

Imagens raras mostram como era a Estrada de Ferro de Bragança em funcionamento no Pará

Category: GERAL, PARÁ

escrito por Maria Luiza | 23 de julho de 2026



Imagens raras da Estrada de Ferro de Bragança em funcionamento permitem conhecer um pouco da experiência proporcionada por uma das construções mais emblemáticas da história da mobilidade no Pará. O registro mostra parte do percurso da ferrovia entre os municípios de Capanema e Igarapé-Açu.

A criadora de conteúdo Izabela Nascimento compartilhou informações sobre o vídeo. Em seu perfil no Instagram, ela se dedica a divulgar relatos, imagens e curiosidades relacionadas a diferentes aspectos da história do Pará.

Segundo a publicação de Izabela, as imagens fazem parte do filme *Amazônia e Rio: Exposição de 1922*, dirigido por Silvino Santos. O vídeo está disponível no streaming Tela Brasil e no acervo da Cinemateca Brasileira.

O registro apresenta um trecho da Estrada de Ferro de Bragança e permite observar parte da estrutura ferroviária em funcionamento.

“Nele, aparece um trecho da Estrada de Ferro de Bragança, entre Capanema e Igarapé-Açu. É nesse trecho que aparece

Livramento, uma das localidades que faziam parte do percurso da ferrovia”, escreveu Izabela.

Muito antes das rodovias dominarem os deslocamentos no Pará, a locomotiva a vapor cruzava o Estado carregando passageiros, mercadorias e histórias. Ao longo de seus 293 quilômetros de extensão e 37 estações, a Estrada de Ferro de Bragança (EFB) ajudou a moldar cidades, impulsionou o desenvolvimento econômico e deixou marcas que permanecem visíveis até hoje.

Construída a partir de 1883 com o objetivo de aproximar as Províncias do Pará e do Maranhão e estimular o desenvolvimento da região bragantina, a ferrovia não alterou apenas a paisagem dos municípios cortados pelos trilhos. Ela também influenciou hábitos, rotinas e a própria formação de diversas localidades paraenses.

A ferrovia que ligou Belém ao nordeste paraense

A Estrada de Ferro de Bragança teve Belém como ponto de partida, mas levou 25 anos para alcançar seu destino final.

O primeiro trecho entrou em operação em 1884 e ligava a capital ao município de Benevides. A novidade reduziu o tempo de viagem de oito horas para aproximadamente uma hora.

A conclusão da ferrovia ocorreu apenas em 1908, durante o governo de Augusto Montenegro. Embora não tenha iniciado a obra, ele teve papel decisivo na ampliação e finalização da estrada.

Como o trem transformou a paisagem do Pará

A influência da EFB não ficou restrita ao trajeto rumo ao nordeste paraense. Em Belém, por exemplo, duas estações marcaram a história da ferrovia.

Onde hoje funciona o Terminal Rodoviário de Belém existia a Estação São Brás. Inicialmente planejada como ponto de partida da ferrovia, ela acabou considerada distante da área portuária da cidade.

A solução foi prolongar a linha em mais seis quilômetros até a região central da capital, resultando na inauguração da Estação Central, na avenida 16 de Novembro, na área onde atualmente está localizado o Hotel de Trânsito de Oficiais do Exército.

Segundo o historiador Vitor Nazareno da Mata Martins, mestre e doutor em História Social da Amazônia, a principal função da ferrovia era facilitar o escoamento da produção.

A ideia era conectar áreas produtoras de matérias-primas, como cacau e borracha, aos portos do litoral, favorecendo o transporte das mercadorias.

A influência da Estrada de Ferro em Icoaraci

Entre os locais que ainda preservam marcas da ferrovia está o distrito de Icoaraci.

A partir da estação localizada no Entroncamento, um ramal conduzia os passageiros até a então Vila Pinheiro, atual Icoaraci. A antiga Estação Pinheiro permanece como um dos principais testemunhos desse período e, depois de reformada, foi reaberta para receber feiras de artesanato, gastronomia e eventos.

Segundo Vitor Martins, outros vestígios também podem ser observados no distrito, como áreas por onde passavam os trilhos e o próprio traçado da avenida Augusto Montenegro, antigo ramal que conectava Belém a Icoaraci.

