

Por entre margens e reminiscências: a Caixa d'água da Estrada de Ferro de Bragança, Marituba, Pará, Amazônia



*Jully Monike Garcia*¹

*Marcia Bezerra*²

RESUMO

A cidade de Marituba, no estado do Pará, abriga uma antiga Caixa d'água peculiar que, ao longo de 117 anos de história, vem agindo como um superartefato na paisagem local. Ela faz parte do conjunto de vestígios da antiga Estrada de Ferro de Bragança, que foi a primeira ferrovia construída na Amazônia. A Caixa d'água ocupa um lugar central como símbolo do passado ferroviário, sendo acionada por diferentes agentes ao longo do tempo. O artigo trata de sua biografia e dos modos pelos quais exerce a sua agência na vida de maritubenses. A pesquisa qualitativa foi realizada em arquivos, mídias digitais, além de entrevistas com um pequeno grupo de pessoas moradoras da cidade. Conclui-se que a Caixa d'água é uma materialidade atravessada por sentimentos de pertencimento, interesses políticos e econômicos, que sua biografia foi marcada por nexos e temporalidades distintas e que o superartefato resiste, instaurando o território ferroviário do passado da Estrada de Ferro de Bragança às margens de uma rodovia no presente.

Palavras-chave: Caixa d'água. Estrada de Ferro de Bragança. Marituba, Amazônia.

¹ Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Antropologia/UFPA, Bolsista da CAPES. E-mail: jullygarcia11@gmail.com.

² Docente do Bacharelado em Museologia/FAV e do Programa de Pós-Graduação em Antropologia, ambos da UFPA. Bolsista PQ/CNPq. E-mail: marciabezerrac14@gmail.com.

ABSTRACT

The city of Marituba, in the state of Pará, is home to an unique and old water tank that, over 117 years of history, has served as a powerful superartifact within the local landscape. It is part of an assemblage of vestiges from the Bragança Railroad, the first railroad built in the Amazon. The Water Tank occupy a central place as a symbol of the railroad's past and it has been activated by different agents throughout the time. This article discusses its biography and the ways by which exerts its agency on the lives of maritubense residents. The qualitative research was conducted in historical archives, digital media, along with interviews with a small group of city residents. The conclusion is that: the Water Tank is a materiality constituted by senses of belongings, as well as political and economic interests; its biography was marked by distinct nexus and temporalities, and the superartifact resists, establishing a railroad past territory of the EFB's at the margins of a highway in the present.

Keywords: Water Tank. Bragança Railroad. Marituba, Amazon.

INTRODUÇÃO

Marituba é um município situado na Região Metropolitana de Belém, estado do Pará, cuja história está diretamente conectada à história das ferrovias no Brasil. Sua origem está atrelada à implantação da primeira ferrovia da Amazônia: a Estrada de Ferro de Bragança (EFB), construída entre 1883 e 1908. A EFB teve papel relevante no desenvolvimento econômico e social da região. As margens da cidade, junto à rodovia BR-316, são marcadas por dois superartefatos que exercem uma agência cotidiana sobre as pessoas: a estátua do Menino-Deus e a Caixa d'água. O “superartefato” supera a materialidade da coisa em si e se estende para o território no qual se insere (Najjar, 2011, p. 82). A Caixa d'água não está apenas inserida no contexto espacial da EFB. Ela mantém uma relação metonímica com a EFB e, de forma recursiva, instaura o seu território no presente.

Agentes não humanos – como monumentos – podem exercer agência sobre as pessoas. Para o antropólogo inglês Alfred Gell ([1998] 2018): “A agência deve ser atribuída a essas pessoas (e coisas...) que são vistas como iniciadoras de sequências causais de um determinado tipo, ou seja, de eventos causados por atos da mente, da vontade ou da intenção, e não de uma mera concatenação de eventos físicos”. A agência pode partir de pessoas e coisas, implicando, necessariamente, intencionalidade e causando mudanças no curso da ação. A Caixa d'água, assim como a estátua do Menino-Deus (ver Figura 8), é um agente que atua e transforma a vida cotidiana em Marituba.

Além da Caixa d'água, ruínas da antiga Vila Operária ainda resistem nas margens da rodovia (Figura 1). Edificações que abrigavam as instalações da antiga oficina funcionam como uma das dependências da Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado do Pará (EMATER-PA). Há estruturas de ferro que compunham os antigos armazéns das oficinas da EFB e ruínas do edifício da rotunda de Marituba (Rosa e Palácios, 2024, p.22-23). Algumas casas originárias da Vila Operária, já descaracterizadas, servem como comércio ou moradias (Pará, 2015). A antiga vila de trabalhadores foi ponto de parada da dos trens EFB, depois abrigou uma colônia para hansenianos criada em 1942 pelo governo do Pará e extinta nos anos 1980 (Silva, 2009). Anos depois, a cidade de Marituba foi impactada com a chegada e a ampliação da rodovia. A EFB foi extinta em 1965.

Este artigo trata da Caixa d'água de Marituba, que é um elemento da história ferroviária da Amazônia paraense. O artigo visou à construção de uma biografia da Caixa d'água e à compreensão das maneiras pelas quais a sua agência tem se manifestado na vida de maritubenses. A biografia das coisas (Kopytoff, 1986) mostra as funções e significados que uma coisa assume em um dado contexto e permite vislumbrar os processos de transformação e sua comodificação. A pesquisa se baseou em um conjunto de fontes de natureza distinta e disponíveis de forma física ou digital. Foram realizados levantamentos em fundos documentais e bases de dados institucionais da Hemeroteca Digital Brasileira, Fundação Cultural do Pará, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e Biblioteca Municipal de Marituba. Blogs, fóruns, mídias digitais e redes sociais também foram examinados com o intuito de se identificar relatos de pessoas que trabalharam na ferrovia, ou de seus/suas descendentes. Por fim, foram conduzidas entrevistas com um grupo de moradoras de Marituba.

A investigação contou com o olhar da primeira autora, moradora da cidade de Marituba, que viu a memória operária da cidade se unir ao seu cotidiano. Ao cursar o Bacharelado

em Museologia, na Universidade Federal do Pará, as histórias referentes à vila operária da EFB, que eram apresentadas na escola ou em conversas despretensiosas em uma tarde na sorveteria da cidade, transformaram as memórias individuais em objeto de pesquisa (Garcia, 2022). A continuidade do estudo na pós-graduação permitiu o aprofundamento das reflexões em torno dos vestígios da ferrovia e da vila, e deu outros sentidos às ruínas dos caminhos de ferro, que faziam parte de seu percurso diário para a universidade.

Para a segunda autora, nascida fora do Pará, a Caixa d'água tem outros nexos. Vinda de uma cidade litorânea do Sudeste, manteve a prática de frequentar a praia aos finais de semana, escolhendo como destino a Ilha de Mosqueiro, que dista cerca de 70 km da capital. O trajeto para a ilha é feito pela BR-316, passando pela cidade de Marituba. Seu olhar sempre foi atraído pela estátua do Menino-Deus e pela Caixa d'água, cuja história de relação com a EFB conheceu ao participar de uma banca de especialização, logo após a sua chegada ao Pará (Malheiro, 2008). A Caixa d'água rememora o início de sua vida na Amazônia paraense. Somado a isso, suas reminiscências de infância e juventude estão fortemente ligadas aos trens que faziam parte das férias familiares e das histórias de sua família, desde o início do século XX.

Desse modo, nossas memórias dos trens se encontraram para pensar sobre um contexto particular na Amazônia. Entendemos a memória, a partir de Maurice Halbwachs (2004), como um processo de construção no presente e no qual as memórias individuais se valem de ideias, imagens e histórias partilhadas coletivamente. E, por isso, a rememoração não necessita da experiência *in situ*, porque ela pode ser apreendida pela construção social da memória.

