

# PORTAL DE CONFERÊNCIAS EM PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, V CONGRESSO INTERNACIONAL DE HISTÓRIA E PATRIMÔNIO FERROVIÁRIO “OS LEGADOS PARA NOSSO FUTURO”

[CAPA](#)   [SOBRE](#)   [ACESSO](#)   [CADASTRO](#)   [PESQUISA](#)   [EDIÇÕES ANTERIORES](#)

*Capa > V Congresso Internacional de História e Patrimônio Ferroviário > V Congresso Internacional de História e Patrimônio Ferroviário “Os legados para nosso futuro” > Temáticas 06 > Rosa*

Tamanho da fonte:

ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA: Vestígios das oficinas e vila operária da primeira ferrovia construída na Amazônia  
*Larisse de Fatima Farias da Rosa*

Última alteração: 2020-02-10

## RESUMO

A Estrada de Ferro de Bragança foi a primeira ferrovia construída na Amazônia, as obras iniciaram em 1883 pelo Governo Provincial sendo concluídas em 1908 pelo Governo do Estado. Esta via férrea foi implantada para otimizar o escoamento da produção agrícola e a conexão entre a Capital do Pará (Belém) e as colônias agrícolas localizadas no Nordeste do Estado, tendo Bragança como cidade polo da Zona Bragantina.

A construção desta linha férrea objetivou incentivar a ocupação das colônias agrícolas presentes na Região Bragantina, fomentando o aumento da mão de obra atuante na lavoura, com intuito de atender a demanda do mercado interno e a exportação. Outro propósito da ferrovia era viabilizar a conexão por terra entre a capital do Pará (Belém) e a capital do Maranhão (São Luiz). Entretanto, o alto custo do empreendimento permitiu que somente parte do projeto fosse executado (SARQUIS, 2017).

A linha central (tronco) da Estrada de Ferro de Bragança percorria treze municípios (Figura 1): Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Izabel do Pará, Castanhal, São Francisco do Pará (antiga Anhangá), Igarapé-Açú, Nova Timboteua (antiga São Luiz), Peixe-boi, Capanema, Tracuateua e Bragança. Os principais ramais da ferrovia eram: Ramal de Prolongamento (linha urbana de Belém), Ramal do Pinheiro (atual Distrito de Icoaraci em Belém), Ramal de Benfica (Benevides), Ramal de Santo Antônio do Prata (Igarapé-Açú) e Ramal de Benjamin Constant (Bragança).

**Figura 1:** Planta da Estrada de Ferro de Bragança da linha tronco e ramais. Diretor Amynta de Lemos, 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) . Consultado em janeiro de 2018.

A estruturação dessa ferrovia ocorreu no início da Primeira República, na administração de Augusto Montenegro como Governador do Estado (1901-1909). Neste período, foram realizadas inúmeras modificações e ampliações nas obras da Estrada de Ferro de Bragança, entre essas, a criação da vila operária e construção das oficinas da via férrea em Marituba.

O local escolhido para sediar as oficinas da Estrada de Ferro de Bragança em Marituba, foi proveniente da Fábrica de Papel Paraense que havia hipotecado casas e terras existentes na área após um grave incêndio em 1898. A não quitação da dívida possibilitou que o Estado ficasse com a tutela da propriedade. Com isso, Augusto Montenegro decidiu transferir as oficinas da ferrovia anteriormente localizadas às margens da Estação de São Brás em Belém (MONTENEGRO, 1903).

As obras em Marituba iniciaram em meados de 1903, Augusto Montenegro relatava o andamento da construção por meio de Mensagens Dirigidas ao Congresso Legislativo do Pará: “mandei levantar as plantas respectivas e fez-se a encomenda da parte metálica para a Europa (...) tendo-se já começado os trabalhos de terraplanagem e escavação de alicerces”<sup>[1]</sup>. O governador construiu em frente ao prédio das oficinas uma vila operária, para servir de moradia dos operários que trabalhavam nas oficinas (MONTENEGRO, 1903).

As oficinas projetadas em Marituba (Figura 2) possuíam depósito de máquinas, carros, espaços para reparos em máquinas e carros, anexo para realizar fundições tanto para peças da ferrovia quanto para obras de outros departamentos do Estado. As “máquinas-ferramentas” foram importadas dos Estados Unidos e montadas nas oficinas de Marituba (MONTENEGRO, 1904).

