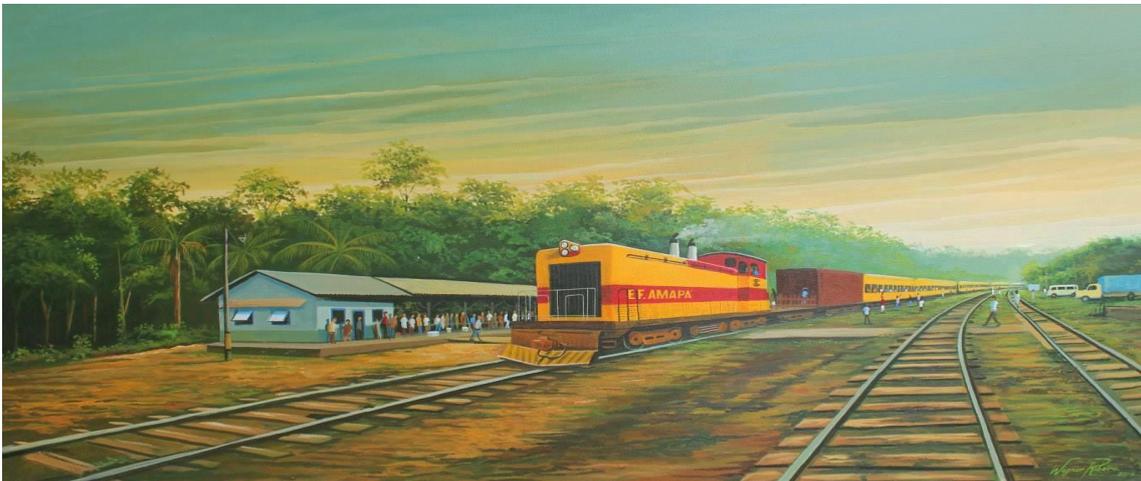


**Transportando Sonhos: A História da Estrada de Ferro do Amapá
(1957-2016)**



Trem na Estação de Serra do Navio-AP, tela de Wagner Ribeiro, 2012

Márcia Nobre Herrera de Melo

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de
Mestre em História Moderna e Contemporânea

Orientadora:

Doutora Maria Luísa Tiago de Oliveira, professora auxiliar,
ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa.

Junho, 2017

AGRADECIMENTOS

Boas recordações ficarão registradas em minha memória, ao longo desse mestrado e principalmente durante o processo de preparação desta dissertação. Conheci pessoas, que por algum motivo cruzaram o meu caminho e me marcaram profundamente. Algumas, mesmo sem perceber me deram força e ânimo para escrever. A Dra. Luísa Tiago de Oliveira foi uma delas, sempre atenta aos mínimos detalhes, muito observadora e crítica quando necessário, características de quem se dedica a história oral, da qual me apaixonei. Agradeço-lhe pelas orientações e por fazer a história oral entrar em minha vida. Obrigada, por ter cruzado o meu caminho.

Agradecimentos especiais ao meu esposo Ericláudio Silva de Melo, a minha mãe Creuza Reis Nobre Herrera, a minha filha Gabriela Herrera de Melo, a minha irmã Andréa Nobre Herrera e a minha sobrinha Amanda Montserrat Herrera de Souza, o simples fato de existirem em minha vida, torna-me forte, percebendo o quanto o amor é fundamental para realizarmos qualquer projeto, seja pessoal ou profissional.

Agradeço Aldenor Façanha de Oliveira, Cecílio Ferreira de Lima, Conceição Lino Trindade, José Amilton Gomes, José Ortiz Vergolino, Lauromar Sabadine, Osmar Borges, pessoas que me concederam os seus relatos de vida e o seu tempo, tão preciosos nos dias atuais.

Devo dizer obrigada, aos colegas e professores, do curso do Mestrado em História Moderna e Contemporânea, em especial a Dra. Maria João Vaz, pelos diferentes aprendizados.

Agradeço, a todos os que me ajudaram. Cuja presença anônima neste agradecimento, não diminui o quanto lhes sou grata.

Agradeço, por fim, a Deus, por ter me dado esta oportunidade.

RESUMO

As ferrovias brasileiras, por um longo tempo, serviram para beneficiar as lavouras de café, a indústria e o comércio, levando o desenvolvimento e o progresso às regiões servidas. Porém, o aumento do transporte rodoviário contribuiu para a desativação de muitas, ao torná-las um meio de transporte secundário. Com o tempo foram abandonadas pelo poder público. Tais fatos aconteceram em todo o Brasil e, na Amazônia brasileira, não foi diferente.

A Estrada de Ferro do Amapá, objeto de investigação deste trabalho, foi construída pela empresa Indústria de Comércio e Minérios-S/A (ICOMI) para transportar o minério de manganês, das minas de Serra do Navio ao porto de Santana. Atualmente, a Estrada de Ferro do Amapá encontra-se abandonada, depois de 58 anos de existência. Durante alguns anos desse período, foi o único transporte de passageiros e cargas entre Santana e Serra do Navio, sendo ao longo de sua linha construídas vilas, comunidades agrícolas e estações, que contribuíram para o crescimento e para a economia das cidades ao redor.

Palavras-chave:

Ferrovias brasileiras, Estado do Amapá, Indústria de Comércio e Minérios S/A, Estrada de Ferro do Amapá, Desenvolvimento socioeconômico.

ABSTRACT

The Brazilian railroads, for a long time, served to benefit coffee plantations, industry and commerce, bringing development and progress to the regions they served. However, the increase in road transport has contributed to the deactivation of many by making them a secondary means of transport. After a while they were abandoned by the public power. Such facts happened all over Brazil and, in the Brazilian Amazon, it was no different.

The Amapá Railroad, the object of investigation of this work, was built by the company Indústria de Comércio e Minérios - S / A (ICOMI) to transport the manganese ore from the Serra do Navio mines to the port of Santana. Currently, the Amapá Railroad is abandoned, after 58 years of existence. During a few years of this period, it was the only transport of passengers and cargo between Santana and Serra do Navio, along its line were built villages, agricultural communities and stations, which contributed to the growth and economy of the surrounding cities.

Keywords:

Brazilian Railways, State of Amapá, Commerce and Mining Industry S / A, Amapá Railroad, Socioeconomic Developments.

ÍNDICE

Agradecimentos	i
Resumo	iii
Abstract	v
Índice	vii
Índice de Quadros	ix
Índice de Figuras	xi
Glossário de Siglas	xiii
Esclarecimentos	xv
I - INTRODUÇÃO	1
1.1- Motivações pessoais	1
1.2- Justificativa	2
1.3- Objeto de estudo	3
1.4- Estado da arte	5
1.5- Objetivos e Hipótese	12
1.6- Metodologia, Fontes e Estrutura da Tese	12
1.7- Limites e Potencialidades	14
II- BREVE HISTÓRICO DAS PRIMEIRAS FERROVIAS BRASILEIRAS	15
2.1- A pioneira: Estrada de Ferro Mauá	20
2.2- The Recife and São Francisco Railway	24
2.3- Estrada de Ferro D. Pedro II (atual Central do Brasil)	27
2.4- Estrada de Ferro Bahia-São Francisco Railway	30
2.5- A São Paulo Railway, o fim da era ferroviária e o caos urbano no transporte público brasileiro	33
III- AMAZÔNIA: FERROVIAS PARA INTEGRAR E DESENVOLVER	37
3.1- Estrada de Ferro Bragança	39
3.2- Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: A ferrovia do diabo	42
3.3- Estrada de Ferro Tocantins	45
3.4- Estrada de Ferro Carajás	48

3.5- Ferrovia Norte-Sul: Tentativas para desenvolver e integrar	52
IV- A ESTRADA DE FERRO DO AMAPÁ NOS TEMPOS DA ICOMI	56
4.1- Amapá: Território Federal, Manganês e ICOMI	57
4.2- Do manganês a Estrada de Ferro do Amapá	61
4.3- Uma Ferrovia norte-americana em terras amapaenses	66
4.4- Estrada de Ferro do Amapá: Relações sociais, econômicas e culturais estabelecidas	71
V- DE MÃOS EM MÃO: A REALIDADE DA FERROVIA AMAPAENSE	80
5.1- As concessionárias e a paralização da Estrada de Ferro do Amapá em 2015	84
5.2- «Deus nos livre, se um dia esse trem parar»	91
VI- CONCLUSÃO	96
VII- FONTES E BIBLIOGRAFIA	101
VIII- CV	I

ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 1- Dados técnicos da Estrada de Ferro do Amapá	69
QUADRO 2- As estações, paradas e pontes da Estrada de Ferro do Amapá	70
QUADRO 3- Cargos da Estrada de Ferro do Amapá	75
QUADRO 4- Produtos transportados na Estrada de Ferro do Amapá: 1982-1991	76
QUADRO 5- Transportes de passageiros e cargas: 1963-1972	77
QUADRO 6- Transportes de passageiros e carga: 1982-1991	77

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1- Mapa Ferroviário do Brasil, 2011	20
FIGURA 2- Embarcadouro e edifício da antiga estação de Mauá, 1920	23
FIGURA 3- Corredeiras do rio Madeira, 1909, Rondônia/RO, 1909	42
FIGURA 4- Acampamento de trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, 1909	44
FIGURA 5- Mapa da Ferrovia Norte-Sul	55
FIGURA 6- Mapa do Estado do Amapá	58
FIGURA 7- Terraplanagem para construir a Estrada de Ferro do Amapá, 1954	67
FIGURA 8- Mapa da Estrada de Ferro do Amapá, 1970	68
FIGURA 9- Assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro do Amapá, 1954	70
FIGURA 10- BR 210- Trecho da via para Pedra Branca do Amapari, 2015	72
FIGURA 11- Locomotiva da Estrada de Ferro do Amapá, pintada com as cores da MMX, 2008	85
FIGURA 12- Locomotiva da Estrada de Ferro do Amapá, pintada com as cores da Anglo American, 2013	86
FIGURA 13- Palestra educativa sobre a importância histórica da Estrada de Ferro do Amapá	87
FIGURA 14- Vagão da Estrada de Ferro do Amapá, em estado de abandono, 2016	91
FIGURA 15- Estação de Pedra Branca do Amapari, 2008	95
FIGURA 16- Estação de Pedra Branca do Amapari, abril de 2016	95

GLOSSÁRIO DE SIGLAS

- ALAP-** Assembleia Legislativa do Estado do Amapá
- AMZA-** Amazônia Mineração
- CNT-** Conselho Nacional de Transportes
- CONFEA-** Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia
- CNMM-** Conselho Nacional de Minas e Metalurgia
- CVRD-** Companhia Vale do Rio Doce
- DNEF-** Departamento Nacional de Estradas de Ferro
- DNPM-** Departamento Nacional de Produção Mineral
- EFA-** Estrada de Ferro do Amapá
- EFCB-** Estrada de Ferro Central do Brasil
- ETC-** Estrada de Ferro Tocantins
- EVTEA-** Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental
- EXIBANK-** Export and Import Bank
- FBC-** Fundação Brasil Central
- FNS-** Ferrovia Norte-Sul
- GEA-** Governo do Estado do Amapá
- GIIC-** Gulf Industrial Investment Corporation
- IBGE-** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- ICOMI-** Indústria e Comércio de Minérios
- LMSA-** Light Metal Smelters Association
- MMX-** Mineração e Metálicos
- MP-** Ministério Público
- RFFSA-** Rede Ferroviária Federal S/A
- RFN-** Rede Ferroviária do Nordeste
- SEBRAE-** Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
- SENAI-** Serviço Nacional da Indústria
- SPR-** São Paulo Railway
- STF-** Supremo Tribunal Federal

STJ- Superior Tribunal de Justiça

SETRAP- Secretária de Estado de Transportes

SPVA- Superintendência do Plano de Valorização Econômica

TCU- Tribunal de Contas da União

TFA- Território Federal do Amapá

TJAP- Tribunal de Justiça do Amapá

TRF- Tribunal Regional Federal

ESCLARECIMENTOS

Informa-se que a dissertação será escrita nas normas ortográficas da Língua Portuguesa vigente, sendo que o acordo ortográfico atual visa simplificar as regras ortográficas da Língua Portuguesa e aumentar o prestígio social da língua no cenário internacional. Sua implementação no Brasil segue os seguintes parâmetros: 2009 – vigência ainda não obrigatória; 2010 a 2012 – adaptação completa dos livros didáticos às novas regras; e a partir de 2013 – vigência obrigatória em todo o território nacional. Cabe lembrar que esse «Novo Acordo Ortográfico» já se encontrava assinado desde 1990 por oito países que falam a língua portuguesa.

Esclareço que a dissertação será redigida de acordo com as regras da gramática normativa do Brasil, quanto à fonologia, morfologia e sintaxe.

Observa-se que a língua portuguesa sofre variações nos países lusófonos, tanto na grafia como na fonética. Mas percebe-se que, na língua portuguesa europeia e na língua portuguesa brasileira, existem ainda outras diferenças gramaticais: no léxico e na sintaxe.

Algumas construções sintáticas comuns no Brasil não costumam ser utilizadas em Portugal, tais como:

- Colocação do pronome oblíquo em início de frase;
- Emprego da preposição em, ao invés de a;
- Uso frequente de gerúndio, ao invés de infinitivo precedido de preposição, entre outros.

INTRODUÇÃO

Esta dissertação enquadra-se nos estudos sobre as Estradas de Ferro e a História do Amapá. De um modo geral, o trabalho aborda a história das ferrovias brasileiras que muito contribuíram para o desenvolvimento econômico e social do Brasil. Para o estudo das ferrovias primeiramente far-se-á uma análise da história, partindo de um contexto macro para um micro da história.

O título da dissertação, *Transportando sonhos: a história da Estrada de Ferro do Amapá (1957-2016)*, é uma referência ao transporte de dois bens preciosos do Estado do Amapá: o minério de manganês que traria «desenvolvimento e progresso» e o transporte do bem mais precioso, sua população.

A descoberta do minério de manganês, em meados da década de 1940, no Estado do Amapá (na época Território Federal do Amapá) e, posteriormente, a sua exploração e comercialização, iniciadas na década de 1950 pelas empresas Indústria de Comércio e Minérios S/A (ICOMI) e sua sócia Bethlehem Steel Company, gerou grandes expectativas sobre os benefícios que a mina traria para o desenvolvimento econômico do Amapá. Nesta perspectiva, o Estado do Amapá em pouco tempo tornar-se-ia industrializado e rico, contribuindo para suscitar nas pessoas a mentalidade de que, ao trabalhar na empresa ICOMI, poderiam realizar todos os seus planos. Trabalhar na empresa ICOMI e viajar no trem para a Vila de Serra do Navio, onde moravam a maioria dos trabalhadores da empresa, faz-se o «sonho» de muitos.

1.1- MOTIVAÇÕES PESSOAIS

Meu pai, pelo qual sempre tive muita admiração e respeito, trabalhou até os 75 anos na empresa Indústria e Comércio de Minérios-S/A ou simplesmente ICOMI, sigla pela qual todos a chamavam. Cresci, ouvindo-o dizer que daria o sangue pela ICOMI, além de compartilhar a opinião de muitos sobre a empresa: consideravam-na a «grande mãe». Confesso que não entendia bem o porquê da devoção nutrida à empresa. O que chamava mesmo minha atenção era o apito do trem: sempre pontual às 7h 00min da manhã. Servia como uma espécie de relógio para a pequena cidade de Santana.¹

O trem carregava o minério de manganês, das minas de Serra do Navio ao Porto de Santana, onde seria escoado e exportado para o exterior. Nos dias de segunda-feira, quarta-feira e sexta-feira, transportava cargas e passageiros, partindo pontualmente de Santana. Meu

¹ Município pertencente ao Estado do Amapá. Criado em 17 de dezembro de 1987.

pai viajava constantemente nele, ao ir para Serra do Navio. Um dos meus «sonhos» era viajar naquele trem.

Minha primeira viagem ficou marcada na memória. Recordo das diferentes paisagens da floresta amazônica, das senhoras que vendiam lanches dentro do trem, das vendas dos mais variados artigos regionais, realizados nas estações do percurso, por onde parava para o embarque e o desembarque de passageiros e cargas. Tínhamos apenas alguns minutos para sair e retornar ao vagão, do contrário partiria e ficaríamos na estação até ao próximo, que ia passar somente no dia seguinte.

Em síntese, viajar de trem sempre despertava muita emoção nos e nas adolescentes da era ICOMI. E, eu, fui uma delas.

1.2- JUSTIFICATIVA

A era ferroviária no Brasil, segundo Paulo Boiteux², ocorreu na segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX, correspondendo este período à fase de surgimento, expansão, e decadência. Para o autor, a decadência ferroviária ocorrida no Brasil não aconteceu nos países industrializados: nesses países as ferrovias permanecem em uso e disputam a concorrência com outros meios de transporte.

Por quase um século, as ferrovias foram os meios de transporte mais importantes do Brasil. No entanto, perderam a sua hegemonia e importância para o transporte rodoviário na década de 1960, ficando com apenas 15% da participação no transporte nacional.³

Tal fato é extremamente danoso para o país, pois se tem um grande congestionamento nas estradas e rodovias. Além do que o transporte rodoviário não supre as necessidades da população em termos de transporte público.

Conseqüentemente, a diminuição desse importante transporte público ou sua extinção em alguns lugares é bastante sentida no Brasil, pois se tem um grande congestionamento nas estradas e rodovias; deficiência de transportes públicos; perda de um transporte público mais barato; lotação de passageiros; perda de um transporte mais acessível para o escoamento da produção agrícola familiar; perda do comércio realizado dentro dos trens e nas estações; perda do prazer em se viajar de trem (comboio). Em fim, perde-se o patrimônio, a história e a identidade das pessoas, que tinham uma ligação histórica e afetiva com a estrada de ferro.

² Boiteux, Paulo (2014), *História das ferrovias brasileiras*, São Paulo, Editora Letra Capital, p.06.

³ Cornejo, Carlos e João Emílio Gerodetti (2005), *As ferrovias do Brasil nos cartões portais e álbuns de lembranças*, São Paulo, Solares Edições Culturais, p. 10.

Entre os motivos da escolha do tema, além dos de valor sentimental, tendo em conta que a Estrada de Ferro do Amapá (EFA) fez parte de importantes fases de minha vida, estão também os de ordem histórica, social e econômica, haja em vista a importância histórica dessa ferrovia para os setores sociais e econômicos do Estado do Amapá.

Além do fato, não existem estudos sobre a Estrada de Ferro do Amapá, favorecendo o pouco conhecimento de sua importância, na história amapaense.

As estradas de ferro são importantes para a história do Brasil e em particular a Estrada de Ferro do Amapá pelo contributo econômico e serviços públicos prestados, principalmente para as camadas pobres da sociedade amapaense, representando uma fonte de emprego na região e ajudando no sustento de uma parcela da sociedade. Por fazer parte de minha história e de várias gerações que trazem na memória lembranças inesquecíveis vivenciadas nesse trem (comboio) e visando salvaguardar a memória e defesa desse importante patrimônio histórico, é que considero importante o estudo do tema.

1.3- OBJETOS DE ESTUDO

Das primeiras informações oficiais sobre a ocorrência de depósitos de manganês no interior do Amapá em 1934⁴ à posterior exportação do minério para os Estados Unidos da América em 1957, se passaram 23 anos, nos quais ocorreram: pesquisas geológicas, prêmios em dinheiro para quem fornecesse informações sobre os depósitos minerais, confirmação de jazidas de minério de manganês de alto teor, processos burocráticos para a concessão da exploração mineral, investimentos em prospecção, estudos de viabilidade e a montagem da infraestrutura para que começassem os trabalhos de mineração no Estado do Amapá.

Em 1953, entra em vigor o contrato de arrendamento para exploração do minério de manganês no Estado do Amapá⁵ concedido a Indústria de Comércio e Minérios S/A (ICOMI) por um período de 50 anos.

Segundo Drummond e Pereira⁶ de toda a infraestrutura montada pela ICOMI (porto, estrada de ferro, as duas cidades companhia, escritórios, etc.), a mais cara foi a estrada de ferro.

A Estrada de Ferro do Amapá foi construída entre fevereiro de 1954 a outubro de 1956, ligando os Municípios de Santana, Macapá, Porto Grande, Pedra Branca do Amapari e

⁴ Drummond, José Augusto e Mariângela de Araújo Povoas Pereira (2007), *O Amapá nos tempos do manganês, um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico (1943-2000)*, Rio de Janeiro, Editora Garamond, p.122.

⁵ Estado de fronteira localiza-se na parte setentrional do Brasil, na Amazônia ou região norte.

⁶ Drummond (2007), *O Amapá nos...*, p.156.

Serra do Navio, no Estado do Amapá, com uma extensão de 193 km. Sua construção deveu-se à necessidade da ICOMI de transportar grandes quantidades de minério de manganês, das minas em Serra do Navio para o porto de embarque e exportação em Santana-AP.⁷

A Estrada de Ferro iniciou suas atividades em janeiro de 1957, com o transporte de manganês e de cargas gerais, bem como o transporte de passageiros ao longo da linha, contando com várias estações e paradas para atender à população e ao carregamento da produção agrícola familiar.

A história da Estrada de Ferro do Amapá é parecida com a história de tantas outras ferrovias no Brasil, que foram durante certo tempo ovacionadas por sua importância econômica, e aos poucos vão perdendo esse status para as rodovias e deixam de ser importantes. Em certos pontos passam a se tornar um estorvo para o Estado, pois se acredita que dão mais prejuízos que lucros. Para Sabadine, a passagem é muito barata, o trem de passageiros não dá lucro e o Estado não tem condições de mantê-lo, «o Estado está querendo se ver livre»⁸.

Com a saída da empresa ICOMI em 1997, a concessão da Estrada de Ferro do Amapá passa primeiramente para o Governo Federal e, posteriormente, após decisão judicial, a sua concessão passa para o Estado do Amapá. É notório saber que o Estado, após a saída da empresa ICOMI, administrou a Estrada de Ferro por um período de dois anos, de 2004 a 2006, e que nesse período não foram feitas as manutenções necessárias para o seu funcionamento, chegando mesmo, ao abandono da ferrovia.

Em 2006, o Governo do Amapá abre licitação para empresas que queiram administrar a Estrada de Ferro do Amapá; no entanto, a ferrovia é concedida a empresas, que não cumprem o contrato e a deixam ficar em estado precário. Negar essa ferrovia a pessoas que dependem dela, para sua locomoção ou para escoar suas produções, e que ficam desamparadas, sem poderem transportar suas produções, resulta que muitos abandonam a agricultura. Além do fato de deixar desempregados um grupo de funcionários, que trabalhavam diretamente no setor ferroviário e outros que tinham seus rendimentos provenientes dos mais diversos ramos de atividades informais, que a Estrada de Ferro proporcionava. Nesse sentido, perde o agricultor, o consumidor dos seus produtos e várias camadas pobres da população, que tinham no trabalho informal uma importante fonte de rendimentos. A desativação da Estrada de Ferro causa danos econômicos e sociais ao Estado do Amapá.

⁷ Drummond (2007), *O Amapá nos...*, p. 154.

⁸ Entrevista com Lauromar Sabadine, Santana-AP, 20/07/2016.

