

PRODUÇÃO DO ESPAÇO, MEMÓRIA E PATRIMONIO CULTURAL
FERROVIÁRIO NA AMAZONIA:
CONFLITOS E CONTRADIÇÕES DA FERROVIA BELÉM-BRAGANÇA-PA¹

PRODUCTION OF SPACE, MEMORY AND RAILWAY CULTURAL HERITAGE
IN THE AMAZON:
CONFLICTS AND CONTRADICTIONS OF THE RAILWAY BELÉM-
BRAGANÇA-PA

PRODUCCION DE
ESPACIO, MEMORIA Y PATRIMONIO CULTURAL FERROVIARIO EN LA
AMAZONIA:
CONFLICTOS Y CONTRADICCIONES DEL FERROCARRIL BELÉM-
BRAGANÇA-PA

Luciano Andrade de Souza²

35

Resumo

A antiga Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFBB), ativa de 1883 a 1965, contribuiu na formação socioespacial de várias cidades que se localizavam na antiga Zona Bragantina (ZB), atualmente, constituída em grande parte pelo nordeste paraense. Dentre tais cidades, Benevides, Castanhal, Igarapé-Açu e Bragança (localizadas na Região Metropolitana de Belém e na Região Nordeste do Pará), ganham destaque como cidades-lócus do presente artigo por terem sido portadoras de ramais ferroviários, pontos nodais de conexão com outras localidades e entrepostos comerciais de relevante importância na expansão territorial da ZB. Nessas cidades-lócus, o complexo ferroviário da EFBB produziu um legado patrimonial ferroviário (material e imaterial), que se mantém vivo nas reminiscências (memórias) de moradores locais, sobretudo dos idosos. Tal situação nos remete e motiva a um objetivo central no estudo que se propõe a analisar a produção do espaço e a formação da memória do patrimônio cultural ferroviário, junto a tais cidades

Palavras-chave: Estrada de ferro Belém-Bragança; Produção do Espaço; Memória e Patrimônio Cultural Ferroviário.

Abstract

The old Belém-Bragança Railway (EFBB), which operated effectively from 1883 to 1965, contributed to the socio-spatial formation of several cities located in the former Zona Bragantina (currently largely constituted by the northeast of Pará). Among such cities included in this socio-spatial production process, Benevides, Castanhal, Igarapé-Açu and Bragança (located in the Metropolitan Region of Belém and in the Northeast Region of Pará), stand out as the locus cities of the present work because they were carriers of railway branches, nodal points of connection with other locations and commercial warehouses of relevant importance in the territorial expansion at that time. In such

¹ Artigo produzido sobre o resultado parcial da tese de doutorado do discente Luciano Andrade de Souza, sob o título de: Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário: uma análise da Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFBB), Pará, Amazônia.

² Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFPA (PPGEO/UFPA) e Doutor em Geografia pelo PPGEO/UFPA.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

cities, the bragantina railway complex has produced a railway heritage legacy (material and immaterial), which lives on in the reminiscences (memories) of local residents, especially the elderly. This situation leads us to and motivates a central objective in the study that proposes to analyze the production of space and the formation of the memory of the cultural heritage of railways, together with such cities.

Keys-words: Belém-Bragança Railway; Production Of Space, Railway Cultural Heritage and Memory.

Resumen

La antigua Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFBB), activa de 1883 a 1965, contribuyó a la formación socioespacial de varias ciudades que estaban ubicadas en la antigua Zona Bragantina (ZB), actualmente constituida en gran parte por el noreste de Pará. Entre esas ciudades, Benevides, Castanhal, Igarapé-Açu y Bragança (ubicadas en la Región Metropolitana de Belém y en la Región Nordeste de Pará), se destacan como ciudades-locus de este artículo por haber sido portadoras de ramales ferroviarios, puntos nodales de conexión con otros locales y naves comerciales de relevante importancia en la expansión territorial de la ZB. En estos locus-ciudades, el complejo ferroviario de la EFBB produjo un legado patrimonial ferroviario (material e inmaterial), que permanece vivo en las reminiscencias (memorias) de los vecinos, especialmente de los mayores. Esta situación nos retrotrae y nos motiva a un objetivo central en el estudio que se propone analizar la producción del espacio y la formación de la memoria del patrimonio cultural ferroviario, junto a dichas ciudades.

Palabras clave: Ferrocarril Belém-Bragança; Producción de lo Espacio; Memoria Ferroviaria y Patrimonio Cultural.

INTRODUÇÃO

A Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFBB), teve contribuição significativa no desenvolvimento da região Nordeste do Estado do Pará, desde o final do século XIX até meados do século XX. A construção de tal ferrovia se iniciou em 1883 e finalizou em 1908; demorando vinte e cinco anos, então, para conectar em seus extremos a cidade de Belém e de Bragança. A comunicação entre essas duas cidades tornou-se mais efetiva com o funcionamento dessa via férrea. Tal empreendimento possibilitou, também, uma forte imigração para o nordeste paraense de estrangeiros vindos da Europa e de outros continentes, além de uma significativa imigração de brasileiros do Nordeste do Brasil.

A EFBB possibilitou a colonização da chamada Zona Bragantina (ZB), localizada no Norte do Brasil e espacializada, em grande parte, no nordeste do Pará. Tal ferrovia impulsionou a ocupação ocorrida na ZB, por imigrantes estrangeiros e nordestinos, assim como, pelos colonos paraenses. Além de tais feitos, tal ferrovia deu condições para que houvesse um escoamento efetivo de gêneros agrícolas, advindos dos espaços produtivos da ZB rumo à capital (Belém).

Relatos historiográficos evidenciam que tal ferrovia contribuiu na colonização de lugares os quais margeavam a via férrea; além da mesma ter sido crucial para o surgimento de várias localidades em virtude de um cotidiano permeado pela circulação de pessoas e mercadorias proporcionado por tal meio de transporte.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

Essa via férrea passou a fazer parte do dia a dia das pessoas, envolvendo-as num sentimento de pertencimento o qual transformou tal complexo ferroviário e seu saber-fazer³ em patrimônio local.

A EFBB esteve em atividade no período de 1883 à 1965; transportando pessoas e mercadorias e desbravando, mediante a ideia de progresso, a selva amazônica. Sua expansão, mediante o prolongamento de seus trilhos, dava margem à ocupação e a colonização de novos espaços circunscritos ao complexo ferroviário que se instalou entre as cidades de Belém e Bragança.

Ao longo da extensão da via férrea bragantina, a produção socioespacial foi marcante, envolvendo diversos tipos de atores sociais, assim como, a presença de agentes institucionais que foram cruciais no processo. Da mesma forma, foi gerado, nas cidades que abrigaram a estrutura ferroviária, um legado patrimonial associado à ferrovia, o qual envolve tanto bens materiais quanto imateriais, a exemplo dos hábitos e costumes gerados pelo convívio com a estrutura ferroviária.

A produção do espaço nas cidades que surgiram ou foram ampliadas ao longo da “espinha dorsal” da EFBB deu origem a um patrimônio cultural ferroviário que está presente em muitas dessas cidades. Muito desse patrimônio se encontra deteriorado, em função da má conservação e ausência de políticas públicas voltadas à sua preservação. A retomada da memória de moradores antigos, ex-ferroviários, ou aqueles que conviveram com contemporâneos do período é primordial para que possamos traçar uma periodização da produção do espaço dessas cidades.

O recurso da memória auxilia na geração de informações primárias (mediante a realização de entrevistas) acerca de tal processo; sendo fundamental na compreensão da evolução socioespacial e no entendimento do quanto os atores sociais se identificavam e se identificam, assim como, se sentiam e se sentem representados pela estrutura ferroviária instalada em suas cidades.

O presente artigo tem por objetivo realizar uma discussão teórica e analítica acerca dos conceitos de produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário, associados à estrutura férrea gerada pela antiga EFBB nas cidades de Benevides, Castanhal, Igarapé-Açu e Bragança-PA, as quais se desenvolveram tendo como suporte a ferrovia. Assim como busca entender o grau de influência da ferrovia na formação socioespacial dessas cidades. Para a confecção do mesmo utilizamos dos seguintes procedimentos metodológicos: observação prévia de campo (visando a identificação, nas cidades-lócus, dos monumentos ferroviários, a realização de fotografias dos mesmos, a seleção dos atores sociais para as entrevistas); revisão bibliográfica e documental e aplicamos a técnica de investigação da entrevista (com perguntas abertas),

As cidades-lócus da pesquisa surgiram ou evoluíram como fruto da efetivação dessa ferrovia; cresceram sob sua influência, sendo consideradas, na época, como pontos nodais que possibilitavam uma rede de comércio com localidades distantes, que possuíam produções de gêneros agrícolas, além de produtos industrializados como a cachaça, a rapadura, o açúcar moreno⁴, a farinha, etc.; e, também, pescado, mariscos,