Figura 2: Oficinas da Estrada de Ferro de Bragança em Marituba, década de 1950.

Disponível em: [www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br). Consultado em fevereiro de 2018.

As instalações das oficinas em Marituba foram inauguradas em meados de 1905, segundo a declaração de Augusto Montenegro: “*Encomendei para a Europa a superestrutura metálica para a rotunda das locomotivas: esta construção servirá para abrigar 7 locomotivas e custará cerca de 70 contos*” [2]. O Governador encomendou também três hangares metálicos para substituição do antigo barracão da Fábrica de Papel que deu lugar às instalações da oficina ferroviária (MONTENEGRO, 1905).

Um girador para manobrar trens foi utilizado para compor as oficinas em Marituba, além de máquinas para variadas funções, forno para fundição, serraria, carpintaria, entre outros. Próximo às instalações em Marituba existia um igarapé onde foi construída uma casa para bomba de abastecimento de água para as oficinas e vila operária. Para compor a estação de Marituba foi construído um reservatório de água (Figura 3) em alvenaria com aparência robusta (MONTENEGRO, 1908).

Figura 3: Reservatório para abastecimento de água em Marituba, sem data.

Disponível em: [www.pinterest.com](http://www.pinterest.com). Consultado em agosto de 2019.

A vila operária em Marituba (Figura 4) foi inaugurada em meados de 1907 sendo a primeira empreitada desse perfil construída na região, o intuito era abrigar as famílias dos trabalhadores das oficinas da Estrada de Ferro de Bragança, incentivando a ocupação daquela região. Com isso, Montenegro (1906) planejou um espaço contendo dezessete grupos de casas, escola e moradia para professor, farmácia, uma casa para o chefe da estação e chefe das oficinas, armazém, açougue, praça arborizada com mangueiras, entre outros.

Figura 4: Vista da vila operária composta por grupos de casas, reservatório de água e poste da rede telegráfica, localizada em frente das oficinas ferroviária em Marituba. S/D.

Disponível em: [www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br). Consultado em fevereiro de 2018.

As oficinas da Estrada de Ferro de Bragança operaram por aproximadamente 56 anos (1908-1964). No decorrer da década de 1960 a ferrovia de Bragança entrou em processo de desmontagem, estima-se que isso ocorreu por conta da política automobilística impulsionada na administração de Juscelino Kubitschek (1956-1961), período em que a economia brasileira passou pelo processo de internacionalização. Com isso, inúmeras empresas multinacionais se estabeleceram no Brasil, produzindo em larga escala automóveis, caminhões e ônibus. Os veículos automobilísticos demandavam o surgimento e estruturação de rodovias, acarretando o defasamento de inúmeras ferrovias brasileiras (RODRIGUES, 2017).

No ano de 1956 o Governo brasileiro autorizou estudos técnicos ferroviários que constataram alto déficit das vias férreas, acreditando-se que o prejuízo poderia ser contornado com a desativação e substituição das estradas de ferro (RODRIGUES, 2017).

Entre as ferrovias desativadas estava a Estrada de Ferro de Bragança, a suspensão dos serviços dessa via férrea ocorreu em janeiro de 1965. Após a desativação da ferrovia de Bragança seus elementos foram considerados obsoletos: locomotivas, estações e complexos ferroviários, instalações das oficinas, reservatórios de água, trilhos, itens telegráficos, entre outros. Resultando no abandono, descaracterização, perda parcial e total desses elementos.

A procedência serial e industrial impacta de forma significativa a preservação dos componentes ferroviários, considerando que grande parte desses itens não possuem apelo artístico, fator determinante em muitos casos para a salvaguarda patrimonial. Entretanto, podem ser atribuídos outros valores aos elementos ferroviários como: histórico, documental, tecnológico, identitário, entre outros, justificando a importância da preservação desses

componentes, pretendendo evitar a demolição arbitrária, inserção de elementos sem avaliação prévia e substituições pouco criteriosas que podem descaracterizar significativamente esses vestígios (KÜHL, 2008).