Figura 1: Disposição atual dos remanescentes da Estrada de Ferro de Bragança em Marituba



Fonte da imagem: Elaborada a partir do Google Maps.

A análise das fontes reunidas indicou que a Caixa d'água está presente no repertório imagético de pessoas jovens, pois ela faz parte de sua paisagem cotidiana, ao contrário de pessoas mais velhas, para as quais os trens, os trilhos e outros elementos ferroviários são mais ativos em suas recordações, já que viveram os tempos da ferrovia ou são familiares de ex-trabalhadores da EFB. Situada no coração da cidade, a Caixa d'água é uma referência material significativa, cuja imagem continua sendo mobilizada para atender diferentes demandas locais.

Um dia de festa na Amazônia: a Maria Fumaça, a Vila Operária e a Caixa d'água

Marituba, Marituba, mais querida do Pará,
Como vila tu nasceste, com teu povo a labutar
A estrada de ferro deixou
Memórias para sempre a lembrar
[...]
Caixa d'água nosso símbolo e a nossa estação,
[...]
Maria-fumaça apitou
Deixando esperança no ar.
[...]
Hino de Marituba - Luiz Dilton Pereira da Silva

Como um sinal vaporoso³, entre Belém e Bragança, o atual município de Marituba, criado em 1994, tem sua origem em uma Vila Operária construída em 1907. A vila era composta por casas que abrigavam os trabalhadores da antiga Estrada de Ferro de Bragança (EFB) e oficinas para reparos e manutenção dos trens da ferrovia (Figura 2). A Estação de Marituba distava 18 km de Belém, sendo a quarta estação a partir da capital. O primeiro contrato para a construção da EFB foi assinado em 1874 e a ferrovia deveria estar concluída em um prazo de três anos, mas as obras não foram imediatamente iniciadas (Cruz, 1955, p. 65-67).

Em 1879, a proposta de construção da ferrovia, com algumas alterações, foi aprovada e um novo contrato foi assinado. Um representante da empresa denominada “Estrada de Ferro de Bragança” chega a Belém, em 1883, para dar início às obras da ferrovia e, em 24 de junho de 1883, “foi assentado o primeiro trilho da estrada de ferro Bragança” (Cruz, 1955, p.65-67; 105). Sua extensão de 293⁴ quilômetros foi, finalmente, concluída em 1908. Em 1936, ela passa a pertencer à União (Cruz, 1955, p. 102). A EFB foi desativada em 1965. Vários fatores contribuíram para o encerramento de suas atividades: a ampliação de rodovias, mudanças políticas, problemas de manutenção, ocorrência de acidentes, entre outros (Rosa e Palácios, 2024, p. 4).

A Vila e as oficinas foram implantadas no início do século XX. Em 07 de setembro de 1903, o então governador do Pará, Augusto Montenegro, se dirige ao Congresso Legislativo do Pará informando que:

Resolvi aproveitar as terras de Marituba para nellas montar as novas officinas da Estrada de Ferro. Mandeï levantar as plantas respectivas e fez-se a encomenda da parte metallica para a Europa, que em breve chegará, tendo-se já começado os trabalhos de terraplenagem e escavação de alicerces. Em frente ás officinas, vou construir economicamente uma péquena villa operaria, para a moradia dos operarios que trabalham nas mesmas officinas. Julgo deste modo satisfazer uma das mais palpitantes necessidades da Estrada (Pará, 1903, p. 46).

3 O termo “vaporoso” é uma alusão à alegoria das fantasmagorias vaporosas discutidas por Hardman (2005).

4 Há divergências sobre a extensão da EFB, optamos por seguir o que consta em Cruz (1955, p. 93).

Sua expectativa era a de utilizar os galpões para servir de depósito aos carros que ficavam expostos às intempéries e, assim, colaborar com os serviços de conservação e reforma dos trens nas oficinas, reduzindo os processos de deterioração e os gastos para repará-los.

Figura 2: Vila Operária em Marituba, Estrada de Ferro de Bragança



Fonte: Álbum do Estado do Pará (1908, p. 244).

Nos anos subsequentes, foram contratados trabalhadores para atuar nas oficinas e implementar a vila. As oficinas da Estrada de Ferro de Bragança (EFB) estavam, inicialmente, localizadas em Belém, sendo transferidas para Marituba pelo Governador Augusto Montenegro (Rosa e Palácios, 2020, p. 570). Apesar de a estrada de ferro ser pensada como parte da estratégia de colonização do lugar, a mensagem do Governador revelava que já havia pessoas morando no local. Esses grupos deveriam ser trabalhadores de um engenho local e da Fábrica de Papel Paraense que, após declarar falência, teve suas escrituras transferidas para o Estado. Em seu terreno, foram construídas as oficinas e a vila operária (Pará, 1903, p. 46).

Os trabalhadores que residiam na área eram considerados “estranhos”, pois não eram vinculados à EFB:

Estavam ocupando o terreno com pequenas roças 21 agregados, ex-trabalhadores da fabrica de papel e do engenho, aos quaes marquei 6 mezes para aproveitarem suas plantações e franqueei o engenho para a moagem da canna que tivessem plantado. Não convinha ter pessoal extranho a estrada dentro do terreno, cujas capoeiras e mattas devem ser conservadas a bem da perenidade e pureza das aguas do igarapé. Havendo, anexos ao terreno de Marituba, do lado de oéste, terrenos devolutos e desoccupados, mandei descriminal-os dos possuidos por particulares com titulos legais. Este acrescimo produzio 200 hectares de matta virgem (Pará, 1908, p.69-72).

Com isso, é possível apreender que os moradores antigos não eram autorizados a permanecer no terreno, somente os que estivessem com os títulos legais de terra. Após essas restituições, houve um acréscimo nas terras para o Estado. Ademais, durante todo o processo de ocupação divulgado, oficialmente se dizia que não havia nada além da Fábrica de Papel antes das oficinas. No livro de Ernesto Cruz (1955), o processo de ocupação conduzido por imigrantes para a EFB não cita, diretamente, Marituba como um dos

assentamentos, sendo Benevides – cidade próxima – o local destinado para a agricultura e moradia –, em meados de 1875. Portanto, não há como ter certeza se os moradores mais antigos se mudaram, de fato, ou se foram incorporados à Vila Operária.

O levantamento realizado na base de dados do IPHAN, em particular no Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos, indica a existência de um engenho em funcionamento na região desde o início de 1780 (Marques, 2004, p. 119), denominado Sítio Uriboça (CNSA PA00285). A descrição na ficha de cadastro diz tratar-se de um conjunto de “Ruínas de um engenho do séc. XVII (*sic*) movido a energia de maré. Restos de construções em alvenaria de pedra e tijolos maciços”⁵. O sítio é um dos poucos conhecidos pela arqueologia no município e foi estudado pelo arqueólogo Fernando Marques, do Museu Paraense Emílio Goeldi, em 1997 (Marques, 2004). Dez anos mais tarde, a arqueóloga Denise Schaan, da Universidade Federal do Pará, realizou um diagnóstico arqueológico em um loteamento situado na Rodovia BR-316 e identificou 01 sítio arqueológico com a ocorrência de cerâmicas na superfície (Bandeira de Azevedo, 2021, p. 29).

