

**A Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFB):
memórias e usos para além da integração¹**

DOI: 10.2436/20.8070.01.117

Luis Augusto Barbosa Quaresma

Licenciado em História pela Universidade da Amazônia (UNAMA)-Brasil
Graduando do Curso de Bacharelado em História da Universidade Federal do Pará
(UFPA), Brasil
E-mail: guto10007@gmail.com

Maíra Oliveira Maia

Doutora em História Social da Amazônia na Universidade Federal do Pará (UFPA), Brasil
Docente e Pesquisadora da Universidade da Amazônia (UNAMA), Brasil
E-mail: mairamaia1309@yahoo.com

Resumo: O trem se constitui um dos ícones da modernização, conexão das cidades, e elemento consolidador da atividade turística. O presente trabalho objetiva compreender o processo de expansão da Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFB) e seus ramais, a partir de sua construção no final do século XIX e espraiamento pela cidade de Belém, capital do Pará, e interiores. Tornou-se não só um símbolo da integração na região, como está inserido na memória coletiva local, principalmente após sua extinção em 1964. Percebe-se a dinâmica das políticas públicas que envolveram a estrada de ferro ao longo do tempo, e a retomada deste símbolo a partir das políticas públicas de turismo que retomam o uso dos 220 quilômetros da rota da EFB para a utilização turística a partir de 2014. Para a elaboração do trabalho utilizou-se as fontes ditas oficiais, como os relatórios e falas produzidos pelos gestores da época como outros documentos adjacentes que mostram o desenrolar oficial da história da ferrovia, bem como utilizou-se de pesquisa bibliográfica e pesquisa iconográfica. Percebeu-se que ao longo do tempo se consolidou como parte da memória da região e se reescreve como uma alternativa turística da qual fazem parte personagens, paisagens, monumentos e outros, fundamentais para estruturação de uma memória coletiva que se mantém até hoje. A Belém - Bragança não foi apenas um elemento de integração regional, mas também, uma estratégia de governo geradora de lucros ao Tesouro Estadual, e hoje o turismo se volta a este objetivo, buscando a partir dela ampliar as alternativas econômicas e de desenvolvimento para os povoados/cidades que se constituíram ao longo da estrada e sua população

¹ Trabalho apresentado no III Seminário Internacional em Memória Social: memória e turismo: roteiros, trajetórias, discursos e subjetividades em construção, 15 a 18 de maio de 2018, Rio de Janeiro.

Palavras-chaves: Estrada de Ferro Belém – Bragança, Modernidade, Memória, Turismo.

1 INTRODUÇÃO

O trem se constitui um dos ícones da modernização e integração das cidades, sejam elas pequenas ou grandes, e a Amazônia não ficou fora deste contexto, iniciado na Europa com a Revolução Industrial. O presente trabalho tem por objetivo verificar o processo de criação da Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFB), no estado do Pará e seus novos ramais, no período em que estava à frente da governança estadual Augusto Montenegro (1900 - 1908), bem como as dinâmicas pelas quais a Estrada se deparou até o início do século XXI, quando as políticas públicas de turismo retomam o uso dos 220 quilômetros da rota da EFB para a utilização turística a partir de 2014.

Augusto Montenegro se torna o principal responsável pela criação de novos braços de trilhos, tanto para conexão da cidade de Belém (capital do estado) com os interiores, quanto com os arrabaldes da cidade. Essa grande expansão foi fruto de uma política implantada pelo gestor como “pauta de governo” para a Estrada de Ferro. Esse elemento, a ferrovia, foi um dos símbolos de modernidade no início do século XX, mostrando tanto Belém quanto o Pará como locais “civilizados”, e conseqüentemente havia a necessidade de se ter uma ferrovia.

Munido desses ideais, o investimento na construção de paradas, pontes, estações ferroviárias, trilhos e caixas d’água foi maciço. Surgiram assim cidades, colônias agrícolas, espaços para manutenção das máquinas e moradia dos funcionários da ferrovia. É desse período grande parte do patrimônio arquitetônico ferroviário existente no estado do Pará que é resquício da Ferrovia Belém – Bragança, visto que a mesma foi desativada a mais de cinquenta anos, durante a ditadura Civil-Militar brasileira, período de 1964 a 1985 em que foi dado um golpe civil-militar no presidente João Goulart e que assumiram presidentes militares.

A partir deste trabalho, se objetiva não apenas compreender a expansão da ferrovia entre 1901 e 1908, mas perceber também os embates e jogos de interesses políticos imbricados no seu espraiamento pela cidade de Belém e interiores. Em contraponto a isso se procura perceber a dinâmica das políticas públicas que envolvem a extinta EFB nos dias de hoje. Analisando-a não mais apenas como um elemento de integração regional, mas, também, uma estratégia de governo geradora de lucros ao Tesouro Estadual da época, foco de memórias de um tempo marcado pela fartura e desenvolvimento e atualmente através do fomento ao turismo e a nova utilização de seus diversos espaços de maneiras diferentes de seu propósito original, como ícones de memória tanto na capital como nos interiores.

Mostra-se, assim, a importância das estradas de ferro para a dinâmica das cidades, tomando especificamente a EFB como elemento carregado de simbolismos, que reafirma a urbe perante os outros estados da nação. E, para além disso, se tornou e ainda é um vetor de arrecadação de divisas para as finanças estaduais e municipais, ganhando atualmente novo enfoque com a ressignificação de usos e sentidos dos espaços remanescentes da ferrovia. O turismo neste caso se apresenta como um fomentador da rememoração de um ícone de desenvolvimento e modernização presente na memória social regional. A EFB se configura como patrimônio histórico, representado pelos relatos, fotos, edificações da época que até hoje existem nas diversas localidades nas quais as locomotivas adentravam. Tornam-se no dizer de Choay (2001) monumentos com valor cognitivo, artístico e econômico para múltiplos fins, dentre eles o turismo.

