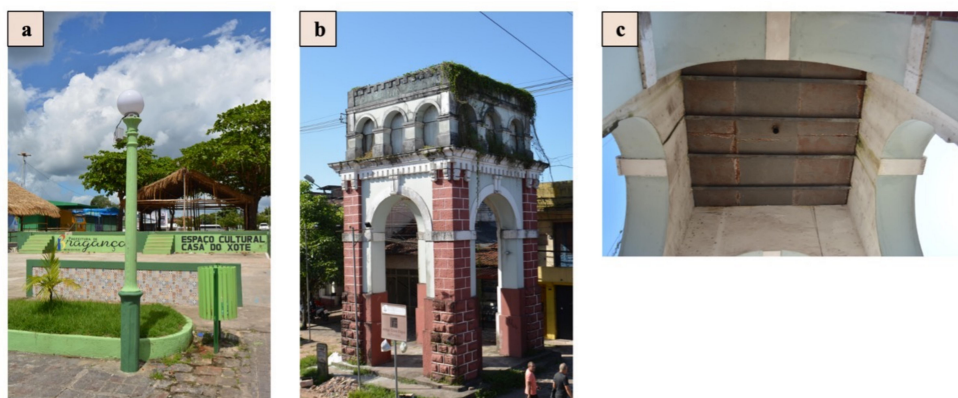


Fonte Acervo pessoal das autoras, 2019.

Os edifícios ferroviários em Marituba, como as instalações das antigas oficinas da EFB, armazéns e rotunda, podem ser interpretados como documentos de um período. Neste aspecto, Moreno-Navarro salienta que o caráter documental do monumento possui um aspecto essencial, que seria a capacidade de fornecer, por meio da análise de sua materialidade, informações a respeito da arquitetura, construção e técnicas do passado, bem como dados sobre a história, memória, sistemas produtivos, hábitos residenciais, mentalidades sociais, entre outros aspectos da edificação e/ou conjunto edificado.<sup>50</sup>

Para composição do mobiliário ferroviário, o metal também foi utilizado em conjuntos de postes e caixas d'água (Figura 12). Inúmeros reservatórios de água foram inteiramente metálicos, mas, com a desativação da via férrea, foram desmontados, permanecendo somente alguns exemplares em alvenaria ou construção mista (alvenaria e metal, como no caso da caixa d'água de Marituba).

**Figura 12** (a) exemplar de poste inteiramente metálico em Bragança; (b) estrutura mista metal e alvenaria da antiga caixa d'água em Marituba; (c) vista interior do reservatório de água



**Fonte** Acervo pessoal das autoras, 2019.

Nos itens de mobiliário ferroviário, permeia a discussão de seus valores, principalmente após a desativação da EFB em 1965. Inúmeros elementos foram considerados obsoletos, como as caixas d'água, que eram utilizadas principalmente para a atividade ferroviária. Permaneceram poucos exemplares, como a de Marituba acima mencionada, que ao longo do tempo tornou-se um item simbólico para a população local. Nesta discussão, a teoria contemporânea da restauração baseia-se na expansão de valores dos bens patrimoniais. Salvador Viñas pontua que para além dos valores

50 MORENO-NAVARRO, A. G. *La Restauración objetiva*. Barcelona: Institut d' Edicions de La Diputació de Barcelona, 1999.



simbólicos, existem ainda os religiosos, identitários, turísticos, pessoais, sentimentais, entre outros.<sup>51</sup>

Da composição ferroviária que existia em Bragança — a estação ferroviária de primeira classe, o conjunto de postes e o busto em alusão ao Governador Augusto Montenegro, responsável pela conclusão das obras da EFB —, permaneceram somente o busto e o conjunto de postes em metal. A estação ferroviária foi considerada obsoleta com o encerramento das atividades da EFB e demolida.

Na composição das vias ferroviárias (pontes e trilhos), o metal desempenhou amplo protagonismo, principalmente nas pontes, que são itens compostos basicamente pelo mencionado material (Figura 13).