De acordo com Sabadine, a Estrada de Ferro do Amapá, desde a saída da empresa ICOMI, não recebeu nenhuma manutenção como deveria ser. É preciso que se restaure 70% dela, pois foram feitos alguns pequenos reparos, correspondentes a apenas 20%. O estado da ferrovia é preocupante, suas atividades estão paralisadas há mais de um ano e sem previsão de retorno. Devido a uma série de ações no Tribunal de Justiça do Amapá (TJAP) entre a empresa Zamin⁹, seus funcionários e o Governo do Estado do Amapá, a Estrada de Ferro não pode ser novamente licitada, para voltar a funcionar. O governo estadual alega não ter condições financeiras para mantê-la.

O Estado depende unicamente de decisão judicial para voltar a ser o administrador da Estrada de Ferro: «a justiça voltou atrás e deu parecer favorável para o governo, a estrada voltou para o governo, mas eles entraram com recurso no último dia e nós estamos esperando o resultado deste recurso» diz Sabadine. Só após o resultado da Justiça o governo abrirá licitação para que empresas interessadas possam concorrer. No entanto, «a nova concessionária vai ser responsável em colocar a ferrovia ativa, operacional outra vez. Operacionar toda a estrada, tornar a estrada operante, manutenção tudo, para voltar a funcionar, para isso é um investimento alto, não é pouca coisa», concluiu Sabadine.¹⁰

Em síntese, até que saia o resultado da Justiça, o futuro da Estrada de Ferro é incerto, mas temos esperança que uma nova empresa mineradora se interesse por ela e a coloque a funcionar novamente, faça toda a manutenção que precisa e que a ferrovia possa realmente fornecer um serviço de qualidade, para que as pessoas possam viajar em sua linha, quer em serviço ou simplesmente pelo prazer de viajar de trem.

1.4-ESTADO DA ARTE

O tema da história das estradas de ferro ou caminhos de ferro é muito abordado nas várias ciências humanas e sociais, haja em vista que as ferrovias foram as precursoras dos transportes mecânicos de cargas terrestres, sendo os primeiros transportes terrestres da era industrial.

De acordo com Eric Hobsbawm, em *A era das revoluções (1789-1848)*, as ferrovias são filhas das minas e especialmente das minas de carvão do norte da Inglaterra. Sua invenção deveu-se as necessidades industriais, sendo que «nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia» mal provaram ser tecnicamente

⁹ Empresa indiana que tinha a concessão da Estrada de Ferro do Amapá, desde 2013.

¹⁰ Entrevista com Lauromar Sabadine, Santana-AP, 20/07/2016.

viáveis e lucrativas na Inglaterra entre os anos de 1825-1830 e planos para sua construção na maioria dos países ocidentais já eram feitos, embora sua execução fosse adiada¹¹.

Segundo Cornejo, no caso brasileiro, foram construídas para levar o progresso e o desenvolvimento econômico, a qualquer área do globo por onde passassem:

Nas cidades por onde passavam davam emprego, traziam o progresso, abriam o mundo aos então isolados habitantes desses lugares perdidos do nosso interior, na época muito dependentes da navegação fluvial ou marítima, de carruagem e de tropas de mulas, todas lentas demais.¹²

Existe uma literatura muito grande disponível sobre o transporte ferroviário, estudos sobre a história das estradas de ferro, nas mais diversas linhas de abordagens. Nos trabalhos, é quase unânime o destaque da importância econômica e social das ferrovias, sua contribuição para o desenvolvimento do país e o caráter inovador e modernizador que trouxeram para as cidades e outros centros. Nas obras disponíveis, os aspectos supracitados são bastante mencionados.

Citemos a obra do autor Guilherme Grandi, *Café e expansão ferroviária: a Companhia E.F. Rio Claro (1880-1903)*, na qual destaca a contribuição das ferrovias para o desenvolvimento econômico da região cafeeira do oeste paulista. Cita a expansão cafeeira, a ampliação da rede ferroviária e o aumento populacional em São Paulo como fatores interligados e decisivos para ampliar o mercado interno, aumentar o fluxo imigratório, a urbanização e diversificar os investimentos das atividades econômicas do estado¹³.

Caminhando nos trilhos, de Israel Foguel, em que se constata que as ferrovias no Brasil eram símbolos de requinte, elegância e pontualidade. Traziam o desenvolvimento e o progresso aos lugares por onde passavam¹⁴.

Para Magda Pinheiro¹⁵, no livro *Cidades e caminhos de ferro*, o interesse em estudar a temática da história dos caminhos de ferro ocorre em diferentes abordagens, não se limitando, somente, a pesquisas sobre a história da construção e importância econômica das ferrovias ou a estudar apenas as alterações da hierarquia urbana ou do urbanismo, mas também do fechamento de algumas linhas ou da transformação de alguns espaços, que faziam parte de sua estrutura. Segundo a autora, isso é característico de países, onde surgiram cidades novas

¹¹ Hobsbawm, Eric (2001), *A era das revoluções (1789-1848)*, 5ª ed., Lisboa, Editorial Presença, pp. 52-53.

¹² Cornejo (2005), *As ferrovias do Brasil nos...*, p.10.

¹³ Grandi, Guilherme (2007), *Café e expansão ferroviária: a Companhia E.F. Rio Claro (1880-1903)*, São Paulo, Annablume Editora.

¹⁴ Foguel, Israel (2016), *Caminhando nos trilhos*, São Paulo, Clube de Autores.

¹⁵ Pinheiro, Magda (2008), *Cidades e caminhos de ferro*, Lisboa, Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, p.05.

por causa das estradas de ferro e que, aos poucos, essas estradas foram perdendo a importância e foram abandonadas, caracterizando bem o que ocorreu no Brasil e que ainda está acontecendo.

As ferrovias tiveram uma grande relevância econômica. Atualmente, a maior parte delas encontra-se desativadas e em total abandono. «O caminho de ferro torna-se então uma questão de defesa da memória e do patrimônio».¹⁶ No Brasil nos últimos anos, um grupo de pesquisadores passou a usar a história oral como fonte, visando resgatar, através da memória, importantes fatos da história de ferrovias que, ao longo dos anos, perderam sua importância e foram desativadas. Hoje permanece apenas a lembrança.

Seguindo a metodologia da história oral, em que a memória é utilizada como fonte de pesquisa para o resgate do patrimônio histórico, quer material ou imaterial, o livro *Ferrovias do Brasil nos cartões postais e álbuns de lembranças* de Gerodetti e Cornejo buscou contar a história das principais ferrovias brasileiras, utilizando como fontes os cartões postais e os álbuns de recordações. O ponto de partida foram as fotografias antigas, nas quais buscou-se coletar o maior número possível de informações. Através de recortes antigos, foi possível escrever uma obra interessante, que utiliza as recordações, quer pessoais ou coletivas, de fatos referentes à história de várias ferrovias brasileiras.

Importantes informações são reveladas: «às vezes, a resposta vem por acidente- alguém que conhece exatamente o local da foto, o que pode até dar uma ideia da data, pelas composições e pessoas que nela aparecem». Os autores indagam a razão das pessoas guardarem recordações de ferrovias, que foram desativadas há muito tempo, algumas das quais nem conheceram. Segundo eles, são lembranças que foram transmitidas por gerações: «os nomes das ferrovias extintas há mais de trinta anos teimam em permanecer na memória das pessoas (...) até a Ituana, esta, desaparecida há cem anos! ». A resposta à indagação é simples: as pessoas lembram porque marcaram um tempo, em que se viajava «não apenas para se chegar ao destino, mas pelo prazer de viajar»¹⁷.

Hélio Suêvo, no livro *A formação das estradas de ferro do Rio de Janeiro: o resgate da sua memória*, ao escrever sobre o tema, relata que a Estrada de Ferro é uma das invenções mais extraordinárias da humanidade. Conduzidas do progresso serviram também para implantar, no Brasil, os interesses estrangeiros, que dirigiam e detinham os rumos da economia brasileira ao influenciar os interesses nacionais, em prol dos seus. Para o autor, a

¹⁶ Pinheiro (2008), *Cidades e...*, p. 05.

¹⁷ Cornejo, (2005), *As ferrovias do Brasil nos...*, p.11

decadência do transporte ferroviário no Brasil está diretamente ligada aos interesses estrangeiros¹⁸.

O transporte rodoviário no Brasil teve início a partir da década de 1920, por iniciativas de governantes brasileiros. Porém, foi na década de 50, na gestão do então presidente Juscelino Kubistchek, que o rodoviarismo se consagrou como meio de transporte no Brasil. Consagrado pela frase «governar é abrir estradas», o presidente ao implantar o plano de Metas visava avançar o Brasil «50 anos em 5» e, para isso, faz uso de capital estrangeiro para a instalação de indústrias automobilísticas no Brasil. O plano de Metas configurava os interesses de poderosas indústrias automobilísticas internacionais, que pretendiam expandir seus lucros de forma global.

De acordo com o autor, esse modelo político/econômico privilegiava a expansão do transporte rodoviário, em detrimento das ferrovias, favorecendo sua decadência.

As Estradas de Ferro sofreram a concorrência do transporte rodoviário em todo o mundo. A esse respeito, Geoffrey Allen¹⁹ observa que o desenvolvimento do transporte rodoviário e aéreo, vistos como sinônimo de progresso e modernidade, faz com que sejam anunciadas previsões de que as velhas ferrovias europeias estariam condenadas ao fim. No entanto, o autor analisa que tais profecias não se concretizam graças, segundo o mesmo, a crise energética dos anos 70, que favoreceu a recuperação do transporte ferroviário europeu. Investimentos foram feitos, a fim de tornar as velhas estradas de ferro modernas, tornando-as altamente velozes. Tais fatos em grande parte não aconteceram no Brasil, as poucas estradas de ferro que restaram estão em grande parte sucateadas.

Em *História das ferrovias brasileiras*, Paulo Boiteux, ao questionar o futuro do transporte ferroviário brasileiro, argumenta que não dá para se fazer previsões, pois todas as doutrinas políticas que tentaram fazer previsões sobre o futuro econômico e tecnológico fracassaram. O que se pode fazer são indagações, a fim de verificar o contributo desse meio de transporte para a economia brasileira. Ferrovias são investimentos, que requerem grandes somas de dinheiro, com retorno demorado e sua continuidade depende de inovações tecnológicas, de novas matrizes energéticas e de futuras necessidades econômicas e sociais, situações que não dependem de nossa capacidade de previsão, argumenta o autor²⁰.

¹⁸ Rodriguez, Hêlio Suêvo (2004), *A formação das estradas de ferro do Rio de Janeiro, o resgate da sua memória*, Rio de Janeiro, Editora Memória do Trem, pp. 9-10.

¹⁹ Allen, Geoffrey (1981), *Les Chemins de Fer*, Paris, Ed. Bordas, citado por Santos, Sílvio dos (2005), *Um estudo sobre a participação do modal ferroviário no transporte de cargas no Brasil*, Dissertação de Mestrado, Florianópolis, Universidade Federal de Santa Catarina, pp.8-9.

²⁰ Boiteux, Paulo (2014), *História das ferrovias nos...*, pp.92-95

Sobre a História do Estado do Amapá existem poucas obras publicadas. Somente com a implantação no Estado, em 1991, de uma Universidade Federal se ampliaram as pesquisas no campo histórico. No entanto, todos os anos, dezenas de trabalhos são escritos, porém não são publicadas. Recentemente, um grupo de professores e ex-alunos da Universidade Federal do Amapá começou a publicar obras muito interessantes sobre os mais variados temas da história amapaense, ainda que de forma tímida. Percebe-se que, embora sejam ainda poucos os estudos históricos desta parte do Brasil, devagar vão surgindo novas pesquisas, principalmente sobre o período territorial, exploração econômica, com destaque ao projeto de mineração da ICOMI, meio ambiente e desenvolvimento sustentável, relações transfronteiriças, estudos peculiares dos povos tradicionais e das comunidades afrodescendentes, além de temas referentes à cultura local.

O livro *Do lado de cá: fragmento de história do Amapá* consiste em uma coletânea de 22 artigos, de diferentes autores da área de ciências humanas. A obra foi organizada por professores do curso de história da Universidade Federal do Amapá.

Os trabalhos reunidos na obra relatam fatos da história amapaense, comuns à vida brasileira:

Eles ressaltam processos históricos que, mesmo assumindo dimensões próprias no espaço amazônico, expressam tensões que constituem o drama brasileiro. Por meio deles, a Amazônia deixa de ser vista, unicamente, como reduto natural, no qual a humanidade parece sempre deslocada ou indevida. Tais trabalhos dão conta, ainda, da produção de conhecimento histórico a partir do lado de cá e testemunham que o Brasil, como disse o poeta, é muito mais que a zona sul ²¹.

Na obra *Amapá: a terra onde o Brasil começa*, os autores José Sarney e Pedro Costa analisam a defesa dos interesses brasileiros na questão amapaense, através do Barão do Rio Branco, e outros episódios relevantes, como o Contestado franco-brasileiro, a revolta liderada por Francisco Xavier da Veiga Cabral (o Cabralzinho), e a tentativa de criação da República do Cunani. Por fim, abordam-se as circunstâncias atuais, o que inclui relatos sobre a cultura popular e valores regionais²².

No livro *O Amapá nos tempos do manganês: um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico (1943-2000)*, os autores José Augusto Drummond e Mariângela Pereira constatam que o Amapá não se desenvolveu plenamente depois de quase 50 anos de

²¹Coelho, Mauro Cezar (2011), Prefácio em Amaral, Alexandre *et.al* (2011) (Org.) *Do lado de cá: fragmentos de história do Amapá*, Belém, Editora Açáí.

²² Sarney, José e Pedro Costa (2004), *Amapá: a terra onde o Brasil começa*, Brasília, Editorial do Senado.

mineração, mas que muitos dos seus indicadores sociais e econômicos melhoraram substancialmente. De outro lado, apontam que o Estado não foi empobrecido nem ambientalmente degradado, o que indica que a mineração em grande escala não causa necessariamente miséria e destruição ambiental. Com isto, procuram contribuir para a compreensão das alternativas de desenvolvimento de um Estado amazônico, cujas atividades produtivas dependem fortemente dos seus recursos naturais, concluindo que a fartura desses recursos está longe de ser uma garantia para o desenvolvimento, que requer investimentos públicos e privados para a diversificação das atividades produtivas, a montagem de infraestrutura e a oferta de serviços públicos²³.

O escopo primordial do livro *Sinopse histórico-geográfica do Amapá*, do professor e geógrafo Gesiel Oliveira, dá aos leitores uma síntese breve, mas esclarecedora sobre o Amapá em um contexto histórico e geográfico, abordando temas como a formação histórica, colonização, implantação do Território Federal, grandes projetos públicos e particulares, a criação do Estado, dentre outros. Desprovido de uma linguagem hermética, procura elucidar da melhor maneira muitas das dúvidas pertinentes ao espaço geográfico amapaense²⁴.

Em relação à história da Estrada de Ferro do Amapá, os estudos existentes referem-se à empresa ICOMI e a maioria são sobre os impactos ambientais que a empresa deixou, após a exploração do manganês ou sobre os problemas sociais verificados no Estado do Amapá com a saída da mesma, além de estudos que abordam a economia do Amapá no período em que a empresa explorava o minério de manganês ou após este. Entre os livros que mencionam o projeto ICOMI, podemos destacar os que se seguem.

O historiador Fernando Rodrigues dos Santos, na obra *História do Amapá: da autonomia territorial ao fim do janarismo (1943-1970)*, analisa o período em que o Amapá tornou-se Território Federal, ao desmembrar-se politicamente do Estado do Pará em 1943 e o período em que o autor chamou de «janarismo», que compreende o início do governo de Janary Gentil Nunes, primeiro governador territorial, ao fim de sua carreira política em 1970. Em síntese, o livro mostra a figura polêmica do governador, que utiliza várias manobras políticas para se manter no poder por um longo período. Janary foi carismático, autoritário e popular, características presentes, ainda hoje, em vários governantes da América Latina. No primeiro capítulo, ao dissertar sobre o projeto ICOMI, destaca o apoio que a empresa

²³ Drummond, José Augusto e Mariângela de Araújo Povoas Pereira (2007), *O Amapá nos tempos do manganês, um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico (1943-2000)*, Rio de Janeiro, Editora Garamond.

²⁴ Oliveira, Gesiel de Souza (2004), *Sinopse histórico-geográfica do Amapá*, Macapá, Gráfica Brasil.

concedeu a Janary Nunes no início de sua carreira política, no então Território Federal do Amapá e posteriormente, a oposição da mesma ao seu governo.²⁵

O livro já citado do sociólogo José Augusto Drummond e da doutora em educação Mariângela Pereira, ao mencionarem as principais infraestruturas montadas pela empresa ICOMI, escrevem quatro páginas sobre a Estrada de Ferro do Amapá.

Do lado de cá: fragmentos de história do Amapá constitui obra escrita por 26 autores. Um deles, Ana Cristina Rocha Silva, professora da Universidade Federal do Amapá, escreveu um artigo, com 18 páginas, referindo-se a Estrada de Ferro do Amapá; no entanto, o objeto de seu estudo não é a ferrovia em si. Seu trabalho analisa a ideologia contida no discurso de «progresso» do governador Janary Nunes²⁶, relacionado com a Estrada de Ferro do Amapá. Suas críticas são direcionadas, tanto ao discurso ideológico de «progresso» do governo Janary, como ao de «desenvolvimento» contido no projeto de mineração da ICOMI. No entanto, a autora foi infeliz em seus argumentos ao citar o «discurso» de progresso atribuído as ferrovias. Entende-se que as mesmas não contribuíram para o desenvolvimento econômico do país e que não passaram de meros discursos. Afirma a autora:

Dentre os contextos, vistos até então, da introdução das estradas de ferro, percebemos discursos comuns: diminuição de fronteira, rapidez no deslocamento espaço temporal, criação de novas atividades econômicas, facilidades de comunicação interpessoais, facilidade na troca de bens e serviços, comunicação com comunidades isoladas, enfim, progresso²⁷.

Observa-se que, em outros livros como *História do Amapá: o passado é o espelho do presente*, de Paulo Dias, e *Geografia do Amapá: a (re) produção do espaço amapaense e seus contrastes*, de Antônio Carlos Rodrigues dos Santos, ao escreverem sobre o projeto ICOMI, os autores citam sumariamente o nome da Estrada de Ferro do Amapá²⁸.

Em síntese como supracitado, são raros os trabalhos acadêmicos sobre a Estrada de Ferro do Amapá.

²⁵ Santos, Fernando Rodrigues dos (1998), *História do Amapá: da autonomia territorial ao fim do janarismo (1943-1970)*, Macapá, Editora o Dia.

²⁶ Primeiro governador do Território Federal do Amapá.

²⁷ Silva, Ana Cristina Rocha (2011), «Uma ferrovia vara a selva: governo territorial, ferrovia e progresso» in: Amaral, Alexandre *et.al* (2011) (Org.) *Do lado de cá: fragmentos de história do Amapá*, Belém, Editora Açai, pp. 443-460.

²⁸ Dias, Paulo (2010) *História do Amapá: o passado é o espelho do presente*, Macapá, JM Editora.

Santos, Antônio Carlos Rodrigues dos (2005) *Geografia do Amapá: a (re) produção do espaço amapaense e seus contrastes*, Macapá, Editora RVS.

1.5-OBJETIVOS E HIPÓTESE

O objetivo primordial deste trabalho consiste em realizar um estudo histórico da Estrada de Ferro do Amapá, destacando sua contribuição para a economia e sociedade amapaense, visando salvaguardar a memória e defesa desse importante patrimônio histórico.

O estudo partirá da hipótese que a Estrada de Ferro do Amapá contribuiu para a geração de rendimentos de centenas de pessoas que dependiam dela para sua subsistência e de suas famílias, ajudando a movimentar a economia do Estado do Amapá, através de empregos diretos e indiretos.

Para os fins pretendidos primeiramente mapear-se-á o circuito geográfico realizado pela ferrovia, a fim de descrever as comunidades rurais que surgiram ao longo do seu caminho e os produtos agrícolas por elas transportados no trem (comboio). Também se fará uma análise dos dados econômicos, gerados pelos rendimentos proporcionados pela Estrada de Ferro do Amapá para a economia local. Por fim, será analisada a situação atual, na qual se encontra a Estrada de Ferro.

1.6-METODOLOGIA, FONTES E ESTRUTURA DA TESE

O presente trabalho contou com vários tipos de materiais e passou por etapas.

Um passo consistiu em se fazer um levantamento bibliográfico, em bibliotecas e na internet, bem como um inventário das fontes primárias e secundárias. Foram feitas pesquisas no Arquivo da ICOMI; no entanto, pude observar que os documentos estão em péssimas condições de armazenamento, todos espalhados e não se encontrando catalogados. Após a saída da empresa ICOMI, o arquivo que antes pertencia a esta empresa passou para a guarda e responsabilidade do Governo Federal. Atualmente a empresa Brica do Brasil- Ltda., acionista da ICOMI, cuida do arquivo.

Encerrado esse processo, foi realizada pesquisa de campo, a fim de entrevistar pessoas que estão diretamente relacionadas com o tema.

A escolha metodológica da história oral deveu-se ao fato de que muitas informações só são acessíveis através de quem vivenciou determinada situação. No caso da história da Estrada de Ferro do Amapá, existem inúmeras pessoas que guardam na memória informações valiosas, de fatos inéditos.

No entanto, a história oral como método é questionada por alguns acadêmicos, por considerarem que o entrevistado pode omitir fatos, fantasiar algumas situações, mentir ou mesmo esquecer-se de fatos relevantes, lembrando apenas dos acontecimentos que marcaram de alguma forma sua vida.

Diversamente o historiador Edward Hallett Carr argumenta que os documentos escritos não são mais confiáveis que as fontes orais, pois reproduzem o pensamento de pessoas que podem incorrer as mesmas falhas:

Nenhum documento pode nos dizer mais do que aquilo que o autor pensava – o que ele pensava que havia acontecido queria que os outros pensassem que ele pensava, ou mesmo apenas o que ele próprio pensava pensar. Nada disso significa alguma coisa, até que o historiador trabalhe sobre esse material e decifre-o²⁹.

Como qualquer outro documento, as fontes orais merecem um minucioso trabalho de crítica e interpretação, cabendo ao pesquisador usar a história oral de maneira correta e buscar os fatos que forem relevantes para o seu trabalho. A partir dos depoimentos orais, é possível perceber muitas sensibilidades.

A pesquisa de campo foi de natureza qualitativa. Quanto ao método escolhido para a entrevista preferi o da entrevista semidiretiva.

As entrevistas semidiretivas baseiam-se em um guião de perguntas em que o investigador coleta as informações através da maiêutica, procedimento socrático em que o entrevistado encontra por si mesmo, a sua própria verdade, cabendo ao investigador colaborar diretamente na produção da narrativa. Este tipo de entrevistas «permite, simultaneamente, um controlo mínimo do processo de memorização e uma liberdade de expressão máxima, deixada ao narrador»³⁰.