2 METODOLOGIA

Para a construção deste trabalho, utilizou-se as fontes ditas oficiais, como os relatórios e falas produzidos por Augusto Montenegro durante suas duas gestões, assim como outros documentos adjacentes que mostram o desenrolar oficial da história da EFB até a documentação utilizada na implementação das políticas de uso atual do que é remanescente da ferrovia, e o peso de sua memória para a sociedade local. Além desses documentos, também se utilizou de pesquisa bibliográfica, a partir de referências como Cruz (1955), Andrade (2010), Lacerda (2006), Hardman (2005), Le Goff (1992), Choay (2001) e outros autores que vêm trabalhando com esta temática local, nacional e internacionalmente.

Além dos autores acima, os trabalhos como os de Thiago Allis (2002) acerca do uso da ferrovia associado ao tuismo cultural em Paranapiacaba (SP); David Vazquez (2014), acerca da importância do turismo como alternativa de transmissão de valores culturais a partir de lugares de memória na Catalunia, dando margem ao surgimento de uma novo segmento da atividade denominado de turismo de memória, se constituíram relevantes na articulação da questão da temática abordada. Aliado a isso, se realizou uma pesquisa iconográfica com intuito de levar o leitor a perceber, através da visualidade, o contexto histórico do trabalho e as políticas atuais para esses espaços.

3 NOS CAMINHOS DO TREM...

A história das ferrovias remonta ao século XIX e representa uma grande modificação na história da humanidade. Foi ao longo do tempo responsável pelo encurtamento de distâncias e pelo aumento de fluxos de pessoas, informações, produtos, serviços e capital. Com a Revolução Industrial, no século XVIII, se percebe um contexto propício para a febre ferroviária a se espalhar pelo mundo durante o início do século XIX, com a invenção da máquina a vapor. Hobsbawm trabalha a Revolução Industrial dando seu significado como:

a criação de um “sistema fabril” mecanizado que por sua vez produz em quantidades tão grandes e a um custo tão rapidamente decrescente a ponto de não mais depender da demanda existente, mas criar seu próprio (sic) (HOBSBAWM, 2009, p.48).

A Inglaterra torna-se pioneira na Revolução Industrial, visto que foi ela quem iniciou uma política mais intensa de cercamentos (processo de exclusão dos trabalhadores de seu meio de sustento, as terras produtivas, na transição do feudalismo para o capitalismo, mediante sua transformação em propriedade, para um exemplo de cercamento ver Marx (2008)), fazendo assim com que ocorresse um grande fluxo de êxodo rural, o que levou à superlotação das cidades e a péssimas condições urbanas com mão de obra disponível e barata para trabalhar nas fábricas e manufaturas. Outro elemento fundamental para o pioneirismo inglês foi a grande quantidade de matéria-prima, nesse caso o algodão (família *Malvaceae*), para a produção de tecidos comercializáveis no mercado internacional, o que gerou grande acúmulo de capital para a Inglaterra (NATAL, 1991), Hobsbawm (2009), também apresenta outras razões do pioneirismo inglês deste processo. Tal contexto provocou um novo dinamismo no perfil econômico, industrial e espacial da época.

No século XIX, ocorreu um *boom* das estradas de ferro pela Europa e pelos Estados Unidos da América. A primeira a surgir é datada de 1830, criada para interligar Liverpool e Manchester, na Inglaterra. No entanto, a primeira locomotiva é de 1814, criada por George Stephenson, um engenheiro civil e engenheiro mecânico inglês, que projetou a famosa e histórica locomotiva a vapor, sendo conhecido como o pai dos caminhos de ferro britânicos). A implantação de estradas de ferro torna-se um símbolo de modernidade e avanços tecnológicos para o século XIX, portanto, era um elemento carregado de simbolismo, como enfatiza Hobsbawm:

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. [...] Indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era (HOBSBAWM, 2009, p.61).

Nesse mesmo contexto, surgem as Exposições Mundiais ou Exposições Universais, locais de eventos onde todas as grandes nações se reúnem mostrando sua produção tecnológica, científica e cultural.

A primeira destas exposições ocorreu em Londres, em 1851 no Palácio de Cristal e posteriormente em diversos lugares do mundo. Esses eventos foram então o momento propício para o exibicionismo e certo voyeurismo da civilização burguesa (HARDMAN, 2005). Cabe aqui perceber que tais locais também serviam como disseminadores da ideologia da modernidade, do ferro e do vidro, dos avanços tecnológicos que as nações deveriam possuir para entrar no seleto grupo de “potências mundiais”.

Neste contexto, as ferrovias vêm também fomentar o surgimento de outras atividades econômicas, que surgem a partir do trem, a exemplo do turismo. Surgido como subproduto da revolução industrial, a atividade turística agenciada tem sua gênese na Inglaterra, na segunda metade do século XIX, com Thomas Cook. Este, como retrata Camargo (2008), torna-se o responsável pela implantação de um trem especial entre Leicester e Loughborough, no formato de uma excursão, a fim de levar pessoas para encontros de Ligas de Temperança.

Outra das funcionalidades das vias férreas, desde o século XIX, é o transporte de tropas militares e armamentos, como é apresentado por MacMillan (2013, p.296): “*In 1870, as chief of Prussian general staff, he was responsible for the successful campaign against France. This time the armies were carried to the battlefield by trains*”. Esse é um elemento fundamental para a dinâmica da guerra até o século XX, visto que, ainda durante a Primeira Guerra, foi um dos meios de transporte dos soldados para o campo de batalha. Infere-se então que o trem, ou melhor, a ferrovia como um todo, tornou-se um elemento diferencial e propulsor de novas relações sociais e econômicas, não mais somente para a sociedade burguesa, mas também para o proletariado.

Assim, a ferrovia passou a modificar o espaço, Judt delinea o painel de mudanças ocorridas na paisagem com a chegada das ferrovias:

As estradas de ferro reinventaram a paisagem. Cortaram caminho através de colinas, escavaram por baixo de estradas e canais, foram levadas através de vales, vilarejos e estuários. O caminho permanente podia ser estendido sobre travas de metal, cavaletes em madeira, pontes de tijolos, aterros feitos com pedras ou musgo compactado; [...] as ferrovias exigiam

- e lhes eram concedidos por toda parte - poderes e autoridade, tanto sobre os homens como sobre a natureza: direitos de passagem, de propriedade, de posse e de destruição que eram (e permanecem) sem precedentes em tempos de paz (JUDT, 2016, p.328-329).