A pesquisa de Marques (2004) no Engenho Uriboça identificou 11.838 vestígios arqueológicos, incluindo cerâmicas, grés, faianças, metais, vidros, ossos de animais e materiais construtivos, e permitiu o estabelecimento de um quadro comparativo com outros engenhos localizados no Pará que, em meados do século XVIII, tinha cerca de 70 engenhos em seu território (Marques, 2023, p. 09). O Uriboça é um dos engenhos reunidos no “Inventário Cultural do Patrimônio Material dos Engenhos do Estado do Pará”, publicado pelo IPHAN, em 2023 (Sarquis, 2023). De acordo com Marques (2004), na época de sua pesquisa, o sítio já se encontrava em processo de arruinamento, sobretudo em decorrência da construção de uma rodovia. Desde 2010, as suas ruínas fazem parte da Unidade de Conservação Refúgio de Vida Silvestre Metrópole da Amazônia, do Instituto de Desenvolvimento Florestal e da Biodiversidade (IDEFLOR-Bio), e compõem, com os vestígios da EFB, parte do patrimônio local, ainda que estes últimos não estejam, inteiramente, preparados para o turismo patrimonial.

A EFB atravessava 13 municípios (Figura 3): Belém, Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Isabel do Pará, Igarapé-Açu, Nova Timboteua, Peixe-Boi, Capanema, Tracuateua e Bragança, e tinha como objetivo povoar localidades da região, facilitar o deslocamento das pessoas e promover o estabelecimento de núcleos urbanos que fomentassem o desenvolvimento econômico e social. Uma das principais preocupações era a de incrementar o escoamento da produção agrícola no sentido Zona Bragantina – Belém (Leandro e Silva, 2013; Rosa e Palácios, 2020). A ferrovia se consolidou no auge do período da borracha, o que tornava a sua posição histórica e econômica ainda mais relevante para a região. Como afirmou Ernesto Cruz (1955, p. 68): “Era o começo de um grande empreendimento de sentido econômico, social e político”. Na verdade, as ferrovias transformavam as cidades em caminhos e espalhavam “a fome, a miséria, as epidemias e a própria morte” (Sarges, 2002, p. 24).

5 Cadastro Nacional de Sítios Arqueológicos. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/sgpa/cnsa_detalhes.php?5646. Acesso em: 22 out. 2024.

Figura 3: Planta da Estrada de Ferro de Bragança e Ramaes, 1914. Acrescida das sinalizações das estações de Belém, Marituba e Bragança pelas autoras



Fonte original da planta: Ernesto Cruz (1955, p. 60).

O caráter “civilizatório” da implantação de ferrovias assumiu um papel mais incisivo na Amazônia, que era pensada como uma região de águas menos propícia à construção de ferrovias (Santos, 2024, p. 277). Por outro lado, considerava-se que o transporte fluvial era oneroso, desafiador, demorado e “não compensava o trabalho dos colonos” (Cruz, 1955, p. 64). Então, foram criadas estratégias, por meio de empreendimentos e equipamentos, como a construção da EFB, com o propósito de domesticar a natureza e trazer “progresso” para a região. Franciane Gama Larcerda (2018, p. 229) lembra que:

Assim, equipamentos constituídos pela engenharia moderna como os caminhos de ferro da Estrada de Ferro de Bragança e as tentativas de povoamento e de domínio da natureza por meio da implementação dessa ferrovia são, como assegura a fala do governador Augusto Montenegro, citada no início do texto, um verdadeiro “programa de governo” (...).

A construção da EFB fortaleceria o desenvolvimento regional e a atuação política do governo. O início das obras representou: “um dia de festa na Amazônia, quando se transformava em realidade, uma das grandes aspirações do govêrno provincial. O assentamento do primeiro trilho de uma estrada de ferro era o comêço da fartura que se prenunciava (...)” (Cruz, 1955, p. 67).

O ano de 1907 é marcado pela inauguração da Vila Operária. Ela foi entregue com 17 grupos de moradias: sendo duas casas para solteiros, um conjunto destinado à escola, outras para a professora, o farmacêutico, o chefe das oficinas e algumas seriam utilizadas como armazém (Pará, 1908, p. 253). Os trabalhadores se dividiam em tarefas burocráticas, atividades técnicas e na manutenção dos componentes da ferrovia que eram realizadas, segundo Cardoso e Corrêa (2000), em três seções das oficinas: escritório central, oficinas e tração (Figura 4).

Figura 4: Interior das oficinas de carpintaria, máquinas, serraria e tração



Fonte: Álbum do Estado do Pará (1908, p. 251).

Telma Correia (2001, p. 84) assinala que o termo *vila operária* era utilizado, até os anos 1930, como “conjuntos construídos por empresas imobiliárias para aluguel ou venda a proletários urbanos, por empresas ferroviárias para seus funcionários, por indústrias, minas, frigoríficos e usinas para seus operários, técnicos e administradores, e pelo Estado”. A autora explica que essas moradias eram mais simples. Elas eram associadas a famílias de trabalhadores com certa estabilidade profissional, em contraponto com autônomos ou pessoas sem emprego, e se concentravam em torno do tipo de indústria a qual suas/seus moradoras/es estavam ligadas/os. A Vila Operária de Marituba (Figura 5) se enquadra nessa descrição.

Figura 5: Inauguração da Vila Operária de Marituba, Busto do Governador Augusto Montenegro



Fonte: Álbum do Estado do Pará (1908, p. 254).

Cláudia Plens (2010), ao estudar o modo como as residências da vila ferroviária Paranapiacaba - ligada à ferrovia inglesa The São Paulo Railway Co. Ltd. implantada em São Paulo, no século XIX - agiam sobre o comportamento dos trabalhadores, discute a

“economia de ações” (Plens, 2010, p. 143) que, ao promover a melhoria do ambiente de trabalho, consequentemente, aumentaria a produtividade e os lucros. A pesquisa de Plens traz uma problematização que pode ser estendida para o contexto da EFB: o controle exercido sobre os corpos, considerando que na cidade voltada para o trabalho, haveria uma vigilância constante, “onde a força repressora dá lugar à coesão sutil” (Plens, 2010, p. 154). O trabalho nem sempre terminava quando o apito soava.

Apesar do investimento e da convicção do ideário “civilizatório” vigente, a EFB não tardou a desafiar os seus gestores com transtornos diversos, indo desde problemas de natureza técnica (manutenção, descarrilamento etc.) até a falta de trabalhadores que deixavam seus postos para trabalhar nos seringais (Gama Lacerda, 2018, p. 230). Houve demandas que justificavam a construção da ferrovia, mas a elas se seguiram críticas sobre os prejuízos que a ferrovia causava ao erário público (Gama Lacerda, 2018).

A EFB esteve ativa por 80 anos, tendo entrado em processo de extinção nos anos 1960 (Rosa e Palácios, 2020). De lá para cá, sua estrutura foi se deteriorando, restando apenas suas ruínas e a Caixa d’água que mantém relativa integridade física. Além dela, restaram um depósito de locomotivas e um complexo de oficinas de reparo que envolvia: serraria, carpintaria, oficina para máquinas e reparo de trens, bem como algumas das antigas casas. Larissa Rosa e Flávia Palácios (2020: 571) afirmam que: “A ausência de reconhecimento da arquitetura do ferro como bens culturais desencadeia graves problemas, tais como, a perda e as transformações consideráveis no âmbito cultural, material e documental desses itens”.

Segundo as autoras, os componentes das ferrovias, ao serem percebidos como elementos industriais, não são alçados à categoria de patrimônio cultural, o que os transforma, muitas vezes, em “ferro velho” comercializado (Rosa e Palácios 2020, p. 572). No entanto, esse não é um caso que afeta somente os componentes industriais não patrimonializados. Não são raras as denúncias de supressão de elementos de ferrovias registradas como bens patrimoniais brasileiros (Brum, 2022). A perda de parte desses bens compromete o estudo de sua história, as pesquisas sobre técnicas construtivas e a plena socialização desses patrimônios.