**Figura 13** (a, b) ponte metálica de Jambu-Açú em São Francisco do Pará; (c,d,e) vistas da ponte metálica do Livramento em Igarapé-Açú; (f) composição de trilhos em Bragança às margens do rio Cerejo; (g) trilhos utilizados como suporte para varal de roupas na colônia de Santo Antônio do Prata (Igarapé-Açú); (h) trilhos utilizados como cercado em Santa Izabel do Pará



**Fonte** Acervo pessoal das autoras, 2019.

As pontes metálicas remanescentes constituem o sistema construtivo do início do século XX. Entretanto, com a desativação da EFB, as pontes foram igualmente consideradas obsoletas, e, para suprir a necessidade do meio de transporte rodoviário implantado na época, a ponte metálica de Jambu-Açú em São Francisco foi desativada. Ao lado dela foi construída outra ponte em concreto para uso de transportes rodoviários. Por outro lado, a ponte do Livramento em Igarapé-Açú foi adaptada para uso rodoviário.

A discussão que permeia as vias ferroviárias e toca a questão dos trilhos e suas composições é uma questão complexa. Esses objetos foram considerados itens obsoletos e passíveis de descarte após o encerramento das atividades da EFB, isto é, não

51 VIÑAS, S. M. *Teoría contemporánea de la restauración*. Espanha: Editorial Síntesis S.A. 2010.

desempenhariam mais a função para dar “caminho ao trem”. Tais peças foram removidas e reutilizadas de inúmeras maneiras: estruturas de residenciais, prédios públicos, cercado, varal de roupa, entre outros.

Nesta vertente de transformações e permanências dos itens metálicos remanescentes da EFB, Moreno-Navarro pontua que, em alguns casos, a relação simbólica das pessoas com o bem patrimonial tange principalmente seu uso, seja no cumprimento na organização social e/ou o papel simbólico ao assumir a representatividade dessa função.<sup>52</sup> Com isso, a permanência de muitos itens metálicos da EFB permeou principalmente a função da usabilidade do material, seja por questão patrimonial, simbólica ou usual.

### Conclusões

Os itens de procedência ferroviária ainda passam pelo processo de reconhecimento patrimonial. As discussões avançaram em documentos importantes, como a *Carta de Nizhny Tagil*, que permeou reflexões sobre o patrimônio industrial, suas definições, valores e preservação. No Brasil, as iniciativas dos órgãos de preservação, como a produção de inventários ferroviários, que têm sido realizados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) com bens remanescentes da antiga Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA), são fundamentais para a investigação, compreensão e preservação do acervo ferroviário brasileiro.

A produção do inventário ferroviário do acervo remanescente da EFB foi de suma importância, bem como o desenvolvimento de pesquisas que contribuam para a investigação da materialidade desses bens, como no caso dos metais da supracitada ferrovia. Nesse contexto, está a possível variedade de ligas metálicas utilizadas na composição da via férrea, como apontaram as fontes históricas neste artigo.

A caracterização e possível variedade de ligas metálicas será analisada em ensaios laboratoriais, dando continuidade à esta pesquisa, com intuito de investigar e/ou constatar estes dados para traçar ações que possam subsidiar o tratamento e salvaguarda desses itens, que são de extrema importância e auxiliam na compreensão da materialidade da primeira ferrovia construída na Amazônia brasileira. A reunião e análise desses dados preveem contribuir diretamente para a diminuição de lacunas formadas ao longo da história da EFB.

52 MORENO-NAVARRO, A. G. *La Restauración objetiva*. Barcelona: Institutd' Edicions de La Diputació de Barcelona, 1999.

Tal ferrovia foi de imensa importância para a região de Belém e zona bragantina, promovendo a ocupação e formação de novas rotas e vilas ao longo do percurso da via férrea, que possibilitou a existência de dinâmicas sociais, econômicas, culturais, entre outras. Por isso, a preservação e compreensão da materialidade da ferrovia possui amplo significado para a preservação do patrimônio ferroviário na Amazônia brasileira.