Tal cenário foi marcado por relações complexas em que o ritmo da vida passou a ser acelerado e, como mostra Berman (1986, p.16), “No século XX, os processos sociais que dão vida a esse turbilhão, mantendo-o num perpétuo estado de vir-a-ser, vêm a chamar-se ‘modernização’”. Percebe-se que o triunfo da modernização se mesclou ao triunfo da máquina e do homem sobre a natureza. O trem foi um dos elementos de dominação e desbravamento de territórios antes pouco conhecidos e, como afirma Diniz (2012, p.50), “levaria a civilização ao sertão” e não se ateriam apenas aos centros urbanos.

Compreende-se, assim, o trem como um dos elementos chave desse desenvolvimento propiciado pela modernidade, como descreve Santos (2012) ao afirmar que o simbolismo que a velocidade trazida por uma locomotiva carrega acaba por propagar o discurso de que a modernidade chegaria de trem. Assim, concebe-se que o elemento ferroviário se tornou um símbolo de modernização, já que o mesmo dinamizou a economia e articulou e relação com os portos, necessários na dinâmica comercial. Isso é corroborado a partir de Zorzo e Silva (2011) ao analisarem a emergência do capitalismo.

Tais teóricos mostram que onde existiam ferrovias ou empresas ferroviárias, consideradas símbolos da modernidade, o território se mecanizou e ocorreu uma mudança produtiva e financeira, bem como na forma de deslocamento das pessoas e como as mesmas passaram a se agrupar, como afirma Benjamin:

A marca histórica da estrada de ferro consiste no fato de ela representar o primeiro meio de transporte – e sem dúvida também o último, até as grandes embarcações transatlânticas a vapor – que forma massas de pessoas. A diligência, o automóvel, o avião, transportam viajantes apenas em pequenos grupos (BENJAMIN, 2007, s. p.).

Percebe-se que o trem realizaria façanhas nunca antes pensadas, penetrar pela zona rural, ligar nações, aumentar o fluxo de capitais e pessoas. Isso pode ser compreendido a partir da perspectiva de que:

Os trens alcançavam o centro das grandes cidades – onde suas façanhas eram festejadas com estações ferroviárias igualmente triunfais e gigantescas – às mais remotas áreas da zona rural, onde não penetrava nenhum vestígio do século XIX. Por volta do início dos anos 1880 (1882), quase 2 bilhões de pessoas viajava por ano pelas ferrovias, a maior parte delas, naturalmente, na Europa (72 por cento) e na América do Norte (20 por cento) (HOBSBAWN, 1992, p.48).

Assim, a construção de estações monumentais que maravilham os olhos da população local e pudessem ser projetadas em âmbito global é até hoje reflexo dessa importância e monumentalidade dos valores simbólicos propiciados pelo trem.

Judt discorre acerca da importância e dos significados da monumentalidade das estações, como pode ser visto a seguir:

Trens tem a ver com movimentar pessoas. Porém sua mais visível encarnação, seu maior monumento público, era estática: a estação

ferroviária. Estações ferroviárias - especialmente as grandes estações terminais - têm sido estudadas pelos seus fins práticos e por seu significado: como organizadoras de espaço, como um meio inovador de acumular e despachar quantidades sem precedentes de pessoas (JUDT, 2016, p.331).

Estações como a Antwerpen-Centraal Railway Station, na Bélgica (Figura 1), e a Madrid Atocha Railway Station, na Espanha (Figura 2), são ícones da monumentalidade férrea entre os séculos XIX e XX, bem como da reorganização espacial das cidades que foram dotadas com trilhos. Hoje, muitas dessas obras foram refuncionalizadas para atender outros usos e serviços complementares a serviço do turismo seja como atrativos, seja como museus e patrimônio cultural.

FIGURAS 1 e 2 – Antwerpen-Centraal Railway Station, na Bélgica e Madrid Atocha Railway Station, na Espanha



Fonte: travelandleisure, 2016



Fonte: urbanghostsmidia, 2016

As ferrovias tornaram-se, então, também um símbolo de dominação das grandes potências. Por mais que elas fossem elementos difusores de culturas, crenças, símbolos e significados, possuem outros vieses, como é elencado por Borges:

A história nos revela que as vias férreas sempre estiveram sob a tutela do poder de Estados ou de grupos econômicos, e serviram de elemento modernizador e civilizador, segundo os interesses dominantes. Isto é, as vias férreas expandiram-se a serviço da hegemonia política das grandes potências e da acumulação capitalista (BORGES, 2011, p.28).

Apreende-se então que as vias férreas possuem capital simbólico de dominação, sendo exemplos de algumas das novas relações sociais, econômicas, políticas e espaciais tecidas durante o século XIX e o início do século XX, como as ocorridas a partir da EFB. Ao mesmo tempo em que o trem é o símbolo da modernidade e modernização, ele se torna um agente excludente, elemento ímpar para a dinamização econômica, mas também gerador de pobreza, um elemento símbolo das oligarquias, mas, também, ícone da dominação.

Como enfatizam Paula (2008) e Borges (2011), o interesse brasileiro por ferrovias ocorre desde o início do século XIX. João Antônio de Paula (2012) ressalta a importância do fim do tráfico negreiro para a expansão ferroviária, visto que o capital anteriormente utilizado para o mesmo passa a ser empregado na construção de vias férreas para o

escoamento cafeeiro. Foram criadas leis de incentivo ferroviário para a dinamização da economia primário-exportadora imperial, principalmente ligada ao café. Aliado a isso, Borges (2011) reitera que a dificuldade de abastecimento e mobilização de tropas durante a Guerra do Paraguai (1864-1870) fez com que se pensasse em uma política de integração nacional, visando não deixar as fronteiras brasileiras vulneráveis.

De fato, a “Era Ferroviária” do Brasil começou somente a partir da metade do século XIX, mais precisamente com a lei Nº 641 de 1852 que:

Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem (BRASIL, 1852, s.p.).

68

Com isso, pode-se perceber que, pelo menos prioritariamente, a intenção de se instalar ferrovias no Brasil seria de interligar as regiões agroexportadoras com a Corte (Rio de Janeiro), facilitando, assim, o deslocamento comercial para os portos.