Entre os componentes que deixaram de ser utilizados após a inativação da Estrada de Ferro de Bragança, estavam as oficinas e vila operária em Marituba, sendo desmontados ao longo do tempo. Os vestígios (Figura 5) que permaneceram neste município foram as instalações da oficina ferroviária: galpão de reparos e rotunda, esta área atualmente é ocupada pela Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado do Pará (EMATER/PA). No terreno foram construídos novos prédios, e parte das instalações da antiga ferrovia são utilizadas para depósito de carro da EMATER/PA. O antigo reservatório de água foi eleito símbolo do município de Marituba, por conta da desenvolvimento da cidade estar diretamente ligado às atividades da antiga ferrovia.

Figura 5: (A) Instalações das antigas oficinas da Estrada de Ferro de Bragança em Marituba, atualmente utilizadas como depósito da EMATER/PA; (B) Estrutura das antigas oficinas; (C) Prédio da antiga rotunda; (D) Reservatório de Marituba.

A

B

D

C

Fonte: Acervo pessoal dos autores, 2019.

Com isso, a presente pesquisa objetivou pontuar valores que podem ser atribuídos aos vestígios ferroviários com intuito de contribuir para a preservação desses elementos.

A pesquisa foi desenvolvida por meio de investigação histórico-documental, em documentos oficiais como as Mensagens dirigidas ao Congresso Legislativo do Pará. O recorte temporal foi de oito anos (1901-1908), período de construção e estruturação das oficinas e vila operária em Marituba. E ainda, visita técnica aos vestígios da antiga ferrovia em Marituba.

## 2 . Vestígios Ferroviários: Atribuições de valores

Estima-se que os objetos patrimoniais sejam artefatos materiais que adquirem valores reconhecidos por uma determinada sociedade. A conservação de um objeto depende dos valores que a sociedade atribui aos mesmos de forma coletiva. Podendo ser objetos do passado e do presente. Os do passado possuem valores mais estáveis, pois estão consolidados na sociedade apesar de não serem permanentes. Diferente dos objetos do presente, que são ainda instáveis, dependentes das conjunturas sociais e imposições políticas, mas podem também possuir uma grande carga de valores, como os objetos de arte, que os impulsiona para se tornarem objetos de conservação (ZANCHETTI, 2014).

Conforme as diretrizes da Carta Nizhny Tagil (2003), os elementos ferroviários estão inseridos no contexto do patrimônio industrial. Os remanescentes das vias férreas que foram desativadas durante o século XX, atualmente são considerados objetos de rememoração, sendo testemunhos documentais de um período histórico. Com isso, podem ser atribuídos valores a esses objetos, para que sejam reconhecidos como bens culturais.

Os vestígios das antigas oficinas em Marituba podem apresentar valor de antiguidade, mesmo possuindo aspecto tecnológico. Segundo Riegl (2006), o valor de antiguidade de um bem monumental manifesta-se, à primeira vista, pelo seu aspecto não moderno. Aparência que não se atém essencialmente ao seu estilo não moderno, que seria possível imitar, mas cujo conhecimento e apreciação estariam reservados a um círculo relativamente restrito dos historiadores.

Outro valor que pode ser atribuído aos remanescentes ferroviários de Marituba é o histórico, considerando que a ferrovia foi implantada para servir não só de meio de transporte, mas também, para viabilizar a distribuição de produtos agrícolas, além de incentivar a colonização e ocupação de regiões, desta forma marcando um período. De acordo com Riegl (2006), compreende-se por histórico tudo o que foi, e atualmente não é mais. Podendo ser adicionado o termo, a ideia de que o que foi não poderá ser reproduzido, constituindo um elo insubstituível e intransferível de uma cadeia de desenvolvimento.

Os vestígios ferroviários são originalmente utilitários, entretanto, ao deixarem de desempenhar a função primária, podem receber novos usos, sendo atribuído assim novos valores de uso. Riegl (2006), reflete que o valor de uso não pode fazer qualquer concessão ao valor de antiguidade. Considerando que as margens impostas ao valor de antiguidade só serão reduzidas se o valor de uso é associado a um valor de novidade.