Uma das mulheres entrevistadas diz ter recebido, pelas redes sociais, informação sobre a retirada de componentes de metal da EFB e demonstra interesse em vê-los em um museu:

Alguns pedaços de ferros antigamente, né? Que tinha aqui na estrada. Eles foram desenterrados E simplesmente jogados, sabe? [...] Quando jogavam nos ferros velhos, né? Pra se vender, baratinho aí como é que tá agora, aí eu acho que eu levaria pro museu esse tipo de ferro porque eu acho que na minha visão é uma coisa bem interessante pelo menos pra mim, né? Eu acho interessante ver um objeto, tipo, antigo (Silva, 2024).

As perdas também são sentidas pelas pessoas que usufruíam desses bens em suas vidas cotidianas. O Sr. José P. B. Falcão, de 90 anos, morador de Marituba, foi entrevistado pelo Diário Online (DOL), em 2020, para uma matéria intitulada “Estrada de Ferro de Bragança está presente na memória” (Magno, 2020). Nela, ele afirma, que o fim da EFB em Marituba “foi uma das maiores injustiças que já fizeram com o Estado do Pará”, referindo-se à retirada dos trilhos que ocorreu em 1965. As demais pessoas entrevistadas não moram em Marituba, mas em outros municípios os quais a EFB atravessava. Todas expressam sentimento da perda e de saudades de um tempo que se foi, como “(...) o tempo da locomotiva – aquela que já fora celebrada como deusa do progresso – permaneceu parado” (Hardman, 2005, p. 51). Os trilhos da EFB foram retirados, transformando as *idades vaporosas em cidade-fantasma*

(Hardman, 2005), com suas marcas permanecendo, na memória e paisagem dos municípios, como grandes cemitérios. Marituba – por ser uma vila operária – não seria uma exceção disto.

Nesse sentido, há que se apreciar o fato de que um dos componentes desse território ferroviário ainda conserva a quase totalidade de sua estrutura física: a Caixa d'água, sendo essa uma das razões pelas quais ela está tão, fortemente, presente nas memórias das pessoas que moram e circulam pela cidade. Rosa e Palácios (2024, p. 50) observam que muitos componentes da EFB considerados obsoletos não foram conservados, como os reservatórios de água. As autoras destacam que a Caixa d'água de Marituba é uma das poucas que ainda resistem ao tempo.

Segundo o relato da Sr.^a R. Rocha, moradora da cidade, neta e esposa de trabalhadores da EFB, a Caixa d'água teria servido, inicialmente, para o sistema que abastecia a ferrovia, uma vez que “(...) as máquinas pegavam água também (...)”, mais tarde ela passaria a beneficiar as pessoas que moravam no “quadro”, ou seja, na área da Vila Operária. A Caixa refletia a lógica de maximização das obras públicas e mostrava um alinhamento com os padrões europeus. Nas falas do Governador Augusto Montenegro (Pará, 1903, 1908) fica evidente como na visão pública, a EFB, era o símbolo do progresso e da modernidade.

A imponência e a convergência com padrões neoclássicos europeus são impressas nas formas e técnicas empregadas na construção da Caixa d'água, que é composta por alvenaria e metal (Rosa e Palácios, 2024, p. 50). Sua silhueta simétrica é ladeada por colunas ornamentadas com pequenas volutas e arcos que formam quatro frentes decoradas nas cores azul, vermelho e branco. As cores não podem ser distinguidas nas imagens que retratam o início de sua biografia. No entanto, a composição azul/vermelho/branco tem sido mantida nas ações de conservação da Caixa, variando somente as nuances das cores – seja pelos efeitos da deterioração, seja por escolhas cromáticas - mas todas reproduzem as cores da bandeira do município de Marituba, seguindo uma decisão do governo local, cujo brasão inclui uma imagem da Caixa (Figura 6).

Figura 6: Brasão do município de Marituba/PA



Fonte: Câmara de Marituba⁶.

O plano aberto no qual antes só havia trilhos, casas e a Caixa d'água, agora dá lugar a estabelecimentos comerciais, feiras, residências e equipamentos urbanos, como um ponto de coleta de lixo bem ao seu lado, assim como as fiações e postes de luz que a rodeiam. A estrutura antiga parece reavivada (Figura 7) devido à sua pintura recente que

6 Disponível em: < <https://camaramarituba.pa.gov.br/o-municipio/simbolos-oficiais/> > Acesso em: 16 fev. 2022.

é, regularmente, refeita desde que foi reconhecida como patrimônio histórico, em nível municipal, pela Lei nº 023 de 26 de novembro de 1997, que “Dispõe sobre o tombamento da CAIXA D’ÁGUA, localizada na Av. Fernando Guilhon, que serviu para abastecimento dos comboios de trens que serviam a extinta Estrada de Ferro de Bragança”⁷.

Figura 7: Caixa d’água de Marituba entre 1908 e 2024



Fontes: Álbum do Estado do Pará (1908), <http://www.estacoesferroviarias.com.br/braganca/fotos/maritubao81.jpg>; <https://adrielsonfurtado.blogspot.com/2013/06/nos-rastros-da-maria-fumaca-da-estrada.html> e <https://agenciapara.com.br/galeria/6316/cotidiano-da-cidade-marituba-br-316>

Na perspectiva de quem transita pela BR-316, a antiga Caixa d’água aparece entrelaçada com as demais construções em seu entorno (ver Figura 8). O passado ali se uniu ao presente, revelando um patrimônio que, até os dias de hoje, evoca os trens na memória local. A Caixa d’água é um símbolo da passagem dos trens - *artefatos em movimento* - e hoje continua em um lugar de passagem - a BR- 316 - de onde é vista diariamente.

Figura 8: Imagens de Marituba: a BR-316, o Monumento Menino-Deus e a Caixa d’água



Fotos: Alex Ribeiro, Ag. Pará. Fonte: <https://agenciapara.com.br/galeria/6316/cotidiano-da-cidade-marituba-br-316>

⁷ Disponível em: <https://marituba.votacaoeletronica.inf.br/pdf.view.php?filename=Arquivo&url=uploads/3377.pdf>.

A Caixa d'água de Marituba é um superartefato que exerce agência no cotidiano da cidade. Ela captura o olhar das pessoas que passam por suas imediações e materializa a antiga conexão com as locomotivas, para além das ruínas da EFB e da Vila Operária que estão escondidas. Estar escondida, longe da visão, não impede que os vestígios da EFB tenham sobre as pessoas. Daniel Miller (2013: 78) argumenta que há uma “humildade das coisas” que faz com que objetos tenham potência não apenas quando estão à nossa frente, mas “muitas vezes, porque nós não os vemos (...) Eles determinam o que ocorre à medida que estamos inconscientes da capacidade que têm de fazê-lo”. Com relação à Caixa, o efeito provocado por um “encantamento” (Gell, [1992]2018) emana de uma coisa que se mantém como um semióforo do desenvolvimento impulsionado pelos trens. É como uma “moldura do passado enganchada no presente” (Bezerra, 2018, p.53) e que mobiliza diferentes agentes com interesse na preservação desse patrimônio, que constitui um imaginário que atravessa gerações nessa cidade.