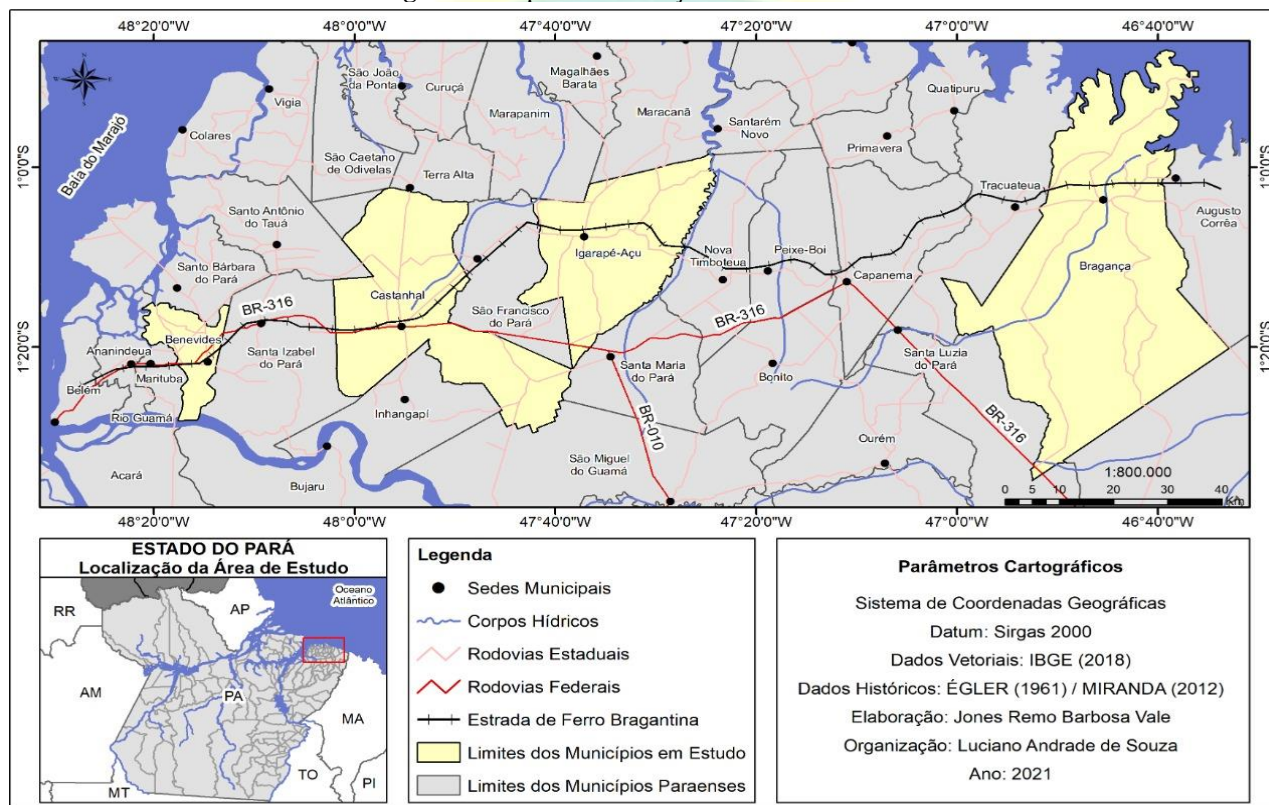
³ De acordo com Dias (2016, p. 1), trata-se de “práticas, expressões, conhecimentos e técnicas pertencentes à memória de grupos particulares, reconhecidos pelos membros do grupo como seu patrimônio”.

⁴ Um tipo de açúcar produzido a partir do melaço da cana de açúcar, muito semelhante ao açúcar mascavo.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

dentre outros. Nas referidas cidades a EFBB gerou um patrimônio ferroviário o qual pode ser constatado, atualmente, na paisagem, através de suas rugosidades⁵ e retomado por meio das memórias de moradores que experienciaram o período. A figura 1 expõe a localização empírica do estudo.

Figura 1: Mapa de localização da área de estudo.



Fonte: Organizado pelo autor (2021).

A metodologia adotada é sobretudo por uma revisão bibliográfica e documental. No entanto, foram acrescentadas algumas informações obtidas a partir de um sucinto trabalho de campo nas cidades-lócus que, ainda, possuem rugosidades significativas do legado patrimonial da EFBB. Faz-se mister ratificar que a discussão teórico-metodológica do presente ensaio é parte integrante de uma pesquisa de tese de doutorado a qual vem sendo realizada desde 2019, no PPGEO/UFGPA, pelo autor do artigo.

O presente artigo está estruturado em três partes: a) contextualização da EFBB e a produção do espaço na Zona Bragantina; b) formação do patrimônio cultural ferroviário da Zona Bragantina; e c) Interfaces entre a memória e o patrimônio cultural ferroviário nas cidades-lócus. Tais apontamentos contemplam uma discussão teórica e analítica sobre a produção do espaço, a memória e o patrimônio cultural ferroviário, tendo em vista os impactos e as contradições gerados na instalação do complexo ferroviário nas cidades-lócus.

⁵ Termo utilizado por Santos (2004), que significa formas geográficas que agregam, em si, vestígios do tempo e do espaço expressos na paisagem.

A CONTEXTUALIZAÇÃO DA EFBB E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NA ZONA BRAGANTINA

A EFBB representou a efetiva ligação entre as duas principais cidades da província do Pará, na época, a saber: Belém e Bragança. De acordo com análises de Cruz (1973, p. 667):

a locomotiva, atravessando a estrada de Bragança, [foi] que[m] levou a colonização e o progresso a essa zona agrícola e industrial do Estado. Graças ao caminho de ferro foi possível escoar para o mercado consumidor a considerável produção que as colônias davam. Cada vez que os trilhos chegavam mais perto de Bragança e se organizavam novos núcleos, ia-se acentuando o espírito colonizador. Novos imigrantes chegavam para povoar e cultivar as áreas marginais da estrada, estabelecendo pontos de partida e perspectivas para a exploração da terra e o progresso agrícola e fabril.

A EFBB, que viria a ser implantada no percurso entre as duas cidades, imersa na então conhecida Zona Bragantina, começou a ser debatida ainda no último quartel do século XIX, como *sine qua non* na organização e evolução do espaço geográfico, não apenas belenense, mas do território paraense. Por volta de 1870 já haviam planos, mediados pelo governo da época, em instalar uma estrada de ferro que possuísse capacidade de fazer a conexão entre a capital da província do Pará e as localidades do interior, em virtude de a comunicação entre os mesmos ocorrer apenas por via marítima e fluvial (QUARESMA e MAIA, 2019).

O intuito do Estado provincial era implantar um tipo de transporte que estreitasse as distancias entre a cidade de Belém e as áreas de colonização. Tal ação seria essencial no processo econômico do Estado, contribuindo na dinâmica colonizatória da hinterlândia da ZB. O objetivo da implantação da ferrovia estava direcionado às colônias agrícolas que se aspirava cunhar a partir do estímulo à imigração vinda, a priori, da Europa. Os elementos da modernidade, na ZB, nesse momento, são a ferrovia e a mão de obra europeia; ambos se complementavam na moderna zona produtora (QUARESMA e MAIA, 2019; LEANDRO e SILVA, 2012).

De acordo com Amaral e Ribeiro (2016, p. 84) a estruturação da rede urbana e da região amazônica se ancora na colonização da ZB e na efetividade dessa ferrovia, que ocorreu do último quartel do século XIX até a primeira metade do século XX; tal quadro político-estratégico organizado pelo governo provincial frisou seu intento

ao atendimento das necessidades criadas pelo desenvolvimento da economia da borracha na Amazônia. Essa colonização teve como marcas principais a utilização dos migrantes nordestinos e a construção da Estrada de Ferro de Bragança – EFB. A ferrovia [que] levou 25 anos para ser concluída [possuía] (...) 220 km de extensão [que] ligavam Belém [à] Bragança e, portanto, cortavam o nordeste do Pará, contribuindo decisivamente para a estruturação dessa região.

A EFBB demorou vinte e cinco anos para ficar concluída. O início de sua construção data de 1883 e o término de 1908. Conforme pesquisas de Cruz (1973), em 24 de junho de 1883 o primeiro trilho da EFBB foi posto e, em 1884, foi inaugurado o primeiro trecho que ia de Belém até a colônia de Benevides, com uma extensão de 29 km.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

De acordo com Leandro e Silva (2012), no ano de 1885 a via férrea possuía uma extensão de 60 km com alcance na colônia de Apeú, atual distrito da cidade de Castanhal. Desse ponto em diante o ritmo no assentamento dos trilhos ficou lento e irregular. No ano de 1886, a via férrea sai da competência privada para a gerencia da província do Pará, passando no ano de 1936 para a instancia federal, que a tocou até 1965. Égler (1961, 77-78) resume a constituição e funcionamento da EFBB, da seguinte forma:

A primeira tentativa de promover a construção de uma estrada de ferro de Belém a Bragança data de 1870, quando o governo da província se prontificou a financiar qualquer empresa interessada em instalar um serviço de 'rodagem a vapor'. Não aparecendo nenhum interessado, procurou o governo aumentar as vantagens oferecidas, mas os primeiros concorrentes somente surgiram em 1874, assinando um contrato que jamais seria cumprido. [Depois de] uma série de atrasos, a construção foi finalmente iniciada em junho de 1883. [O contrato foi firmado entre o governo provincial paraense e uma concessionária privada, estabelecendo o] (...) compromisso da construção da via férrea. A 9 de novembro de 1884 inaugurava-se o primeiro trecho de 29 quilômetros, até a colônia de Benevides. A mesma empresa concessionária construiu o trecho seguinte, até Apeú, atingido em 1885. Não tendo sido alcançados os resultados previstos em matéria de rendimento econômico, os serviços foram suspensos e o governo da província viu-se na contingência de encampar a estrada de ferro, nesta altura com 62 quilômetros em tráfego. Somente em 1887, a cargo de um empreiteiro, a construção da estrada sofreu novo impulso, chegando os trilhos a Jambu-Açu, distante 105 quilômetros de Belém. Daí em diante a construção se tornou mais morosa [demorada] ainda, tanto que até 1907 apenas tinha avançado 31 quilômetros. Através de novo empreiteiro, o trecho final, até Bragança, foi finalmente inaugurado, em maio de 1908. Vinte e cinco anos [depois], (...) o percurso total não chegava a alcançar 300 quilômetros de extensão. Além da estrada-tronco, (...) foram construídos os ramais de Benevides, Pinheiro e Colônia do Prata. Um prolongamento em bitola mais estreita foi levado até a colônia Benjamin Constant [território, hoje, pertencente a cidade de Bragança], aí finalizando a construção. Desde a sua fundação a Estrada de Ferro de Bragança funcionou sempre em regime deficitário, pesando sensivelmente nos cofres públicos. [Sendo assim, em 1921, Lauro Sodré, então governador do Pará] (...) não vê outra solução senão apelar para a encampação da estrada pelo governo federal, sendo efetuada a necessária avaliação e inventário. A transação é realizada em 1923 pela quantia de 17 mil contos de réis, ficando a exploração da estrada a cargo do governo estadual [paraense], mediante arrendamento, até 1936. Neste ano, continuando em regime deficitário, passou definitivamente para a administração federal.

Desde o princípio de sua construção a EFBB esteve permeada por conflitos e burocracias ligadas à sua execução; isso acarretou dificuldades na continuidade da obra, devido ao financiamento elevado, o que fez com que tal obra ficasse inerte por diversos momentos de sua trajetória. As concessionárias privadas que tocaram as obras da via férrea e que, por diversas vezes, não foram competentes na sua conclusão; as inúmeras paralizações por motivo de desvio de verbas e ausência de financiamento; as tentativas de tomada de responsabilidade pelo governo estadual e pelo governo federal; todas essas situações são definidas como conflitos, em instancia política e administrativa, que permearam a constituição dessa que foi o baluarte da modernidade, em termos de transportes terrestres, no Norte do Brasil.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

O quadro 1, a seguir, explicita a participação das empresas que implantaram a EFBB na ZB e os trechos por elas confeccionados. Entendemos que a produção do espaço da ZB, se concretizava, efetivamente, a cada avanço de trecho da EFBB. Nota-se, no quadro 1, que muitas das cidades que, atualmente, compõem o nordeste paraense, foram engendradas ou se expandiram a partir dos trechos da via.