Alguns documentos me foram gentilmente cedidos por ex-funcionários da empresa ICOMI, os quais são de grande valia, como os relatórios anuais da Estrada de Ferro dos anos de 1978 a 1991, as revistas *Icomi Notícias*, publicadas mensalmente entre os anos de 1964 a 1967 e a licença para circulação de trem (comboio), de 1981.

Pareceres, decretos, processos, informações em sites, jornais escritos e televisivos, documentários e a análise de entrevistas, quer coletadas por mim ou lidas em outras fontes, são de suma importância para fazer um diagnóstico da situação atual da Estrada de Ferro do Amapá.

Encontramos também alguma informação sobre a Estrada de Ferro do Amapá já citada em artigos, dissertações e teses. O dossiê do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico

²⁹ Carr, Edward Hallett (1982), *Que é história?* São Paulo, Editora Paz e Terra, pp.18.

³⁰ Poirier, Jean; Simone Clapier-Valladon e Paul Raybaut (1999), *Histórias de vida: teoria e prática*, Oeiras, Celta Editora, p. 26.

Nacional³¹ (IPHAN) sobre o tombamento (classificação) do atual Município de Serra do Navio³², como patrimônio histórico do Estado do Amapá, traz um importante contributo, pois no dossiê podemos ler algumas entrevistas, que se referem a importância da Estrada de Ferro do Amapá para os moradores de Serra do Navio, além de conter suas sugestões para o tombamento (classificação) da ferrovia.

Pelo fato da situação da Estrada de Ferro do Amapá se encontrar em processo de decisão judicial, não foi possível o acesso a alguns documentos, que se encontram sob a guarda da mineradora Zamin. O escritório administrativo da empresa estava fechado e no local permanecia apenas o vigilante.

A dissertação divide-se em quatro capítulos, assim definidos: o primeiro consiste num estudo sobre a história das primeiras ferrovias brasileiras, num contexto nacional; o segundo aborda a história das ferrovias da região amazônica, em uma análise regional; já o terceiro e quartos capítulos descrevem a história da Estrada de Ferro do Amapá, num estudo local.

1.7- LIMITES E POTENCIALIDADES

Neste trabalho, algumas dificuldades foram encontradas em relação às fontes locais sobre a Estrada de Ferro do Amapá.

Primeiro, tendo em vista que inicialmente a ferrovia foi uma empresa privada, a maioria de sua documentação encontra-se em seu escritório no Rio de Janeiro. Outros documentos estão em mãos de pessoas, que estiveram ligados à empresa e à Estrada de Ferro, tornando difícil o acesso a esses materiais.

Segundo, nos anos em que a Estrada de Ferro ficou sob a gestão do Estado do Amapá, muitos documentos encontravam-se em poder da empresa Ralph Medellín, responsável pela administração da Estrada de Ferro do Amapá, nesse período. Com o falecimento do dono da empresa, alguns documentos ficaram com sua viúva que, por ser norte-americana, tornou mais difícil o acesso aos documentos por a casa estar quase sempre vazia ou somente com os empregados. Informavam que a dona estava nos Estados Unidos e não sabiam quando retornaria.

Terceiro, em relação às concessionárias da Estrada de Ferro, uma vez que são de outros estados brasileiros ou mesmo de outros países, o acesso aos seus documentos foi muito difícil.

³¹ Lima, Maria Dorotéa (Coord. Geral) (s.d [2007]), *Vila Serra do Navio: dossiê de tombamento*, s.l, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

³² Tornou-se Município do Estado do Amapá em 01 de maio de 1992.

Não existe um arquivo empresarial único sobre a Estrada de Ferro do Amapá, os documentos estão na posse de inúmeras pessoas em diferentes regiões geográficas, fato que dificulta a ação do pesquisador ao tentar encontrá-los e limita a pesquisa.

No entanto, a história das Estradas de Ferro abre um leque muito grande de possibilidades de pesquisa, abrangendo as mais diferentes áreas de conhecimento e, como o tema foi pouco estudado no Amapá, as potencialidades são inúmeras, podendo-se investigar por exemplo: o interesse ou o descaso dos governantes do Amapá em relação a ferrovia; a transformação do espaço amapaense; viajantes que andaram no trem (comboio); a temática da história da Estrada de Ferro do Amapá contada a partir da memória de pessoas que viajavam nela; a ferrovia como patrimônio histórico do Amapá e meio divulgador do turismo ecológico; enfim o tema tem um amplo campo de potencialidades. O presente trabalho aborda uma pequena parte desse potencial e desejamos que contribua para incentivar outros.

Espero que esse trabalho sirva de mecanismo divulgador da relevância histórica, social e econômica que a Estrada de Ferro representa para o Estado do Amapá e que possa contribuir para suscitar debates, fazendo com que membros da sociedade civil se identifiquem como parte dessa história, buscando meios para preservar esse importante patrimônio, o mantendo vivo para que, dessa forma, uma parte da história amapaense não morra com ele.

II- BREVE HISTÓRICO DAS PRIMEIRAS FERROVIAS BRASILEIRAS

Neste capítulo abordaremos a implantação das primeiras ferrovias brasileiras, analisando os motivos que levaram o governo imperial a optar pelo empréstimo de capital estrangeiro para investimentos no país, dos quais uma grande parte foi destinada à construção de linhas férreas. Analisaremos os primeiros projetos de integração nacional, relacionados tanto com objetivos políticos e sociais (defesa e integração das fronteiras) quanto econômicos (facilitar o escoamento da produção até os portos de exportação), verificando em que momento a tecnologia ferroviária passou a ser incluída nos planos governamentais, até a efetiva construção das primeiras linhas ferroviárias no Brasil.

Ao nos reportarmos ao tema da história das ferrovias em seu contexto econômico e social, lembremos a necessidade de um meio de transporte mais veloz e eficiente através do qual os donos de minas de carvão, localizadas no interior da Inglaterra, pudessem economizar no transporte de seus produtos, motivo essencial para que após vários estudos na Inglaterra, em 27 de setembro de 1825, fosse inaugurada a primeira ferrovia pública com tração a vapor entre Stockton e Darlington.

A serpente de ferro batizada de *Locomotion* puxou 36 vagões a uma velocidade de 24 km por hora. Porém, apenas em 15 de setembro de 1830 que o transporte ferroviário é apontado como tendo seu início efetivo, quando a locomotiva a vapor *The Rocket* (O Foguete), concebida por George Stephenson, inaugura a linha férrea entre Liverpool e Manchester atingindo a velocidade média de 30 km por hora³³.

A ferrovia chamada Stockton Darlington Railway foi construída com a ajuda de donos de minas. Pois as minas não só necessitavam de máquinas a vapor em grande quantidade e potentes, mas também de meios de transportes eficientes para trazer grandes quantidades de carvão do fundo das minas até a superfície e principalmente para levá-los da superfície aos locais de embarque. As primeiras ferrovias foram construídas para atender às necessidades de desenvolvimento econômico de um grupo social e que para o historiador Hobsbawm foram as responsáveis pela transformação das indústrias de bens de capital³⁴.

De acordo com o autor supracitado, as ferrovias mal tinham provado ser economicamente viáveis e planos para sua construção já eram feitos em vários países do ocidente. Embora a execução desses planos fosse adiada, na maioria das vezes, por questões financeiras, devido ao alto custo delas. No entanto, nos anos de 1835-1837 e posteriormente, 1844-1847, em que o autor chamou de «coqueluches ferroviárias», homens de negócios e investidores passam a financiar, em grande quantidade, a construção de ferrovias em todo o mundo. A maioria com capital, ferro, máquinas e tecnologia britânicas.³⁵ O financiamento ferroviário, realizados pelo capital inglês, aconteceu em toda a América Latina e em especial no Brasil, como veremos.

Aquando da implantação das primeiras ferrovias no Brasil, na década de 1850, o transporte ferroviário já estava plenamente organizado, testado e em operação em diversos países industrializados da Europa e nos Estados Unidos. O Brasil, na época um país agrário, não participou desse desenvolvimento tecnológico industrial, mas assim como outros países da América Latina, importou-o.

Assim, enquanto na Europa a tecnologia surgiu e se desenvolveu de forma articulada às mudanças socioeconômicas e tecnológicas do período da Revolução Industrial – tendo, inclusive, servido como impulsor desse processo –, no Brasil ela foi implantada em um cenário totalmente diferente, e serviu a propósitos também distintos, relacionando-se, em um primeiro momento, ao transporte da produção

³³ Borges, Breno Albuquerque (2014), *Patrimônio ferroviário e autenticidade: a avaliação do conjunto ferroviário de Caruaru*, Dissertação de Mestrado, Recife, Universidade Federal de Pernambuco, p. 24.

³⁴ Hobsbawm (2001), *A era das...*, p.52.

³⁵ Hobsbawm (2001), *A era das...*, p. 52.

agrícola para exportação como matéria prima para a indústria europeia, depois à necessidade de articulação territorial, e apenas tardiamente à industrialização³⁶.

No Brasil o transporte do açúcar e do ouro, produtos que fizeram parte de seu ciclo econômico no século XVIII, era realizado por tração animal, visto que a produção lenta não necessitava de rapidez de escoamento; porém com o desenvolvimento da economia cafeeira no início do século XIX, cuja produção e consumo interno e externo era muito grande, havendo a necessidade em escoar constantemente a produção para ser exportada, «era fundamental a adoção de um meio de escoamento mais rápido dessa produção para os portos»³⁷. O transporte lento e difícil das mercadorias feito por tropas de mulas ocasionou pressões externas e internas, a reivindicar um meio de transporte mais rápido e seguro.

A lei Eusébio de Queiroz de 1850, ao abolir o tráfico de escravos, contribuiu para que os proprietários de terras acumulassem capitais, passando a investir o excedente em alguns setores econômicos, destacando-se os da cultura cafeeira, fato que fez com que se expandisse o mercado agroexportador brasileiro.³⁸ No entanto, o sistema de transportes não acompanhou o desenvolvimento econômico. O Brasil dispunha de um sistema de transporte de mercadorias deficitário, onde «o sistema de transporte fluvial, por exemplo, era insuficiente para escoar toda a produção agrícola, assim como não chegava a penetrar em grande parte do interior das províncias e de outras áreas produtoras»³⁹.

Os fazendeiros de café reivindicavam a construção de uma ferrovia que ligasse São Paulo ao porto do Rio de Janeiro. Diante das pressões o Governo Imperial decidiu construir estradas de ferro para complementar o transporte fluvial, a fim de atender às aspirações de desenvolvimento e progresso das elites agrárias.

Nessa perspectiva, o império orientou toda uma política de construção de ferrovias, através da promulgação de decretos com concessão de privilégios e incentivos fiscais para estimular o fluxo de capitais para tal empreendimento⁴⁰.

³⁶ Finger, Anna Eliza (2013), *Um século de estradas de ferro: arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852-1957*, Tese de doutoramento, Brasília, Universidade de Brasília, p. 37.

³⁷ Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p.16.

³⁸ Tenório, Douglas Apprato (1996), *Capitalismo e ferrovias no Brasil*, 2ª ed., Curitiba, HD Livros citado por Souza, Robério Santos (2011), *Tudo pelo Trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1902)*, São Paulo, FAPESP, p. 25.

³⁹ Souza, Robério Santos (2011), *Tudo pelo Trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1902)*, São Paulo, FAPESP, p.26.

⁴⁰ Souza (2011), *Tudo pelo trabalho...*, p. 27.

Data de 1835 a primeira vez em que se pensou na construção de uma linha férrea que ligasse o Rio de Janeiro, capital do Brasil, às províncias de São Paulo e Minas Gerais, na regência do padre Antônio Diogo Feijó. Durante a regência de Feijó foi aprovado o decreto nº 100 de 31.10.1835, no qual o regente em nome do imperador dom Pedro II sancionou e mandou executar a resolução da Assembleia Legislativa, que segundo Rodriguez estabelecia as seguintes determinações:

O governo ficava autorizado a conceder, a uma ou mais companhias que fizerem uma estrada de ferro da capital do Rio de Janeiro para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilégio exclusivo por espaço de quarenta anos, para uso de carros de transportes, sendo que nos lugares que a estrada cortasse as estradas existentes, ou sobre elas fosse construídas, ficaria a empresa obrigada a construir outras em tudo iguais às que existiam, e, dentre as obrigações a preencher, dirigir a estrada pelas cidades e vilas que o governo designasse, podendo em tudo o mais lhe dar a direção que melhor lhe parecesse, iniciando a estrada no prazo de dois anos, a contar do dia em que concluírem o contrato com o governo, e a fazer a cada ano pelo menos cinco léguas de estradas ⁴¹.

Segundo o autor o decreto foi aprovado em uma época em que os caminhos de ferro eram novidade e ainda causavam muitas desconfianças quanto à sua utilidade, o que contribuiu para o desinteresse das empresas em investir no negócio, levando a caducidade da autorização⁴²; no entanto para a pesquisadora Anna Finger o que inviabilizou naquele momento o investimento nos caminhos de ferro foi «as baixas perspectivas de lucro, consideradas insatisfatórias para atrair investimentos, e o momento político conturbado pelo qual o país passava no período da Regência, com revoltas eclodindo em todo o país» ⁴³.

Após muitas discussões no Parlamento brasileiro em 1840, foi dada ao médico inglês Thomas Cochrane uma concessão para a construção de uma linha entre o Rio de Janeiro e Cachoeira em São Paulo e, a Imperial Companhia de Estradas de Ferro foi organizada para executar as obras, inclusive estudos chegaram a ser realizados pelo engenheiro francês Pierre Taulois. Porém, Thomas Cochrane não conseguiu recursos financeiros para executar o projeto. Para Anna Finger a concessão da linha dada a Cochrane tem especial importância para a história da implantação dos caminhos de ferro no Brasil por que:

⁴¹ Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p.15.

⁴² Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p.15.

⁴³ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 46.

Sem conseguir reunir o capital necessário, Cochrane teria lutado durante 12 anos para demonstrar a impossibilidade de realização de uma obra desse vulto sem nenhum tipo de favorecimento por parte do Governo. Segundo Matos, nessa época a Rússia havia adotado o sistema de garantia de juros, o que teria sido logo imitado por outros países – incluindo a própria Inglaterra para a construção de ferrovias na Índia –, e Cochrane teria entrado com pedido semelhante na Câmara, que se arrastou por anos sem solução até que a concessão foi suspensa em 1852. A luta de Cochrane, entretanto, teria influenciado a publicação da Lei nº 641, que finalmente instituiu o privilégio da garantia de juros para a construção de ferrovias e permitiu a execução das primeiras linhas no Brasil ⁴⁴.

Em 26.06.1852, foi aprovado pelo Senado brasileiro o decreto legislativo nº 641, um projeto de autoria de Cochrane que garantia juro de 5% sobre o capital empregado na construção de estradas de ferro e autorizava o governo «a conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que partindo do município da corte, vá terminar nos pontos das províncias de Minas Gerais e São Paulo»⁴⁵; a autorização concedia o privilégio de concessão por 90 anos. Nos anos seguintes à lei, foram criadas diversas companhias para a construção de ferrovias no Brasil, porém poucas conseguiram efetivar o projeto, levando o governo a publicar outras leis que instituíam outros incentivos, até «deflagrar o processo de implantação da malha férrea brasileira»⁴⁶.

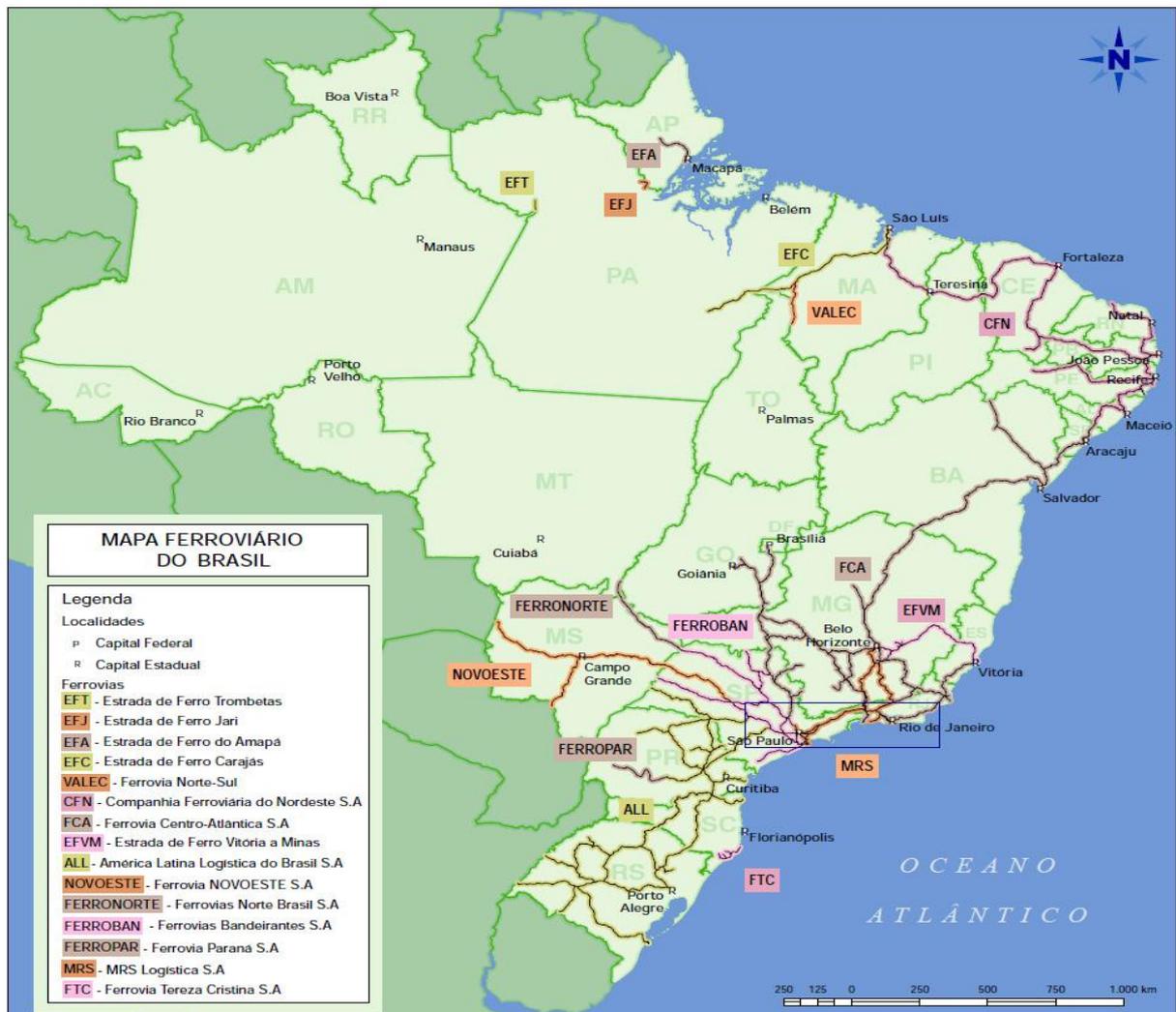
Vê-se a seguir, o mapa das principais ferrovias brasileiras que estavam operantes em 2011.

⁴⁴ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, pp. 46-47.

⁴⁵ Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p. 15.

⁴⁶ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 47.

Figura 1- Mapa Ferroviário do Brasil, 2011



Fonte: Confederação Nacional de Transporte (CNT).⁴⁷

2.1- A PIONEIRA: ESTRADA DE FERRO MAUÁ

Em 31.10.1835, o governo imperial publica a lei de nº 101, que dava a concessão pelo prazo de 40 anos a empresas que construíssem estradas de ferro que interligassem as províncias do Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Grande do Sul e Bahia. No entanto, os incentivos oferecidos pelo governo não atraíram muitos interessados, devido aos lucros não serem a princípio tão animadores⁴⁸.

A primeira ferrovia brasileira foi construída por iniciativa do empresário Irineu Evangelista de Souza.

⁴⁷ Disponível em <http://infologis.blogspot.pt/2011/01/mapa-ferrovias-no-brasil.html>, consultado em 14/03/2017.

⁴⁸ Foguel (2016), *Caminhando nos...*, p. 09.

Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), Barão e depois Visconde de Mauá, nasceu em Arroio Grande, no Rio Grande do Sul. Industrial, banqueiro, político e diplomata, foi uma das personalidades mais importantes do Brasil durante o século XIX. Ao longo de sua carreira fundou indústrias, empresas de navegação no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e na Amazônia, empresas de serviços públicos de iluminação e fornecimento de gás, construiu a primeira via férrea do Brasil (Estrada de Ferro Petrópolis) e participou como acionista de diversas outras (como a *Recife and São Francisco Railway*, em Pernambuco, e a *São Paulo Railway*, em São Paulo). Em 1846 fundou a Companhia Ponta de Areia, que deu início à indústria naval no país, e foi responsável pela instalação da primeira linha de cabos telegráficos submarinos conectando o Brasil à Europa, e ao final da década de 1850 fundou ainda o Banco *Mauá, MacGregor & Cia.* Liberal e abolicionista, foi contrário à Guerra do Paraguai, tornando-se *persona non grata* do Império brasileiro e passando a ser alvo de perseguições. Problemas relacionados à construção da *São Paulo Railway* levaram-no à falência em 1877. Mauá dedicou os últimos anos de sua vida ao pagamento de suas dívidas, o que fez até o último centavo ⁴⁹.

Irineu de Souza obteve a concessão para a construção da Estrada de Ferro Petrópolis do governo da Província do Rio de Janeiro em 27.04.1852: «as obras tiveram início na localidade hoje denominada Guia de Pacoíba, na praia de Mauá, ao norte da Baía da Guanabara»⁵⁰. Segundo Foguel, a concessão contou com os incentivos oferecidos como: isenções e garantias de juros sobre o capital investido⁵¹; no entanto, alguns autores discordam, como Rodriguez que diz que o empresário Irineu Evangelista solicitou a concessão para a construção de uma estrada de ferro, ligando o porto de Mauá a Raiz da Serra de Petrópolis, ao governo da Província do Rio de Janeiro «para mostrar ser possível a construção de um caminho de ferro sem a garantia de juros do capital empregado»⁵².

Limitou-se a pedir a Assembleia Provincial do Rio de Janeiro um privilégio de zona, a garantia de que não haveria uma ferrovia paralela no trecho em que pretendia atravessar, e assim realizar as obras com os capitais privados que pudesse reunir⁵³.

Borges relata que, quando foi iniciada a construção das ferrovias no Brasil, em 1852, praticamente todas as primeiras linhas contaram com participação de capital inglês, fato ocorrido porque o governo imperial havia criado a Lei nº 641, de 26.06.1852, na qual

⁴⁹ Finger, Anna Eliza (2013), *Um século de estradas de ferro: arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852-1957*, Tese de doutoramento, Brasília, Universidade de Brasília, p. 52.

⁵⁰ Boiteux (2014), *História das ferrovias...*, p. 13.

⁵¹ Foguel (2016), *Caminhando nos...*, p. 10.

⁵² Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p. 16.