Paulo Knauss (2003, p.1), ao tratar da imaginária urbana do Rio de Janeiro, diz que a escultura “conceitua a cidade ao propor uma produção de sentido particular”, o que nos ajuda a pensar sobre a Caixa d'água de Marituba. Sua localização central atrai e “conduz o olhar” (Knauss, 2003, p.1), produzindo sentidos na paisagem e, como imagem urbana, delimita a cidade de Marituba como um “território simbólico” (Knauss, 2003, p. 1) do período da Estrada de Ferro de Bragança. Há uma apreciação pública da relevância desse território como patrimônio. Tomamos como base o conceito de patrimônio de Laurajane Smith (2011, p. 40), que argumenta que: “o patrimônio é ‘não é uma ‘coisa’, lugar ou evento intangível, e sim um desempenho ou processo cultural relacionado à negociação, criação e recriação de memórias, valores e significados culturais”. Como tal, também é permeado por afetos e relações sensíveis que as pessoas estabelecem entre si e com as coisas ao longo de suas vidas. Isso ficou evidente nas palavras usadas por usuários da plataforma Google Maps (Figura 9), para se referir à Caixa d'água. Seus comentários foram reunidos em pesquisa anterior da primeira autora (Garcia, 2022).

Figura 9 – Palavras utilizadas por usuários do Google Maps (2017-2021)



Fonte: Garcia (2022, p. 67).

Recordações, Minha terrinha Natal, Coração, Onde tudo começou, Infância, são algumas das palavras e expressões acionadas por pessoas, que mantêm alguma conexão com os remanescentes da EFB e com a cidade de Marituba. Elas falam da dimensão sensível desse patrimônio e mostram, mais uma vez, a centralidade desse território, do “quadro” (Sr.^a R. Rocha, 2024), que é qualificado como o “coração”, “Onde tudo começou”.

No passado, a Caixa d'água tinha a função vital de fornecer água necessária à vida das pessoas e ao funcionamento dos trens. Hoje, ela é dotada de sentidos que misturam sua antiguidade e importância histórica, à memória ferroviária³ da região e às experiências das pessoas moradoras da cidade. Os vestígios da EFB possuem uma aura que marca um encontro do passado com o presente, no meio do caos urbano e cotidiano da cidade. É essa potência histórica, memorial e sensível que fez esse superartefato resistir nas memórias e na paisagem de longa duração em Marituba.

A arqueóloga Cristiana Barreto (2020), ao discutir sobre a apropriação dos grafismos arqueológicos Marajoara, em diferentes contextos nos dias de hoje, propôs a existência de “objetos persistentes”, que estendem sua agência para além de seus contextos originais. A pesquisadora dá como exemplo a presença de estatuetas marajoaras arqueológicas “sambando” em uma ala da escola Estação Primeira de Mangueira, no carnaval carioca, em 2020. Para ela, esses objetos são como “gatilhos” para pensarmos sobre o passado e as pessoas:

“estes objetos ‘gatilho’, objetos simbólicos, objetos culturalmente sensíveis e os objetos repletos de agentividade apresentam grande potencial para se tornar objetos resistentes, no sentido de serem particularmente mais propícios à reapropriação e à ressignificação e, portanto, permanecerem ‘vivos’ através dos tempos. A resistência, aqui, diz respeito à sua persistência temporal” (Barreto, 2020, p. 6)

Assim como as estatuetas Marajoaras, a Caixa d'água de Marituba sambou no carnaval maritubense, em 2024 (Figura 10). A persistência de sua imagem é ainda evidenciada em vários pontos e festividades da cidade: Carnaval, Natal, São João, exposições, circuito cultural, *food truck*, medalhas, bolo de aniversário etc. (Figura 10). A maior parte das apropriações de sua imagem é oriunda de materiais produzidos pela prefeitura da cidade.

Figura 10 – Caixa d'água desfilando no carnaval de Marituba, 2024 e imagens da Caixa d'água no cotidiano da cidade



Fontes: Instagram da Prefeitura de Marituba e J. Garcia.

O processo de comodificação da cerâmica marajoara, já discutido por Schaan (2006), Barreto (2013, 2020), Linhares (2017) e Bezerra (2020), mostra como um artefato pode ser

³ O termo “memória ferroviária” aparece no texto da Lei Federal nº 11.843 de 2007, que passa a responsabilidade de preservação dessa memória para o Iphan. Lucas Prochnow (2014, p. 12) considera que o termo cria um discurso homogeneizador dos contextos históricos, uma vez que é incluído na legislação como definidor da categoria patrimônio ferroviário.

moldado, apropriado e ressignificado, deslocando-se de seu contexto original para se tornar um produto que busca reafirmar identidades, por meio de seu consumo como objeto turístico. Ulpiano Bezerra de Meneses (1984, p. 33), ao discutir sobre a relação entre identidade, memória e patrimônio arqueológico, assinala que o processo de constituição das identidades é “um processo de construção de imagem, por isso terreno propício a manipulações”. É o que se observa na apropriação da Caixa d'água em materiais de divulgação do governo local. Ela é ativada no contexto político para compor “a retórica de invenção” (Lima, 2015, p. 90) da “identidade maritubense”. De fato, na percepção da primeira autora, moradora da cidade, parece haver um movimento de conferir centralidade patrimonial à Caixa d'água e consolidá-la como símbolo de Marituba. Além de seu uso indicado nas imagens acima, podemos dizer que há um processo de comodificação desse superartefato para torná-lo emblema da cidade, a ser incorporado do turismo local, e do que é ser maritubense. Carlos Fortuna (2012, p. 32) pontua que:

“Metaforicamente, foi como se nos tivéssemos concentrado nos vestígios do passado para podermos conservar os sinais das nossas raízes identitárias mais significativas, o que implica uma reconstituição simbólica de intimidades territorializadas, ou o que podemos designar por “microterritorialidades”.

É possível que um sentimento de perda pelo arruinamento de um patrimônio que instaura as origens da cidade - já precedido pelo declínio econômico após o ciclo da borracha e os impactos causados pela expansão urbana - tenha revigorado a ideia de exaltar o *monumento ferroviário* e, ao mesmo tempo, fomentar o turismo na cidade.

Maria Virgínia Malheiro (2008, p. 73) comenta que, na época de sua pesquisa, não havia qualquer iniciativa das instituições locais em prol da revitalização e preservação dos vestígios da EFB, incluindo a Caixa. No entanto, ela destaca a existência do “Projeto Memória da Estrada de Ferro de Bragança”, proposto pela Secretaria de Cultura do Estado do Pará e que previa o tombamento das antigas estações, registro das memórias de trabalhadores da EFB e reunião de fundo documental sobre a ferrovia. Segundo a autora, o projeto, na ocasião, ainda não havia sido implementado.

Neste ano, o PL 394/2020, que trata da “Rota Turística Histórica Belém-Bragança” (Figura 11), está em tramitação no Senado Federal, com parecer favorável³. Todavia, no “Inventário da Oferta Turística do Município de Marituba-PA” elaborado pela Secretaria de Estado de Turismo do Pará (Pará, 2015) há imagens antigas da sinalização turística da EFB e da Caixa d'água, resultantes de ações anteriores da Secretaria de Estado de Cultura do Pará (SECULT) e da Secretaria de Estado de Turismo do Pará (SETUR) (Figura 11).

No detalhe do mapa, na imagem à esquerda, a Caixa d'água aparece como o ícone do patrimônio a ser visitado por turistas na cidade. No site da SETUR, destaca-se que: “Na época, as caixas d'água eram importantes no trajeto de toda a ferrovia porque a água era essencial para o funcionamento das locomotivas a vapor”⁴. Isso aponta para um movimento de apropriação, por parte das instituições locais, dos remanescentes da EFB

3 https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/161800#tramitacao_10653202 .

4 <http://www.setur.pa.gov.br/noticia/na-rota-belem-braganca-o-verao-paraense-brilha-entre-igarapes-praias-e-muita-historia> .

como elemento identitário. Como sugere Knauss (2003, p. 02), “a história encarnada na escultura dialoga com as instituições e os tempos da história da cidade” e para cada agente o diálogo se orienta por percepções, experiências e interesses distintos.