Quadro 1: Empresas/Concessionárias e a espacialização da EFBB.

EMPRESA/CONCESSIONÁRIA	PERÍODO	OBRAS EXECUTADAS
Estrada de Ferro Belém Bragança	1883-1885	Trecho entre a estação de São Brás e Benevides (29 km); Trecho entre Benevides e Santa Isabel (13 km); Trecho entre Santa Isabel e Apeú (19km);
Comendador Antonio H. De Loureiro Siqueira	1887-1889	Trecho entre São-Brás e o Jardim Público/Estação de Belém (atual avenida 16 de Novembro). Estação de Belém;
Afonso S'albuquerque Maranhão	1895-1897	Trecho entre Santa Isabel e Jambú-Açu (44 km);
Banco Norte do Brasil	1897-1907	Trecho entre Jambú-Açu e Livramento (31 km); Trecho entre Livramento e Peixe-Boi (42 km); Ramal do Pinheiro (15,5 km); Estação do Pinheiro; Estação do Livramento; Estação de Peixe-Boi;
Pereira Barbosa & Cia	1907-1908	Trecho entre Peixe-Boi e Bragança; Estação de Capanema; Estação de Tauary; Estação de Quatipurú; Ramal de Benjamin Constant; Estação de Sapucaia

Fonte: Cruz (1955). Organizado pelo autor.

O Estado provincial foi um dos maiores financiadores da estrada de ferro, pois possuía o objetivo de lucrar com transporte da produção agrícola da ZB para a cidade de Belém. Assim, além de patrocinar a via férrea, também, estimulou a vinda de colonos imigrantes europeus, visando o interesse no domínio sobre técnicas modernas e na habilidade em lidar com a terra, que tais colonos dispunham e que podiam incrementar junto às áreas agrícolas.

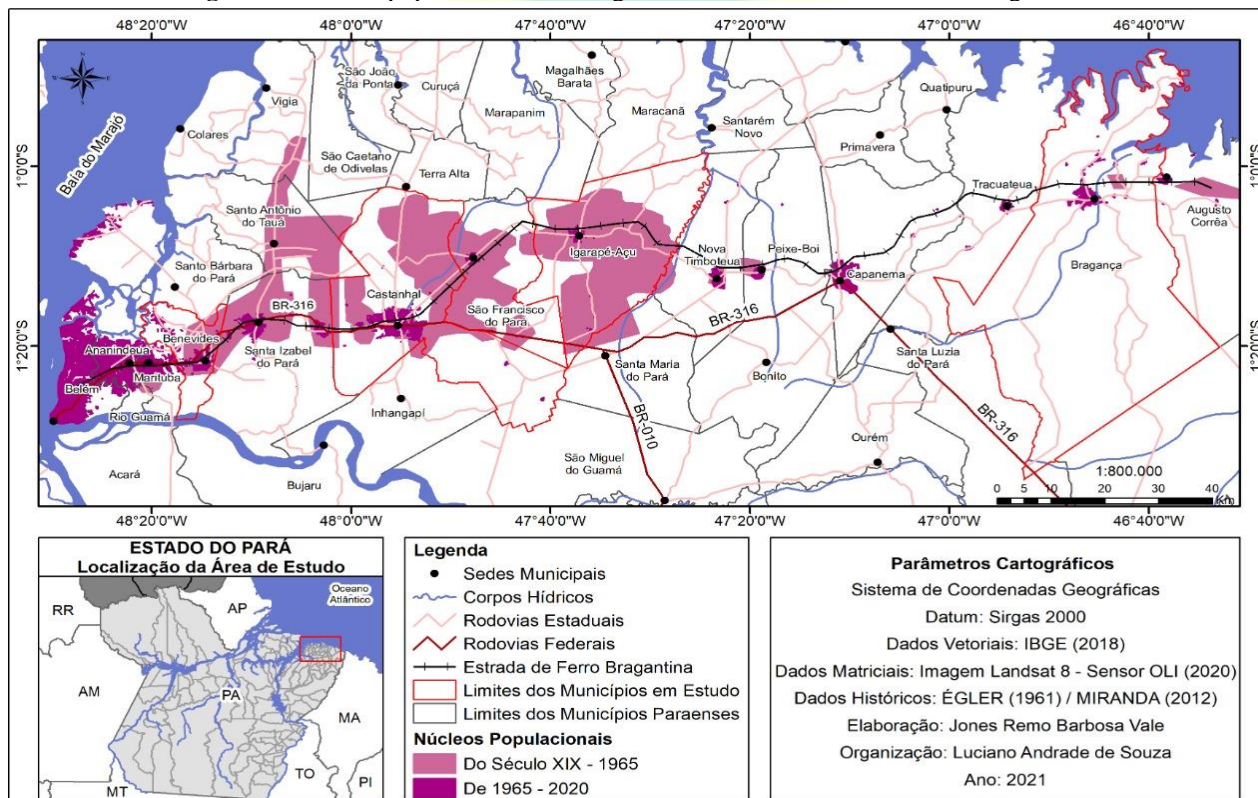
Dessa forma, o foco econômico da ferrovia foi direcionado para a criação de colônias no seu trajeto principal, as quais produziriam alimentos para suprir o mercado de Belém. Assim, o Estado canalizou recursos e rendas advindos do extrativismo da borracha e investiu na via férrea. Esta, por sinal, tornou-se uma das grandes consumidoras de tais recursos, pois esteve envolta em constantes operações negativas, por conta da sua instalação e funcionamento (LEANDRO e SILVA, 2012).

De acordo com Égler (1961); Leandro e Silva (2012) e PARÁ (1879), o povoamento, assim como, as colônias agrícolas da ZB ganharam impulso a partir da introdução dessa ferrovia. No entanto, o rumo ou a chamada marcha do povoamento não seguiu necessariamente o trajeto da estrada de ferro. Enquanto a ferrovia

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

rumava para o sentido leste, o crescimento populacional não seguia somente, neste sentido. O que se observava, era uma abertura dos núcleos populacionais com o intuito de aguardar a chegada da ferrovia, tanto na direção de Bragança quanto de Belém. A figura 1 demonstra os núcleos populacionais formando-se às margens e no interior dos principais pontos da ferrovia, durante os séculos XIX e XX.

Figura 2: Núcleos populacionais às margens e na hinterlândia da ferrovia bragantina.



Fonte: Elaborado pelo autor (2021)

As pesquisas de Leandro e Silva (2012, p. 149), baseadas em Muniz (1916); Cruz (1955) e Penteadó (1967), revelam que grande parte dos núcleos agrícolas criados na ZB surgiram em consonância à expansão da estrada de ferro. Dessa forma, entendemos que a

intensificação da marcha do povoamento da Zona Bragantina teve início em 1875, com a instalação da colônia de Benevides. Em 1883, foi aberto o núcleo do Apehú, denominado Araripe, em 1886. Por ato de 1889 foi criada a colônia do Castanhal, emancipada no ano de 1893, quando também foi instalado o núcleo colonial de Marapanim, em seguida denominado Burgo Marapanim. Em 1894, o núcleo de Benjamin Constant, próximo de Bragança. Os núcleos de Jambuassú e Santa Rita do Caraná datam de 1895. Em 1897 foi a vez da Granja Américo. No ano posterior surgiram as colônias Ferreira Pena, Annita Garibaldi, José de Alencar e Santa Rosa. Ainda em 1898 foi criado o núcleo de Santo Antonio do Maracanã, oficialmente instalado em 1900 e recebendo o nome de Santo Antonio do Prata no ano de 1902. Os núcleos de Couto de Magalhães, Ianetama e Antonio Baena foram criados em 1899, este último depois incorporado ao núcleo de Annita Garibaldi. Até o ano de 1916, foram instalados núcleos coloniais situados na porção mais ao centro da Zona Bragantina. Os núcleos de Anhangá, onde antes fora o Burgo Marapanim, de São Luís e o de Augusto Montenegro, todos servidos diretamente pela ferrovia, foram criados entre 1901 e 1908, e até

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

1916 foram criados os núcleos da Estrada do Tentugal ou Capanema, de Pedro Teixeira e Iracema.

De acordo com pesquisas realizadas por Almeida e Ribeiro (1989, p. 87), a morosidade na conclusão da EFBB tornou-se problemática, visto que, diante disso, a mesma pouco pôde contribuir para a maior expansão das colônias agrícolas já que “a ocupação de novas glebas precedia a chegada dos trilhos. À medida que as estradas de rodagem iam sendo implantadas na região a ferrovia perdia sua importância”.

Importante frisar que a EFBB não teve seu trajeto concluído de forma eficaz pois atravessou conflitos envolvendo crises financeiras e má administração por parte das concessionárias privadas e do Estado provincial. Seu projeto pioneiro era chegar até a província do Maranhão, mas em virtude dos conflitos o trajeto encurtou-se e foi somente até Bragança. Mesmo com sua diminuição o tempo levado para a conclusão da obra foi de vinte e cinco anos. A espacialização dessa ferrovia, resumidamente, de acordo com as pesquisas de Miranda (2009, p. 14), teve início

em 1883, e levou, aproximadamente, um ano para concluir a primeira parte da obra que ligou Belém a Benevides. Nos anos subsequentes seus trilhos iam chegando aos mais longínquos lugares. Em 1886, a ferrovia alcançava a colônia do Apeú, estendendo-se, posteriormente, ao trecho mais central da Bragantina. Em função de uma situação financeira pouco favorável ao governo do Pará, a construção da via férrea foi acontecendo mais lentamente, chegando apenas em 1893 a Castanhal; em 1897, a Jambú-Açu, em 1903 ao Livramento; em 1907 a Capanema; e, finalmente, em 1908, a Bragança

O trecho acima citado enfatiza bem o conflito de ordem financeira como um dos pilares do atraso na conclusão da via férrea. Em 1886, quando a ferrovia alcançou a colônia agrícola de Apeú, as obras da referida via pararam. Seguiu-se um longo período de espera (sete anos), até sua retomada e chegada em Castanhal, em 1893. Daí em diante a obra seguiu, com sete, quatro e um ano de intervalo de construção para cada trecho subsequente, a saber: Jambú-Açu -1897; Livramento – 1903; Capanema – 1907; e Bragança – 1908.