⁵³ Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p. 16.

incentivava e oferecia vantagens de isenções e privilégios, com garantia de juros sobre o capital investido pelas empresas nacionais ou estrangeiras que se interessassem em construir e explorar estradas de ferro em qualquer parte do país. Proibia a utilização de mão de obra escrava e isentava dos serviços militares quem trabalhasse em sua construção. Junto com outros incentivos provinciais e imperiais, o investimento nos caminhos de ferro tornou-se um atrativo, bem diferente da Lei 100 ou 101 ⁵⁴ de 31.10.1835 que não despertou o interesse desejado, pois as perspectivas de lucro não foram suficientes para atrair investimentos ⁵⁵.

O projeto para construção da ferrovia foi baseado nos estudos dos engenheiros ingleses William Bragge, Robert Milligan e William G. Ginty. A execução da obra no trecho inicial contou com capital inteiramente nacional, de investidores que Irineu Evangelista conseguiu, e não obteve o benefício da garantia de juros, pelo menos no início das obras, que só viria a ser instituído pela Lei nº 641, de junho de 1852 ⁵⁶.

A inauguração da estrada de ferro tinha sido marcada para o dia 23.04.1854, porém devido ao mau tempo e por ordens do imperador dom Pedro II foi transferida⁵⁷. A ferrovia foi inaugurada em 30.04.1854, percorria 14 km entre a praia da Estrela em Mauá até Frágoso, no Rio de Janeiro. A viagem foi feita em pouco mais de 20 minutos com uma velocidade de 36 km/h, algo nunca visto, pelo que muitos dos presentes no trem ficaram espantados⁵⁸. A locomotiva⁵⁹ foi importada da empresa britânica William Fair Bairns e Sons, de Manchester e foi chamada de Baronesa em homenagem à esposa de Irineu Evangelista⁶⁰. Em reconhecimento ao empresário, o imperador D. Pedro II concedeu-lhe o título de barão de Mauá e a ferrovia Petrópolis passou a ser chamada Estrada de Ferro Mauá ⁶¹.

⁵⁴ Segundo Nascimento Brito (*Meio século de estradas de ferro*), comumente este decreto é colocado como o número 101 erroneamente. O original do decreto guardado no Arquivo Nacional, de 1835 consta como 100, mas na edição de 1864 da Coleção das leis do Império da Tipografia Nacional do Rio de Janeiro vem com o número 101 e tem sido reproduzido com este erro desde então citado por Borges, Breno Albuquerque (2014), *Patrimônio ferroviário e autenticidade: a avaliação do conjunto ferroviário de Caruaru*, Dissertação de Mestrado, Recife, Universidade Federal de Pernambuco, p. 27.

⁵⁵ Borges (2014), *Patrimônio ferroviário e...*, pp. 27-28.

⁵⁶ Rodrigues (2004), *A formação das estradas de...*, p. 17.

⁵⁷ Rodrigues (2004), *A formação das estradas de...*, p. 18.

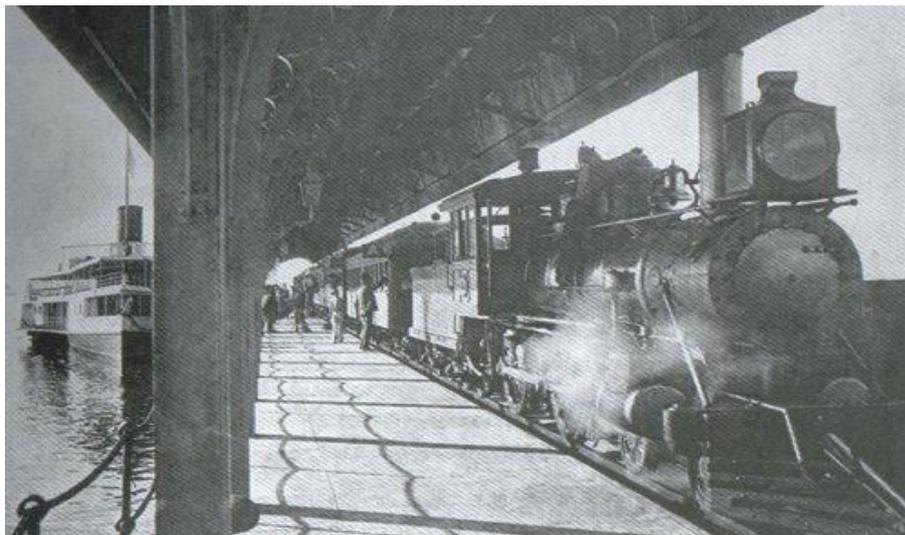
⁵⁸ Rodrigues (2004), *A formação das estradas de...*, p. 17.

⁵⁹ Veículo automotor que corre sobre trilhos, utiliza formas diversas de energia para produzir movimento e serve para rebocar vagões de passageiros ou de cargas nas estradas de ferros; balduína, locomotora.

⁶⁰ Foguel (2016), *Caminhando nos...*, p. 11.

⁶¹ Boiteux (2014) *História das ferrovias...*, p. 14.

Figura 2: Embarcadouro e edifício da antiga Estação Mauá, 1920.



Fonte: Autor desconhecido⁶².

No porto da Estrela, os passageiros desembarcavam das barcas e embarcavam no trem, que parava alguns metros na frente. Em Guia de Pacobaíba, Mauá, na época, a viagem prosseguia por carruagens até a Serra de Petrópolis.

Mauá fundou a «Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petrópolis» para conectar o Rio de Janeiro ao início da linha, e como os passageiros faziam a última parte da viagem em carruagem, o trajeto completo entre o Rio e Petrópolis integrava o transporte aquaviário, ferroviário e rodoviário, podendo ser considerada uma das primeiras experiências – se não a primeira – de operação intermodal do país ⁶³.

Em 1926, a construção da linha entre o Rio de Janeiro e Magé foi desativada. O porto foi abandonado e o cais virou ferrugem⁶⁴.

No entanto, a ferrovia pioneira foi construída para o transporte de passageiros e cargas domésticas e não para o transporte de cargas comerciais: não visava o escoamento da produção agrícola e não atendeu a necessidade da época de «uma estrada de ferro para fazer escoar a produção cafeeira do Vale para o porto do Rio de Janeiro» ⁶⁵.

⁶² Disponível em http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_petropolis/fotos/guia4.jpg, consultado em 26 de março de 2017.

⁶³ Fingir (2013), *Um século de estradas de...*, p. 52.

⁶⁴ Flávio, José (2011), *Guia de Pacobaíba (antiga Mauá)*, Disponível em <http://flaviojs317.blogspot.pt/2011/11/guia-de-pacobaiba-antiga-maua.html>, consultado em 26/03/ 2017.

⁶⁵ Boiteux, (2014) *História das ferrovias...*, p. 14.

2.2- THE RECIFE AND SÃO FRANCISCO RAILWAY

A cidade de Recife era a quarta maior cidade brasileira no século XIX e em seu porto concentrava-se um intenso movimento de pessoas e mercadorias, sendo a região da Zona da Mata pernambucana uma grande produtora de açúcar, cuja exportação era realizada através do porto de Recife, exigindo desde logo um sistema ferroviário. Nota-se que, assim como aconteceu posteriormente na região sudeste do Brasil em que com o desenvolvimento da economia cafeeira, os proprietários de terras viram a necessidade de um meio de transporte que atendesse aos seus anseios de integrar as cidades produtoras de café e escoar suas produções aos portos, mais rápido, «no nordeste todas as capitais nordestinas acabaram ligadas entre si por ferrovias, embora, lógico, o objetivo básico fosse o transporte das matérias primas da região rumo aos portos exportadores»⁶⁶. Segundo Pinto, «homens de boa fé, de todo o nordeste, queriam participar da construção das estradas e trazer as riquezas do rio sagrado⁶⁷ para o mar, para a Europa, para o mundo»⁶⁸. As vantagens de isenções e privilégios, entre eles, os benefícios da garantia de juros, instituídos pela lei nº 641, de 26.06.1852, contribuíram para aumentar o interesse pela construção de ferrovias no Brasil, primeiramente na região nordeste, nos dois maiores estados produtores econômicos da região: Pernambuco e Bahia, produtores de açúcar⁶⁹. Posteriormente com o avanço da economia cafeeira, e o declínio da economia açucareira, o interesse volta-se para a região sudeste.

«No segundo quarto do século XIX, umas das prioridades do Governo do Estado de Pernambuco, administrado por Francisco do Rego Barros, futuro Conde da Boa Vista, era a modernização da cidade do Recife»⁷⁰. O engenheiro francês Louis Léger Vauthier ficou responsável por fazer o projeto de infraestrutura do Recife e sua prioridade foi melhorar os meios de comunicação tornando-os rápidos e seguros, destacando a construção de portos, pontes e estradas. Vauthier, em seu projeto, preferiu priorizar as estradas de rodagem em detrimento das estradas de ferro, apesar de reconhecer que os caminhos de ferro influiriam «profundamente nos hábitos, costumes e fatos de toda ordem, no país, acelerando o transporte de mercadorias, encurtando o tempo das viagens, etc.; mas, esse melhoramento devia vir oportunamente e em seu devido tempo»⁷¹. Por questões topográficas, hidrográficas e financeiras da Província, naquele momento achava preferível o governo investir nas estradas

⁶⁶ Boiteux (2014), *História das ferrovias...*, p. 77.

⁶⁷ O autor está se referindo ao rio São Francisco, principal rio da região nordeste do Brasil.

⁶⁸ Pinto (1949), *História de uma...*, citado por Júnior (2012), *Requalificação de ativo público em...*, p. 30.

⁶⁹ Cunha (2011), *Descaminhos dos trens...*, p. 48.

⁷⁰ Borges (2014), *Patrimônio ferroviário e...*, p. 28.

⁷¹ Pinto, Estevão (1949), *História de uma estrada-de-ferro no Nordeste*, São Paulo, José Olympio Editora, citado por Júnior, Artur Barbosa Maciel (2012), *Requalificação de ativo público em obsolescência tecnológica: a ferrovia tronco de Pernambuco*, Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, p. 38.

ordinárias, argumentava. No entanto, as estradas de rodagem projetadas pelo engenheiro serviram como células troncos da primeira linha férrea de Pernambuco e a segunda do Brasil.

Os engenheiros ingleses Edward e Alfred de Mornay através do Decreto nº 1246 de 13.10.1853 conseguem a concessão para a construção de uma estrada de ferro entre Recife e Água Preta e sua exploração por 90 anos, o que deu origem à Recife and São Francisco Railway Co. Ltda., no estado de Pernambuco⁷². Em 1855 foi iniciada a construção da Recife and São Francisco Railway ou simplesmente Estrada de Ferro de Recife ao São Francisco, a primeira companhia organizada na Inglaterra para construção de uma ferrovia no Brasil. Um dos sócios da companhia era Irineu Evangelista de Souza.

As obras tiveram início em 07 de setembro⁷³ de 1855. No entanto tiveram que ser interrompidas devido à uma série de epidemias que dizimaram vários operários e engenheiros, conforme o relato abaixo do autor Pinto:

Não muito se iniciou os trabalhos e uma epidemia de cólera-morbo lastrou-se em Pernambuco. Apenas no ano de 1856, foram cerca de 38.000 vítimas que refletiram no andamento das obras ao ponto de chegarem a ser interrompidas. A cólera-morbo e a febre amarela dizimaram, além de boa parte da população, operários e engenheiros, inclusive Borthwick, engenheiro e um dos responsáveis técnicos pelo projeto, que veio do Egito para tal fim⁷⁴.

Segundo o autor, um entre os vários problemas enfrentados com a construção da estrada de ferro foi o da mão de obra especializada, que segundo o mesmo teve de vir da Europa. Apesar dos problemas as obras prosseguiram.

O primeiro trecho da Recife and São Francisco Railway, com bitola de 1,60 m e com 31,5 km, foi inaugurado no dia 08.02.1858, ligando Recife à localidade do Cabo de Santo Agostinho, passando pelas estações de Cinco Pontas, Afogados, Boa Viagem, Prazeres, Ilha e Cabo⁷⁵. E em 1862 chegou a Palmares, passando ainda por Escada, duas importantes regiões açucareiras, totalizando aproximadamente 124 quilômetros. No início os antigos meios de transportes ainda concorriam diretamente com as ferrovias. Os engenhos mais próximos do litoral preferiam escoar sua produção pelos rios, onde se localizavam os trapiches e depois para os portos de Recife.

⁷² Júnior (2012), *Requalificação de ativo público em...*, p. 30.

⁷³ Dia da Independência do Brasil. Ocorrido em 07 de setembro de 1822.

⁷⁴ Pinto (1949), *História de uma...*, citado por Júnior (2012), *Requalificação de ativo público em...*, p. 30.

⁷⁵ Júnior (2012), *Requalificação de ativo público em...*, p. 31.

Pela proximidade com Recife e por ser densamente cortada por rios, a produção da região próxima ao primeiro trecho (até Cabo de Santo Agostinho) continuou a ser transportada por água, e a linha mostrou-se deficitária. Mas após a década de 1860, quando foram inaugurados os trechos até Escada e Una, o tráfego de mercadorias teria crescido 200% e o de passageiro 42%, e a linha teria obtido superávit em praticamente todos os seus exercícios até ser resgatada pelo Governo em 1871⁷⁶.

Após atingir Alagoinhas a companhia inglesa entregou provisoriamente a linha ao Governo Provincial, pois pelo contrato o Governo não garantia os juros sobre aquele trecho e a interrupção do trabalho foi uma forma de pressionar para a extensão da garantia para todo o trajeto. Mas após esse ponto as obras foram paralisadas, sendo retomadas apenas no final da década de 1880, após o resgate pelo governo e a criação de uma empresa estatal especificamente com esse fim, a «Estrada de Ferro Sul de Pernambuco». Seu trajeto, entretanto, foi modificado e a linha deixou de ter o São Francisco como destino, sendo direcionada a Alagoas, aonde chegou em 1894, se entroncando com a Estrada de Ferro Central de Alagoas em Imperatriz (atual União dos Palmares).

Em 1901, a Great Western of Brazil Railway Company arrendou a maioria das estradas de ferro da região nordeste, por um prazo de 60 anos, ampliando as linhas e promovendo algumas modificações, como implantação de novos projetos arquitetônicos e mudança na bitola de 1,6 para 1 m⁷⁷.

A empresa Great Westem teve um saldo positivo entre os anos de 1909-1918, porém suas finanças não resistem a crise econômica causada pelas duas guerras mundiais⁷⁸. Em 1948, a empresa negocia com o governo brasileiro o fim de sua concessão e, a partir de 1950, a administração ferroviária passa para a estatal Rede Ferroviária do Nordeste (RFN). Em 1957, a Rede Ferroviária do Nordeste foi anexada a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) que pretendia unir todas as redes ferroviárias do país sob uma única administração⁷⁹. Observamos que a partir de 1956, com o plano de Metas do governo federal que priorizou o sistema de transporte rodoviário, os investimentos no setor ferroviário diminuíram significativamente, contribuindo para seu declínio a partir da década de 1960. Neste contexto importantes linhas nordestinas, entre elas as Estradas de Ferro de Pernambuco, são desativadas, uma atrás da outra. Para o pesquisador Artur Júnior «quando o governo assumiu

⁷⁶ Júnior (2012), *Requalificação de ativo público em...*, p. 31.

⁷⁷ Júnior (2012), *Requalificação de ativo público em...*, p. 34.

⁷⁸ Com a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a Inglaterra entra em crise e perde a hegemonia econômica para os E.U.A. Aquando da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), diante da pressão a empresa não resiste e entrega todas as linhas.

⁷⁹ Júnior (2012), *Requalificação de ativo público em...*, p. 35.

as linhas férreas do país, os investimentos só diminuiram. Era a morte anunciada da ferrovia brasileira, substituída pelo modelo rodoviário de transporte»⁸⁰.

2.3- ESTRADAS DE FERRO DOM PEDRO II (ATUAL CENTRAL DO BRASIL)

Na quarta década do século XIX, o café era o principal produto de exportação do Brasil⁸¹ e a sua produção estava concentrada nas províncias fluminense e mineira, sendo exportado através da capital do império, no porto do Rio de Janeiro⁸².

Segundo o economista norte americano Baer a maioria do café brasileiro até a década de 1880 era plantado ao norte e oeste do Rio de Janeiro, principalmente no Vale do Paraíba e no nordeste, na região do Canta Galo. Nas fazendas cafeeiras da província fluminense predominava o trabalho escravo- para a historiadora Emília Viotti, o desenvolvimento da cultura cafeeira veio reforçar o sistema escravocrata e tornar mais remotas, nessa primeira fase, as possibilidades de uma evolução para o trabalho livre; para a autora, apesar de novas perspectivas se abrirem com a independência, as estruturas tradicionais permaneciam inalteradas: um país onde predominava uma economia latifundiária e escravista e uma mentalidade senhorial⁸³. O economista norte-americano Baer ao se referir a sociedade brasileira da época relata que o dono da fazenda, chamado de barão do café, imperava «como um patriarca poderoso sobre as questões sociais e políticas na área adjacente, além de controlar as atividades econômicas da fazenda em si»⁸⁴.

O principal produto exportado da região, o café, era transportado por tropas de mulas, único meio até então, utilizado para «transportar o café dos centros produtores até os portos do fundo as Baía de Guanabara»⁸⁵. Mariana Muaze ao falar sobre o transporte realizado em lombos de mulas descreveu que «depois que o café era descascado, separado e ensacado, um grande número de escravos conduzia-o, em tropas, no lombo de burros, sob o comando de um arrieiro, até uma casa comissionaria no Rio de Janeiro»⁸⁶; ainda segundo a autora tinha-se um elevado custo com a manutenção das tropas, com a contratação de arrieiros, com alimentação e com a quantidade de escravos destinados à atividade do transporte, fato que deixava a fazenda com poucos escravos para o trabalho da lavoura, além dos riscos das estradas,

⁸⁰ Júnior (2012), *Requalificação de ativo público em...*, p. 35.

⁸¹ Baer, Werner (2002), *Economia brasileira*, 2ª ed., São Paulo, Nobel, p. 38.

⁸² Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p. 15.

⁸³ Costa, Emília Viotti da (2010), *Da Monarquia à República: momentos decisivos*, São Paulo, UNESP, p. 274.

⁸⁴ Baer (2002), *Economia brasileira...*, p. 38.

⁸⁵ Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p. 15.

⁸⁶ Muaze, Mariana (2008), *As memórias da viscondessa: família e poder no Brasil Império*, São Paulo, Jorge Zahar Editor Ltda. p. 87-90.

causado em parte pelas péssimas condições em que se encontravam⁸⁷. Ao se referir a má conservação dos caminhos, Emília Viotti informa que no período das chuvas era comum o trânsito ficar interrompido pelos desmoronamentos, grossas enxurradas escavavam buracos profundos e as pontes, em sua maioria de madeira, desabavam, obrigando os tropeiros a vadear os rios. As estradas encontravam-se em situação precária, os caminhos eram quase intrafegáveis pelos contínuos pisotear de tropas de animais que causavam lamaçais intransponíveis. Devido às condições das estradas, os carros não podiam conduzir peso superior a 40 ou 45 arrobas e uma viagem de ida e volta levava no mínimo de dez a doze dias. Segundo a autora «as dificuldades de transporte eram tantas que muitas vezes a mercadoria se deteriorava nas tulhas antes que o cargueiro viesse buscá-la»⁸⁸.

A logística de transporte por muares «exigia uma despesa fixa e frequentemente envolvia perdas com mulas aleijadas ou afogadas e café encharcado ou sujo de lama»⁸⁹, o alto custo de manutenção das tropas e a má conservação das estradas eram as principais queixas dos fazendeiros de café e para Hélio Rodriguez seria natural que esses poderosos fazendeiros de café pressionassem o governo para conseguir um meio de transporte mais moderno.

Segundo o autor supracitado, o governo brasileiro resolveu organizar uma companhia para a construção de uma via férrea da corte a São Paulo, porque as tentativas anteriores não tiveram êxito e a Estrada de Ferro Mauá «não trazia benefícios econômicos, visto não atingir diretamente a região produtora de café no Vale do Paraíba, e sua estação inicial não chegava à capital»⁹⁰.

De acordo com Matos, «a estrada de ferro nasceu intimamente ligada ao café, pois seus promotores, quer no Rio de Janeiro, quer em São Paulo e mesmo em outras regiões foram fazendeiros, e toda a rede ferroviária, com raras exceções, foi construída em função da cultura cafeeira»⁹¹.

A principal zona de produção de gêneros para exportação situava-se na calha formada entre a Serra do Mar e a Serra da Mantiqueira: o vale do rio Paraíba do Sul. Para ultrapassar a Serra do Mar e ligar a zona de produção de café ao porto do Rio de Janeiro, foi criada na década de 1850 a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II. «Por meio desta companhia,

⁸⁷ Muaze, Mariana (2008). *As memórias da viscondessa...*, pp. 87-90

⁸⁸ Costa, Emília Viotti da (2010), *Da Monarquia à...*, p. 313.

⁸⁹ Stein, Stanley (1990) *Vassouras...*, p. 121.

⁹⁰ Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p. 20.

⁹¹ Matos, Odilon Nogueira de (1990), *Café e ferrovias- a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*, 4ª ed., Campinas, citado por Fici, Ricardo Petrillo (2007), *As ferrovias brasileiro e a expansão recente para o centro-oeste*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, Universidade de São Paulo, p. 53

atores e agentes empreenderam debates e realizaram obras que resultaram no mais denso e complexo esforço de engenharia de toda a América Latina daquele tempo»⁹².

Em 09.05.1855, através do decreto nº 1599 foram aprovados os estatutos da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II e, na mesma data, outro decreto estabelecia que «a estrada transpusesse a Serra do Mar, dividindo em dois ramais: um para a povoação de Cachoeira, em São Paulo, e outro para o porto do Cunha, em Minas Gerais»⁹³.

O governo assinou em 1855, em Londres, um contrato com o engenheiro inglês Edward Price para construção de uma estrada de ferro que «ligaria um ponto do lado norte da estrada de São Cristóvão a outro ponto próprio para uma estação em planície junto ao Rio Guandu, entre as fazendas Bom Jardim e Belém»⁹⁴.

A Estrada de Ferro D. Pedro II inaugurou o primeiro trecho (São Cristóvão e Queimados) em 28.03.1858, sendo a 3ª ferrovia a ser construída no Brasil e «a primeira destinada ao escoamento do café, principal produto agrícola cultivado nos planaltos fluminense e mineiro, além de outros gêneros alimentícios para o abastecimento interno».⁹⁵ No mesmo ano em 08 de novembro, a linha foi ampliada em 13 km até Belém (atual Japeri). Essa iniciativa se deveu ao denominado «Movimento de Vassouras», que tinha à frente a família Teixeira Leite, o qual pleiteava a construção de uma linha férrea que atendesse aquela região, uma vez que abrigava as maiores fazendas de café do Império. Antes mesmo de estar concluída a primeira seção da estrada foi iniciada a implantação de um pequeno ramal, com 6 quilômetros de extensão, que ligava Belém ao pé da serra - o Ramal dos Macacos, que era destinado a absorver o café que era escoado pela Estrada do Comércio até a Vila de Iguacu. Esse ramal foi inaugurado em 1860.