Figura 11: Mapa e a sinalização turística da Rota Turística Belém-Bragança em Marituba



Fotos: João Gabriel Pinheiro Huffner. Fonte: Pará (2015, p. 84).

Então a gente fez um trenzinho: o olhar de moradoras sobre o passado ferroviário de Marituba

Para um grupo de jovens mulheres, moradoras de Marituba, esses vestígios também fazem parte de seus referenciais da cidade. Foram entrevistadas cinco mulheres, com idades entre 20 e 26 anos, pois o intuito era verificar de que forma esse passado ferroviário foi transmitido para uma geração mais jovem, que tem presenciado esse movimento de valorização da EFB e suas coisas. As entrevistas foram conduzidas em duas etapas e de dois modos distintos: primeiro com um grupo de 04 pessoas e depois uma entrevista individual. Foi elaborado um pequeno roteiro sem a intenção de segui-lo de forma rígida, mas sim deixar que o próprio curso da conversa pudesse rearranjá-lo. As imagens antigas dos remanescentes da EFB foram utilizadas durante as entrevistas e suscitaram questionamentos e recordações.

A Caixa d’água foi citada diversas vezes, uma das entrevistadas coloca sua figura como sendo o principal elemento na criação do município:

(...) levantaram a primeira Caixa d’água e foram levando a estrada e as casas foram construídas pra eles morarem perto onde começou a formar as primeiras colônias aí eles foram levando desde lá de São Brás até aqui em Marituba que foi onde chegou nesse nada e só tinha a Caixa d’água mesmo (C. Corrêa, 2024).

A frase “só tinha a Caixa d’água mesmo” indica a ideia de que ela é um marco iniciático na biografia da cidade. Nas pesquisas realizadas nos arquivos, não foi localizado qualquer documento que tratasse da data de sua construção, porém, no imaginário de C. Corrêa, a Caixa d’água, foi responsável pela constituição de Marituba e, a partir dela, as demais construções foram levantadas.

Outra particularidade do patrimônio ferroviário, em Marituba, é que, apesar de sua imagem ser muito difundida, há pouca informação histórica disponível. O grupo de jovens comentou que, para saber dessa história, há que se fazer uma busca ativa na internet:

Acho que para as pessoas saberem sobre a história de Marituba a gente tem que realmente pesquisar na internet... No Google, né? Exatamente o que a gente quer saber porque só assim a gente vai saber da história daqui, porque comigo foi assim [...] eu considero bem importantes para mim saber, já que eu sou maritubense (A. Silva, 2024).

Todas admitiram ter acessado algum conhecimento sobre a história da cidade por meio de uma gincana, uma palestra, um estágio, na internet ou na universidade. Somente as duas primeiras situações se referem a atividades realizadas em ambiente escolar. Cabe lembrar que conteúdos da história local são previstos nos Parâmetros Curriculares Nacionais para o Ensino de História. Então, seria esperado que essas jovens tivessem conhecido a história da cidade na escola. O mesmo aconteceu com a primeira autora, que não se recorda de ter estudado a história local durante o período escolar.

Apesar de a história da EFB não estar plenamente disponível ao público, as pessoas associam a Caixa às ferrovias do passado. A história de Marituba é construída a partir do conjunto da Vila Operária, criada para fazer a manutenção dos trens da EFB. Não há menção à história de períodos anteriores à implantação da Vila e da EFB, quando o território da Marituba atual era ocupado por pessoas que trabalhavam nos engenhos, como o Uriboca (Marques 2004), e talvez por povos indígenas que, certamente, deixaram vestígios ainda não explorados pela Arqueologia. É importante lembrar que a região Norte tem o segundo maior número de pessoas quilombolas em territórios, oficialmente, demarcados (Cezar, 2023). E os municípios ao redor de Marituba são, historicamente, ocupados por comunidades quilombolas. Resta saber como, e se, a sua história e saberes têm sido socializados nas escolas.

Em outros trechos das entrevistas, falas como “ser maritubense” (A. Silva, 2024) e “o que é nosso” (Trindade, 2024) mostram o sentimento de pertencimento com o patrimônio ferroviário e admitem que há uma carência de conhecimento histórico mais preciso sobre os vestígios. Contudo, o sentimento de afeto por uma materialidade que faz parte de suas paisagens cotidianas as conecta com esses bens. V. Gonçalves (2024) ao contar sobre uma atividade escolar com a temática da EFB usa, carinhosamente, o diminutivo: “Então, a gente fez um trenzinho...”. Fortuna (2012: 32) alerta que esses sentimentos provocados pelo patrimônio estão em constante ameaça pela falta de informação sobre “o seu real significado”. Durante as entrevistas, foram utilizadas fotografias antigas da Vila, algumas das quais estão incluídas aqui neste texto, e elas provocaram, por um lado, o desejo, entre as pessoas entrevistadas, de conhecer mais sobre a história da Caixa d'água e, por outro, a imaginação sobre a sua aparência no passado: “Eu acho que era aquela cor daqueles tijolinhos, sem cinza como cimento”, pondera Y. Trindade.

A percepção de V. Taiza (2024) sobre a EFB é recorrente entre o grupo de mulheres. Todas reivindicaram a realização de ações de divulgação e sensibilização, visando à preservação tanto da Caixa d'água, quanto dos outros remanescentes da EFB, diz ela: “[...] assim como a gente sabe pouca coisa sobre a história, existem outras pessoas que não sabem nada”. Para F. Menezes (2024), a preservação dos bens levaria ao “reconhecimento de algo histórico”, mas acrescenta que “eu não sei as histórias de Marituba, assim, de cabeça”. Apesar disso,

todas têm alguma forma de conexão com os bens que narram, materialmente, a história da cidade. Bezerra de Meneses (1984, p. 36) diz que “Se com a memória se explora a dimensão temporal do homem, com a ‘pertença’ está em cena o conteúdo espacial da existência”. As pessoas mais jovens não experienciaram os tempos dos trens, mas têm uma relação, ainda que recente, com a fisicalidade desse passado, uma vez que vivem no mesmo lugar onde essa história se desenrolou e onde esses vestígios compõem as paisagens presentes.

Já a Sra R. Rocha demonstra uma proximidade sensorial com os trens da EFB, uma vez que em sua narrativa, ela se recorda da fumaça, da roupa queimada, das faíscas:

“Era um fumaceiro danado, a gente se queimava, queimava as roupas da gente que saíam aquelas faíscas que pegavam na roupa da gente, nos carros atrás, não sabe? (...) Saía daqui de Marituba umas 6h30 da manhã e chegava quase 16 horas da tarde em Bragança. Era demorado, era o dia todo andando de trem”.

A Sr.^a R. Rocha explicita o incômodo com a demora da viagem de trem e com as roupas que fumegavam. A Sr.^a B. (2022) lembra: “Quando eu era criança, eu andei de trem”, e se recorda de aguardar, com seus irmãos, a chegada do avô no trem, e dos parentes que trabalhavam na oficina de reparos da EFB. A EFB é parte importante de suas memórias e se orgulha de compartilhá-las. Para Bosi (1994), as pessoas mais velhas, no ato de rememorar suas experiências de vida, situam-se a si mesmas no tempo e espaço e se constroem no presente, a partir da vida passada. O sentimento de pertencer a uma comunidade surge do fato de que, ao recordarmos, “nunca estamos sós” (Halbwachs, 2004, p. 30). A Estrada de Ferro de Bragança teve um impacto significativo na vida da Sr.^a R. Rocha, assim como para as demais famílias que moraram no “quadro”, ou seja, na Vila Operária, como ela denomina. Vânia Costa (2018:19) ao pesquisar sobre a memória da EFB com base em distintas narrativas, como as encontradas em um blog e em um documentário, conclui que: “Os narradores analisados convocam ao reconhecimento da ‘grandiosidade’ da EFB e sua importância local”.