A EFBB desbravou limites envoltos por distâncias que antes eram consideradas impossíveis em virtude de serem dispendiosas e de difícil acesso financeiro. Visando vencer tais distâncias, os que podiam, utilizavam o transporte fluvial, dependente de fluxo de marés e de bons ventos; essa era, sem sobra de dúvidas, a melhor opção de locomoção para as pessoas que quisessem ir de Bragança à Belém.

Portanto, a ferrovia se fixou na ZB com a esperança de ser um transporte terrestre que não enfrentaria tantas tormentas quanto os fluviais e marítimos e que, acima de tudo, contribuiria no desenvolvimento da região, a exemplo da criação dos núcleos agrícolas. Muitas localidades se desenvolveram tendo em seu território parte da estrutura dessa ferrovia. Algumas dessas localidades, segundo Leandro e Silva (2012, p. 150)

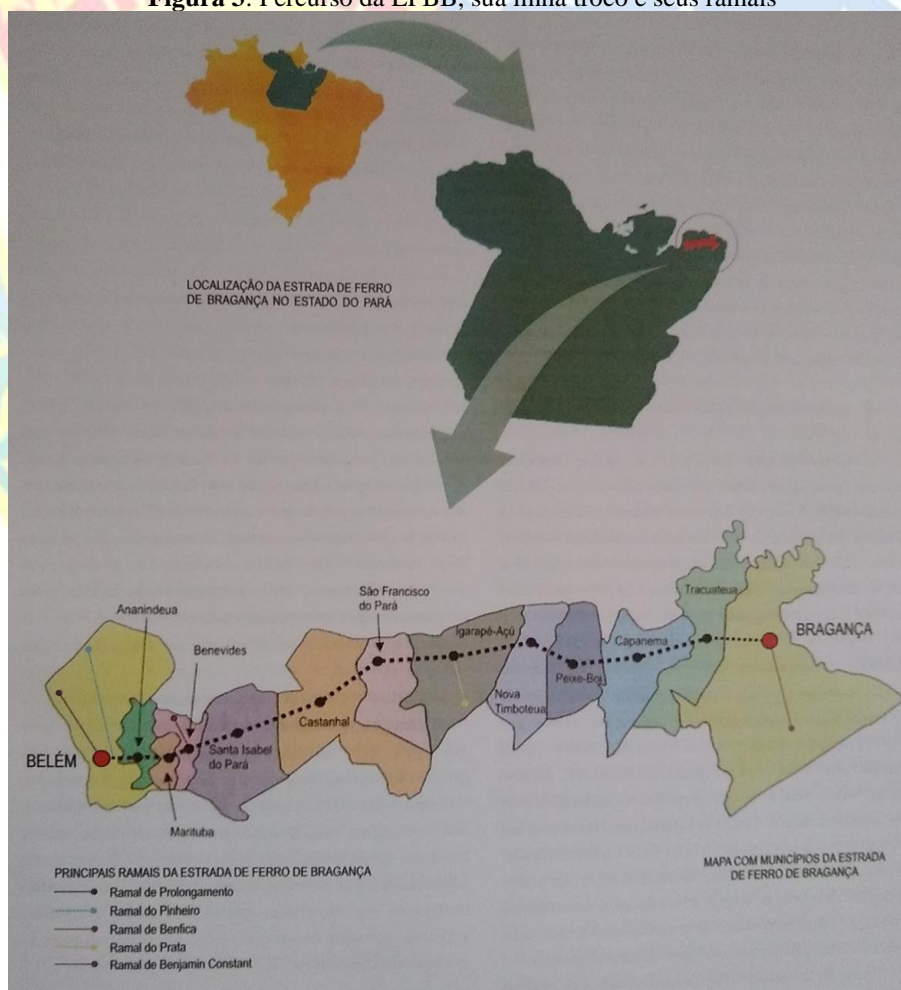
(...) floresceram nas margens da ferrovia, onde foram construídas estações ferroviárias, paradas ou estribos, constituindo-se em elementos centrais de núcleos produtores de gêneros diversos. No total, incluindo os ramais, a ferrovia bragantina tinha quarenta e seis pontos, entre estações, paradas e estribos. Da estação central São Braz, em Belém, até a estação de Bragança, existiam trinta e cinco pontos, sendo dezenove estações, quatro paradas e quatorze estribos.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

De acordo com o trabalho publicado pelo IBGE, nos anos de 1948 e 1956, intitulado “Ferrovias do Brasil”, a definição do termo estação diz respeito ao local onde parava o trem, seguindo um nível padronizado de organização, possuindo bilheteria para a compra de passagens, cobertura adequada para os que fossem viajar, locais para armazenamento de artigos mercadológicos, estrutura de desvios dos trens e, de acordo com o nível da referida estação, poderia possuir estrutura de oficinas e garagem coberta para os carros. Sobre as paradas, o mesmo trabalho as denomina como terraplenos para embarcar e desembarcar pessoas e produtos, podendo ter ou não bilheteria e espaço coberto. Havia, também, de acordo com a referida pesquisa, o que se chamava de estribo, o qual se tratava de estruturas simples em alvenaria ou madeira, que possuíam a função de embarcar e desembarcar os produtos. Além de tais itens citados, no complexo ferroviário, ainda, existia o posto de telégrafo.

No livro intitulado “Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural”, organizado e publicado pelo IPHAN/BELÉM, em 2017, os colaboradores Ferreira e Sarquis, elaboraram uma cartografia que exemplifica muito bem essa disposição da EFBB, a qual pode ser observada a seguir:

Figura 3: Percurso da EFBB, sua linha troco e seus ramais



Fonte: Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural. Belém: IPHAN-PA, 2017.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

Em muitas localidades imersas na ZB, tidas como áreas de influência do complexo ferroviário, a evolução da população ocorreu devido à conexão da ferrovia que garantiu a convergência, para àquelas localidades, de gêneros primários “não só dos núcleos do seu leito [ferroviário], mas daqueles localizados no litoral paraense e nas margens do rio Guamá (LEANDRO e SILVA, Op. cit., p. 151).

De acordo com o *Anuário Estatístico do Brasil*, o censo de 1920 contabilizou 26.907 assentamentos rurais paraenses; desses mais de 50% estavam localizados no espaço agrícola da bragantina, a saber: 15.191 assentamentos (56,5%). Em tais assentamentos agrícolas mais de 2/4 da população do Pará exercia atividades voltadas ao setor primário, tais como: plantios, criação, caça e pesca. Dentre tais assentamentos rurais no Pará, mais de 1/4 estava situado nos assentamentos das cidades de Belém, Igarapé-Açu e Bragança. Nessas três cidades, também, se encontravam as maiores populações de estrangeiros do Estado. Interessante notar que essas três cidades, juntamente com a cidade de Benevides, foram muito bem servidas pela estrada de ferro, pois, possuíam em seus territórios trechos que seguiam para os principais ramais da ferrovia: Pinheiro (Belém); Benfica (Benevides); Prata (Igarapé-Açu) e Benjamim Constant (Bragança), conforme a figura 3.

Tais estatísticas evidenciam a importância da ZB ao apresentar a produção de gêneros alimentícios, generosas safras agrícolas essenciais para a balança comercial do Estado. E a presença da ferrovia para a realização do transporte das mercadorias que vinham de localidades às margens da EFBB.

A produção do espaço da ZB se moldava cada vez mais com a progressão da ferrovia; está só não prosperava a passos mais largos, em virtude de operar, constantemente, em situação deficitária. Tal situação causava insatisfação dos governantes da província, a ponto de os mesmos chegarem a cogitar a possibilidade de arrendar a ferrovia com intuito de saldar dívidas da mesma.

Dentre os interesses presentes nos planos do governo estavam a produção em grande quantidade, a ocupação de espaços (povoamento), e as políticas de ordem e progresso. Sobre tal situação Lacerda (2006 p. 266), explana, destacando que por parte do governo havia uma

preocupação com a produção em larga escala e igualmente em povoar áreas pouco habitadas; também revela um ideário de se demarcar espaços com a presença do Estado, que levaria para os mais longínquos lugares do Pará a civilização e, conseqüentemente, a ordem e o progresso, fundamentos da própria instituição da República. Nos lugares distantes da capital paraense, esse processo se daria com a implementação de núcleos coloniais.

Em meio a passagem do governo imperial para o republicano, a EFBB, ainda, se encontrava em obras. Com avanços mais lentos, porém com a certeza de uma conclusão mais efetiva, visto que o governo assumido por Augusto Montenegro (1901-1908) daria condições e garantias para que a mesma chegasse até seu destino (Bragança). Acerca de tal progressão e finalização da EFBB, no governo republicano do referido governador, Leandro e Silva (2012 p. 161), assim, destacaram:

Quando Augusto Montenegro assumiu o governo do estado do Pará, incorporou a conclusão da ferrovia em seu programa de governo. Afastando a possibilidade de arrendamento e lançando mão da prerrogativa constitucional de poder realizar empréstimos no exterior, o governador levantou capital £650.000 (seiscentos e cinquenta mil libras) junto ao banco Seligman Brothers, em Londres, para concluir a obra, reformar alguns trechos, construir

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

novas estações e realizar outros melhoramentos. De fato, desde sua eleição, em 1901, até sua saída, em 1908, o governador se propôs a levar a termo tal empreendimento e no último ano de sua administração, entregou ao estado do Pará a Estrada de Ferro de Bragança, com os ramais ligavam, respectivamente, os municípios de Belém, Igarapé-Açu e Bragança às colônias do Pinheiro, do Prata e de Benjamin Constant. Este último teve a construção contratada em 1900 e concluída em 1904, com extensão de 26 quilômetros. Finalmente, Belém e Bragança poderiam manter comunicação direta por uma via férrea.

Finalizava-se, segundo o relato acima descrito, mais uma etapa da produção do espaço da Zona Bragantina, ou seja, a finalização da tão sonhada EFBB. Esta que, segundo Ribeiro (2017, p. 123), foi base na organização da rede urbana do nordeste paraense, pois:

Integr[rou] um padrão de organização do espaço em torno [de si; sendo responsável pela conexão da] (...) maior parte das sedes municipais situadas ao longo do [seu] trajeto (...) e tendo sua origem ou expansão a partir de estações ou de paradas [dessa via férrea]”.