Borges (2011) informa que, em 1852, foi concedido pelo Imperador Dom Pedro II, a Irineu Evangelista de Sousa, o direito de ligar a Corte ao Vale do Paraíba (região produtora de café). Assim, se tornou o responsável pela instalação do primeiro trecho de estrada de ferro em solo brasileiro (BRASIL, 2016) – a Estrada de Ferro Petrópolis –, em 30 de abril de 1854, ligando Porto Mauá à Fragoso, ambas no Rio de Janeiro. É importante destacar que o grande elemento impulsionador deste processo foi a integração econômica, utilizando a inovação modernizadora para o transporte de café e demais gêneros, dependendo da região em que se localizam as ferrovias.

O Brasil então a fim de mostrar que não é uma nação periférica, querendo deixar de lado a imagem de região atrasada, passa a investir nas ferrovias e todo o seu capital simbólico construído nas grandes nações do mundo para evidenciar seu avanço tecnológico e demarcar local no cenário internacional. Com o boom ferroviário no Brasil surgem ferrovias por todo o território nacional, como por exemplo, a Estrada de Ferro Recife ao São Francisco (1858) na província de Pernambuco, Estrada de Ferro Santos-Jundiá (1867) na província de São Paulo, Estrada de Ferro Donna Thereza Cristina (1880) na província de Santa Catarina e a Estrada de Ferro Belém – Bragança (1883) na província do Pará. Esta última se constituiu relevante não só pela integração efetiva do nordeste paraense a capital da província do Pará, mas também por seu pioneirismo, haja vista o fato de se constituir a primeira estrada de ferro construída no norte do país.

3 A ESTRADA DE FERRO BELÉM-BRAGANÇA: MEMÓRIAS E USOS

A construção da Estrada de Ferro Belém-Bragança iniciou em 1883. Ela estava inserida no período chamado Belle Époque, em que a região amazônica passou por inúmeras mudanças urbanas de embelezamento decorrentes do fluxo de capital gerado pelo ciclo da borracha. A construção de uma ferrovia dentro da “selva” amazônica, bem como o crescimento das cidades da região por conta do fluxo da borracha, são elementos que mostram o poder do homem, não apenas o material, mas o simbólico, de dominar e sobrepujar a natureza a serviço do capital. Nesse sentido,

a percepção de que o homem ao sobrepujar-se à natureza havia caído na armadilha de sua própria astúcia. A cidade moderna representa o momento culminante desse longo processo e também o lugar onde

acumulam-se homens despojados de sua humanidade; em suma lugar onde a subordinação da vida a imperativos exteriores ao homem se encontra levada às últimas consequências. Fascínio e medo; a cidade configura o espaço por excelência da transformação, ou seja, do progresso e da história; ela representa a expressão maior do domínio da natureza pelo homem e das condições artificiais (fabricadas) de vida (BRESICANI, 1985, p.39).

A cidade bellepoqueana está intimamente ligada a tais conceitos, visto que a mesma era um local de atração e fluxo de capitais e principalmente de pessoas. Como também elenca Bresciani (1994), surgem as multidões, as aglomerações e também o “medo” em relação a esses grupos, fazendo com que surjam novas formas de dominação, políticas de segurança e instrumentos de defesa para com tais grupos.

A partir da década de 1840, como discorre Sarges (2010), a economia amazônica passou a girar em torno da borracha. Então, durante segunda metade do século XIX, a Amazônia como um todo se inseriu no mercado capitalista mundial, e cidades como Belém e Manaus se tornaram pontos chave para a dinamização econômica desse mercado. Constituíram-se em cidades ícones da reurbanização presente no final do século XIX e início do XX.

O surgimento de uma nova burguesia enriquecida às custas do látex, os fazendeiros, os coronéis de barranco e os barões da borracha, demandaram novas melhorias para a cidade e sua dinamização.

A nova ordem econômica e a nova filosofia financeira nascida com a República, impunha não somente a reordenação da cidade através de uma política de saneamento e embelezamento, mas também a remodelação dos hábitos e costumes sociais. Era preciso alinhar a cidade aos costumes e padrões da civilização europeia. Desse modo, a destruição da imagem da cidade desordenada, feia, promíscua, imunda, insalubre e insegura fazia parte de uma nova estratégia social no sentido de mostrar ao mundo civilizado (entenda-se Europa) que a cidade de Belém era o símbolo do progresso, imagem que se transformou na ‘obsessão coletiva da nova burguesia’ (SARGES, 2010, p.20)

Dessa forma, é possível perceber que esse frenético fluxo de capitais e pessoas, gerando novas relações e modificações sociais, também provocaram transformações urbanas. Nesse contexto, a abertura de boulevards, o ajardinamento de praças, as modificações arquitetônicas na cidade foram demandas das camadas mais abastadas da sociedade. Logo, as modificações atenderam inicialmente à elite daquele momento.

Associadas as questões urbanísticas, tem-se também as relacionadas à mobilidade, como a melhoria dos portos e a reorganização do espaço da urbe através de ferrovias ou bondes que foram demandas necessárias para a dinamização econômica da cidade, o que é corroborado por Sarges:

O advento das ferrovias, dos bondes elétricos, além de representar uma das invenções da modernidade, surgiu em razão da necessidade de articulação do mercado mundial, e, no caso de Belém, essa invenção surgiu também como uma necessidade básica de uma cidade que se ampliava e dinamizava. (SARGES, 2010, p.188).

Assim, a Estrada de Ferro que viria a ser implantada em Belém começou a ser discutida e negociada ainda nas últimas décadas do século XIX, como um elemento de organização e dinamização do espaço não apenas belenense, mas, sim, do espaço paraense como um todo.