A segunda seção, correspondente ao trecho de Belém a Barra do Pirai, com 44,549 quilômetros, foi concluída em etapas, sendo os trechos entregues ao tráfego gradativamente. Assim, em setembro de 1860, foram concluídas e entregues ao tráfego cerca de três quilômetros, conjuntamente com o Ramal de Macacos. Em 16.04.1861, foi inaugurado o «serviço de trens de subúrbios entre as estações da Corte e Cascadura com a circulação de um trem diário, com saída às 17h 15min e regresso às 19h 15min»⁹⁶. Para o trecho entre as Estações de Bifurcação e Rodeio, com 20,321 quilômetros, foram necessários dois túneis para vencer o trecho de serra, construídos pela firma Roberts, Harvey & C. Este trecho foi entregue

⁹² Anpuh (2014), «A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: o desafio da serra do mar (1850-1865)», XVI encontro regional de história/Anpuh-Rio, de 28 de julho a 1 de agosto de 2014, p. 03.

⁹³ Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p. 20.

⁹⁴ Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p. 20.

⁹⁵ Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p. 20.

⁹⁶ Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p. 21.

ao tráfego em 12.07.1863 e sua inauguração contou com a presença do Imperador D. Pedro II e toda a família Imperial.

Em 1864 a ferrovia chega a Barra do Piraí e, em 1865, a linha férrea alcançou Desengano. Com a pressão dos cafeicultores da região de Vassouras para a extensão da linha até esse ponto, o ramal foi estendido até Vassouras⁹⁷; porém devido a grandes dificuldades financeiras com as obras, principalmente para a transposição da Serra do Mar, o governo imperial incorporou a empresa e deu continuidade as obras ⁹⁸. Segundo Boiteux será prática comum no Brasil, o governo assumir as despesas de companhias férreas que faliam⁹⁹.

A Estrada de Ferro D. Pedro II em 1867 abrange os trechos de Paraíba do Sul e Entre Rios. Com a abolição da escravidão em 13.03.1888, ocorre uma grave crise na produção cafeeira e a ferrovia entra em crise novamente. E, a partir da Proclamação da República em 15.11.1889, a Estrada de Ferro D. Pedro II passa a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil, «com a sigla EFCB, conforme aviso nº 143, de 22.11.1889» ¹⁰⁰.

Mesmo tendo sido seu traçado influenciado e alterado por decisões políticas, a Estrada de Ferro D. Pedro II pode ser considerada como um dos projetos ferroviários mais importantes do Brasil, construída por iniciativa do Governo Imperial, que contratou sua execução. Destaca-se ainda como a primeira das nove linhas que atravessaram a Serra do Mar, tendo sido executada com grande dificuldade, demandando inúmeros cortes, túneis, aterros, pontes e viadutos. Entretanto, após sua inauguração, em função da dificuldade do trecho, vencida pelo sistema de simples aderência, foi considerada uma das ferrovias mais notáveis já construídas¹⁰¹.

2.4- ESTRADAS DE FERRO BAHIA-SÃO FRANCISCO RAILWAY

Em meados do século XIX, com o desenvolvimento da economia cafeeira, o eixo econômico antes concentrado nas províncias do nordeste, deslocou-se para as províncias do sudeste do Brasil. Províncias importantes na época colonial estavam em processo de decadência no período imperial. Para Emília Viotti entre os motivos que contribuíram para as constantes crises da zona açucareira estavam «a concorrência do açúcar de beterraba e a proteção dada pelos países europeus às suas colônias»¹⁰², que prejudicava a produção açucareira brasileira, baixando os preços no mercado internacional. Para Cunha apesar das

⁹⁷ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 57.

⁹⁸ Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p. 21.

⁹⁹ Boiteux, (2014) *História das ferrovias...*, p. 15.

¹⁰⁰ Rodriguez (2004), *A formação das estradas de...*, p. 22.

¹⁰¹ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 59.

¹⁰² Costa (2010), *Da Monarquia à...*, p. 317.

províncias investirem nos engenhos centrais¹⁰³ «a Bahia ficava cada vez mais distante da posição central que outrora desfrutara»¹⁰⁴ e, para recolocar a Bahia no topo «da cadeia produtiva», era preciso modernizá-la, porém sem modificar sua estrutura social.

Na segunda metade do século XIX, o governo adotou medidas de desenvolvimento para o país, sendo a principal o investimento em ferrovias¹⁰⁵ porém «na busca pela re colocação da Bahia em posição de destaque, a província passou a tomar iniciativas próprias para construir estradas de ferro»¹⁰⁶.

De acordo com Souza, data de 1852 a primeira proposta para implantar na Bahia o transporte férreo: os representantes dos proprietários de terra, através da junta da lavoura, apresentaram um projeto para construção de uma estrada de ferro partindo de Salvador a vila de Juazeiro¹⁰⁷.

Se para o império, o rio São Francisco era estratégico porque simbolizava a unidade nacional do território brasileiro, para a Junta da Lavoura ele era muito mais que isso, pois representa possibilidades reais de promover a expansão do mercado consumidor, com a venda e a compra de produtos diretamente, entre a capital e o interior, entre o sertão e o litoral, além do fortalecimento das relações comerciais com as províncias do Norte. A nova ferrovia ligaria as zonas produtoras do interior a Salvador, antes de estabelecer conexões com os centros comerciais de Pernambuco, Piauí e Minas Gerais¹⁰⁸.

Pela lei 450 de 21.06.1852, foi atribuída à Junta da Lavoura a «concessão de 2% de juros sobre o capital investido para explorar a construção de uma estrada de ferro que partisse da capital e fosse até o rio São Francisco».¹⁰⁹ No ano seguinte, porém a maioria dos membros da junta renunciaram aos seus direitos em prol de Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto. Os motivos das renúncias, segundo o pesquisador Souza, não são claros, mas tudo indica que as desistências foram motivadas por conotações políticas e por interesses pessoais¹¹⁰.

¹⁰³Os engenhos centrais vieram operar uma verdadeira revolução no processo do fabrico de açúcar. Por meio de garantias de juros e outros favores. O governo Imperial estimulou a criação dessas empresas, garantindo os juros até 6,5% e 7%. Constituiu a única forma encontrada pelo governo para enfrentar a concorrência internacional.

¹⁰⁴ Cunha, Aloísio Santos da (2011), *Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grota*, Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia, Salvador, p. 45.

¹⁰⁵ Baer (2002), *Economia brasileira...*, p. 41.

¹⁰⁶ Cunha (2011), *Descaminhos dos trens...*, p. 46.

¹⁰⁷ Souza, Robério Santos (2011), *Tudo pelo trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia, 1892-1909)*, São Paulo, Fapesp, p. 28.

¹⁰⁸ Souza (2011), *Tudo pelo trabalho...*, p. 28.

¹⁰⁹ Souza (2011), *Tudo pelo trabalho...*, p. 29.

¹¹⁰ Souza (2011), *Tudo pelo trabalho...*, p. 29.

Em 1855, «Muniz Barreto transferiu seus direitos de exploração da linha ferroviária para os capitalistas ingleses, associados na empresa Bahia and San Francisco Railway Company»¹¹¹.

Ocorreu, em abril de 1861, a inauguração do primeiro trecho da estrada de ferro Bahia ao São Francisco, sendo que nos primeiros anos de funcionamento da linha, a empresa teve alguns déficits em seus orçamentos. No entanto, acreditava-se que, com o prolongamento da via férrea até Alagoinhas, a situação financeira melhoraria substancialmente.

Em novembro de 1863, a estrada de ferro chegou a cidade de Alagoinhas. Porém a entrega desse trecho pela companhia inglesa ao governo imperial foi marcada por conflitos, visto que, por ser o trecho mais caro, engenheiros fiscais brasileiros detectaram que a obra estava sendo construída com «materiais de qualidade inferior, falha técnicas e construções incompletas»¹¹².

A historiadora Magda Pinheiro ao referir-se aos engenheiros fiscais cita as contribuições que deram na fiscalização das construções ferroviárias em Portugal. Destaca o papel de fiscais das obras em favor da sociedade e em defesa dos interesses público, mesmo tendo que se oporem as companhias privadas¹¹³, que tinham interesses, que nem sempre beneficiariam o povo, pois visava o lucro acima dos benefícios públicos. Coube também aos engenheiros fiscais brasileiros essa missão.

Mesmo com as fiscalizações, a companhia inglesa descumpriu várias cláusulas do contrato, entre elas o acordo de construir a estrada até a cidade de Juazeiro ficando a estrada estacionada na cidade de Alagoinhas¹¹⁴. Havia interesses locais para que a linha fosse ampliada até Juazeiro. Como podemos observar nos estudos de Bulhões de 1873:

O projecto da estrada de ferro de Alagoinhas ao rio S. Francisco satisfaz já e imediatamente os interesses materiaes e sociaes de mais de 3.000.000 habitantes que pelo isolamento em que vivem tendem à barbarizar-se, pouco produzem para si e ainda menos para a riqueza nacional¹¹⁵.

Bulhões destaca que com a ampliação da linha férrea as comunidades ao longo do rio São Francisco poderiam ser integradas e passariam a ampliar suas produções, saindo da agricultura de subsistência. Relata que, devido ao isolamento e às dificuldades de transportes

¹¹¹ Souza (2011), *Tudo pelo trabalho...*, p. 31.

¹¹² Souza (2011), *Tudo pelo trabalho...*, p. 36.

¹¹³ Pinheiro (2008), *Cidades e...*, p. 171-172.

¹¹⁴ Souza (2011), *Tudo pelo trabalho...*, p. 37.

¹¹⁵ Bulhões, A. M. de Oliveira (1873), *Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco- Estudos definitivos de Alagoinhas ao Juazeiro e Casa Nova*, Rio de Janeiro, Indiana University Library, p.

na região, o preço alto dos transportes limitava a produção, mas com a estrada de ferro, essas comunidades deixariam de viver isoladas e passariam a produzir para o mercado baiano. Podemos observar que na visão de Bulhões a estrada de ferro, além dos benefícios econômicos, era também «condutora de civilização, ao integrar as comunidades, tirando-as do estado de barbárie em que se encontravam». O autor garante que um meio de transporte econômico e regular era fundamental para que a província da Bahia pudesse receber a imigração europeia, fato que desenvolveria a região¹¹⁶.

Nota-se que os ingleses exploraram a linha até 1901, e que era grande a necessidade econômica e social de que a ferrovia fosse ampliada até Juazeiro. A partir de 1º de julho de 1901, o Governo Federal passou a ser o administrador da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco¹¹⁷.

2.5- A SÃO PAULO RAILWAY, O FIM DA ERA FERROVIÁRIA E O CAOS URBANO NO TRANSPORTE PÚBLICO BRASILEIRO

Conforme Boiteux «em nenhum estado brasileiro a ocupação territorial e a estrada de ferro estiveram tão diretamente entrosadas quanto no estado de São Paulo»: para o autor o processo civilizatório se confundiu com a expansão ferroviária, na qual ficou impossível definir com clareza quem foi o determinante, e os dois fatores citados só foram possíveis por causa da cultura cafeeira.¹¹⁸ Grand analisa que «os interesses do café definiram a expansão e o traçado das ferrovias», observa que as ferrovias provocaram uma verdadeira revolução na economia cafeeira, modificando significativamente o traçado das cidades paulistas, neste contexto: café, ferrovia e urbanização estão diretamente relacionados¹¹⁹.

Emília Viotti, ao se referir as ferrovias, constata que «a construção de vias férreas provocou profundas modificações na estrutura econômica do país»¹²⁰ e que «as ferrovias favoreceram o processo de urbanização e facilitaram a circulação de senhores e escravos»,¹²¹ entende que com as ferrovias são ofertadas novas perspectivas de trabalho livre, abrindo-se novos campos de investimentos, o que favoreceu a criação de uma economia de mercado, principalmente nas cidades onde se desenvolveu uma rede ferroviária extensa, como nas cidades paulistas.

¹¹⁶ Bulhões (1873), *Estrada de Ferro da Bahia ao...*, p.10.

¹¹⁷ Souza (2011), *Tudo pelo trabalho...*, p. 37.

¹¹⁸ Boiteux, (2014), *História das ferrovias...*, p. 46.

¹¹⁹ Grand (2007), *Café e expansão...*, p. 13.

¹²⁰ Costa (2010), *Da Monarquia à...*, p. 315.

¹²¹ Costa (2010), *Da Monarquia à...*, p. 315.

A primeira estrada de ferro do estado de São Paulo foi construída com capitais ingleses e brasileiros¹²². Para sua construção foi criada em 1856, a empresa São Paulo Railway, cuja concessão era por um prazo de 90 anos com garantia de juros e isenção de taxas aduaneiras¹²³. Suas obras iniciaram em 1860, o projeto inicial era ligar «a região de Jundiaí, produtora de café e cana-de-açúcar, ao porto de Santos»¹²⁴. Em 1867, foi inaugurado o trecho até a capital paulista e em 1868 chegou a Jundiaí¹²⁵.

A empresa The San Paulo Brazilian Railway Company Ltd (São Paulo Railway) foi fundada em 1859, em Londres, com «capital majoritariamente inglês, e que por este motivo ficou conhecida na região como a Inglesa»¹²⁶.

Até 1937 (ano da inauguração do ramal Mairinque – Santos, da Sorocabana), a SPR manteve o monopólio sobre o trajeto de descida da Serra, sendo a linha mais lucrativa do país e da América do Sul, e uma das principais do mundo em densidade de tráfego¹²⁷.

Em 1946, com o fim da concessão da São Paulo Railway, a ferrovia passou a se chamar Estrada de Ferro Santo a Jundiaí e, em 1957, foi então incorporada à Rede Ferroviária Federal¹²⁸.

Porém, segundo Setti, a primeira guerra mundial trouxe consequências negativas para o desenvolvimento ferroviário brasileiro, reduzindo drasticamente os investimentos em construções e equipamentos¹²⁹. Verifica-se também que, com a eclosão da primeira guerra mundial (1914-1918), muitas companhias ferroviárias começam a acumular saldos negativos e não resistem à crise financeira e decretam falência. Neste sentido a historiadora portuguesa Magda Pinheiro relatou que a primeira guerra mundial trouxe «consequências financeiras para as companhias e para o Estado que levaram tempo a ultrapassar»¹³⁰. No entanto, se a crise financeira que a guerra provocou no setor férreo foi superada em vários países, no Brasil, tal fato não se sucedeu. «Nos anos seguintes, o ritmo de novas construções foi menor ainda»¹³¹, e inúmeras ferrovias foram incorporadas pelo governo, como vemos no trecho abaixo.

¹²² Um dos principais acionistas brasileiros, Irineu Evangelista de Souza (Barão de Mauá), adiantou 416.000 libras esterlinas para construção da ferrovia, porém quando foi afastado da empresa pelos ingleses, não foi ressarcido, tal fato fez com que falisse em 1878 citados por Boiteux, (2014), *História das ferrovias...*, p. 48.

¹²³ Boiteux, (2014), *História das ferrovias...*, p. 48.

¹²⁴ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 221.

¹²⁵ Boiteux, (2014), *História das ferrovias...*, p. 48.

¹²⁶ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 221.

¹²⁷ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 60.

¹²⁸ Boiteux, (2014), *História das ferrovias...*, p. 48.

¹²⁹ Setti, João Bosco (2008), *Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução*, Rio de Janeiro, Memória do Trem, p. 20.

¹³⁰ Pinheiro (2008), *Cidades e...*, p. 119.

¹³¹ Setti (2008), *Ferrovias no Brasil...*, p. 20.

A década de 1940 foi praticamente o fim da era ferroviária brasileira, e muitos motivos explicam o sucateamento do sistema. A decadência da economia cafeeira, a não correção dos traçados para aumentar a viabilidade conforme as transformações econômicas a partir da década de 1930, além da necessidade não atendida de inovar o sistema com novos equipamentos, e a crescente influência do setor automotivo, que acabou distorcendo a imagem das ferrovias, como um meio de transporte velho e obsoleto¹³².

Podemos perceber que no Brasil, mas precisamente na região sudeste, por ser o estado mais desenvolvido economicamente, com o aumento do mercado interno houve um grande fluxo na circulação de mercadorias, porém as mercadorias passaram a ser transportadas por caminhões, mesmo que as estradas fossem precárias, isso em virtude do sistema ferroviário e fluvial, serem em sua maioria destinados a exportação¹³³. Ao analisar o fato, Boiteux observa que, durante a expansão do transporte ferroviário, o mesmo foi usado principalmente para o escoamento de matéria prima, mas com o desenvolvimento industrial, entre os anos de 1950 e 1970, ocorreu a superação das exportações de matéria prima e muitas ferrovias usadas nesse transporte perderam a função e tornaram-se desnecessárias e com o tempo ficaram obsoletas. Tal fato ocorreu porque os caminhos das estradas de ferro eram diferentes dos usados para o transporte dos produtos industrializados¹³⁴. Observamos que as indústrias estavam localizadas na área urbana e as fazendas onde eram produzidas as matérias primas estavam localizadas na área rural, pelo que as principais estradas de ferro foram construídas visando atender essas áreas, indo em direção aos principais portos de exportação. Entende-se que para essas linhas férreas atenderem as necessidades do mercado interno e da crescente industrialização seriam necessários grandes investimentos, principalmente em relação a adequar as bitolas, pois eram diferentes em várias linhas.

Boiteux considera, dentre os vários motivos para a decadência ferroviária no Brasil, que ainda no auge da era ferroviária foram construídas muita ferrovias, sem um estudo prévio da compensação custo e benefício, considerando-se muitas vezes que somente a instalação de uma ferrovia em uma região já traria o progresso e o desenvolvimento local. Isso contribuiu para a ruína de muitas¹³⁵.

¹³² Matos, Odilon Nogueira de (1990), *Café e ferrovias- a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*, 4ª ed., Campinas, citado por Fici, Ricardo Petrillo (2007), *As ferrovias brasileiras e a expansão recente para o centro-oeste*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, Universidade de São Paulo, p. 53.

¹³³ Fici, Ricardo Petrillo (2007), *As ferrovias brasileiras e a expansão recente para o centro-oeste*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, Universidade de São Paulo, p. 69.

¹³⁴ Boiteux, (2014), *História das ferrovias...*, p. 12.

¹³⁵ Boiteux, (2014), *História das ferrovias...*, p. 12.

A opção cega pelas estradas de ferro, que Hobsbawm chamou «coqueluches ferroviárias», no Brasil favorecida por interesses econômicos ingleses e franceses cedeu lugar «hoje à insensatez oposta do transporte de safras agrícolas em caminhões, atravancando e sobrecarregando nossas rodovias- e tendo ainda como agravante um descomunal consumo de gasolina»¹³⁶. Fato importante nesse processo foi que o setor mais importante da industrialização no Brasil foi o automobilístico, concorrente direto das estradas de ferro¹³⁷.

O sistema viário ainda era precário, mas a aposta nele foi grande, embora oneroso em longo prazo, exigia menores investimentos iniciais e as consequências, nas estradas de ferro, foram quase que imediatas. O Plano de Metas foi determinante, visava a uma modernização e uma infraestrutura com investimentos públicos e privados em setores como a produção de energia, serviços, indústrias e transportes. Neste último, injetou bastante dinheiro, porém, no sistema de transporte rodoviário, em detrimento do transporte ferroviário. Quando o governo assumiu as linhas férreas do país, os investimentos só diminuíram. Era a morte anunciada da ferrovia brasileira, substituída pelo modelo rodoviário de transporte¹³⁸.

O transporte ferroviário em sua maioria foi substituído pelo transporte rodoviário, em acordo com os interesses da indústria automobilística dos Estados Unidos da América.

Segundo Melo, presidente do Conselho Federal de engenharia, arquitetura e agronomia (Confea), a herança da década de 50, época em que o sistema ferroviário foi substituído pelo rodoviário ainda predomina no Brasil, visto que:

Até hoje, a modalidade rodoviária, cara e poluente, responde por mais de 95% do transporte de passageiros e por mais de 60% do transporte de cargas. Permaneceram atrofiadas as potencialidades dos modos ferroviários e aquaviário, que, no entanto, poderiam ter papel central nos deslocamentos interiores de um país-continente dotado de gigantescas bacias hidrográficas. A inter-modalidade – um dos segredos de uma matriz eficiente – deixa, assim, de existir. Os prejuízos se contam em bilhões, todos os anos [...] ao longo das cadeias produtivas, as empresas brasileiras mantêm em torno de US\$118 bilhões parados em excesso de estoque, por causa das ineficiências do setor de transportes¹³⁹.

Em síntese, atualmente no Brasil, um dos seus grandes problemas, consiste em um sistema de transporte precário, em que existe um grande fluxo de veículos automotores,

¹³⁶ Boiteux, (2014), *História das ferrovias...*, p. 12.

¹³⁷ Boiteux, (2014), *História das ferrovias...*, p. 12.

¹³⁸ Borges, Breno Albuquerque Brandão (2014), *Patrimônio ferroviário e autenticidade: avaliação do conjunto ferroviário de Caruaru*, Dissertação de Mestrado, Recife, Universidade Federal de Pernambuco, p. 35.

¹³⁹ Melo, Marco Túlio de (2008), Prefácio de Padula, Raphael (2008), *Transportes: fundamentos e propostas para o Brasil*, Brasília, Coronário editora..

ocasionando um congestionamento no trânsito que podem durar horas, poluição atmosférica e sonora, além de péssimos meios de transporte público, haja vista que os ônibus são insuficientes para o serviço público de transporte. «Falta de planejamento e falta de prioridade ao transporte público levam ao caos urbano nos transportes»¹⁴⁰, sendo que o «resultado final é diminuir a qualidade de vida e reduzir a eficiência econômica»¹⁴¹.

Na Europa, de acordo com a historiadora Magda Pinheiro, nas últimas décadas, devido aos problemas de congestionamentos dos transportes rodoviários, foram revitalizadas as redes de transporte ferroviário metropolitanas, além do que a integração dos diversos meios de transporte urbano veio melhorar a deslocação das pessoas, fato que tornou o transporte público atrativo, contribuindo para desafogar o trânsito automotor¹⁴². Porém, no Brasil o mesmo não aconteceu. Para melhorar o sistema de transporte «maior ênfase deveria ser dada à intermodalidade, aos transportes de massa de menor custo, ao planejamento»¹⁴³. Prevalendo «à ideia de que o transporte é um serviço de utilidade pública que incide pesadamente no custo de vida da população de renda mais baixa»¹⁴⁴. Para isso, pesados investimentos teriam de ser feitos pelo governo, porém o Brasil, é um país contraditório, onde os governantes, muitas vezes, agem em favor de interesses, que nem sempre são os do povo.

III- AMAZÔNIA: FERROVIAS PARA INTEGRAR E DESENVOLVER

Neste capítulo discutiremos sobre as principais ferrovias construídas na região Amazônica, visando destacar a importância econômica e social destas, quer em termos locais ou fazendo parte da política de integração nacional.

Na região Amazônica, o transporte fluvial é o mais usado. O transporte ferroviário reveste-se de uma importância secundária, atendendo às necessidades específicas. As quatro ferrovias mais antigas não interligaram a região, desempenharam apenas funções locais¹⁴⁵.

Das quatro ferrovias mais antigas construídas na região, três datam do auge da era ferroviária, no período da História do Brasil denominado República Velha ou Primeira República (1889-1930). Cita-se: a Estrada de Ferro Bragança, iniciada em 1883, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, em 1903 e a Estrada de Ferro Tocantins em 1905. Quanto à quarta ferrovia, a Estrada de Ferro do Amapá, sua construção teve início em 1953, período em que as

¹⁴⁰ Padula (2008), *Transporte: fundamentos e...*, p. 53.