46

De fato, finalizava-se o elo responsável pelo atrelamento entre os núcleos populacionais, juntamente com sua zona de produção de alimentos e a capital do Pará, acompanhada de seus seringais. Esses núcleos, de acordo com Leandro e Silva (2012, p. 162), originaram-se a partir “dos resultados das tentativas de instalação de colônias agrícolas com a introdução de imigrantes estrangeiros, além daqueles núcleos historicamente erguidos com vistas ao desenvolvimento dos empreendimentos coloniais”.

Tal situação exposta acima ajuda a compreender o processo de produção do legado ferroviário da via; ao passo que as atividades econômicas e culturais se fixam no espaço, o mesmo ganhava formas e conteúdos peculiares, tendo como influencia a EFBB. Tal patrimônio é condizente com os hábitos e costumes dispersados por sua população dentro da relação estabelecida no convívio com o complexo ferroviário. O tópico a seguir aborda a difusão da EFBB e sua influência junto à produção do espaço no que concerne ao dito nordeste paraense.

A GÊNESE DO PATRIMÔNIO CULTURAL FERROVIÁRIO DAS CIDADES-LÓCUS

Conforme pudemos verificar em fontes historiográficas o legado patrimonial da EFBB começou a ser constituído a partir do ano de 1883, tendo sua conclusão no ano de 1908. Em meio a tal período, um complexo ferroviário se instalou em localidades, junto ao eixo central e próximo aos ramais da via férrea.

A instalação dessa ferrovia proporcionou maior circulação de pessoas e mercadorias, tal como possibilitou um acultramento significativo no espaço geográfico que, hoje, compõe grande parte da Região Metropolitana de Belém (RMB) e da região do nordeste paraense. Porém, é preciso que reconheçamos que a expansão da mesma, tal como outras ferrovias no Brasil e no mundo, também, gerou contradições por onde sua estrutura se materializou. Segundo Castro (1993), muitas dessas contradições, por vezes eram obscurecidas pelo discurso do progresso, porém não deixam de ser parte integrante dessa fase específica de formação socioespacial.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

Dentro dessas contradições, a EFBB se constituiu dando impulso e estímulo à construção e ampliação de núcleos coloniais agrícolas, fortalecendo o abastecimento alimentício da capital. A construção das estações ferroviárias centrais; a instalação de telégrafos; das paradas do trem; de ramais que interligavam colônias afastadas do eixo central da ferrovia; a construção de Ferro Carris; a instalação de pontes metálicas e de caixas d'água ao longo do eixo da antiga ferrovia, dentre outras edificações da época, foram ações e obras que construíram um patrimônio cultural ferroviário significativo na região nordeste do Estado Pará.

A instalação dessa ferrovia contribuiu no crescimento infraestrutural e econômico de cidades que, atualmente, somam de forma efetiva junto à economia paraense (a exemplo de Belém, Ananindeua, Benevides, Castanhal, Capanema, Bragança etc.). Além disso, proporcionou a interação cultural entre a população tradicional, os nordestinos e os estrangeiros, gerando um patrimônio imaterial o qual está envolto de práticas religiosas, músicas, danças, culinária, variações na língua falada etc.

A EFBB, com seu complexo de vias férreas, pontes metálicas e de madeira possuía como objetivo a ligação entre as cidades de Belém e Bragança, trazendo benefícios para grande parte da população paraense. Tal período coincidiu com o da expansão da rede ferroviária no Brasil, em virtude das inúmeras atividades agrícolas que se desenvolviam no território nacional (FERREIRA, 2017).

As quatro cidades eleitas como lócus da pesquisa possuíam uma localização geográfica estratégica junto ao eixo dessa ferrovia, principalmente, no que concerne à circulação de pessoas, mercadorias e influência junto à migração nacional e estrangeira em área de abrangência.

Sendo assim, por exemplo, a cidade de Benevides funcionou como eixo de entroncamento, o qual conectava as localidades de Benfica e Murinin, através do ramal ferroviário de Benfica, com bondes puxados à tração animal, que vigorou de 1882 à 1935, conforme afirma Siqueira (2008). Além de possuir em seu território um considerável trecho do eixo central da EFBB com uma estação ferroviária que facilitava os serviços de embarque e desembarque de pessoas e mercadorias.

Castanhal, com localização geográfica privilegiada entre os municípios de Curuçá, Marapanim, Anagá e Santa Maria do Pará, a qual polarizava o fluxo de mercadorias, funcionando como entroncamento comercial. Detinha sobre seu território duas estações ferroviárias: a estação central, localizada no centro da antiga Avenida Augusto Montenegro (hoje atual Barão do Rio Branco); e a da Vila de Apéu, com proporções menores, mas que absorvia a demanda de transporte de pessoas e mercadorias da localidade e adjacências.

Igarapé-Açu que, segundo Ferreira (2017), possuía função de centro regional, no início do século XX, pelo fato de estar localizada no entroncamento com o Ramal do Prata, Jambú-Açu, São Luis, Livramento, Maracanã, São Caetano, Pirabas etc. O leito central da ferrovia, dentro do território de Igarapé-Açu, a tornava um centro polarizador, emanando diversos tipos de transações comerciais e fluxos migratórios. Nesta cidade, haviam duas estações: uma estação central na sede municipal e outra de menor porte na colônia agrícola do Prata, a qual era servida por ramal ferroviário, onde era executado o sistema decauville⁶ de transporte.

⁶ Sistema que se utiliza de trilhos com bitola de 60 cm, com máquinas menores e mais leves.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

Bragança, que funcionou como entroncamento, conectando o ramal de Benjamim Constant e a localidade de Sapucaia, além de ser o eixo principal de comunicação e comercialização entre o Estado do Maranhão e a capital Belém. No território de Bragança haviam duas estações ferroviárias: uma estação central na sede municipal e uma estação de menor proporção localizada na colônia agrícola de Benjamin Constant, a qual era servida por um ramal ferroviário com sistema decauville, onde circulavam máquinas menores, que não trafegavam no eixo central, pois o mesmo era de bitola métrica.

Tomando como base o pensamento de Santos (1978), é possível compreendermos que o espaço geográfico das cidades-lócus se compõe de um conjunto de formas-conteúdo que representam relações sociais do pretérito e do presente, somado a uma estrutura confeccionada por relações vindouras que se apresentam através de processos e funções.

Portanto, podemos inferir que a instalação de tal ferrovia gerou em tais cidades, transformações socioespaciais as quais configuraram um espaço geográfico dotado de formas-conteúdo associadas à ferrovia, seja direta (a exemplo das estações e pontes metálicas) ou indiretamente (comércios e palacetes construídos por influência da EFBB).

Em virtude do fim da ferrovia, esses monumentos ferroviários foram refuncionalizados, ganhando outros significados, mas guardando em si um conteúdo patrimonial capaz de contribuir para a valorização da memória dessas cidades. Tal situação, evidencia a existência de um patrimônio cultural ferroviário o qual se mantém, em alguns casos, conservados, devido a existência de algumas ações políticas de cunho municipal, estadual e federal que primam pela preservação tanto material quanto imaterial desse patrimônio.

Seguindo a linha de raciocínio de Carlos (1994), é possível classificarmos o espaço geográfico das cidades mencionadas como produto, condição e meio das ações empreendidas por agentes modeladores de tal espaço, tais como: o Estado (provincial e republicano), as populações tradicionais, os nordestinos, os estrangeiros (europeus, asiáticos, japoneses etc.). Dessa forma, o processo no qual o espaço geográfico das ditas cidades se produz é entendido como algo concreto, dotado de intencionalidades, que se define como fruto do trabalho humano; ela, a produção do espaço geográfico, é uma resposta direta do homem às suas necessidades.

Segundo Castro e Monastirsky (2013), a discussão entre patrimônio, espaço e memória vai ao encontro de uma compreensão do patrimônio cultural e de políticas voltadas à sua preservação, tal como de seus usos. Diante disso, o patrimônio cultural se torna essencial para o estudo do espaço geográfico, colaborando no desvendamento do seu contexto histórico.

O contexto geográfico o qual o presente artigo analisa nos possibilita lançar mão de uma investigação, sobre a EFBB, a partir de uma perspectiva que, segundo Monastirsky (2016 p. 53), evidencia essa ferrovia como um incremento tecnológico que vai

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

(...) para além – ou a partir – de uma concepção econômica, considerando-se também a sua participação na integração territorial, na organização do espaço urbano, social e cultural das cidades ferroviárias, a sua representatividade signa – sua mitificação – e a sua relação mnemônica com o indivíduo e a sociedade.

Tomando como base as análises do autor citado, compreendemos que a EFBB foi o elo para formação de um cabedal cultural dentro das cidades-lócus, em função da forte relação estreita entre estas e a ferrovia. Isso gerou um espaço geográfico marcado por um patrimônio cultural, dito ferroviário, que está presente ora nas rugosidades ainda existentes ora nas reminiscências dos moradores antigos das mesmas.

Concordando com as análises de Monastirsky (2010, p. 2), compreendemos que a fixação da ferrovia na ZB foi de súbita importância, pois

contribuiu no processo de transição entre uma sociedade com características rurais para uma sociedade em vias de urbanização. As atividades comerciais – exportação e mercado interno - dinamizaram-se com o transporte ferroviário e as transformações sócio-econômicas desejadas para [a Amazonia] (...) tiveram o seu início.

Essas mudanças nos hábitos e costumes da população local foram condicionadas pela introdução de formas-conteúdo que faziam parte de uma política que primava pelo crescimento urbano, sob uma ótica pautada numa cultura exógena. Tal situação não foi diferente nas cidades-lócus, onde se verificou, pelas leituras de Cruz (1955); Siqueira (2008); Égler (1961) e Muniz (1913), a implantação de formas-conteúdos ligadas ao transporte ferroviário, que é um incremento da modernidade importada da Europa para o Pará.

Portanto, entendemos que as rugosidades ferroviárias existentes nas cidades-lócus são o resultado de empreendimentos que estavam pautados na ideia de modernidade, de sanidade dos espaços, de movimentos civilizatórios, que se espalharam por tais cidades. Dessa forma, os monumentos ligados à ferrovia, passaram a conduzir uma discussão sobre patrimônio nessas localidades, o que reforçou a própria formação socioespacial das mesmas.