A inauguração da estação, em 1906, facilitou o deslocamento de famílias vindas da capital e ajudou a transformar o espaço urbano da região, onde ainda se destacam históricos chalés de madeira.

Municípios que nasceram ao longo dos trilhos

A presença da ferrovia estimulou o surgimento de colônias e vilas operárias ao longo do percurso.

Com a necessidade de abastecimento e manutenção das locomotivas, diversas ocupações se consolidaram nas margens dos trilhos e deram origem a municípios que hoje fazem parte da realidade paraense.

Entre eles estão Ananindeua, Marituba, Benevides, Santa Izabel do Pará, São Francisco do Pará, Igarapé-Açu, Nova Timboteua, Peixe-Boi, Capanema e Tracuateua.

Marituba é um dos exemplos citados pelo historiador. Segundo ele, o município surgiu a partir do prolongamento do antigo Núcleo Colonial de Benevides após sua conexão ferroviária com Belém.

Bragança e a força econômica da ferrovia

Destino final da EFB, Bragança já possuía produção agrícola consolidada antes da chegada do trem.

De acordo com o historiador Dário Benedito Rodrigues, produtos como coco, babaçu, arroz, malva e tabaco seguiam da região bragantina para Belém. No sentido contrário, chegavam louças e artigos destinados ao comércio local.

Além do transporte de mercadorias, a ferrovia também ampliou o intercâmbio cultural entre Bragança e a capital paraense.

Segundo Dário, a circulação de estudantes, informações, jornais e ideias fortaleceu os laços entre as duas cidades e contribuiu para a efervescência cultural vivida pelo município.

Quando o horário da cidade era marcado pelo trem

A influência da ferrovia alcançava até mesmo a rotina dos moradores.

Dário Benedito lembra que o trem operava em três horários distintos e que a composição matinal, destinada apenas aos passageiros, acabou se tornando uma referência para o cotidiano bragantino.

As pessoas se reuniam na estação para receber notícias vindas da capital e acompanhar a chegada dos jornais de Belém.

O fim da Estrada de Ferro de Bragança

Apesar da importância econômica e social, a manutenção da ferrovia exigia altos investimentos.

Segundo Dário Benedito, os custos de operação eram elevados e envolviam mão de obra espalhada por diversas localidades, além da necessidade constante de abastecimento de água e carvão.

Com o tempo, o Governo Federal optou por priorizar o transporte rodoviário.

A desativação ocorreu em 31 de dezembro de 1965. Naquela noite, o último trem partiu de Bragança. Em seguida, teve início a retirada dos trilhos.

A antiga estação bragantina permaneceu abandonada por alguns anos até ser implodida com dinamite, em 1977.

Vestígios que ainda resistem no Pará

Embora boa parte das estruturas tenha desaparecido, diversos resquícios da Estrada de Ferro de Bragança permanecem espalhados pelo Pará.

É possível encontrar antigas estações, caixas d'água, oficinas ferroviárias, pontes metálicas e até locomotivas preservadas.

Belém

No turístico Parque da Residência é possível ver e entrar em um dos vagões da antiga Estrada de Ferro de Bragança (EFB). Os governadores e suas comitivas usavam o vagão, hoje restaurado e transformado em sorveteria, durante as viagens ao interior do Estado.

Dentre as autoridades relacionadas ao vagão, o Governador do Pará Magalhães Barata foi o que mais o utilizou, chegando até a discursar de suas escadarias.

Ramal do Pinheiro (Icoaraci)

Inaugurada em 1906, na antiga rua 8 de Outubro (atual Padre Júlio Maria), a Estação Pinheiro era o ponto final do ramal que ligava Belém, a partir da estação Entroncamento, até a área onde hoje está instalado o distrito de Icoaraci.

Ainda chamada de Vila Pinheiro, a região atraía veranistas e servia como parada obrigatória para quem seguia rumo às ilhas de Outeiro e Mosqueiro. O ramal da EFB possibilitou que o acesso à região fosse facilitado. Ainda hoje é possível visitar a antiga estação, recentemente restaurada.

Marituba

Ao longo da Rodovia BR-316 é possível avistar a estrutura das antigas Oficinas Ferroviárias de Marituba. Além do edifício garagem das locomotivas, visto da rodovia, mais adentro é possível ver as demais estruturas que compuseram o espaço de manutenção da locomotiva.