Desde a década de 1870, existiam projetos de instalação de uma via férrea que fosse capaz de interligar a capital do Estado do Pará, Belém, aos municípios do interior, visto que a comunicação com os mesmos se dava por via marítima e fluvial. A implantação de um meio de transporte que diminuísse as distâncias seria fundamental para a dinamização econômica do Estado, além de auxiliar na colonização do interior. Andrade (2010) descreve o início da construção da EFB que se deu em 1883, no governo de Rufino Enéas Gustavo Galvão, porém seu traçado foi designado ainda em 1870, a partir de lei provincial, que indicava que as obras iniciariam próximo à primeira léguas patrimonial da cidade, em frente onde hoje se localiza o Centro de Ciências Biológicas e da Saúde (CCBS) da Universidade Estadual do Pará (UEPA), seguindo na direção do chamado “Caminho para São Luís”.

Destaque-se, porém, que a ferrovia não foi executada no trecho supracitado, mudou de localização para onde hoje se encontra o Terminal Rodoviário de Belém, visto que lá seria o local onde se edificaria a Estação Central da EFB.

A partir do início do século XX, período em que Antônio José de Lemos estava à frente da intendência municipal, a cidade passou por uma reurbanização mais intensa (SARGES, 2004). Estava na governança do Estado Augusto Montenegro, um dos personagens de fundamental papel para a história da EFB, visto que com ele a mesma se tornou uma pauta de governo. Investimentos maciços foram feitos para as suas melhorias, como pode ser visto em fala oficial ao Congresso Legislativo em 1904:

Os edifícios das estações exigem reparos, ou, o que talvez seja mais econômico para o futuro [...] Começou-se a reforma pela estação de São Braz que se achava muito acanhada para o grande movimento de cargas e passageiros [...] Fez-se também reparo geral no edifício velho, substituindo-se os soalhos estragados por calçamento de concreto e embôço de cimento [...] O sobrado foi completamente pintado interior e exteriormente (MONTENEGRO, 1904, p.66).

Percebe-se então a clara necessidade de uma reforma geral da estação, visto que a demanda era muito grande e que não havia condições para tantos passageiros e cargas em trânsito.

Durante o governo de Augusto Montenegro, foi inaugurado o ramal do Pinheiro, hoje Icoaraci (atualmente Distrito da cidade de Belém), que em 2018 foi recuperado e transformado em espaço para artesanato e multicultural (Figuras 3 e 4). Em mensagem ao Congresso Legislativo de 1905, é possível perceber que a Belém-Bragança foi sim uma pauta do seu programa de governo e seria um elemento responsável por colocar a capital do Estado lado a lado com as grandes cidades do Brasil. Ainda que Montenegro (1905, p. 61) afirme “Compreendeis quão difícil é romper com abusos inveterados”. Entende-se que há um jogo de interesses envolvido nessa expansão ferroviária, como nota-se na fala do governador, ele necessita de energia para continuar a ferrovia, visto que a mesma é uma das “idéas que sahem a rotina”, (MONTENEGRO, 1905, p. 61).

FIGURAS 3 e 4 – Estação do Pinheiro quando em sua inauguração no século XX e em sua recuperação no século XXI



Fonte: Pará, 1908.



Fonte: A Província do Pará, 2018.

A Ferrovia então tem somente sua inauguração oficializada em 1908, no último ano de governo do mesmo, e como é perceptível, vindo a expandir-se, o que de início ligara apenas Belém a Benevides, agora se estende por um percurso muito maior e dotada com inúmeras melhorias:

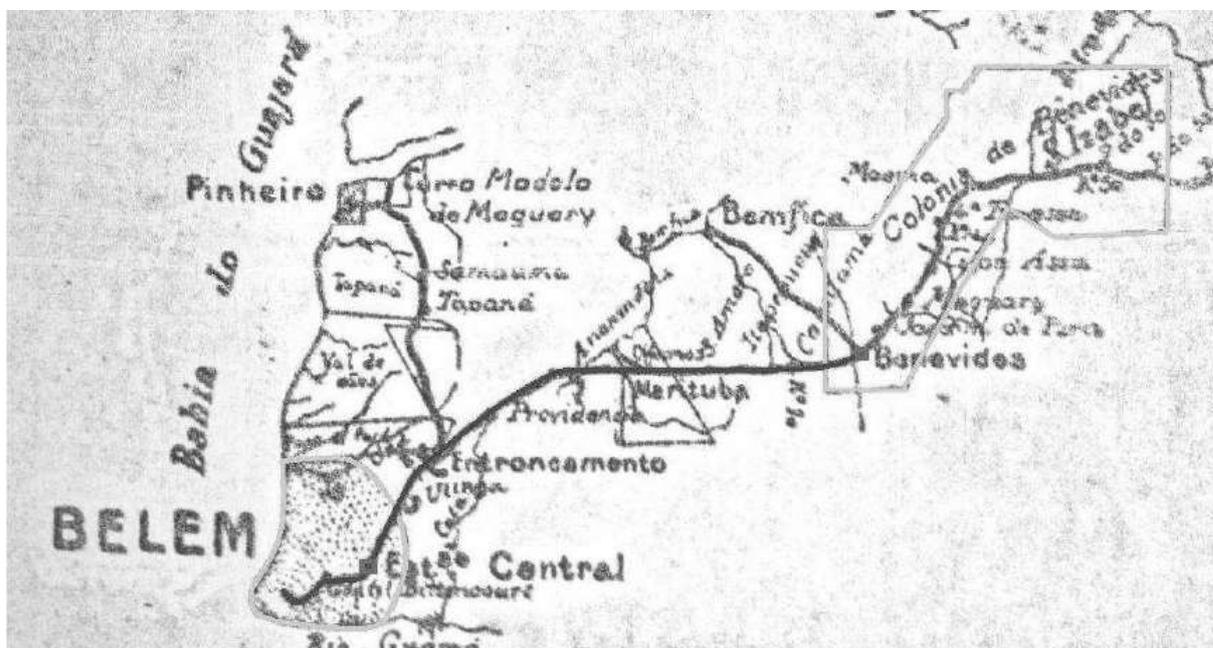
Augusto Montenegro não só terminou as obras do ramal do Pinheiro em 1906, como construiu mais 38 e meio quilômetros de ramais e concluiu o que faltava da Via Principal da Estrada de Ferro de Bragança, num total de 166 quilômetros, com pontes, oficinas e vila operária de Marituba, inaugurando-a em 1908[...] (ANDRADE, 2010, p. 45).