Dentro desse bojo, evidenciamos que a discussão sobre patrimônio tem origem europeia e de lá condicionou uma política de preservação no Brasil. De início, englobava os bens materiais procedentes de herança, como propriedades, mobiliário, obras de arte e objetos de valor. Tal entendimento material de patrimônio, associado ao conceito de cultura, naquele momento, perdurou até metade do século XX, e estava atrelado à classe dominante. Anos após a revisão de tal conceito, surge uma nova qualificação de tal patrimônio: a de intangível. O patrimônio intangível caracterizou-se por incluir as festas, religiões, lendas, formas de medicina popular, culinária, religiões e outras manifestações culturais (BASTOS, 2012; BARRETO, 2000; GONÇALVES, 2003).

Posteriormente, o conceito de patrimônio intangível ganhou amplitude, passando a incluir não somente as manifestações artísticas, mas também o que conhecemos como o fazer humano e incluindo, também, a cultura das classes mais pobres (BARRETO, 2000). Para Castro e Monastirsky (2013), a mudança

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

do termo patrimônio não esteve circunscrita, apenas, à noção de intangível, mas foi ampliada lançando tipificações modernas, como: genético, ambiental, histórico, industrial.

Dessa maneira, dentro da tipologia industrial está enquadrado o patrimônio ferroviário (material e intangível). Assim, o patrimônio cultural ferroviário inclui: as estações de passageiros, edifícios ligados à viabilização da ferrovia, pontes e viadutos, classificados como bens materiais imóveis; e os bens materiais móveis: as locomotivas, vagões e equipamentos. Dentro da parte intangível do patrimônio cultural ferroviário, estão: o saber-fazer dos labutadores ferroviários e a memória (individual e coletiva) dos moradores que vivenciaram a estrada de ferro, o que inclui costumes e tradições proporcionados pelo cotidiano na via férrea (CASTRO e MONASTIRSKY, 2013).

Torna-se importante destacar que essa abrangência de bens alerta para a relevância em lhes preservar, assim como indica um cuidado ao serem utilizados pela entidade pública ou privada. Tais ações preservacionistas são fundamentais, pois

(...) os trabalhadores ferroviários e todas as pessoas que viveram na época ou possuem qualquer ligação com a ferrovia, por meio da memória, tem no tempo presente um sentimento por ela, o qual se traduz em um pertencimento ao lugar – cidade, estado, país. Esse sentimento de pertencimento é proporcionado pelos patrimônios culturais. Carregados de simbolismos eles tornam-se mediadores entre o passado e o presente, permitindo que se conheça o contexto histórico-geográfico de um lugar. Esta é outra importância dos patrimônios – não só para as pessoas vinculadas a ferrovia, mas para aquelas que não viveram na sua época – o de entender o espaço urbano e suas modificações no tempo, além de oportunizar o conhecimento sobre o legado das estradas de ferro (CASTRO e MONASTIRSKY, 2013, p. 3).

Envolto ao patrimônio cultural ferroviário das cidades-lócus a memória coletiva, revivida por seus moradores antigos, se torna essencial, visto que segundo Halbwachs (1968), ela não pode ser concretamente analisada se não forem considerados os contextos sociais que atuam como basilares para o trabalho de reconstrução de tal memória. Por isso, as lembranças dos moradores antigos nos remetem a um tempo de marcadas transformações socioespaciais, que foram experienciadas.

Ao influenciar na produção do espaço das cidades-lócus o referido sistema modal gerou um patrimônio cultural ferroviário que passou a ser incorporado à rotina de seus moradores e visitantes. Um patrimônio que, segundo Cruz (2012), é considerado cultural por estar envolto de materialidades e imaterialidades.

Dessa maneira, as novas formas-conteúdo engendradas em tais cidades passaram a compor o leque cultural de tais moradores, onde novos valores foram postos, hora bem aceitos hora rejeitados, exemplificando um complexo “jogo de forças presentes no interior de uma sociedade” (CRUZ, 2012, p. 95).

O patrimônio cultural ferroviário gerado em tais cidades condicionou a rotina dos moradores, justificando a ideia de formas-conteúdo associadas a tal legado ferroviário, pois não eram simplesmente formas, mas materialidades que influenciavam a ponto de mudar, significativamente, o dia a dia dos mesmos.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

As formas-conteúdo, associadas ao patrimônio ferroviário, deram, na época, um novo significado e geraram uma nova rotina à vida dos moradores dessas cidades. Tais formas geográficas se incorporaram à vida desses moradores, passando a lhes representar, adotando o caráter de intangível e indo ao encontro do conceito de patrimônio que se define pela ideia de pertencimento de uma comunidade, a um dado espaço, à uma dada cultura expressa por formas-conteúdo que se moldam às necessidades de seus habitantes, lhes garantindo identificação socioespacial.

Portanto, as formas geográficas modificaram a dinâmica de circulação de pessoas e mercadorias, assim como, possibilitaram uma miscigenação sociocultural advinda das conexões proporcionadas pelo deslocamento diário dos trens que faziam o percurso Belém-Bragança.

As formas-conteúdo ligadas à ferrovia criaram um contexto que passou a ser absorvido diariamente pelos moradores, que passaram a adotar o transporte ferroviário e tudo o que o mesmo trouxe de inovador. Essas formas passaram a apresentar um caráter permeado de identificação e representatividade cultural capaz de influenciar e modificar a realidade ao seu redor, contribuindo na produção e reprodução do espaço.

As estações do trem, por exemplo, aglutinaram, no seu entorno, um conjunto de feiras ao ar livre, gerando um comércio variado de produtos oriundos das colônias. Tais estações foram incorporadas à rotina dos moradores, seja pela necessidade de deslocamento, seja pela emergência da comercialização de algum produto que lhes garantisse renda. Dessa maneira, tais estações passaram a ser parte integrante da vida de tais moradores, justificando sua definição de patrimônio cultural ferroviário.

O próprio hábito de usar o trem pelos moradores, comerciantes, turistas, etc., tornou-se patrimônio, pois fez do trem um meio de transporte recorrente no seu cotidiano, sem o qual determinadas ações ficavam praticamente inviáveis, dada a distância dos lugares e à realidade obsoleta dos meios de transportes da época (carroças, cavalos, embarcações, etc.).

Portanto, o hábito de usar o trem, sobretudo nas cidades-lócus, conduziu à conexão com a tipificação de patrimônio cultural ferroviário intangível, trabalhada por Castro e Monastirsky (2013), no qual o saber-fazer dos trabalhadores da ferrovia, o trabalho humano, assim como, a memória (individual e coletiva) desses moradores que experienciaram a estrada de ferro, passou a ser incorporado como patrimônio cultural ferroviário. No tópico a seguir aprofundaremos a interface entre a memória e o patrimônio cultural ferroviários nas cidades que são o espaço empírico.

INTERFACES ENTRE A MEMÓRIA E O PATRIMONIO CULTURAL FERROVIÁRIO NAS CIDADES-LÓCUS

Os resquícios, as rugosidades, as lembranças, desse período áureo da EFBB ainda estão presentes na memória coletiva de grupos de moradores antigos das cidades-lócus. As formas ferroviárias se definiram por estruturas que engendraram, a partir de processos que justificavam tal formação socioespacial, novos hábitos e costumes nas cidades mencionadas, assim como em todo o nordeste paraense.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

Atualmente, o sentido de condicionamento e transformação socioespacial, proporcionado, outrora, por tais formas ferroviárias, ficou a cargo das reminiscências de moradores que tiveram tal vivência com a ferrovia ou sob a influência de museus da memória, que reafirmam as raízes históricas e patrimoniais dessas cidades.

Desde a extinção, em 1965, da EFBB, os monumentos ferroviários têm como principal conteúdo influenciador, diante da população local, seu valor patrimonial, visto que suas funções ferroviárias não mais existem. Sendo assim, essas formas geográficas do passado encontram-se imbuídas de valor patrimonial que é passível de ser retomado, através das reminiscências de moradores antigos, que possibilitarão uma periodização do espaço e uma compreensão da formação socioespacial dessas cidades, que está atrelada ao sistema ferroviário.

O legado da memória, sobretudo a coletiva, é primordial para que possamos traçar uma periodização da produção do espaço dessas cidades, compreendendo seus avanços e contradições, os quais foram influenciados e conduzidos por diversas formas-conteúdo associadas à ferrovia. Trata-se de entendermos aqui a memória da cidade, vivenciada por grupos de moradores antigos que mantem viva a história, as raízes das mesmas.

Compreendemos, dessa maneira, que parte dessa memória coletiva, tomando como base os trabalhos de Nora (1984), está presente nas chamadas instituições da memória, as quais são museus, arquivos, bibliotecas, etc.; são considerados como fontes secundárias, que contribuem junto a formação da memória coletiva das cidades em questão.

Levando em consideração os trabalhos de Abreu (1998), podemos entender que as rugosidades, as formas do passado, assim como, as informações presentes nas instituições da memória, sobre o referido patrimônio cultural ferroviário, representam as raízes que sustentam a identidade de sua população. Portanto, o foco no passado, na memória coletiva, se torna fundamental na manutenção de tradições para essas cidades.

Concordamos com Abreu (1998), quando o mesmo afirma que o passado das cidades brasileiras, sobretudo sua memória urbana vem sendo revalorizada; aliado a isso a preservação/recuperação do que restou das paisagens urbanas do pretérito se tornou um foco, que vem sendo seguido à risca por vários agentes, dentre eles os governos municipais. Acerca de tal situação, a figura 4 exhibe, na cidade de Castanhal, como forma de retomada e preservação do patrimônio cultural ferroviário, um monumento intitulado memorial da Maria Fumaça, localizado na praça Inácio Loyola Gabriel, no bairro da Estrela. Tal forma-conteúdo, possui um significativo valor que contribui para a retomada da memória ferroviária dessa cidade.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

Figura 4- Memorial da Maria Fumaça, em Castanhal-PA.



Fonte: Reproduzida pelo autor, em 2019.

Nas cidades que são a base empírica do trabalho é possível identificarmos políticas públicas municipais, estaduais e algumas de cunho federal (sobretudo do IPHAN), voltadas à preservação da memória do seu patrimônio cultural ferroviário. No entanto, muito desse legado patrimonial se perdeu pela ação corrosiva do tempo e pelo descaso de alguns governos, que não deram o devido valor a tais patrimônios. Nesse sentido, a retomada da memória coletiva vem somar na reconstituição do passado/raiz dessas cidades; sendo fundamental para tanto a apuração de informações primárias em campo, com àqueles que foram testemunhas desse pretérito da via férrea preponderante na geração do patrimônio cultural ferroviário.