A ferrovia era a principal fonte de emprego e transporte rápido. Na Vila Operária, a vida social das pessoas era constituída pelos trens. Eles determinavam a rotina e os eventos sociais marcavam o horário de retorno dos maridos da jornada de trabalho, o momento de consertar as locomotivas e até mesmo a hora de vender produtos para os passageiros que vinham de uma longa jornada. Com a desativação dos trens, Marituba viu-se sem sustento. A senhora R. Rocha comentou, com muita ênfase, o quão ruim foi passar a depender de transportes coletivos precários em detrimento dos antigos trens, além da perda do emprego da família. Sua lembrança dos trens passou de eufórica para saudosa. Algo muito presente em sua fala foi a constatação da ausência de preservação de documentos e objetos por parte dos “antigos” (R. Rocha, 2024). Segundo ela, eles poderiam ter deixado algum registro para o futuro, como uma evidência material do que viveram. Ela afirmou que o conhecimento que tem sobre o assunto foi obtido por meio da oralidade e na escola.

As coisas ferroviárias são incorporadas às memórias e associadas a momentos marcantes e áureos da EFB que, posteriormente, foram interrompidos com o declínio da estrada de ferro. Como dissemos no início deste texto, ainda há estruturas férreas arruinadas e espalhadas pelo município (v. Rosa e Palácios, 2024). Esses objetos silenciosos ainda exercem agência sobre as pessoas hoje. Para as pessoas mais velhas, como a Sr.^a R. Rocha, Sra B. e aquelas entrevistadas pelo Diário Online, há a rememoração de uma vida vivida junto aos trilhos dos trens e de uma memória que diz respeito, sobretudo, ao mundo

As coisas ferroviárias são incorporadas às memórias e associadas a momentos marcantes e áureos da EFB que, posteriormente, foram interrompidos com o declínio da estrada de ferro. Como dissemos no início deste texto, ainda há estruturas férreas arruinadas e espalhadas pelo município (v. Rosa e Palácios, 2024). Esses objetos silenciosos ainda exercem agência sobre as pessoas hoje. Para as pessoas mais velhas, como a Sr.^a R. Rocha, Sra B. e aquelas entrevistadas pelo Diário Online, há a rememoração de uma vida vivida junto aos trilhos dos trens e de uma memória que diz respeito, sobretudo, ao mundo do trabalho. Para as pessoas mais jovens, a relação se dá, particularmente, com o que ainda se vê do passado ferroviário na paisagem da cidade. A Caixa d'água está presente em suas narrativas, seja como referência de sua própria biografia, da história da cidade ou como um lugar para o qual “não tem como não olhar” (F. Menezes, 2024). Para os internautas que moram, visitam ou passam pela cidade, a referência da cidade é a Caixa d'água, seus comentários mostram uma relação de afeto, mas também de reconhecimento do valor histórico e a preocupação com a sua preservação. Comerciantes se apropriam de sua imagem, sempre associada ao patrimônio ferroviário, retratando-a em fachadas, produtos etc. As instituições governamentais locais demonstram interesse em transformar o passado da EFB em produto turístico, eventualmente apresentado em rotas turísticas, memoriais, exposições, e criar uma “identidade maritubense” a partir dela.

Como dizia o educador Paulo Freire (1989, p. 16) “Ninguém ignora tudo. Ninguém sabe tudo. Todos nós sabemos alguma coisa. Todos nós ignoramos alguma coisa”. O patrimônio, sendo um campo polifônico, é constituído por narrativas oriundas de lugares e pessoas diferentes. Não queremos dizer com isso que não é necessário ter acesso ao conhecimento histórico e arqueológico produzido sobre os bens culturais da cidade, mas não podemos perder de vista a relevância do olhar das pessoas que têm uma fruição cotidiana com os vestígios da EFB, sobretudo, com a Caixa d'água.

A Caixa d'água serviu a famílias que conheceram as suas funções técnicas primordiais. Ela está nas memórias das pessoas mais jovens, que não a conheceram em sua vida ativa como reservatório de água, mas convivem com ela em seu cotidiano; e acessaram, de alguma forma, um saber sobre o seu lugar na vida da cidade. Um processo de constante rememoração da Caixa e da EFB ocorre na reprodução de sua imagem no comércio e em espaços de memória da cidade. Além disso, sua eventual comodificação no turismo local provocará a construção de novas memórias. Michel Pollack (1992, p. 204) afirmava que: “Se podemos dizer que, em todos os níveis, a memória é um fenômeno construído social e individualmente, quando se trata da memória herdada, podemos também dizer que há uma ligação fenomenológica muito estreita entre a memória e o sentimento de identidade”. A Caixa d'água de Marituba é uma materialidade herdada e atravessada por sentimentos de pertencimento, interesses políticos, econômicos, que potencializam a sua agência e têm efeitos sobre as pessoas que ali vivem e circulam. Ela faz parte não somente da história da cidade, mas é um elemento na história de vida das pessoas que moram em Marituba.

Sua biografia é marcada por distintos sentidos e temporalidades: como reservatório para o abastecimento de água na Vila Operária, como componente imponente no território do “quadro”, como elemento constituidor da paisagem da cidade, como patrimônio histórico, como imagem apropriada pelos governos locais, como objeto turístico. A cidade foi crescendo à sua volta, mas ela mantém e demarca o território ferroviário do passado, sendo um vetor da “agência estendida” (Foster; Curtis, 2016, p. 131) da Estrada de Ferro de Bragança que, de forma silenciosa, resiste às margens de uma rodovia no presente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BANDEIRA DE AZEVEDO, B. *Tradição Tupiguarani na Bacia Guamá-Moju? Uma análise a partir do Sítio Arqueológico Guamá*. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal do Pará, Belém, 2021.

BARRETO, C. Corpo, comunicação e conhecimento: reflexões para a socialização da herança arqueológica na Amazônia. *Revista de Arqueologia*, v. 26, n.1, p. 112-128, 2013. <https://revista.sabnet.org/ojs/index.php/sab/article/view/372>.

BARRETO, C. Do teso marajoara ao sambódromo: agência e resistência de objetos arqueológicos da Amazônia. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi, Ciências Humanas*, v. 3 n. 15: e20190106, 2020. <https://doi.org/10.1590/2178-2547-BGOELDI-2019-0106>.

BEZERRA, M. O machado que vaza ou algumas notas sobre as pessoas e as superfícies do passado presente na Amazônia. *Vestígios. Revista Latino-Americana de Arqueologia Histórica*, n. 12, p. 51-58, 2018. <https://doi.org/10.31239/vtg.v12i2.12198>.

BEZERRA, M. A Urna Bordada: artesanato e arqueologia na Amazônia contemporânea. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi, Ciências Humanas*, v. 3, n. 15: e20190124, 2020. <https://doi.org/10.1590/2178-2547-BGOELDI-2019-0124>.

BEZERRA DE MENESES, U. T. Identidade cultural e arqueologia. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, n. 20, p. 33-36, 1984.

BOSI, E. 1994. *Memória e sociedade: lembranças de velhos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

BRUM, G. Estrada de ferro histórica sofre furtos e vandalismo em Rondônia. *Rádio Agência*, fev. 2022. <https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/cultura/audio/2022-02/estrada-de-ferro-historica-sofre-furtos-e-vandalismo-em-rondonia>. Acesso em: 30 nov. 2024.