Os elementos provenientes de ferrovias possuem valor de arte, neste caso, relativo, pois não foram produzidos com intuito de serem interpretados desta maneira, mas possuem características estéticas. Referente ao valor de novidade, este pode se fazer presente quando um remanescente ferroviário

sofre intervenção, seja reforma ou restauro, podendo causar a impressão de produção recente. Riegl (2006), reflete que para um monumento que apresente marcas de degradação possa satisfazer ao valor moderno, é necessário, antes de tudo, que se desembarace dos traços de envelhecimento, e que reencontre, por meio de restauração completa de sua forma e cores, o caráter de novidade da obra que acaba de nascer. O valor de novidade só pode, então ser preservado por medidas contrárias ao culto do valor de antiguidade.

Os valores apresentados anteriormente podem ser atribuídos aos vestígios ferroviários, entretanto, esses componentes são passíveis de atribuições de outros valores. Como Vinãs (2010) aborda, que a teoria contemporânea do restauro se baseia precisamente na adoção de outros tipos de valores, entre os quais se destacam os valores simbólicos, religiosos, identitários, econômicos, turísticos, pessoais, sentimentais, afetivos, dentre outros. Desta forma, compreende-se que a diversidade de objetos que a restauração contempla, impede a concepção tão limitada quanto a história-artística, proveniente de uma alta esfera intelectual cultural. Neste processo, é possível compreender duplos fenômeno: um deles seria o escopo da restauração (o conjunto de seus objetos) que foi gradualmente expandido, por outro, seus objetivos que se adaptaram às novas necessidades culturais.

### 3. Considerações Finais

A desativação da Estrada de Ferro de Bragança resultou em transformações e perdas consideráveis do acervo da antiga via férrea. Os vestígios ferroviários ainda estão passando pelo processo de reconhecimento patrimonial, por isso, é de suma importância elencar possíveis valores que podem ser atribuídos a esses bens, com intuito de contribuir para sua preservação.

Apesar da ampla significância cultural e esforços expressivos por parte de órgãos de proteção patrimonial como o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), os remanescentes ferroviários ainda enfrentam problemas como a ausência de manutenção, de uso e intervenções pouco criteriosas, entre outros. A ausência de reconhecimento patrimonial e preservação pode resultar no desaparecimento dos testemunhos de uma importante atividade que mobilizou diversas relações no percurso da Capital do Estado do Pará até a Zona Bragantina localizada no Nordeste Paraense.

[1]MONTENEGRO, Augusto. Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1903 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado, página 46, 1903. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, consultado em 06.11.2019.

[2] MONTENEGRO, Augusto. Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1905 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado, página 62, 1905. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, consultado em 06.11.2019.

### Referências

CARTA DE NIZHNY TAGIL. **Sobre o patrimônio industrial**, em português. Disponível em [www.patrimoniointustrial.org.br](http://www.patrimoniointustrial.org.br). Consultado em novembro de 2019.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização – Problemas Teóricos do Restauro**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2008.

RODRIGUES, Dário Benedito. **Ao apito do trem: uma história da extinta Estrada de Ferro de Bragança**. In: Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural: coletânea de artigos/ (Org.) Giovanni Blanco Sarquis.- Belém: IPHAN, 2017.

RIEGL, Alöis. **O Culto moderno dos monumentos: sua essência e sua gênese**. 1903. Tradução: Elaine Ribeiro Peixoto e Albertina Vicentini. Goiânia: Editora da UCG, 2006.

SARQUIS, Giovanni Blanco. **Chegadas e Partidas na Estrada de Ferro de Bragança**. In: Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural: coletânea de artigos/ (Org.) Giovanni Blanco Sarquis.- Belém: IPHAN, 2017.

VIÑAS, Salvador M. **Teoría Contemporánea de la Restauración**. Espanha: Editorial Síntesis S.A. 2010.

ZANCHETI, Silvio Mendes. **A Teoria Contemporânea da Conservação e a Arquitetura Moderna**. Textos para discussão nº 58. Editora: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada. Olinda, 2014.

### Fontes

#### Documentos Oficiais

MONTENEGRO, Augusto. **Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1903 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado**, 1903. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, consultado em 06.11.2019.

MONTENEGRO, Augusto. **Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1905 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado**, 1905. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, consultado em 06.11.2019.

MONTENEGRO, Augusto. **Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1906 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado**, 1906. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, consultado em 09.11.2019.

MONTENEGRO, Augusto. **Mensagem dirigida em 7 de setembro de 1908 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado**, 1908. Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, consultado em 09.11.2019.

## PALAVRAS-CHAVE

História; Patrimônio Ferroviário; Preservação.

---