Compreendemos que a memória é um elemento daquilo que representa um lugar. Dessa maneira, tomando como base as pesquisas de Abreu (1998, p. 11), chegarmos ao entendimento do que seja a memória é preciso atentar para importância da memória individual, pois a mesma “pode contribuir, portanto, para a memória das cidades. A partir dela (...) pode-se enveredar pelas lembranças das pessoas e atingir os momentos urbanos que já passaram e formas espaciais que já desapareceram”.

No entanto, é preciso ter cuidado ao se trabalhar com memórias individuais, pois as mesmas, por vezes, são subjetivas, o que poderia nos levar a uma armadilha, pois podemos fazer de nossa memória o que bem entendermos. Também é importante atentarmos para o fato de que o

espaço da memória individual não é necessariamente um espaço euclidiano [espaço real de dimensões finitas]. Nele [espaço da memória individual] as localizações podem ser fluidas ou deformadas (...) e a referência mais topológica do que geográfica (ABREU, 1998, p. 11)

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

Sendo assim, partiremos da memória individual, tendo o cuidado em fazermos, sempre, uma ancoragem objetiva, pois o intuito é alcançar a memória da cidade, a memória urbana, a “memória compartilhada, a memória solidária, (...) a memória coletiva” (ABREU, 1998, p. 10).

De acordo com Monastirsky (2006, p. 26-27), precisamos considerar as cidades possuem em seus espaços geográficos aquilo que poderíamos chamar de lugar da memória, o qual representa

(...) aquilo que se permite ser diferente ou complementar à história. Possui uma representatividade própria, identidade única. É fechado em si mesmo, mas aberto às descobertas de suas significações. É dialético, especialmente em as memórias individuais – o lugar tem um sentido das coisas que, muitas vezes, só é inteligível para os membros do grupo diretamente relacionados a ele. É desta forma que um lugar de memória, ao apresentar uma memória coletiva, pode confirmar ou reajustar uma memória individual, sem que, necessariamente, seja este um processo irrepreensível e inquestionável, apesar de legítimo. Se os lugares de memória necessitam de intenção para a sua existência, então eles não existem por si mesmos, da mesma forma que não podem ser considerados como resultado de um processo espontâneo. Os lugares de memória contêm, além da sua essência mnemônica, o resultado do embate entre o saber institucional, o poder público e os vários segmentos da sociedade, que apresentam um embate particular.

Dentro desse pensamento, a memória coletiva diz respeito à aderência de um determinado grupo a um dado espaço, em que se viveu, trabalhou, habitou, que foi compartilhado pela coletividade durante certo tempo (HALBWACHS, 1990). Nota-se aqui a aproximação com a ideia de patrimônio cultural, fortalecida pela prática do pertencimento e da representatividade. Dessa forma, em tais cidades, o trabalho de campo foi crucial na obtenção de informações que ajudaram na formação dessa memória coletiva. Nesse sentido, o relato do entrevistado 1, de 78 anos, da cidade de Benjamin Constant, explicita o qual importante era a estrada de ferro para a garantia do sustento de sua família; alegando que, por ser agricultor, necessitava transportar o produto de sua área agrícola até a cidade de Bragança.

(...) eu nasci aqui (Benjamin Constant), sou bragantino, me criei e criei meus filhos com produtos da roça; minha roça tinha arroz, eu fazia farinha, tinha feijão, muitas coisas que eu ia vender na cidade (Bragança), era nosso meio de sustento (...) o trem só passava dia de quarta e sábado aqui no Benjamin, era um trem menor, mas levava pessoas e mercadorias (...) o trem leva tanta carga que nas subidas o chefe grita pra descer os homens e empurrar o trem, ele era de porte menor (...) só as mulheres que não desciam. Eram muitos agricultores que dependiam dessa viagem até a cidade pra vender as coisas, entregar para os donos de armazéns, tabernas, no mercado. Nos dias em que o trem não passava e a gente precisava de dinheiro, tinha que levar as mercadorias à cavalo até a ponte (Sapucaia) e de lá pegava uma embarcação pra atravessar pro outro lado pra vender os produtos (...) amarrava os cavalos numas cocheiras e atravessa pra cidade. Não dava pra atravessar a ponte com o cavalo, porque era de ferro e vazada, só passava o trem mesmo; era alta, quando a maré baixava dava medo de atravessar andando, muita gente fazia isso, se arriscando lá (Entrevista realizada em maio de 2022)

Torna-se importante frisar, no relato do entrevistado 1, que ele menciona três formas-conteúdo ferroviárias importantes, da época, como sendo fundamentais para o dia a dia das pessoas que moravam na colônia de Benjamin Constant: o trem, a estação e a ponte de ferro sobre o rio caeté, por onde trafegava, somente, o trem, em virtude de ser perigosa. Dessa maneira, retomamos alguns lugares de memória (NORA,

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

1984), que contribuem para compreendermos como se deu a produção do espaço nesse lugar, no período ferroviário.

Será importante a busca por um tempo que ficou esquecido no pretérito. Uma busca que, segundo Poulet (1992), não é somente do tempo, mas inclui, também, o espaço que se perdeu. Em virtude da memória, podemos resgatar o tempo; e, se o mesmo pode ser resgatado, o espaço também pode. Dessa forma, através da memória, é possível reencontrar tanto o tempo quanto o espaço.

De acordo com Miranda Neto (*et al*, 2018, p. 78), é possível compreendermos que existem tantas memórias quanto grupos que possam originá-las; dessa forma,

entende-se que há tantas memórias quanto os grupos existentes e que nós nunca nos lembramos sozinhos. [Assim], (...) a manutenção de um grupo pressupõe a existência da sua memória, de modo que a memória tem forte ligação com o “espaço” vivido coletivamente, implicando nos ‘quadros sociais’. São, portanto, esses quadros que dão sentido a estruturação da memória no aspecto coletivo.

Acerca dos quadros sociais (Halbwachs, 1990), entendemos que os mesmos são a representação de lembranças coletivas materializadas num determinado grupo de indivíduos. Assim, de acordo com Schmidt e Mahfoud (1993), a memória, sobretudo a coletiva, define-se por um exercício que envolve reconhecimento e reconstrução os quais atualizam os quadros sociais, onde entendemos que as lembranças podem permanecer e se articular entre si.

Dessa forma, a memória coletiva, segundo Halbwachs (1990), está em constante transformação, pois os grupos que dela guardavam informações também desaparecem; levando consigo uma quantidade enorme de acontecimentos e de antigas formas geográficas; as quais podemos definir como formas-conteúdos, visto que promoviam transformações socioespaciais.

O trabalho parcial de campo coletou as informações acerca da memória do patrimônio cultural ferroviário dessas cidades, tendo o cuidado de extrair informações que estavam dentro do limite de lembranças do grupo entrevistado, não houve um mergulho infinito no passado. Estão sendo realizados, na medida do possível, os registros e análises de tais memórias coletivas, já tendo a noção de que as mesmas podem desaparecer, ao passo que os grupos desaparecem.

Portanto, enquanto estiver viva, a memória coletiva pode ser fonte para descobertas de um passado singular; um tempo ancorado numa formação socioespacial específica. Ao passo que a memória coletiva morre, mediante o desaparecimento dos grupos sociais, a mesma se apaga, se decompõe, vira memória histórica (HALBWACHS, 1990).

O patrimônio cultural ferroviário, dotado de bens materiais e imateriais, constatado nas cidades-lócus, advém do período áureo de funcionamento da antiga EFBB, a qual foi extinta, oficialmente, no ano de 1965. Tal legado reúne rugosidades referentes ao complexo ferroviário que, no período atual, por vezes, as encontramos abandonados à própria sorte ou reutilizados com funções totalmente diferentes das de origem, ou seja, descaracterizados tanto na forma quanto no conteúdo.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

De acordo com dados oficiais do IPHAN, através da portaria nº 407 de 21 de dezembro de 2010, o patrimônio cultural ferroviário define-se por um arranjo

integrado por bens móveis – material rodante, peças, documentos em geral, arquivos, livros, pinturas, fotos, plantas, mapas, objetos de decoração, equipamentos de ferrovia, dentre outros – e imóveis – pátios, estações, armazéns, oficinas, caixas d'água, entre outros – tomados em conjunto ou isoladamente, desde que tenham valor artístico, histórico e cultural. (BRASIL, Portaria nº 407/07).

Tais bens móveis e imóveis, mencionados acima, são passíveis de análise nas cidades-lócus do presente trabalho, visto que locomotivas, estações, documentos, fragmentos da ferrovia, pontes, podem ser encontrados. Além de tais itens materiais, existe uma memória ferroviária desse período, que está presente nas lembranças de moradores que vivenciaram e estiveram envoltos por uma dinâmica de hábitos e costumes engendrados pela ferrovia.

Diante de tais situações conjecturamos que muitos bens móveis e imóveis se enquadram como formas-conteúdo portadoras de eventos que tem valor patrimonial, que podem influenciar no cotidiano dos que vivem nessas cidades. Dadas como patrimônio da ferrovia bragantina são representativas, pois retomam memórias de um saber-fazer que contribuiu na formação da cultura local. Isso as torna parte integrante de uma sociedade que viveu transformações por meio da EFBB.

Dessa maneira, a identificação com tais formas-conteúdos ferroviárias, além da adoção de hábitos e costumes criados pelo complexo ferroviário da EFBB, justifica seu enquadramento como patrimônio cultural ferroviário em tais cidades. As entrevistas aplicadas no espaço lócus da pesquisa evidenciam que o saber-fazer desse período, por mais que esteja atenuado em memórias individuais e coletivas de moradores, é passível de ser analisado.

Portanto, a análise de algumas entrevistas vem evidenciando uma estreita relação de identificação e representatividade entre os moradores locais (sobretudo os mais antigos), e tais monumentos ferroviários (os que existiram e os que existem), nessas cidades, o que justifica seu valor enquanto patrimônio cultural ferroviário

O patrimônio cultural ferroviário, em tais cidades, nos reporta ao que poderíamos chamar de uma memória ferroviária, a qual se encontra presente nas **reminiscências** de tais moradores. A retomada dessa memória ferroviária é fundamental junto ao entendimento da produção do espaço dessas cidades, visto que o complexo ferroviário influenciou de forma efetiva na formação socioespacial das mesmas.