Do outro lado da BR-316, a antiga caixa d'água que abastecia o trem e algumas casas da vila operária ainda resistem ao tempo.

Apeú

O prédio da antiga Estação Ferroviária do Apeú foi construído ainda em 1885. Situada à margem da Avenida Barão do Rio Branco, a estação hoje abriga um mercado.

A avenida advém originalmente da EFB, portanto, sua atual configuração mostra o percurso do tem. Bem próximo à estação, um antigo comércio da época da EFB ainda funciona. Trata-se do Solar dos Martins, que mantém a estrutura original da época.

Castanhal

Após o encerramento das atividades da ferrovia, Castanhal demoliu a antiga Estação da EFB, assim como ocorreu com muitas outras ao longo do percurso.

Na Praça da Estrela, porém, ainda é possível ver uma das locomotivas que percorreram os trilhos da Estrada de Ferro de Bragança.

Igarapé-Açu

No município de Igarapé-Açu ainda é possível ver e transitar pela ponte de ferro construída para dar passagem à locomotiva da Estrada de Ferro de Bragança.

Construída sobre o rio Maracanã, a ponte de ferro permanece preservada até hoje. Ao lado dela, uma das antigas caixas d'água que abasteciam a estação também pode ser vista.

Livramento

Em meio ao silêncio da floresta, a antiga Estação do Livramento, no município de Igarapé-Açu, resiste ao tempo. Em estado de ruínas, a construção pode ser acessada após uma breve caminhada floresta a dentro a partir da pista da Rota Turística Belém-Bragança.

Tauari

Inaugurada no mesmo ano de conclusão da EFB, 1908, a Estação Tauari está localizada às proximidades do município de Capanema. Em 1906 moravam na vila apenas quatro pessoas.

Com a ferrovia, porém, muitos migrantes oriundos principalmente do Nordeste do país chegaram ao local, período em que também foram instaladas as primeiras casas comerciais da comunidade.

A ferrovia possibilitou, ainda, o escoamento das produções de arroz, algodão, milho e feijão. Hoje, a antiga estação abriga a agência distrital de Tauari, uma biblioteca comunitária e a agência dos Correios.

Mirasselas

O distrito de Mirasselas, em Capanema, já existia antes da chegada da EFB, porém, à época, era uma vila ocupada basicamente por moradores oriundos do Nordeste do país e por algumas tribos indígenas. Ainda hoje é possível ver a Estação da Estrada de Ferro instalada no local, porém, a construção encontra-se fechada.

Fonte: Diário do Pará e Publicado Por: Jornal Folha do Progresso 23/07/2026/09:21:16

O formato de distribuição de notícias do [Jornal Folha do Progresso](#) pelo celular mudou. A partir de agora, as notícias chegarão diretamente pelo formato Comunidades, ou pelo canal uma das inovações lançadas pelo WhatsApp. Não é preciso ser assinante para receber o serviço. Assim, o internauta pode ter, na palma da mão, matérias verificadas e com credibilidade. Para passar a [receber as notícias](#) do Jornal Folha do Progresso, clique nos links abaixo siga nossas redes sociais:

- [Clique aqui e nos siga no X](#)
- [Clica aqui e siga nosso Instagram](#)
- [Clique aqui e siga nossa página no Facebook](#)
- [Clique aqui e acesse o nosso canal no WhatsApp](#)
- [Clique aqui e acesse a comunidade do Jornal Folha do Progresso](#)

Apenas os administradores do grupo poderão mandar mensagens e saber quem são os integrantes da comunidade. Dessa forma, evitamos qualquer tipo de interação indevida. Sugestão de pauta enviar no e-mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com.

Envie vídeos, fotos e sugestões de pauta para a redação do JFP (JORNAL FOLHA DO PROGRESSO) Telefones: WhatsApp [\(93\) 98404 6835](#)– (93) 98117 7649.

“Informação publicada é informação pública. Porém, para chegar até você, um grupo de pessoas trabalhou para isso. Seja ético. Copiou? Informe a fonte.”

*Publicado por Jornal Folha do Progresso, Fone para contato 93 981177649 (Tim) WhatsApp: [-93- 984046835](#) (Claro)
 - Site: www.folhadoprogresso.com.br e-mail: folhadoprogresso.jornal@gmail.com/ou e-mail: adeciopiran.blog@gmail.com*