Posteriormente a isso, mesmo com o debaclé da economia gomífera, existiu uma necessidade e demanda pela Estrada de Ferro, como mostra o governador do Estado do Pará, Enéas Martins:

O valor deste próprio do Estado em que representado pelo activo de 23.730:337\$135 em 31 de dezembro de 1912, teve no decorrer de 1913, o acréscimo de 485:581\$244, devido em sua quase totalidade à importação de material rodante e sobressalentes para locomotivas e carros de passageiros, que se tornaram indispensáveis à continuação do tráfego de trens. Esta despesa impunha-se sem delongas e viu-se o governo na contingência de autoriza-la, apesar das dificuldades financeiras, para que não periclitassem a vida dos passageiros e os interesses de uma grande zona (MARTINS, 1914, s.p.).

Percebe-se, então, que, mesmo com a crise da borracha, a ferrovia continuava a ser um elemento fundamental na dinâmica urbana e sua integração com o restante do estado como pode ser visto na figura 5.

FIGURA 5 – Mapa da Estrada de Ferro Belém Bragança.



Fonte: Cruz, 1955.

Muitas dessas paradas se tornaram ao longo do tempo municípios, alguns deles com vocação turística, para os quais muitas pessoas se deslocavam com objetivos econômicos, de estudos, visitar parentes e/ou turismo. O declínio da EFB se deu a partir do maciço investimento nas rodovias durante o fim da década de 1950 a início de 1960, deixando de funcionar de fato em 1964, no primeiro ano do Golpe Civil-Militar. Desativada há mais de 50 anos, as estações foram abandonadas e ou refuncionalizadas para outros fins e os trilhos foram retirados para diversos usos. No entanto até hoje permeia a memória da região integrando o patrimônio histórico local.

A memória coletiva que se constitui a partir da estrada de ferro, apresenta diferentes vieses, de acordo com os testemunhos diferenciados vividos pelos sujeitos que experienciaram sua constituição. Tal perspectiva é trabalhada por Carvalho (2001) ao tratar da questão do lugar de memória e a atividade turística, levando em consideração os novos papéis e interpretações que são dados ao patrimônio a partir do turismo. “Os lugares de memória materializam a noção de patrimônio como produto e reflexo da sociedade e, enquanto processo, revela a dinâmica das interações sociais, os valores e significados que tecem o cotidiano de uma determinada localidade” (CARVALHO, 2011, p. 150). No caso da EFB, esta se constituiu a partir de interligação de várias cidades com graus diferenciados de desenvolvimento, constituindo-se assim no dizer de Pratts (2003) graus de vivificação da memória construída a partir de espaços urbanos nos quais o patrimônio cultural e as memórias são construções sociais a partir de processos simbólicos de seleção e apropriação de determinados elementos representativos de uma ou várias identidades.

No entanto, apesar de integrar a memória coletiva regional, a EFB ao longo do tempo, teve sua existência material dilapidada. A consolidação e o predomínio do transporte rodoviário, fez com que a estrutura da estrada de ferro e suas estações fossem ao longo do tempo vandalizadas e/ou refuncionalizadas. Em 2014 a Secretaria Estadual de

Turismo do Estado do Pará, a partir da busca por diversificação de produtos e roteiros regionais, e na tentativa de integrar os municípios do nordeste paraense, desenvolve a Rota Turística Belém-Bragança (Figuras 6 e 7).

FIGURAS 6 e 7 – Ponte de Ferro sobre o Rio Livramento antes e depois da constituição da Rota Turística



Fonte: Adrielson Furtado, 2013.

Fonte: Agência Pará, 2016.

Esta Rota consiste em uma proposta de articular o passado a partir da EFB com o presente pelo percurso dos 220km de estrada margeando o mesmo trajeto da antiga estrada. A Rota é uma alternativa para se chegar as praias do estado localizadas no nordeste paraense. Esta nova alternativa não só de trafegabilidade, como também turística, compreende 13 municípios - Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Isabel do Pará, Castanhal, São Francisco do Pará, Igarapé-Açu, Nova Timboteua, Peixe-Boi, Capanema, Tracuateua e Bragança (Figura 8).

FIGURA 8 –Trajeto da Rota Turística Belém-Bragança



Fonte: rotaturisticabelebraganca, 2017

De acordo com a SETUR, o objetivo da Rota é desenvolver o turismo local e fazer com que os turistas conheçam mais um pouco da história regional aliada às belas paisagens do Pará. O projeto é uma das ações do Ver-o-Pará, plano estratégico do turismo do Estado.

Desde a criação da Rota já foram investidos mais de R\$ 16 milhões em recursos como placas indicativas de atrativo turístico, trânsito, pórticos, semipórticos, painéis e ainda sete totens metálicos em localidades dos 13 municípios que fazem parte desse roteiro. Além disso, as vias que dão acesso a esses locais também receberam reestruturação, asfaltamento e sinalização como as PAs 242 e 320, entre outras (MAGNO, 2015, p.1).

As ações foram realizadas em parceria com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) dando apoio no resgate histórico do trajeto, bem como na revitalização dos monumentos históricos ao longo do mesmo.

Desde então a Secretaria vem articulando os municípios que integram a Rota a partir de reuniões com a administração municipal, moradores e comerciantes dos mesmos. A ideia é debater e mostrar os benefícios do projeto, bem como destacar a importância da atividade turística para o desenvolvimento dessas cidades. Para isso vem dinamizando capacitações e treinamentos profissionais para os trabalhadores na prestação de serviços ao longo da rota.

O turismo neste contexto se configura como um produto social e complexo que atua como alternativa que está associada a uma multiplicidade de áreas, se constituindo em uma possibilidade para a melhoria da qualidade de vida das cidades que foram “cortadas” pela EFB. Os lugares de memórias presentes neste contexto se constituem a partir de acontecimentos históricos, cenários naturais diversificados, experiências vividas, recordações produzidas e culturas marcadas pela relação com os ecossistemas do nordeste amazônico. Tais perspectivas, que atraem a atenção de um considerável número de turistas em busca de vivenciar experiências únicas, interação com as comunidades receptoras, no sentido de interagir, vivenciar e conhecer diferentes lembranças dos saberes e fazeres tradicionais.