À GUIA DE CONCLUSÃO

Dentro de tal perspectiva teórica e analítica e, através de algumas entrevistas com grupos de moradores antigos, ex-ferroviários da época, pessoas que conviveram com os contemporâneos da ferrovia, consideramos que é possível investigar um passado que nos evidencie como o espaço geográfico de tais cidades foi sendo produzido e, conseqüentemente, transformado a partir da chegada da EFBB.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

Portanto, a memória desse patrimônio ferroviário é evidente, pois existem os grupos que vivenciaram tal período. A coleta de informações primárias, sua análise, tabulação e transformação em conteúdo geográfico, vem nos evidenciando o quanto a memória dessas pessoas é significativa junto a seu patrimônio cultural ferroviário.

As formas-conteúdo associadas à ferrovia justificavam, em tais cidades, a existência de um arranjo que representava a dinâmica socioespacial da época. Vale ressaltar que o trem foi considerado uma forma-conteúdo que condicionou mudanças tanto no espaço quanto na atmosfera sociocultural dessas cidades, pois seus trilhos ao desbravar novos espaços também proporcionavam o processo de aculturação entre o imigrante (nacional ou estrangeiro) e a população local.

Podemos afirmar, assim, que existe uma memória pautada no assentamento dessa ferrovia. Tal memória ferroviária vai desde a dimensão técnica até a sociocultural. No que se refere à dimensão técnica ressaltamos a introdução de materiais novos, novas formas, entendidas como formas ferroviárias. Tais formas traziam em si novos materiais (arquitetônico e urbanístico), advindos de países que experienciavam a 2ª Revolução Industrial (França, Inglaterra, EUA etc.), destoando dos já existentes nos espaços das cidades onde se implantaram (PROCHNOW, 2014).

Torna-se importante ressaltar que as rugosidades deixadas pelo trem, possuem capacidade de influência e transformação junto ao meio que as rodeia, se tomadas como patrimônio, como algo de relevante contribuição para história dessas cidades, que somam junto à memória coletiva das mesmas. Assim, existe um sentido de transformação espacial e sociocultural. Além de ter sido constatado que esses monumentos ferroviários, mantem a essência do termo “forma-conteúdo”, visto que se encontram encaixados, no atual contexto socioeconômico e, por vezes, também, cultural dessas cidades, em virtude do seu valor patrimonial.

Ademais, o significado ou valor simbólico-cultural de tais formas-conteúdo está registrado nos museus da memória (jornais, revistas, documentos) ou se encontra atenuado nas reminiscências de moradores. Pudemos dimensionar tal valor simbólico-cultural por meio da retomada de algumas reminiscências de moradores antigos, as quais mostraram que há uma forte interface entre o as memórias ferroviárias e as principais formas-conteúdo que configuraram o espaço dessas cidades.

Portanto, o termo formas-conteúdo (associado à ferrovia), mencionado no presente ensaio, faz alusão tanto ao tempo em que a ferrovia estava em pleno funcionamento e com capacidade de transformação socioespacial e influência junto à cultura local, quanto ao momento atual, onde a influência junto ao meio ocorre mediante a retomada da memória, do seu caráter patrimonial. Tais formas espaciais se encontram preenchidas de um conteúdo histórico cultural e transformador.

Ratificamos aqui que o trabalho está se mostrando eficiente junto a uma definição mais apropriada de tais formas-conteúdo ferroviárias, visto que é a partir da ideia de representação e identificação dos grupos que experienciaram tais formas, em sua plenitude, que poderemos selecionar com mais precisão quais formas-conteúdo do passado mais encaixam enquanto patrimônio ferroviário. Assim, de posse do entendimento, a

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

priori, e da importância das formas ferroviárias junto à produção e reprodução do espaço das cidades-lócus, afirmamos que existe uma memória do patrimônio cultural ferroviário em tais cidades.

REFERENCIAS

Fontes

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Portaria n° 407, de 21 de dez. de 2010. Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros de valoração e procedimentos de inscrição na Lista do Patrimônio Cultural Ferroviário, em conformidade com o art. 9° da Lei n° 11.483/2007. Disponível em: <http://www.portal.iphan.gov.br/legislacao?pagina=8>.

PARÁ. Presidente. Fala com que o excelentíssimo senhor doutor José Coelho da Gama e Abreu, presidente da província, abriu a 2ª sessão da 21ª legislatura da Assembleia Legislativa da província do Grão-Pará, em 16 de junho de 1879. Pará, 1879. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/549/>. Acesso em: 08 de março de 2021.

BIBLIOGRAFIA

ABREU, M. Sobre a memória das cidades. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L. de; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.) A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011, p.19-39, 2011.

ALMEIDA, R. S de; RIBEIRO, M. A. C. O sistema de transporte na região norte: evolução e reorganização das redes. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, IBGE, n. 2: 33-98, abr./jun. 1989.

AMARAL, M. D. B; RIBEIRO, W. de O. Castanhal (PA): entre a dinâmica metropolitana e a centralidade sub-regional de uma cidade média. PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP. Macapá, v. 9, n. 1, p. 77-105, jan./jun. 2016.

BASTOS, S. Ativação do patrimônio nas práticas de hospitalidade. In: COSTA, E. B.; BRUSADIN, L. B.; PIRES, M. C. (orgs). Valor patrimonial e turismo: limiar entre história, território e poder. São Paulo: Outras Expressões, 2012.

BARRETO, M. Turismo e legado cultural: as possibilidades do planejamento. Campinas: Papius, 2000.

CARLOS, A. F. A. O espaço urbano: Novos escritos sobre a cidade. São Paulo, Contexto, 1994.

CASTRO, W.R de; MONASTIRSKY, L. B. O patrimônio cultural ferroviário no espaço urbano: reflexões sobre a preservação e uso. UEPG. Paraná: 2013.

CRUZ, E. A Estrada de Ferro de Bragança: visão social, econômica e política. Belém: SPVEA, 1955.

CRUZ, Ernesto. História do Pará. Volume 2. Belém: Universidade do Pará, 1973.

CRUZ, R. de C. A. da. “Patrimonialização do Patrimônio”: ensaio sobre a relação entre turismo “patrimônio cultural” e produção do espaço. GEOUSP: espaço e tempo, São Paulo, v. 1, n. 31, p. 95-104, 2012.

DIAS, N. C. Entre memórias coletivas e significações: o saber-fazer da cachaça artesanal de Paraty (RJ) como patrimônio cultural local. Anais do XVII Encontro de História. p. 01-13. Rio de Janeiro, 2016.

ÉGLER, E. G. A Zona Bragantina no Estado do Pará. Revista Brasileira de Geografia. Ano XXIII, no 3, 1961.

FERREIRA, R. C. A estrada de ferro de Bragança: inventário do patrimônio ferroviário. In: SARQUIS, G. B. (org.) Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural. Belém: IPHAN-PA, 2017. 160f.

Produção do espaço, memória e patrimônio cultural ferroviário na Amazônia: Conflitos e contradições da Ferrovia Belém-Bragança-PA

- HALBWACHS. M. A memória coletiva. São Paulo. Vértice: 1990.
- LACERDA, F. G. Migrantes cearenses no Pará: faces da sobrevivência (1889-1916). Tese de doutorado. 346 p. Programa de Pós-graduação em História Social. (USP). São Paulo: 2006.
- LEANDRO, L. M. de L.; SILVA, F. C. da. A estrada de ferro de Bragança e a colonização da zona bragantina no estado do Pará. *Novos Cadernos NAEA*, v. 15, n. 2, 2012.
- MIRANDA NETO. J. Q. de. MENDES. F. J. da. C.; SOUZA. C. M. de. Memórias de migração na Amazônia: um estudo a partir das narrativas orais dos sujeitos no território da Transxingu. *CADERNOS DO CEOM: território, migração e diversidade*. Santa Catarina. 31, n. 49. p. 71-82. Dez. 2018.
- MIRANDA. R. R. de. Interfaces do rural e do urbano em área de colonização antiga na Amazônia: estudo de colônias agrícolas em Igarapé-Açu e Castanhal (PA). *Campo-Território: revista de geografia agrária*, v. 7, n. 14, p. 1-36, ago., 2009.
- MONASTIRSKY. L. B. Velhos trilhos: transporte de massa e o patrimônio cultural ferroviário. 6º Concurso de monografia CBTU: “A cidade nos trilhos”. p. 1-20. 2010.
- _____. FERROVIA: PATRIMÔNIO CULTURAL Estudo sobre a ferrovia brasileira a partir da região dos Campos Gerais (PR). Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. 203 p. Florianópolis, 2006.
- MUNIZ, P. Estado do Grão-Pará – Imigração e Colonização – história e estatística (1616-1916). Belém: Imprensa Oficial do Estado do Pará, 1916.
- NORA. P. Entre mémoire et histoire. In: NORA (Org). *Les lieux de mémoire*. Vol.1. La République. Paris, Gallimard: 1984.
- POULET. G. O espaço proustiano. Rio de Janeiro. Imago: 1992.
- PENTEADO, A. R. O uso da terra na região bragantina – Pará. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros / Universidade de São Paulo, 1967.
- PROCHNOW, L. N. O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Dissertação. 177 f. Rio de Janeiro: 2014.
- QUARESMA. L. A. B.; MAIA. M. O. A estrada de ferro Belém-Bragança (EFB): memórias e usos para além da integração. *Revista Ibero Americana de Turismo-RITUR*, Penedo, vol. 9, Número Especial, Mar. 2019, p. 62-79.
- RIBEIRO, W. de O. Interações espaciais na rede urbana do nordeste do Pará: particularidades regionais e diferenças de Bragança, Capanema e Castanhal. Tese. 356 f. UNESP-Presidente Prudente. São Paulo: 2017.
- SANTOS, M. O trabalho do geógrafo no terceiro mundo. São Paulo: Hucitec, 1978.
- SANTOS. M. A Natureza do Espaço: técnica e tempo. razão e emoção. 4ª Ed. 4ª reimpressão. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo 2004.
- SCHMIDT. M. L. S; MAHFOUD. M. Halbwachs: memória coletiva e experiência. *Psicol. USP*. v.4. n.1-2 São Paulo:1993.

Texto recebido em: 08/02/2023
Texto aprovado em: 01/05/2024