CARDOSO, J., e CORRÊA, F. S. *Marituba nossa terra, nossa gente*. Prefeitura Municipal de Marituba. 2000.

CEZAR, E. Censo 2022 revela que Brasil tem mais de 1,3 milhão de quilombolas; menos de 5% vive em territórios demarcados. Dados inéditos indicaram que Nordeste e Amazônia Legal abrigam a maioria das pessoas quilombolas, que representam 0,65% da população brasileira. *ISA*, jul. 2023. <https://www.socioambiental.org/noticias-socioambientais/censo-2022-revela-que-brasil-tem-mais-de-13-milhao-de-quilombolas-menos>

CORREIA, T. B. De vila operária a cidade-companhia: as aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, n. 4, p. 83-98, 2001. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.2001n4p83>.

COSTA, V. M. T. Estrada de Ferro Belém-Bragança: sujeitos, memórias e narrativas na Amazônia paraense. *XXVII Encontro Anual da Compós*. Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte – MG, 1-22, 2018. <https://repositorio.ufpa.br/handle/2011/14657>.

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

FORTUNA, C. Patrimônio, turismo e emoção. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, v. 97, p. 23-40, 2012. <https://doi.org/10.4000/rccs.4898> .

FOSTER, S. M. e CURTIS, N. G. W. The thing about replicas: why historic replicas matter. *European Journal of Archaeology*, v. 1, n. 19, p. 122-148, 2016. <https://doi.org/10.1179/1461957115Y.0000000011> .

FREIRE, P. *A importância do ato de ler: em três artigos que se completam*. São Paulo: Autores Associados: Cortez, 1989.

GAMA LACERDA, F. Uma “artéria necessária” para o progresso: a Estrada de Ferro de Bragança (Pará – 1883-1908). *Revista Brasileira de História & Ciências Sociais*, v. 10, n. 19, p. 226–248, 2018. <https://periodicos.furg.br/rbhcs/article/view/10747> .

GELL, A. *Arte e agência*. Trad. Jamille D. Pinheiro. São Paulo: Ubu Editora, 2018 [1992].

HALBWACHS, M. *A memória coletiva*. São Paulo: Centauro, 2004.

HARDMAN, F. F. *Trem-fantasma: a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

KNAUSS, P. *As formas da imaginária urbana: escultura pública no Brasil*. Anais do XXII Simpósio Nacional de História – ANPUH. João Pessoa, jun. 2003.

KOPYTOFF, I. The cultural biography of things. In: APPADURAI, A. (ed.) *The social life of things: commodities in cultural perspective*. Cambridge University Press, 1986, pp. 64-94.

LEANDRO, L. M. de L. e 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, p. 143-174, 2013. <http://dx.doi.org/10.5801/ncn.v15i2.578>.

LIMA, A. C. C. de. Patrimônio histórico e poder: arte e política no ordenamento espetacular da “acrianidade”. *Muiraquitã: Revista de Letras e Humanidades*, v.3, n.1, p. 82-104, 2015. <https://doi.org/10.29327/216340.3.1-6> .

LINHARES, A. M. A. *Um grego agora nu: índios marajoara e identidade nacional brasileira*. Curitiba: CRV, 2017.

MAGNO, C. Estrada de Ferro de Bragança está presente na memória. Para quem vivenciou o período em que a EFB esteve em funcionamento ou para quem ouviu relatos sobre a época, a estrada de ferro tem um significado especial. Confira o que dizem algumas dessas pessoas! *DOL – Diário Online*, Belém, set. 2020. <https://dol.com.br/noticias/para/607256/estrada-de-ferro-de-braganca-esta-presente-na-memoria?d=1#> .

MALHEIRO, M. V. P. *Arqueologia e a memória ferroviária Marituba – Vila Operária e Oficinas*. Monografia de Especialização em Arqueologia, Universidade Federal do Pará, Belém, 2008.

MARQUES, F. L. T. *Modelo da agroindústria canavieira colonial no estuário amazônico: estudo arqueológico de engenhos dos séculos XVIII e XIX*. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em História da PUC-RS, Porto Alegre, 2004.

MARQUES, F. L. T. Prefácio. In: SARQUIS, G. B. (Org.). *Engenhos no Pará*. Belém: Iphan, 2023, p. 09-11.

MILLER, D. *Trecos, Troços e Coisas. Estudos antropológicos sobre a cultura material*. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

NAJJAR, R. Para além dos cacos: a arqueologia histórica a partir de três superartefatos (estudo de caso de três igrejas jesuíticas). *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas*, v. 6, n.1, p. 71–91, 2011. <https://doi.org/10.1590/s1981-81222011000100006> .

PARÁ. *Mensagem dirigida em 7 de Setembro de 1903 Ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro*. Belém: Imprensa Oficial. 1903. https://hemeroteca-pdf.bn.gov.br/720437/per720437_1903_00001.pdf .

PARÁ(Governador1901-1909):A.Montenegro. *Álbum do Estado do Pará*. Paris:Chaponet,1908.

PARÁ. CEPI, Coordenação de Estudos, Pesquisas e Informações. *Inventário da oferta turística de Marituba*, SETUR, PA, 2015. https://www.setur.pa.gov.br/sites/default/files/pdf/iot_de_marituba_2015_.pdf .

PLENS, C. R. Da força repressora à coesão sutil: a arqueologia da vila operária. *Revista de Arqueologia*, v. 2, n. 23, p. 136–155, 2010. <https://doi.org/10.24885/sab.v23i2.303> .

POLLAK, M. Memória e identidade social. *Estudos Históricos*, v. 5, n. 10, p. 200-212, 1992. <https://periodicos.fgv.br/reh/article/view/1941/1080> .

PROCHNOW, L. N. *O Iphan e o patrimônio ferroviário: a memória ferroviária como instrumento de preservação*. Dissertação de Mestrado. Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Rio de Janeiro, 2014.

ROSA, L. DE F. F. DA e PALÁCIOS, F. O. Patrimônio industrial na Amazônia: acenos históricos da Estrada de Ferro de Bragança. *Revista História e Cultura*, v. 9, n. 2, p. 569-591, 2020. <https://doi.org/10.18223/hiscult.v9i2.3194>

ROSA, L. DE F. F. DA e PALÁCIOS, F. O. Desmontagem e esquecimento: os metais da estrada de ferro de Bragança-PA (1883-1965). *Revista Angelus*, n.20, p. 1-27, 2024. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-5487.v15i20p211446> .

SANTOS, M. F. de J. Para satisfação plena da zona nortista: José Leão Ferreira e a integração dos sertões do antigo norte brasileiro. *Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História*, n. 80, p. 274–301, 2024. <https://doi.org/10.23925/2176-2767.2024v80p274-301>

SARGES, M. N. *Belém: riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912)*. 2.ed. Belém: Pakatatu, 2002.

SARQUIS, G. B. (Org.). *Engenhos no Pará*. Belém: Iphan, 2023.

SCHAAN, D. P. Arqueologia, público e comodificação da herança cultural: o caso da cultura Marajoara. *Revista Arqueologia Pública*, São Paulo, nº 1, p. 19-30, 2006. <https://doi.org/10.20396/rap.v1i1.8635819> .

SILVA, J. B. A Ex-colônia de hansenianos de Marituba: perspectivas histórica, sociológica e etnográfica. *Papers do NAEA*, n. 234, p. 1-44, 2009. <http://dx.doi.org/10.18542/papersnaea.v18i1.11381>.

SMITH, L. El “espejo patrimonial”. ¿Ilusión narcisista o reflexiones múltiples? *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, v. 1, n. 12, 39-63, 2011. <https://doi.org/10.7440/antipoda12.2011.04>