¹⁴¹ Padula (2008), *Transporte: fundamentos e...*, p. 53.

¹⁴² Pinheiro (2008), *Cidades e...*, p. 86.

¹⁴³ Padula (2008), *Transporte: fundamentos e...*, p. 53.

¹⁴⁴ Padula (2008), *Transporte: fundamentos e...*, p. 53.

¹⁴⁵ Boiteux, (2014), *História das ferrovias...*, p. 87.

ferrovias ainda desempenhavam uma importante contribuição no cenário econômico brasileiro, mais já se notavam os primeiros sinais de decadência do sistema férreo no Brasil.

A partir da década de 1960, com o desenvolvimento das rodovias, alguns caminhos de ferro perderam a importância e foram abandonados ou desativados. Tais fatos aconteceram em todo o Brasil, e a história das ferrovias amazônicas não é diferente, pois as quatro ferrovias pioneiras da Amazônia estão desativadas atualmente, sendo que a Estrada de Ferro Tocantins desapareceu submersa pelas águas da hidrelétrica de Tucuruí.

Projetos para articular a região amazônica por ferrovias com as demais regiões brasileiras remontam ao século XIX. Apresentado em 1874, no período do Império, o primeiro projeto nesse sentido, fez parte do Plano Nacional de Transporte (Plano Rebouças), que previa a integração do Brasil de norte ao sul. O segundo data de 1882 e é conhecido como Plano Bulhões. Os projetos não saíram do papel sendo reprovados pelo Parlamento, devido aos altos custos das obras¹⁴⁶.

A ideia de integrar o Brasil, só foi retomada, após a ditadura militar (1964-1985), no período de pós-redemocratização, em 1987, no Governo José Sarney, com o Projeto Brasil Central, que pretendia a ligação ferroviária de norte a sul do Brasil. Com o projeto se acentuaram as discussões sobre a construção de uma ferrovia norte-sul (FNS) que interligasse as regiões centrais do Brasil¹⁴⁷. Apesar das dificuldades econômicas pelas quais o Brasil passava na década de 1980 e a comissão parlamentar de inquérito ser contrária a construção da Ferrovia Norte-Sul, sua construção tem início a partir de 1988¹⁴⁸.

A história das ferrovias brasileiras, principalmente as da Amazônia, a partir da década de 1990, passa a ter um novo direcionamento, devido aos rumos da economia, que influenciaram diretamente nos meios de transportes. As descobertas de minérios de ferro e manganês foram de fundamental importância para o ressurgimento das ferrovias na região, visto que o transporte desses minérios por estradas de ferro é bem mais viável economicamente. Além do fato de que o minério está inserido em uma economia global de mercado para exportação, havendo a necessidade de transportes intermodais.

A entrada da Companhia Vale do Rio Doce (Vale) na região Amazônica foi fundamental para o seu grande desempenho econômico. Tornou-se uma das maiores empresas no ramo das exportações minerais, ampliando suas exportações a nível global. Para exportar o minério de ferro e de manganês, foi fundamental o seu transporte através de um meio mais

¹⁴⁶ Costa (2008), *Redes técnicas e uso privado do...*, pp. 98-99.

¹⁴⁷ Costa (2008), *Redes técnicas e uso privado do...*, p. 101.

¹⁴⁸ Costa (2008), *Redes técnicas e uso privado do...*, p. 101.

econômico, gerador de lucros. Nesse contexto, a construção da maior ferrovia do Brasil e da Amazônia, se fez necessária: a Estrada de Ferro Carajás em 1985, considerada a mais moderna da América Latina e a Estrada de Ferro Norte-Sul construída por trechos, para integrar a região as áreas de mineração da Vale, ampliando o acesso do alcance dos produtos transportados pela empresa.

Das estradas de ferro supracitadas com importância histórica, econômica e social da Amazônia brasileira estão operantes apenas duas, a Estrada de Ferro Carajás e a Estrada de Ferro Norte-Sul. No entanto, passados quase três décadas do início das obras da Ferrovia Norte-Sul, a mesma encontra-se com poucos trechos prontos e sua construção por uma empresa estatal, a Valec, encontra-se sob investigação de corrupção e desvio de recursos públicos. Assim, o sonho de integrar municípios isolados da Amazônia com as demais regiões brasileiras é desviado em um mar de corrupção.

3.1- ESTRADA DE FERRO BRAGANÇA

A Estrada de Ferro Bragança foi a mais antiga da região. Sua construção teve início em 24.06.1883, visando «facilitar o acesso entre Belém e as colônias agrícolas instaladas na região de Bragança¹⁴⁹, produtora de gêneros alimentícios e auxiliando ainda no incremento da colonização da região»¹⁵⁰.

A construção da Estrada de Ferro de Bragança deu-se por iniciativa do governo da Província do Pará, que, desde 1870, concedeu incentivos fiscais, para que empresas se interessassem pela construção da ferrovia; porém os incentivos oferecidos por leis anteriores, não atraíram investidores e o governo teve de ampliá-los. Fê-lo através da lei 809, que foi sancionada pelo então presidente da província na época, como consta nas informações do pesquisador Andrade:

Sancionada pelo então presidente da Província Pedro Vicente de Azevedo, a nova lei ampliou para 7% os juros anuais a serem pagos sobre o capital empregado, e dilatou o prazo do contrato de privilégio

¹⁴⁹ Bragança foi fundada em 1634, com o nome de Vila Sousa de Caeté. Em 1755, no governo de Francisco Xavier de Mendonça Furtado, passou a se chamar Bragança, devido à política adotada pelo irmão do Marquês Pombal para reafirmar a presença portuguesa adotando ou rebatizando as vilas e cidades da Amazônia, com nomes idênticos as de vilas e cidades de Portugal. A Vila Sousa de Caeté foi fundada no Século XVII, por Álvaro de Sousa, donatário da Capitania do Caeté, e por determinação régia, a capitania fora passada novamente para a coroa. A Capitânia encontrava-se em decadência, e o investimento de Mendonça Furtado na sua reconstrução insere-se na preocupação de seu governo em povoar a Amazônia. Ver Araújo, Renata M. de (1998), *As cidades da Amazônia no Século XVIII – Belém, Macapá e Mazagão*, Porto, Inova Artes Plásticas, citado por Andrade, Fabiano Homobono Paes de (2010), *De São Brás ao Jardim Público- 1887-1931: um ramal da Estrada de Ferro Bragança em Belém do Pará*, Tese de doutoramento, São Paulo, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, p. 22.

¹⁵⁰ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 238.

sobre a ferrovia para 40 anos, cedendo ainda 10 léguas quadradas de terra ao longo da estrada de Bragança, para estabelecimento de núcleos de colonização¹⁵¹.

Segundo Cruz, «os concessionários eram obrigados a providenciar a imigração e instalar ao longo da via férrea 10.000 (dez mil) colonos, sendo 2.500 (dois mil e quinhentos) deles por ano. Ao governo coube a responsabilidade de pagar as passagens dos imigrantes»¹⁵².

Com os incentivos fiscais da lei 809, apareceram alguns interessados na construção da ferrovia. No entanto, as duas tentativas para sua construção, fracassaram. Uma data de 1877, na qual os arrematantes, responsáveis pela construção eram Cícero de Pontes e Antônio Gonçalves de Justa Araújo, e a outra de 1879, em que o desembargador Isidoro Borges Monteiro e Francisco de Siqueira Queiroz assinaram contrato para construção da Estrada de Ferro Bragança¹⁵³.

Pelo contrato de 16.06.1886, assinado com o industrial Bernardo Caymari, a Estrada de Ferro Bragança finalmente saiu do projeto. Seu primeiro trecho, com 30 quilômetros, foi inaugurado em novembro de 1884, ligando a estação de São Brás na cidade de Belém à colônia de Benevides «contando ainda com as estações de Entroncamento, Ananindeua, Marituba e Canutama»¹⁵⁴. Em 1908, ao chegar a Bragança, a ferrovia foi concluída, tendo 299,10 quilômetros de extensão total, 12 estações e 36 paradas, e contando com os ramais de São Braz-Jardim Público, Pinheiro, Prata e Benjamin Constant¹⁵⁵.

Segundo consta na obra de Andrade, nos anos iniciais a Estrada de Ferro Bragança contabilizou alguns prejuízos, tornando-se deficitária, mais esses prejuízos eram pagos pela crescente exportação da borracha¹⁵⁶.

No auge das exportações da borracha na região, foram feitas várias reformas e modernizações na Estrada de Ferro Bragança. Assim:

Novos carros de passageiros de 1ª Classe, do Tipo americano, para 52 passageiros, também fabricados no mesmo estado norte americano, substituíram os antigos. E em breve os carros de 2ª Classe também seriam substituídos, assim como os carros fechados e “wagons” para transporte de carga. Foram

¹⁵¹ Andrade, Fabiano Homobono Paes de (2010), *De São Brás ao Jardim Público - 1887-1931: um ramal da Estrada de Ferro Bragança em Belém do Pará*, Tese de doutoramento, São Paulo, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, p. 22.

¹⁵² Cruz, E (1955), *A Estrada de Ferro de Bragança*, Belém, Falângela citado por Miranda, Rogério Rego (2009), *Interfaces do rural e do urbano em área de colonização antiga na Amazônia: estudos de colônias agrícolas, em Igarapé Açu e Castanhal (PA)*, Dissertação de Mestrado, Belém, Universidade Federal do Pará, p. 77.

¹⁵³ Andrade (2010), *De São Brás ao Jardim...*, p. 24.

¹⁵⁴ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 238.

¹⁵⁵ Andrade (2010), *De São Brás ao Jardim...*, p. 35.

¹⁵⁶ Andrade (2010), *De São Brás ao Jardim...*, p. 38.

reconstruídas todas as pontes feitas em madeira, algumas delas substituídas por bueiros abobadados, outras substituídas por alvenaria de pedras, com argamassa de cimento e areia¹⁵⁷.

Em 1908, no governo de Augusto Montenegro, foram construídas pontes, oficinas e uma vila operária em Marituba, através de empréstimos «de 650.000 Libras esterlinas a juros de 5%, com ajuda do deputado Bento de Miranda e do ex-governador Paes de Carvalho que se encontrava, durante o período de negociações, na Europa»¹⁵⁸.

O declínio da produção da borracha em 1910 comprometeu as finanças do Governo do Estado do Pará. Sem recursos, a linha permaneceu em constante déficit, até que em 1922 foi incorporada ao patrimônio do governo federal, porém permaneceu arrendada para o governo do Pará até 1936¹⁵⁹.

Podemos analisar a situação na qual se encontrava o governo paraense, através do discurso do governador Enéas Martins ao se referir a Estrada de Ferro Bragança, no qual destaca a queda da exportação da borracha para o mercado internacional, devido à concorrência dos países asiáticos e, seus impactos nas finanças do Pará.

O valor deste próprio do Estado que em representado pelo activo de 23.730:337\$135 em 31 de dezembro de 1912 teve no decorrer do anno de 1913, o acréscimo de 485:581\$244, devido em sua quase totalidade à importação de material rodante. Esta despeza impunha-se sem delongas e viu-se o Governo na contingência de autorizá-la, apesar das dificuldades financeiras. (...) O movimento financeiro da Estrada em 1913 foi o seguinte: Receita 1.661:297\$342; Despesa 1.816:327\$377; Déficit 155:030\$035 (...). Estamos tomando medidas no sentido de regularizar esse movimento de despezas e eliminar o déficit¹⁶⁰.

Entre os anos de 1936 e 1944, o Governo Federal tentou estruturar a ferrovia, conseguindo bons resultados, os quais, para Finger, ocorreram em parte porque a estrada serviu de «apoio à base americana de dirigíveis instalada em Santa Isabel durante a II Guerra Mundial». No ano de 1957, ao passar para a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), a Estrada de Ferro Bragança não contava com recursos para que fossem realizados os reparos dos quais

¹⁵⁷ Andrade (2010), *De São Brás ao Jardim...*, p. 39-

¹⁵⁸ Borges, Ricardo (1983), *O Pará Republicano 1824-1929: Ensaio Histórico*, Belém, Conselho Estadual de Cultura citado por Andrade, Fabiano Homobono Paes de (2010), *De São Brás ao Jardim Público- 1887-1931: um ramal da Estrada de Ferro Bragança em Belém do Pará*, Tese de doutoramento, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, p. 45.

¹⁵⁹ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 238.

¹⁶⁰ Cruz, Ernesto (1967), *Edifícios Públicos do Pará*, Volume II, Belém, Imprensa Oficial citado por Andrade, Fabiano Homobono Paes de (2010), *De São Brás ao Jardim Público- 1887-1931: um ramal da Estrada de Ferro Bragança em Belém do Pará*, Tese de doutoramento, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, pp. 45-46.

precisava, e, com linhas cada vez mais deficitárias, devido os poucos investimentos do governo no setor ferroviário, na década de 1960, foi definitivamente desativada¹⁶¹.

Em 1965, a estrada de ferro foi extinta depois de 82 anos de existência. Durante alguns anos desse período foi o único transporte de passageiros e cargas entre Belém e Bragança; ao longo de sua linha foram construídas vilas e estações que contribuíram para o crescimento e para a economia das cidades ao redor¹⁶².

3.2- ESTRADAS DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ: A FERROVIA DO DIABO

A segunda grande estrada de ferro construída na Amazônia brasileira foi a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, no Estado de Rondônia, ligando Porto Velho à Guajará-Mirim. Essa estrada ficou conhecida também pelo nome de Ferrovia do diabo ou da morte, devido aos milhares de trabalhadores mortos e vários grupos de indígenas dizimados na época de sua construção.¹⁶³ Suas obras iniciaram em 1903, porém só foi concluída em 30.04.1912. O objetivo para construção dessa estrada de ferro deveu-se as dificuldades encontradas em transportar a borracha pelo rio Madeira, por conter inúmeras cachoeiras.

Figura 3: Corredeiras do rio Madeira, Rondônia/ RO, 1909.



Fonte: Catálogo da exposição Ferrovia Madeira-Mamoré (Museu Paulista da USP)

¹⁶¹ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 238.

¹⁶² Carneiro, José (2007), «Estrada de Ferro de Bragança: História pouco contada», *o Liberal*, 16 junho de 2007, Belém- PA, p. 04.

¹⁶³ Sousa, Murilo Mendonça Oliveira de (2010), «Entre a ferrovia do diabo e o trem fantasma: uma viagem pela história da estrada de ferro Madeira-Mamoré», *Campo-território, Revista de geografia agrária*, v. 5, n. 9, pp. 237-246.

A construção de uma ferrovia, que «desviaria as corredeiras entre os rios Madeira e Mamoré, por duas vezes iniciada e abandonada»¹⁶⁴, data de 17.11.1903, através da assinatura do Tratado de Petrópolis, entre Brasil e Bolívia. Por esse tratado o Brasil se comprometia a construir a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, na qual seria uma espécie de compensação à Bolívia, por ceder ao Brasil a área do atual estado do Acre. A Estrada de Ferro teria a finalidade de transportar o látex de borracha, produzido na região norte da Bolívia, segundo Silva¹⁶⁵. Sua construção ocorreu entre os anos de 1906 e 1912. A empresa construtora foi a «Madeira-Mamoré Railway Company, uma das empresas controladas pela Brazil Railway e que tinha ainda diversos investimentos na Amazônia, como companhias de exploração da borracha, de navegação, e até mesmo de colonização»¹⁶⁶.

As duas tentativas para construir a ferrovia, às quais se referem à pesquisadora, são ainda da época do império. Uma em 1878, sobre a responsabilidade da empreiteira norte americana P& T. Collins, na qual de acordo com Cornejo e Gerodetti:

Trouxe dos Estados Unidos uma enorme quantidade de materiais, além de um grande contingente de trabalhadores, entre os quais muitos irlandeses e italianos, recém-migrados naquele país. Ademais, duzentos bolivianos, muitos dos quais índios, e quinhentos brasileiros, na maioria cearenses, foram contratados¹⁶⁷.

As inúmeras dificuldades enfrentadas na floresta, entre as quais um surto de epidemias, causando a morte de vários trabalhadores e engenheiros, responsáveis pela obra, dizimados em grande parte por malária¹⁶⁸ e o custo muito alto da construção levaram a falência da empreiteira, que abandonou a construção.

Sobre as dificuldades enfrentadas na floresta, veja-se o relato do engenheiro norte-americano Neville B. Craig, que fazia parte da equipe dos técnicos que participou da construção da ferrovia:

¹⁶⁴ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 97.

¹⁶⁵ Silva, Amado da Costa (2012), *Uma introdução a engenharia ferroviária*, São Paulo, Clube de autores, p. 10.

¹⁶⁶ Finger (2013), *Um século de estradas de...*, p. 97.

¹⁶⁷ Cornejo (2005), *As ferrovias do Brasil nos ...*, p. 253.

¹⁶⁸ «Malária ou paludismo, entre outras designações, é uma doença infecciosa aguda ou crônica causada por protozoários parasitas do gênero *Plasmodium*, transmitidos pela picada do mosquito *Anopheles*.

A malária mata 3 milhões de pessoas por ano, uma taxa só comparável à da SIDA/AIDS, e afeta mais de 500 milhões de pessoas todos os anos. É a principal parasitose tropical e uma das mais frequentes causas de morte em crianças nesses países: (mata um milhão de crianças com menos de 5 anos a cada ano) ». Disponível em <http://www.sobiologia.com.br/conteudos/Reinos/Malaria.php>, consultado em 17/04/2017.

Era tal a densidade da floresta que ninguém, nem mesmo os índios, conseguia nela penetrar alguns metros ao menos, sem ter necessidade de abrir caminho a facão, por entre a teia cerrada de cipós e trepadeiras, presos a tocos caídos e árvores de todas as espécies, algumas eriçadas de espinhos, outras pegajosas ou lisas, mas cobertas de formigas pretas e vermelhas dos mais variados tamanhos [...] Por toda parte havia nuvens de moscas de todos os formatos e cores e milhões de insetos alados e trepadores, peritos em dolorosas picadas que não se cansavam de repetir ¹⁶⁹.

Figura 4: Acampamento de trabalhadores da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, 1909



Fonte: Catálogo da exposição Ferrovia Madeira-Mamoré (Museu Paulista da USP).

Na foto acima, podemos perceber a vulnerabilidade em que se encontravam os trabalhadores da ferrovia. Em acampamentos precários, no meio da floresta, sujeitos a todos os perigos da selva amazônica. A morte torna-se casual.

Em 1882, o Governo Imperial decide construir novamente a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré; porém novamente a tentativa fracassou, com vários engenheiros mortos, «devido à malária que grassava a região» ¹⁷⁰. Com a Proclamação da República, em 15.11.1889, os projetos do império são abandonados e, com eles, a estrada de ferro Madeira-Mamoré. São retomados novamente em 1903, pela necessidade de transportar a borracha.

A empresa construtora, a Madeira-Mamoré Railway, tomou algumas providências devido a insalubridade da região, em virtude das mortes anteriores nas tentativas de construção da ferrovia. Foi construído um hospital em Candelária, entre Porto Velho e Santo Antônio, para o qual vieram enfermeiros e médicos norte-americanos, inclusive o médico brasileiro Osvaldo Cruz, especialista em doenças tropicais, que chegou a vir à região e

¹⁶⁹ Cornejo (2005), *As ferrovias do Brasil nos...*, p. 253.

¹⁷⁰ Cornejo (2005), *As ferrovias do Brasil nos...*, p. 254.

«propor medidas para a melhoria das condições sanitárias»¹⁷¹. Mesmo com todas as medidas tomadas, «oficialmente, durante o período de construção, registraram-se 1.552 óbitos no hospital de Candelária, a grande maioria devido à malária»¹⁷². Porém, algumas estimativas chegam a apontar para um total de seis mil vítimas¹⁷³.

Como supracitado, o principal objetivo de construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi o escoamento do látex da borracha; no entanto, no ano de sua inauguração em 1912, o preço internacional da borracha despencou e, a construção de uma ferrovia que ligava a Bolívia ao Pacífico, fez com que a Bolívia passasse a escoar sua produção por essa ferrovia e não pela Madeira-Mamoré. Tais acontecimentos levaram a decadência da ferrovia. Em 1931, a Brazil Railway, não podendo mais arcar com os prejuízos, entrega a ferrovia ao Governo Federal¹⁷⁴.

Em 1960, foi iniciada a construção da rodovia ligando Cuiabá, no Mato Grosso a Rio Branco, no Acre, fato que contribuiu para que a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré perca definitivamente sua importância, sendo desativada, no dia 01.07.1971. «Esse foi o derradeiro suspiro da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré»¹⁷⁵.

Madeira-Mamoré foi uma das estradas de ferro brasileiras mais difíceis de ser construída e que custou muitas vidas. Como aconteceu com várias estradas de ferro no Brasil, foi rapidamente abandonada, esquecendo-se o quanto custou sua construção. Fato que me faz refletir sobre as palavras da historiadora Magda Pinheiro: «espaços e percursos não se investem a cada momento e as aquisições das gerações passadas, ou a sua ausência, constituem elementos importantes no devir»¹⁷⁶. Infelizmente no Brasil, as aquisições de gerações passadas, e os seus sacrifícios para deixá-las, não são reconhecidos e nem tão pouco respeitados, se esquece com muita facilidade e com a mesma facilidade se destrói.

3.3- ESTRADA DE FERRO TOCANTINS

A Estrada de Ferro Tocantins, construída por concessão do Governo Federal «a um grupo de capitalistas, nacionais e franco-belgas, proprietário da empresa então denominada Companhia de Viação Férrea e Fluvial do Tocantins e Araguaia»¹⁷⁷, depois intitulada

¹⁷¹ Cornejo (2005), *As ferrovias do Brasil nos...*, p. 255.

¹⁷² Cornejo (2005), *As ferrovias do Brasil nos...*, p. 255.

¹⁷³ Cornejo (2005), *As ferrovias do Brasil nos...*, p. 255.

¹⁷⁴ Cornejo (2005), *As ferrovias do Brasil nos...*, p. 257.

¹⁷⁵ Sousa (2010), «Entre a ferrovia do diabo e o...», pp. 237-246.

¹⁷⁶ Pinheiro (2008), *Cidades e...*, p. 86.

¹⁷⁷ Maciel, Dulce Portilho (2016), «Estrada de Ferro Tocantins (1964-1968): um caso de intervenção militar passado na Amazônia», *Seminário de Pesquisa, Pós-Graduação, Ensino e Extensão do CCSEH*, Goiás, de 29/08/2016 a 03/09/2016, p. 03.

Companhia Estradas de Ferro Norte do Brasil. Sua construção tinha como finalidade principal transpor o trecho encachoeirado do rio Tocantins, entre Tucuruí e Marabá, o qual dificultava a navegação entre o Pará e Goiás pelos rios Tocantins e Araguaia.