A Rota Turística da EFB surge em um contexto no qual a gestão pública, no sentido de ofertar “novos produtos” diferenciados, autênticos e competitivos, rememora a Rota, trazendo os valores simbólicos da mesma para a dinâmica local. Replicando que o que Carvalho (2011, p.162) enfatiza, ou seja, “a vivência dos turistas com os referenciais da memória e da identidade de um lugar pressupõe a utilização de instrumentos que possam contribuir para a sustentabilidade do turismo”. Para tanto, nesse sentido se faz necessário ampliar e fortalecer o diálogo entre os diversos órgãos relacionados a rota da EFB, comunidade local e a atividade turística possibilitando assim a concretização da sustentabilidade turística agregando memórias, patrimônios e desenvolvimento local.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo do surgimento, desenvolvimento e aprimoração da máquina a vapor durante a Revolução Industrial o trem e a ferrovia se reafirmam na cidade e no ideário mundial como símbolo da diminuição temporal e de distâncias, como um grande resumo do que seria a modernidade. Ganhando várias faces e usos, extrapola seu objetivo inicial, passando a transportar tropas, gerando turismo e se torna agente na modificação das relações espaciais de trabalho e convivência. Gera novas dinâmicas e (re)organização tanto

nas grandes cidades do mundo como nas pequenas que passam a ser entrecortadas pelos trilhos

A modernização da Amazônia se configura de maneiras e localizações diferenciadas. Se efetivou a partir do capital externo associado a prática da extração gomífera, que possibilitou no final do século XIX e início do XX a inserção de novos atores e práticas socioculturais exógenas a realidade regional. As grandes urbes como Belém e Manaus deveriam se inserir no processo modernizador de efervescência cultural e de integração da sociedade, e as ferrovias se constituíram em um desses elementos pois além de se constituir em um meio de transporte que diminuísse as distâncias foi fundamental para a dinamização econômica do estado, além de auxiliar na colonização do interior.

Ao evidenciar que por mais que passasse por períodos de precariedade ou fartura, a ferrovia foi peça chave para a cidade de Belém e para a Província do Pará como um todo. Frisando sempre que, por mais que tenha sido extinta durante o governo de Castelo Branco, ela ainda está viva na memória da sociedade, se tornando um marco na memória coletiva urbana de Belém do Pará e das comunidades/municípios por onde se espalhou. Despontando atualmente, ainda que extinta, como geradora de capital e fomentadora do turismo em diversos municípios do Pará.

É perceptível então que a Estrada de Ferro Belém - Bragança é um elemento muito importante na história da capital e dos interiores do estado, e continua a suscitar análises e indagações nas mais diversas áreas do conhecimento. O presente trabalho não esgota tal temática, mas sim, serve como uma "força motriz" para gerar novas pesquisas e estudos, mostrando que mais do que nunca a EFB, não é um elemento "morto" na cidade, mas sim um personagem de memórias e agente da história que permeia a vida de inúmeras pessoas até os dias de hoje.

A iniciativa da Rota Turística Belém-Bragança, vem não só resgatar a reminiscência de um importante momento econômico do estado, como mantém viva uma parte significativa da história paraense. Se faz necessário conservar o patrimônio histórico dos municípios por onde a estrada de ferro se expandiu. Assim associando ao uso turístico deste elemento do passado à história, suscitando e rememorando contextos e o patrimônio que geralmente se dilui diante das mudanças correntes dos espaços sociais na contemporaneidade.

REFERÊNCIAS

ALLIS, Thiago. Ferrovia e turismo cultural - alternativa para o futuro da Vila de Paranapiacaba (SP). **Turismo em Análise**, São Paulo, v.13, n.2, p. 29-51, 2002.

ANDRADE, Fabiano Homobono Paes de. **De São Braz a jardim público – 1887-1931: um ramal da Estrada de Ferro de Bragança em Belém do Pará**. 2010. 318f. Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

BENJAMIN, Walter Bendix Schönflies. **Passagens**. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BORGES, Barsanufio Gomides. Ferrovias e modernidade. **Revista UFG**, Brasil, v. 11, p.27-36, 2011.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto de Lei Nº 641, de 26 de junho de 1852**. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/historicos/dpl/dpl641.htm >. Acesso em: 16 abr. 2018.

_____. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Breve história da ferrovia no Brasil**. Disponível em: < <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Breve%20hist%C3%B3ria%20da%20ferrovia%20no%20Brasil2.pdf> >. Acesso em: 16 abr. 2016.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. Metrôpoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). **Revista Brasileira de História**, Brasil, v.5, p.35-68, 1985.

_____. A cidade das multidões, a cidade aterrorizada In: PECHMAN, Robert Moses. (Org.). **Olhares sobre a cidade**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1994. p.9-42.

CAMARGO, Haroldo Leitão. Fundamentos multidisciplinares do turismo: história. In: TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. (Org.). **Turismo como aprender, como ensinar**. v.1. São Paulo: Editora SENAC, 2008. p.33-85.

CARVALHO, Karoliny Diniz. Lugar de memória e políticas públicas de preservação do patrimônio: interfaces com o turismo cultural. **Revista Turismo Visão e Ação [Eletrônica]**, v.13, n.2, p. 149-165, mai-ago 2011.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Editora UNESP, 2001.

CRUZ, Ernesto. **A Estrada de Ferro de Bragança**: visão social política e econômica. Belém: Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPEVEA), 1955.

DINIZ, Ivaldo Frois. **Contribuição da ferrovia para a urbanização**: 1908-1950. Alguns apontamentos sobre o Norte de Minas. 2012. 113 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social), UNIMONTES, Minas Gerais, 2012.

Governo entrega em Icoaraci antiga Estação Ferroviária completamente restaurada. 29 dez 2018. **A PROVINCIA DO PARÁ**. Disponível em: <<https://aprovinciadopara.com.br/governo-entrega-em-icoaraci-antiga-estacao-ferroviaria-completamente-restaurada/>>. Acesso em: 08 fev. 2019.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem fantasma**: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

HOBBSAWM, Eric John Ernest. **A era das revoluções**. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

JUDT, Tony. **Quando os fatos mudam**: ensaios 1995 - 2010. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2016.