A companhia construtora, através de empréstimos conseguidos em 1095 começou a construção da ferrovia¹⁷⁸. A concessão do governo garantiu a empresa vários benefícios e favores, entre os quais:

Além da construção da ferrovia, incluía a eliminação de obstáculos à navegação existentes nos leitos dos rios Tocantins e Araguaia, a fim de possibilitar o funcionamento de uma via regular de transporte fluvial-ferroviária, entre o porto de Leopoldina (atual Aruanã), no sudoeste do estado de Goiás, e a cidade de Belém. O principal objetivo da empresa era, entretanto, a exploração do transporte fluvial, entre o Planalto Central brasileiro e o porto de Belém, importante entreposto do comércio atlântico de importação-exportação¹⁷⁹.

Em 1916, quando a ferrovia alcançou o quilômetro 82, a companhia construtora entrou em falência e foram suspensos os seus serviços, tanto os terrestres como os fluviais¹⁸⁰. O governo decretou a caducidade do contrato em 1920, passando a ferrovia a pertencer ao Governo Federal¹⁸¹ e, em 1925, o Governo do Estado do Pará arrendou a Estrada de Ferro Tocantins por um período de sete anos, nos quais funcionou precariamente, ficando em alguns momentos desativada. «Assim se arrastou, com hiatos de paralisação de tráfego e períodos de alguma tentativa fracassada de restauração até o ano de 1932»¹⁸². Em 1932, o Governo Federal assumia a ferrovia¹⁸³.

De 1932 em diante, a ferrovia foi administrada pela «Inspetoria Federal das Estradas de Ferro, unidade depois transformada no Departamento Nacional de Estradas de Ferro, órgão do Ministério de Viação e Obras Públicas»¹⁸⁴. O último trecho construído da ferrovia atingiu a extensão de 117,200 quilômetros, até a localidade de Jatobal¹⁸⁵. O trecho final da ferrovia até Praia da Rainha nunca foi construído.

¹⁷⁸ Ponte, Parsifal (2013), «Estrada de Ferro Tocantins», Disponível em <http://eftpa.blogspot.pt/2013/01/2-historico.html>, consultado em 25/04/2017.

¹⁷⁹ Maciel (2016), «Estrada de Ferro...», p. 03.

¹⁸⁰ Ponte, Parsifal (2013), «Estrada de Ferro Tocantins», Disponível em <http://eftpa.blogspot.pt/2013/01/2-historico.html>, consultado em 25/04/2017.

¹⁸¹ Ponte, Parsifal (2013), «Estrada de Ferro Tocantins», Disponível em <http://eftpa.blogspot.pt/2013/01/2-historico.html>, consultado em 25/04/2017.

¹⁸² Ponte, Parsifal (2013), «Estrada de Ferro Tocantins», Disponível em <http://eftpa.blogspot.pt/2013/01/2-historico.html>, consultado em 25/04/2017.

¹⁸³ Maciel (2016), «Estrada de Ferro...», p. 03.

¹⁸⁴ Maciel (2016), «Estrada de Ferro...», p. 03.

¹⁸⁵ Maciel (2016), «Estrada de Ferro...», p. 03.

Até a implantação do regime militar no Brasil (1964-1985), dez diretores assumiram o cargo para administrar a ferrovia Tocantins. Durante esse período, em algumas gestões foram feitos reparos e melhorias na ferrovia, favorecendo as comunidades no entorno, conforme relata a pesquisadora Maciel.

Durante esse tempo, algumas gestões caracterizaram-se pelo efetivo esforço na execução de medidas que resultavam em melhoria das condições de funcionamento da ferrovia: reconstrução de trechos danificados da via principal e/ou de suas obras de arte; recuperação do antiquado material de tração e rodante, inclusive de locomotivas de grande porte (usando-se, para isto, instalações e mão de obra da própria EFT); construção de desvios e recuos em cruzamentos; construção ou restauração de portos, estações de embarque/desembarque, habitações para funcionários, etc.; instalação e manutenção de escolas, hospital, postos de saúde (em povoados que iam se formando às margens da linha férrea)¹⁸⁶.

No entanto, de acordo com a pesquisadora, em determinadas gestões ocorreram um completo desrespeito para com o serviço público: «caracterizaram-se pelo absentéismo, por negligência administrativa e/ou pela corrupção, pura e simples»¹⁸⁷.

Diversos gestores aproveitaram-se das facilidades que o exercício do cargo em uma região isolada (de núcleos de povoamento e meios de comunicação) lhes proporcionava para isto e, bem assim, da negligência da FBC em fiscalizar a administração da ferrovia e em exercer controle sobre a aplicação de seus recursos financeiros. Ao longo desse tempo, as prestações de contas da EFT jamais receberam aprovação do Tribunal de Contas da União.¹⁸⁸

Ainda segundo a pesquisadora, mesmo com as contas não aprovadas pelo Tribunal de Contas do Governo Federal, as verbas eram repassadas regularmente e membros do governo faziam vista grossa a tais fatos. As verbas eram provenientes de três fontes:

Do Orçamento da União, via Ministério da Viação e Obras Públicas; do orçamento da entidade federal denominada Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA); de arrecadações próprias – principalmente tarifas cobradas pelo transporte de cargas e passageiro. As receitas oriundas desta última fonte não se achavam submetidas a qualquer controle externo, nem mesmo da parte da FBC¹⁸⁹.

¹⁸⁶ Maciel (2016), «Estrada de Ferro...», p. 05

¹⁸⁷ Maciel (2016), «Estrada de Ferro...», p. 05.

¹⁸⁸ Maciel (2016), «Estrada de Ferro...», p. 05.

¹⁸⁹ Maciel (2016), «Estrada de Ferro...», p. 05.

Diante das informações da pesquisadora, podemos entender porque, embora em funcionamento, na maior parte do tempo, este sempre foi precário e os saldos quase sempre eram negativos.

Com os desvios de recursos, era complicada a compra de locomotivas novas, as existentes eram máquinas todas antiquadas (com fabricação entre 1882 e 1924) e tinham sido adquiridas de outras empresas férreas brasileiras, por compra ou por doação de quem delas se havia descartado, por estarem obsoletas¹⁹⁰.

Para uma região como a amazônica, onde o transporte é precário e a população sempre foi esquecida pelo poder público, fica fácil entender porque em 1966, o governo federal decreta a supressão da Estrada de Ferro Tocantins. Embora alguns políticos paraenses fossem contra, suas vozes não foram ouvidas.

Sua desativação não foi imediata, para que fossem construídas estradas de rodagem (por iniciativa de prefeituras e de particulares), margeando os trechos do rio Tocantins que maiores obstáculos ofereciam à navegação¹⁹¹.

Em 1974, a Estrada de Ferro Tocantins foi extinta e, hoje, sua história está submersa pelas águas da hidrelétrica de Tucuruí, no estado paraense.

3.4- ESTRADA DE FERRO CARAJÁS

A descoberta em 1967, na Serra de Carajás, sul do Pará, de gigantescas jazidas de minério de ferro propiciou a construção da Estrada de Ferro Carajás, pois era o meio de transporte mais econômico para se transportar toneladas de minério¹⁹². Para os autores Coelho e Monteiro, o ferro, o carvão e o petróleo são os produtos de maior consumo da industrialização e sua comercialização só se tornou rentável, por causa da diminuição no custo de seus transportes: «as inovações tecnológicas e as economias de escala na mineração, no transporte e na produção, que tornaram o minério de ferro de Carajás competitivo no Japão, foram, também o maior ingrediente da globalização»¹⁹³.

A companhia brasileira Vale do Rio Doce (Vale) é a operadora da Estrada de Ferro Carajás. Após, as primeiras descobertas de minério na região da Serra de Carajás na década de 1960, a Vale iniciou negociações com a companhia norte-americana U.S Steel sendo em abril de 1970, fundada a Amazônia Mineração S/A- AMZA, para operar o Projeto Ferro Carajás. A

¹⁹⁰ Maciel (2016), «Estrada de Ferro...», p. 06.

¹⁹¹ Maciel (2016), «Estrada de Ferro...», p. 22.

¹⁹² Boiteux, (2014), *História das ferrovias...*, p. 93.

¹⁹³ Bunker, Stephen (2007), *Implicações dos ciclos de exportação na Amazônia sobre a análise espaço-material* citado por Coelho, Maria Célia Nunes e Maurílio de Abreu Monteiro (org.) (2007), *Mineração e reestruturação espacial na Amazônia*, Belém, NAEA, p. 89.

Vale tinha 51% das ações e a U.S Steel 49%¹⁹⁴. No entanto, em 1977 a Vale comprou a parte da U.S Steel por 50 milhões de dólares¹⁹⁵.

Um dos motivos para a saída da U.S Steel da exploração mineral foi a divergência com a Vale. Para Costa, os principais pontos de discordância eram quanto ao uso do transporte para o escoamento do minério:

A US Steel Co desejava escoar a produção pelo rio Tocantins, utilizando o território paraense. Já CVRD optou pelo estado do Maranhão, o que tornaria possível através da construção de uma ferrovia ligando as minas de Carajás ao terminal marítimo de Ponta da Madeira, localizado no município de São Luís (MA)¹⁹⁶.

Ainda, segundo o pesquisador:

Um dos fatores que levaram a U.S Steel Co. a ter preferência pelo escoamento do minério pelo Pará se justificava pelo fato desta empresa ter interesse em negociar o minério de ferro com os Estados Unidos, o que teria o escoamento facilitado pela proximidade entre a costa paraense e o Estado norte-americano. Já a preferência da CVRD pelo Maranhão refletia o interesse da empresa em negociar o minério com os japoneses, na época, principais aliados da companhia, e nesse caso, São Luís facilitaria o frete para o país asiático¹⁹⁷.

Empresários japoneses negociam com a Companhia Vale do Rio Doce, e em janeiro de 1974 a empresa assinou um acordo com a Light Metal Smelters Association (LMSA). Os negócios com a Ásia se tornaram então, a partir da década de 1970, o ponto principal de crescimento do capital da Vale¹⁹⁸.

Em agosto de 1982, teve início a construção da ferrovia, e em apenas três anos estava concluído o trecho compreendido entre a mina e o porto, fato que foi possível devido «à intensa utilização de equipamentos mecanizados»¹⁹⁹.

A Estrada de Ferro Carajás, com 892 quilômetros de extensão, foi inaugurada oficialmente em 28.02.1985, «ligando a maior mina de minério de ferro a céu aberto do mundo, em Carajás, no sudeste do Pará, ao Porto de Ponta da Madeira, em São Luís no

¹⁹⁴ Setti (2008), *Ferrovias no Brasil...*, p. 70.

¹⁹⁵ Bunker, Stephen (2007), *Implicações dos ciclos de...*, p. 91.

¹⁹⁶ Costa, Jodival Maurício da (2008), *Redes técnicas e uso privado do território na Amazônia: o caso da Estrada de Ferro Carajás da Companhia Vale do Rio Doce (1997- 2006)*, Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, p. 62.

¹⁹⁷ Costa (2008), *Redes técnicas e uso privado do...*, p. 62.

¹⁹⁸ Costa (2008), *Redes técnicas e uso privado do...*, p. 61.

¹⁹⁹ Setti (2008), *Ferrovias no Brasil...*, p. 70.

Estado do Maranhão. Por seus trilhos, são transportados 120 milhões de toneladas de carga e 350 mil passageiros por ano. Circulam cerca de 35 composições simultaneamente, entre os quais um dos maiores trens de carga em operação regular do mundo, com 330 vagões e 3,3 quilômetros de extensão»²⁰⁰.

A Estrada de Ferro Carajás, além de transportar o minério de ferro e manganês, desde 1986, também faz o transporte de soja e petróleo. E realiza também o transporte de passageiros ao longo de sua linha, sendo interligada com a Transnordestina Logística S/A, nas proximidades de São Luís (MA) e com a Ferrovia Norte-Sul, em Açailândia (MA) ²⁰¹.

Em 1997, a Vale, que era uma empresa estatal, foi privatizada, sendo estabelecido com o Governo Federal, em 01.07.1997, uma nova concessão «da exploração do serviço de transporte ferroviário de cargas e passageiros, prestados pela Estrada de Ferro Carajás com duração de 30 anos prorrogáveis por igual período»²⁰².

A Estrada de Ferro Carajás é uma das ferrovias com os maiores índices de produtividades do mundo. Transporta quase 200 mil toneladas diariamente, contando com uma frota de mais de cem locomotivas e 5.300 vagões. Possui quatro carros para a classe executiva, dezesseis para a classe econômica, um carro lanchonete, dois bagageiros e um carro bilheteria para embarque e desembarque. Em geral «mais de 450 mil passageiros utilizam seus serviços anualmente, numa média de 1.500 usuários por dia»²⁰³.

A Vale, em 20 anos de operação, transformou a Estrada de Ferro Carajás na ferrovia mais moderna da América Latina, aumentando sua importância na região Amazônica. E, em virtude da eficiência do transporte de cargas, realizado pela ferrovia, vários empreendedores ampliaram seus negócios em seu entorno, destacando-se o polo siderúrgico de Carajás e o agronegócio da soja²⁰⁴.

Importantes mudanças aconteceram na região Amazônica com a implantação da Vale, sendo crucial o papel que a Estrada de Ferro Carajás exerceu nessas mudanças. A ferrovia participou na integração do território na região do Carajás: nesse sentido foram notórias as grandes transformações ocorridas nos municípios paraenses e maranhenses atravessados pela ferrovia. Entre as mudanças mais significativas podemos destacar o surgimento de um polo siderúrgico ao longo do entorno da ferrovia, concentrando-se no Município de Marabá (PA),

²⁰⁰ Vale (s.a), «Estrada de Ferro Carajás: O caminho onde passa a nossa riqueza», Disponível em <http://www.vale.com/brasil/pt/initiatives/innovation/carajasrailway/Paginas/default.aspx>, consultado em 07/01/17.

²⁰¹ Setti (2008), *Ferrovias no Brasil...*, p. 70.

²⁰² Setti (2008), *Ferrovias no Brasil...*, p. 70

²⁰³ Cornejo (2005), *As ferrovias do Brasil nos...*, p. 09.

²⁰⁴ Costa (2008), *Redes técnicas e uso privado do...*, p. 71.

Açailândia e Santa Inês (MA), uma intensa migração para esses municípios e a «fragmentação territorial ocorrida no sul/sudeste paraense através do desmembramento de antigos municípios, como Marabá, e o surgimento de novos, a exemplo de Eldorado do Carajás e Parauapebas»²⁰⁵.

Ocorreram grandes mudanças na região, com as descobertas de minério de ferro, e posterior instalação da Vale e a operação da Estrada de Ferro Carajás: como aconteceram em outros grandes empreendimentos industriais na região amazônica, algumas transformações trouxeram benefícios econômicos aos municípios por onde a ferrovia atravessa no entanto houve mudanças negativas, principalmente em relação ao número excessivo de pessoas que migraram para essas regiões, ocasionando vários problemas sociais, conforme os relatos de Bunker.

A CVRD não criou a distribuição enormemente desigual de terra e oportunidade de trabalho no resto do Brasil, que fez com que essa nova frente parecesse tão atraente, apesar de suas dificuldades óbvias, mas as atividades da companhia haviam estimulado diretamente o afluxo da população para a área. [...] Os funcionários das firmas contratadas tinham, frequentemente, salários mais baixos do que os dos empregados da CVRD e não recebiam os mesmos benefícios de habitação; portanto, muitos deles viviam em Parauapebas, intensificando a demanda por casas e exacerbando o desequilíbrio entre a população masculina e feminina [...] O projeto de engenharia, extremamente organizado, eficiente e seguro no topo da serra, permaneceu, assim, uma ilha fortemente defendida em meio a um mar de desordem, destruição, violência e pobreza, que suas próprias atividades trouxeram a região²⁰⁶.

A companhia não pôde absorver o grande contingente de pessoas que se dirigiam para a região mineradora, até mesmo porque muitos eram para a companhia mão de obra não qualificada para o trabalho industrial, e os municípios não contavam com um orçamento que pudesse atender as cidades que surgiram desordenadas ao redor do empreendimento. Tais fatos ocasionaram um dos maiores problemas da Amazônia brasileira: a luta armada pela terra.

Ao referir-se ao espaço territorial de Carajás, rico em minério, organizado para gerar riquezas para a Vale, Costa observa os contrastes existentes entre a moderna ferrovia, símbolo de «progresso» e riquezas, e a miséria da população do entorno, que permaneceu à margem do desenvolvimento. O pesquisador faz um relato da vida das pessoas que se arriscam nos trilhos para comercializar produtos, mostrando outra forma econômica gerada pela ferrovia: a informal, da qual participam inúmeros brasileiros.

²⁰⁵ Costa (2008), *Redes técnicas e uso privado do...*, p. 73.

²⁰⁶ Bunker, Stephen (2007), *Implicações dos ciclos de...*, pp. 114-115.

Esse comércio que consiste na venda de alimento para passageiro do trem é resultado de duas situações que, de certa forma, possuem estreita relação: a realidade de miséria na qual se encontra boa parte da população do entorno e, do mesmo lado, da realidade não menos pobre dos passageiros da classe econômica do trem. Os últimos, que viajam de trem por causa do baixo preço da passagem em relação ao valor da passagem do ônibus ou de van não dispõem de renda suficiente para fazerem suas refeições no restaurante do trem ²⁰⁷.

Podemos perceber a dependência econômica de algumas famílias em relação ao trem, ao analisarmos o depoimento conseguido por Costa, em entrevista a uma vendedora de marmitas, no percurso da ferrovia.

Moço, o trem é a salvação da gente. Aqui é difícil de encontrar trabalho, só dá para trabalhar de roça mesmo e não é todo o ano que a gente consegue tirar o alimento para se sustentar. Se não tivesse esse trem nem sei o que seria da gente, só Deus mesmo para saber ²⁰⁸.

A Estrada de Ferro Carajás atualmente é a maior ferrovia brasileira no transporte de passageiros, o trem é o meio de transporte mais barato da região, sendo que para muitos é o único ²⁰⁹. Participa ativamente na economia do mercado globalizado, sendo considerada uma das ferrovias mais modernas da América Latina, destacando sua pontualidade, segurança e confiabilidade em suas transações, exigências cada vez maiores no competitivo mercado global.

3.5- FERROVIA NORTE-SUL: TENTATIVAS PARA DESENVOLVER E INTEGRAR

A Estrada de Ferro Norte-Sul foi planejada com o objetivo de promover a integração de importantes regiões produtoras do Brasil, visando minimizar custos de transportes ao se conectar com ferrovias existentes. O projeto previa a construção de 1.550 km, de Açailândia no Estado do Maranhão à Anápolis no Estado de Goiás, passando pelos Estados do Maranhão, Tocantins e Goiás. No entanto, com a lei nº 11.772, de 17.09.2008, foi ampliado o trecho da ferrovia entre Barcarena no Estado do Pará e Panorama no Estado de São Paulo. Sua construção teve início na década de 1980, e foi realizada por trechos, a partir de sua ligação com a Estrada de Ferro Carajás.²¹⁰ Observa-se que já existem estudos concluídos para se

²⁰⁷ Costa (2008), *Redes técnicas e uso privado do...*, pp. 92-93.

²⁰⁸ Informações cedidas ao pesquisador por uma vendedora ambulante em Nova Vida, estação ferroviária de passageiros da Estrada de Ferro Carajás in Costa (2008), *Redes técnicas e uso privado do...*, p. 94.

²⁰⁹ Costa (2008), *Redes técnicas e uso privado do...*, p. 95.

²¹⁰ Valec (s.a), «EF-151 Ferrovia Norte-Sul- FNS», Disponível em http://www.vale.gov.br/acoes_programas/FNSFerroviaNorteSul.php, consultado em 07/01/17.

ampliar o percurso da Estrada de Ferro, ligando as regiões norte e sul do Brasil. Conforme informações da empresa, no trecho abaixo:

Em 2012, a VALEC concluiu o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA dos trechos Barcarena/PA a Açailândia/MA e de Estrela d’Oeste/SP a Panorama/SP. Também contratou o EVTEA dos segmentos Panorama/SP a Chapecó/SC e Chapecó/SC a Rio Grande/RS. Com isso, será concluída a ligação ferroviária Barcarena/PA a Rio Grande/RS com 4.787 km de extensão, em bitola larga, o que vai configurar uma verdadeira espinha dorsal dos transportes ferroviários ²¹¹.

A implantação da Ferrovia Norte-Sul, desde 1988, está a cargo da Valec- Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa pública ligada ao Ministério do Transporte que detém a concessão para sua construção e funcionamento ²¹². Previa-se o término da obra em 1992, com um investimento projetado de aproximadamente US\$ 2,7 bilhões, a partir da parceria público/privado.

As obras de construção da Ferrovia Norte-Sul tiveram início em maio de 1988, partindo de Açailândia (MA) em direção à Imperatriz (MA). No entanto, devido a crise financeira em que o Brasil se encontrava desde início da década de 1980, foram realizados cortes no orçamento público federal em 1989, que diminuíram significativamente os repasses de verbas para a construção da ferrovia, o que inviabilizou a continuação das obras. As paralizações da obra tiveram impacto direto no setor econômico da região, onde milhares de trabalhadores foram dispensados ²¹³.

O retorno das obras aconteceu no governo Itamar Franco (1992-1995) e, em 2002, no governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2003), a ferrovia chegou ao município de Aguiarnópolis (TO)²¹⁴. Inaugurou-se o trecho inicial de Açailândia, no Maranhão a Aguiarnópolis, no Tocantins, com 210 quilômetros, no qual foi colocado em operação comercial como ramal da Estrada de Ferro Carajás, dando acesso ao porto de Itaqui, em São Luís²¹⁵. O escoamento da produção de soja até os portos de Itaqui e Ponta da Madeira em São Luís se faz pela Estrada de Ferro Carajás, através de sua ligação com a Estrada de Ferro

²¹¹Valec (s.a), «EF-151 Ferrovia Norte-Sul- FNS», Disponível em http://www.valec.gov.br/acoes_programas/FNSFerroviaNorteSul.php, consultado em 07/01/17.

²¹² Setti (2008), *Ferrovias no Brasil...*, p. 67.

²¹³ Campos, Flávia Rezende (2015), *A influência da Ferrovia Norte-Sul no desenvolvimento regional do território goiano*, Tese de doutorado, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, pp. 101-102.

²¹⁴ Campos (2015), *A influência da Ferrovia Norte-Sul no...*, p.102.

²¹⁵ Setti (2008), *Ferrovias no Brasil...*, p. 67.

Norte-Sul. A Estrada de Ferro Norte-Sul pode ser considerada uma extensão da Estrada de Ferro Carajás, sendo de grande importância para o comércio agroexportador de grãos²¹⁶.

A Valec iniciou o processo de licitação para contratar a subconcessão do trecho de 719 quilômetros da Ferrovia Norte-Sul, de Açailândia (MA) a Palmas (TO), em 27.06.2006, e, em 03.08.2007, a Vale venceu o leilão para subconcessão da Ferrovia Norte-Sul, para exploração comercial por um período de trinta anos. Em face da exigência do edital de licitação para subconcessão, foi criada a empresa Ferrovia Norte Sul S.A., que efetivou o contrato em 20.12.2007. Hoje, essa subconcessionária é responsável pela conservação, manutenção, monitoração, operação, melhoramentos e adequação desse trecho ferroviário²¹⁷.