LACERDA, Franciane Gama. **Migrantes cearenses no Pará: faces da sobrevivência (1889-1916)**. 2006. 340f. Tese (Doutorado em História Social). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. Campinas: Editora UNICAMP, 1992.

MACMILLAN, Margaret Owen. *The war that ended the peace: how Europe abandoned peace for the First World War*. Great Britain: PROFILE BOOKS LTD, 2013.

MAGNO, Bruno. Rota Belém-Bragança mistura passado e presente no Pará. **ORM News**, Pará, 22 set. 2015. Disponível em: < <http://www.ormnews.com.br/noticia/rota-belem-braganca-mistura-passado-e-presente-no-para>>. Acesso em: 30 jan. 2018.

MARTINS, Enéas. **Mensagem ao congresso legislativo do Pará em 1914 pelo Dr. Enéas Martins governador do estado do Pará**. Belém: Imprensa Oficial, 1914.

MARX, Karl. Acumulação primitiva. In: **O capital**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

MONTENEGRO, Augusto. **Mensagem ao congresso legislativo do Pará em 7 de setembro de 1904 pelo Dr. Augusto Montenegro governador do estado do Pará**. Belém: Imprensa Oficial, 1904.

_____. **Mensagem ao congresso legislativo do Pará em 7 de setembro de 1905 pelo Dr. Augusto Montenegro governador do estado do Pará**. Belém: Imprensa Oficial, 1905.

NATAL, Jorge Luiz Alves. Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, v. 12, n. 2, p.293-307, 1991.

PARÁ. Governo do Estado. Governo do Estado. **1908 - Álbum do Estado do Pará/mandado organizar por S. Ex. o Snr. Dr. Augusto Montenegro governador do Estado**. Paris: Imprimiere Chaponet, 1908.

PAULA, Dilma Andrade de. 154 Anos de ferrovias no Brasil: para onde caminha esse trem?. **Revista UFG**. v.13, p.45-69, 2008.

PAULA, João Antônio de. O processo econômico. In: SCHWARCZ, Lilia Moritz. (Org.). **A construção nacional: 1830-1889**. Madri: Fundación MAPFRE; Rio de Janeiro: Objetiva, v.2., p.179-223, 2012

PRATTS, Llorenç. *Patrimonio + turismo = desarrollo? Pasos*. **Revista de Turismo y Patrimonio Cultural**, v.1, n.2, p. 127-136, jun. 2003. Disponível em: < <http://www.pasosonline.org/Publicados/1203/PASOS02.pdf#page=11>>. Acesso em: 05 mai. 2018.

ROTA TURÍSTICA BELÉM-BRAGANÇA. **Mapa da Antiga Estrada de Ferro Belém-Bragança**. Disponível em: <<https://rotaturisticabelebraganca.wordpress.com/>>. Acesso em: 05 mai. 2018.

SARGES, Maria de Nazaré dos Santos. **Belém**: riquezas produzindo a *Belle Époque* (1870-1912). 2.ed. Belém: Paka-Tatu, 2010.

SANTOS, Chrislayne Fernandes. A modernidade chega de trem: o progresso como discurso para o advento dos caminhos de ferro no estado de Sergipe. In: SEMINÁRIO REGIONAL NORTE-NORDESTE DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA, 3, 2012, João Pessoa. **Anais...** Pós-Graduação em Geografia no Norte e Nordeste: políticas de fomento, pesquisas e ações. João Pessoa: Editora Universitária da UFPB, 2012.

Madrid: former Atocha Railway Station converted into tropical garden. **URBANGHOSTSMEDIA**. 14 feb. 2018. In: Architecture, Europe, Travel & Living. Disponível em: <<http://www.urbanghostsmedia.com/2013/10/madrid-old-atocha-railway-station-converted-tropical-garden/>>. Acesso em 19 jun. 2016.

MATTHEWS, Lyndsey. *World's Most Beautiful Train Stations*. 05 out. 2011. **TRAVELANDLEISURE**. In: *Trip Ideas*. Disponível em: <<http://www.travelandleisure.com/slideshows/worlds-most-beautiful-train-stations/12>>. Acesso em: 19 jun. 2016.

VÁZQUEZ, David González. *La práctica turística como mecanismo de transmisión de valores: Cataluña y los lugares de memoria democrática*. **Revista Iberoamericana de Turismo – RITUR**, Penedo, v. 4, Número Especial, p. 36-49, 2014. Disponível em: <http://www.seer.ufal.br/index.php/ritur> >. Acesso em: 08 jan. 2018.

ZORZO, Francisco Antonio; SILVA, Marcelo Werner. A emergência do capitalismo ferroviário na Europa e no Brasil na segunda metade do século XIX. **Revista Geográfica de América Central** (online), v.2, p. 100-111, 2011. Disponível em: <<http://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/1751>>. Acesso em: 20 mai. 2016.

Belém-Bragança Rrailway (bbr): memories beyond the integration

Abstract: *This work intends to comprehend Belém-Bragança Railway and its branch lines expansion, since its constructions at the ending of 19th century, understanding its expansion in Belém, Pará capital, and inside the state. It became not only a modernity symbol in the region, also compose local collective memoirs, mainly after its extinction in 1964. Can perceive political policy dynamics that involved the railway overtime and recapture of this symbol from the political policy of tourism that retake 220 kilometers of this touristic route since 2014. To formulate this work was used official sources, like reports, manager speeches and other documents that shows the official railway history, was made bibliographic and iconographic research too. Is perceived that over the years it was consolidated as a region memory and reappears as a touristic alternative that people, landscapes and monuments involved, are fundamental to the restructuring of a collective*

memory that remains until today. Belém-Bragança Railway wasn't only a regional integration element, but also, one government strategy that generated profits to the state treasure, and now tourism takes this objective, diversifying the economic alternatives of development to the little cities and its population that emerged over the railway.

Keywords: *Belém-Bragança Railway, Modernity, Memory, Tourism.*

Artigo recebido em 03/06/2018. Aceito para publicação em 06/02/2019.