A Ferrovia Norte-Sul está sendo construída por trechos, porém sua construção avança lentamente. Foi inaugurado o trecho entre Palmas (TO) e Anápolis (GO) em maio de 2014; porém foram realizadas apenas duas viagens inaugurais, apesar de crescer o volume de cargas transportadas pelas ferrovias no Brasil. O presidente da Ferro Frente, entidade que defende investimentos em transporte ferroviários no Brasil, José Manuel Ferreira Gonçalves, afirma que a estrada não tem condições operacionais, porque não foi construído o desvio²¹⁸. Segundo a Valec, empresa responsável pela obra faltou recursos para concluí-la. No entanto, em artigo publicado pelo jornal Folha, o jornalista Dimmi Amora denunciou que «em 2014, a Valec conseguiu, após dois anos de tentativas, comprar os trilhos para a ferrovia. A compra foi salgada: R\$ 440 milhões pelo material e transporte, quando a previsão em 2012 era um gasto de cerca de R\$ 300 milhões. A Valec atribui o aumento à alta do dólar»²¹⁹. A reportagem denuncia ainda o desvio de R\$ 100 milhões em contratos da obra e a Polícia Federal está investigando o esquema de corrupção e desvio de verbas públicas, envolvendo a construção da Ferrovia Norte-Sul. Em 2012, foi decretada a prisão temporária do ex-presidente da Valec, José Francisco das Neves.

As expectativas para com a Ferrovia Norte-Sul são até certo ponto positivas por parte da sociedade brasileira em geral. Espera-se que as obras tragam desenvolvimento as regiões por ela ligadas e principalmente que consigam integrar municípios até então isolados do restante do Brasil. Prevê-se que sejam um atrativo para que empresas industriais e comerciais

²¹⁶ Costa (2008), *Redes técnicas e uso privado do...*, pp. 87-88.

²¹⁷ Setti (2008), *Ferrovias no Brasil...*, p. 67.

²¹⁸ Pinto, Paulo Silva (2016), *Com obras avançando lentamente, Norte-Sul virá ferrovia fantasma*, Brasília, Correio Braziliense, Disponível em <http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2016/02/10/internaseconomia517218/com-obras-avancando-lentamente-norte-sul-vira-ferrovia-fantasma.shtml>, consultado em 21/04/2017.

²¹⁹ Amora, Dimmi (2015), *Ferrovia Norte-Sul continua sem engrenar*, Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/01/1570143-ferrovia-norte-sul-continua-sem-engrenar.shtml>, consultado em 22/04/2017.

se instalem, e contribuam impactando na geração de emprego e renda para a região, bem como na arrecadação tributária para os municípios.

Sabemos que a disponibilidade de infraestrutura de transportes é essencial para o desenvolvimento econômico de uma região, e que a instalação de um efetivo sistema logístico que promova efetivamente uma integração nacional/regional acabarão com um dos maiores problemas enfrentados pela economia brasileira: a competitividade na produção e distribuição dos bens e serviços produzidos²²⁰.

No mapa abaixo de 2014, podemos verificar os trechos construídos da Ferrovia Norte-Sul percebendo que as obras pouco avançaram nos últimos anos e no entanto milhões já foram usados e desviados na sua construção.

Figura 5: Mapa da Ferrovia Norte- Sul



Fonte: Valec e CNT (2014)²²¹

²²⁰ Costa (2008), *Redes técnicas e uso privado do...*, p. 146.

²²¹ In Amora, Dimmi (2015), *Ferrovia Norte-Sul continua sem engrenar*, consultado em 22/04/2017. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/01/1570143-ferrovia-norte-sul-continua-sem-engrenar.shtml>.

IV- A ESTRADA DE FERRO DO AMAPÁ NOS TEMPOS DA ICOMI

No quarto e quintos capítulos discorreremos sobre a história da Estrada de Ferro do Amapá, contextualizando os principais fatos que marcaram a trajetória desta ferrovia, desde sua construção na década de 1950, a sua decadência e paralisação, em 2015.

Para o estudo inicial é fundamental percorrermos o momento histórico em que esta ferrovia foi projetada, abordando os acontecimentos anteriores à sua construção e que marcaram significativamente a história do então Território Federal do Amapá. O estudo evidência os acordos políticos e econômicos feitos na época, suas implicações para o Amapá e o impacto que um grande projeto mineral trouxe a um lugar pequeno, distante e desconhecido, do cenário econômico brasileiro. Pretendemos mostrar o que mudou na vida das pessoas daquele território amazônico, com a vinda de um grande projeto mineral e com a construção de uma ferrovia industrial, a ele vinculada, analisando as relações sociais, econômicas e culturais que se estabeleceram entre as pessoas e a Estrada de Ferro do Amapá.

Quem construiu a Estrada de Ferro do Amapá e por quê? Quais sonhos? Quais perspectivas se tinham com a ferrovia? Quais as mudanças reais e idealizadas na implantação da Estrada de Ferro do Amapá? O que a ferrovia representava para a região? Quais relações se estabeleceram com a ferrovia? Por que a ferrovia foi desativada? Quem perde com sua desativação? Quais as consequências para o Estado do Amapá? O que irá acontecer com a Estrada de Ferro do Amapá?

Os questionamentos acima nos fazem refletir sobre as relações que se podem estabelecer entre uma sociedade e o meio de transporte por ela usado. Neste contexto, o meio de transporte tem um papel definidor de transformações econômicas, sociais e culturais.

O trem por excelência é um meio de transporte social, construído a partir de interesses coletivos²²², onde se estabelecem relações sociais, econômicas e culturais com quem o utiliza e relações políticas e econômicas com quem o constrói.

No Brasil as estradas de ferro foram em sua maioria construídas para atender aos interesses econômicos, porém por ser um transporte coletivo sua importância transcendeu as relações meramente econômicas. Tornou-se o transporte das massas, popular e barato, atravessando lugares isolados, onde não existiam rodovias ou outro meio de transporte.

Na Amazônia e em especial no Amapá, as estradas de ferro desempenharam também importantes funções. Foram construídas pela iniciativa privada ou pelos governos estaduais; porém independente de quem foi responsável por sua construção, foram importantes porque

²²² Boiteux, (2014), *História das ferrovias...*, p. 92.

delas dependiam pessoas, que não tinham outro meio de transporte, que as usavam por ser mais barato, ou porque mantinham uma relação de dependência econômica com elas.

Ao falarmos na Estrada de Ferro do Amapá, é imprescindível que tenhamos que relatar o projeto mineralógico ICOMI, pois a história dessa ferrovia está intimamente ligada a empresa ICOMI, construtora, proprietária e concessionária da mesma. Era natural que a Estrada de Ferro do Amapá fosse de suma importância para a empresa, porque transportava o minério de manganês, do qual provinha sua riqueza, e que fez com que se tornasse um império industrial. No entanto, o objetivo deste trabalho não consiste em abordar a importância econômica da ferrovia para a empresa ou os projetos sociais que a empresa criou que envolveram a estrada de ferro, mas mostrar as diferentes relações que se estabeleceram com a ferrovia: em níveis sociais, econômicos e culturais.

O ex-maquinista ferroviário da ICOMI, Osmar Borges, ao falar da responsabilidade do seu trabalho e da importância da ferrovia para a empresa, retrata um pouco a relação que estabeleceu com a ferrovia. De acordo com Osmar Borges:

O maquinista encarregado do trem era o responsável por tudo, tudo que acontecesse era responsabilidade dele. Inclusive a fortuna da ICOMI, que passava na nossa mão, nós éramos o elo de ligação, a mina extraia o minério, mas, nós era quem transportávamos, é por isso, a responsabilidade nossa, tanto com a fortuna da ICOMI, com o produto, quanto com as vidas das pessoas que vinham no trem, todas as pessoas que vinham no trem, nós éramos responsáveis pela vida de todos²²³.

A história da Estrada de Ferro do Amapá faz parte da vida de várias pessoas que em algum momento cruzaram seu caminho. O que a ferrovia representou para cada uma dessas pessoas é o que a torna única e inesquecível. Fato que faz com que sua história seja lembrada, permanecendo na memória, dos que viveram na era ICOMI e também dos que não conheceram esse período.

4.1- AMAPÁ: TERRITÓRIO FEDERAL, MANGANÊS E ICOMI

O Amapá possui 142.828,523 km², de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e possui uma população estimada de 782.295 mil habitantes ²²⁴.

Situa-se na Amazônia Oriental, numa área de fronteira internacional, na desembocadura do rio Amazonas. É limitado ao sul/sudeste (pelo rio Amazonas) e a sul/

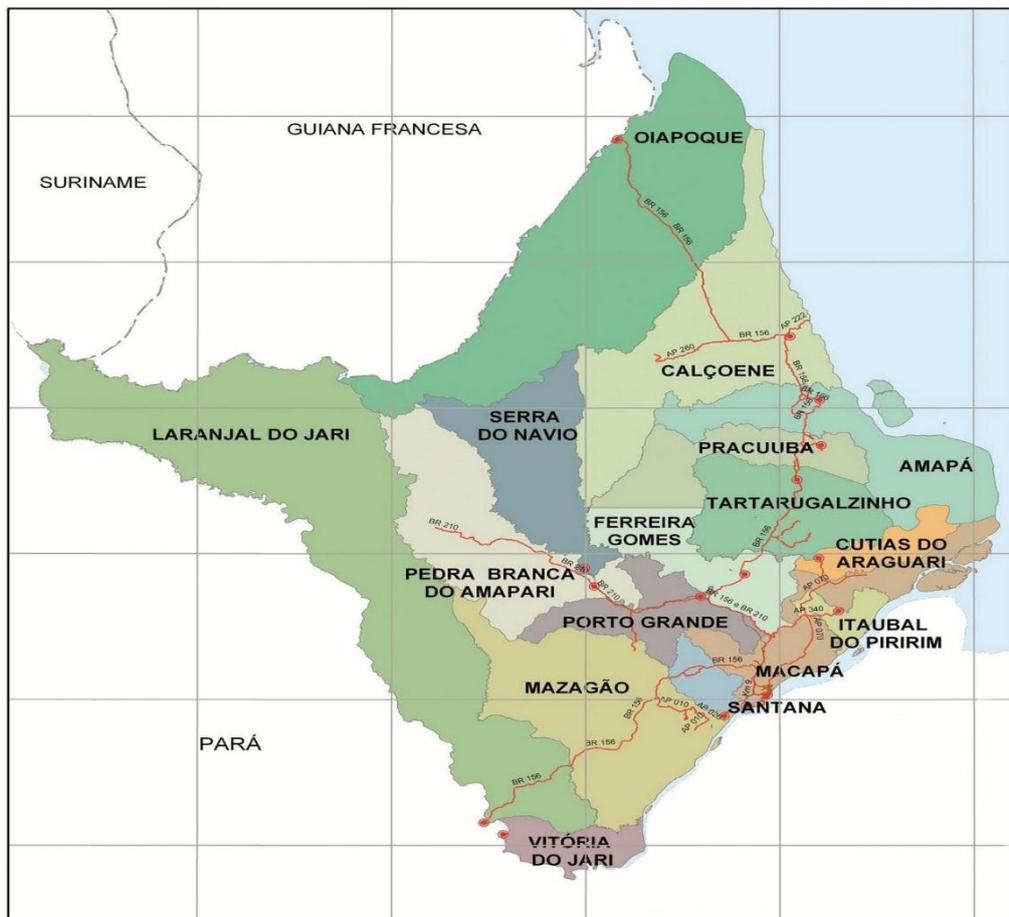
²²³ Entrevista com o maquinista ferroviário Osmar Borges, 17/08/2016.

²²⁴ Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2015, Disponível em <http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=ap#>, consultado em 03/05/2017.

sudoeste (pelo rio Jari) com o Estado do Pará, a norte/nordeste, seu limite é o oceano Atlântico e, a oeste, faz fronteira com a Guiana Francesa (pelo rio Oiapoque e Serra do Tumucumaque), também a oeste faz fronteira com o Suriname ²²⁵. É cortado pela linha do Equador²²⁶.

Atualmente o Estado do Amapá possui 16 municípios, sendo o segundo menor estado da região amazônica, tanto em área territorial como em população.²²⁷.

Figura 6: Mapa do Estado do Amapá



Fonte: http://www.amapadigital.net/mapaesimbolos_amapa.php

O Território Federal do Amapá foi criado oficialmente em 13 de setembro de 1943, no governo do presidente Getúlio Vargas²²⁸e, dentre os motivos para sua criação, podem citar-se:

²²⁵ Marques, Indira Cavalcante Rocha (2009), *Território Federal e mineração de manganês: gênese do Estado do Amapá*, Tese de doutoramento, Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro, p. 01.

²²⁶ Oliveira (2004), *Sinopse histórico...*, p. 13.

²²⁷ O menor é o estado de Roraima, nos dois quesitos respectivamente, dados do Instituto de Geografia e Estatística (IBGE), consultado em 03/05/2017. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/estadosat/>.

²²⁸ Oliveira, Gesiel de Souza (2004), *Sinopse histórico-geográfica do Amapá*, Macapá, Gráfica Brasil, p. 25.

O descobrimento de jazidas de manganês em Serra do Navio; proteção das áreas de fronteiras; estabelecimento de uma base aérea norte-americana no Município de Amapá (localização geo-estratégica); a previsão legal para a criação de Territórios Federais que constava na Constituição de 1937; a criação do Território do Acre, que motivou indiretamente também a criação do T.F.A., dentre outros²²⁹.

Os Territórios Federais foram criados sob a ideologia da defesa nacional, tendo vários objetivos para suas implantações; entre eles: «proteger as regiões fronteiriças de vazio demográfico; garantir a atuação do governo em regiões longínquas e criar condições jurídicas e econômicas para reorganizar o espaço brasileiro»²³⁰.

De acordo com Santos, não houve protestos dos habitantes locais decorrentes dos desmembramentos das terras dos estados amazônicos, para que fossem criados os novos Territórios Federais. Sem protestos, de grupos políticos ou econômicos, o então Território Federal do Amapá foi desmembrado do Estado do Pará, tendo como primeiro governador o capitão Janary Gentil Nunes, nomeado pelo presidente Getúlio Vargas²³¹.

Santos, ao referir as desconfianças da população amapaense em relação ao poder público, por causa do descaso do governo paraense, faz perceber que entre os motivos para a apatia de parte da população estava o fato da maioria ser constituída por analfabetos, alheios aos acontecimentos econômicos e políticos, vivenciados no cenário brasileiro e pelos quais o Amapá atravessava, no momento de sua elevação a Território Federal²³². Em relatório que o governador Janary Nunes fez sobre o Território Federal do Amapá, ao assumir o governo, constava que, em sua capital Macapá, a educação pública estava em completo abandono e, existiam somente 7 escolas, em péssimas condições e instaladas em casas e barracos em ruínas²³³. Janary Nunes, mesmo que implicitamente, denuncia o descaso do governo paraense para com a população amapaense no entanto, sabemos que suas visões, assim como de outros governantes, podem estar marcadas por interesses pessoais.

Janary Gentil Nunes governou o Território Federal do Amapá por 12 anos e seu governo foi de cunho populista e paternalista tais governos são caracterizados pelo culto ao chefe, onde é fundamental que o desenvolvimento e o progresso locais sejam associados a sua

²²⁹ Oliveira (2004), *Sinopse histórico...*, p. 25.

²³⁰ Porto, Jadson (1998), *As estratégias recentes de desenvolvimento do Amapá: das instalações da ICOMI à implantação da área livre de comércio*, Dissertação de Mestrado, Florianópolis, Universidade Federal de Santa Catarina, p. 63.

²³¹ Santos, Fernando Rodrigues dos (1998), *História do Amapá: da autonomia territorial ao fim do janarismo (1943-1970)*, Macapá, Editora gráfica o dia, pp. 22-23.

²³² Santos (1998), *História do Amapá: da...*, p. 27.

²³³ Nunes, Janary Gentil (1946), Relatório Geral citado por Marques (2009), *Território Federal e mineração de...*, p. 85.

personalidade. Os meios de comunicação são muito importantes para divulgar a imagem que se quer passar, e o controle popular se faz necessário, não pelo uso da força, mas de políticas paternalistas e populares. Como foi o caso de Janary «distribuindo alimentos e caminhando pelo interior com médicos e enfermeiros»²³⁴. Para divulgar sua imagem e a do seu governo, foram fundados, em 1945, o *Jornal Amapá* e a *Rádio Difusora*, em 1946²³⁵, usados sempre que necessários para divulgar os acontecimentos positivos relacionados ao governo ou algo de interesse deste. Nota-se que tais práticas ainda estão muito fortes no Amapá, tanto em relação à política paternalista e populista, quanto ao uso da imprensa governamental em benefício próprio.

Desde que, assumiu o governo do Território Federal do Amapá, o capitão do exército Janary Nunes demonstrou interesse pela mineração no Amapá, considerando-a «a base para a economia e para o desenvolvimento do território»²³⁶.

A pesquisadora Indira Marques relata o interesse do governador Janary Nunes, logo no início de sua gestão, pelo setor mineralógico do recém-criado Território Federal do Amapá. Tal fato deveu-se às informações oficiais sobre a existência de minério no Amapá, constantes no relatório de Josalfredo Borges, engenheiro de minas do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), datado de 1934, em que registra a ocorrência de polianita (bióxido de manganês) no rio Amapari. Segundo nos informa a pesquisadora, o governador tomou algumas medidas visando descobrir jazidas minerais, entre as quais a fundação do «Departamento de Produção e Pesquisa – que, por sua vez, contava com o Serviço Geológico do Território»²³⁷, ficando sob a «responsabilidade do geólogo alemão Fritz Louis Ackermann, ex-prisioneiro de guerra»²³⁸. Podemos destacar também, como sendo medidas do governo Janary Nunes voltadas à descoberta mineral, o incentivo para que empresas viessem pesquisar a ocorrência de minério de ferro na região do rio Vila Nova²³⁹ e a premiação em dinheiro a quem fornecesse informações que levassem a descobertas minerais²⁴⁰.

As medidas acima adotadas, pelo governo territorial do Amapá, foram de suma importância e decisivas, em parte, para a descoberta das ocorrências de manganês as margens do rio Amapari, em Serra do Navio, principalmente a premiação, que incentivou em 1945

²³⁴ Marques (2009), *Território Federal e mineração de...*, p. 88.

²³⁵ Marques (2009), *Território Federal e mineração de...*, p. 89.

²³⁶ Drummond e Pereira (2007), *O Amapá nos...*, p. 122.

²³⁷ Marques (2009), *Território Federal e mineração de...*, pp.112-113.

²³⁸ Marques (2009), *Território Federal e mineração de...*, p. 113.

²³⁹ Chagas, Marco Antônio Augusto (2010), *Conflitos, gestão ambiental e o discurso do desenvolvimento sustentável da mineração no Estado do Amapá*. Tese de doutoramento, Belém, Universidade Federal do Pará, p. 108.

²⁴⁰ Drummond e Pereira (2007), *O Amapá nos...*, p. 122.

Mário Cruz, comerciante local, a levar amostras de um minério escuro e pesado, que tinha encontrado anos antes no rio Amapari ²⁴¹. As amostras foram enviadas para análise no Rio de Janeiro e o geólogo Glycon de Paiva do Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), analisou-as e constatou que se tratava de minério de manganês de alto teor e com grande valor de mercado, «a considerar a demanda e geopolítica do pós-guerra» ²⁴².

4.2- DO MANGANÊS A ESTRADA DE FERRO DO AMAPÁ

A descoberta do minério de manganês no Território Federal do Amapá aconteceu em um momento histórico delicado para a indústria mundial²⁴³. Período caracterizado pela Guerra Fria, no qual os Estados Unidos da América «viviam a preocupação e o desconforto da ameaça de corte no fornecimento de manganês» ²⁴⁴. Em 1949, a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas responsáveis por 25% do minério que os norte-americanos importavam suspendeu as suas exportações de manganês para os E.U. A²⁴⁵. Essa medida, de acordo com o historiador Adalberto Paes, «visava prejudicar diretamente os Estados Unidos e seus aliados que dependiam do minério – usado fundamentalmente na fabricação do aço»²⁴⁶. O acontecimento supracitado fez com que as descobertas do minério no Amapá tivessem importância a nível internacional, dada às circunstâncias econômicas e políticas do momento em que ocorreram tais descobertas.

Após as jazidas de manganês terem sido constituídas reservas nacionais, pelo decreto-lei nº 9.858, de 13.09.1946, assinado pelo presidente Eurico Gaspar Dutra, o governador do Território, Janary Nunes, ficou encarregado de viabilizar os seus estudos²⁴⁷. Para tal, receberia ajuda de órgãos que atuassem no setor mineralógico, e seria acompanhado pelo Conselho Nacional de Minas e Metalurgia (CNMM)²⁴⁸.

Em 25.09.1946 ²⁴⁹, o Governo Territorial mandou publicar, no Diário Oficial da União, um edital no qual convidava os interessados a vir visitar as jazidas de manganês e apresentarem suas propostas ²⁵⁰.

²⁴¹ Drummond e Pereira (2007), *O Amapá nos...*, pp. 122-123.

²⁴² Chagas (2010), *Conflitos, gestão ambiental e o discurso do...*, p. 108.

²⁴³ Paz, Adalberto Júnior Ferreira (2011), *Os mineiros da floresta: sociedade e trabalho em uma fronteira de mineração industrial amazônica (1943-1964)*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, Universidade Estadual de Campinas, p. 23.

²⁴⁴ Lacombe, Francisco José Masset *et.al* (2006), *Augusto Antunes: o homem que realizava*, Rio de Janeiro, Léo Cristiano Editorial, p. 78.

²⁴⁵ Lacombe *et al* (2006), *Augusto Antunes: o...*, p. 78.

²⁴⁶ Paz (2011), *Os mineiros da floresta: sociedade e...*, p. 45.

²⁴⁷ Decreto nº 24.156, de 04 de dezembro de 1947.

²⁴⁸ Marques (2009), *Território Federal e mineração de...*, p. 133.

²⁴⁹ Paz (2011), *Os mineiros da floresta: sociedade e...*, p. 23.

Participaram no concurso para explorar as jazidas três empresas mineradoras: as internacionais United States Steel (por meio de sua subsidiária brasileira, a Companhia Meridional de Mineração), a Hanna Coal & Ore Corporation (associada à empresa que atuou no Amapá avaliando o ferro encontrado, no rio Vila Nova) ²⁵¹, e a brasileira Indústria e Comércio de Minérios (ICOMI)²⁵². As propostas das empresas foram avaliadas pelo Conselho Nacional de Minas e Metalurgia (CNMM). A vencedora foi a empresa norte americana Hanna Coal & Ore Corporation. A ICOMI recorreu da decisão e, após vários debates, o seu projeto foi declarado como a melhor proposta ²⁵³.

Em 04.12.1947, o Governo Federal, através do decreto nº 24.156, autorizou o Governo do Amapá a assinar um contrato para estudos e aproveitamento das jazidas de manganês com a Sociedade Indústria e Comércio de Minérios Ltda., empresa de mineração com sede em Belo Horizonte ²⁵⁴.

O contrato continha 58 cláusulas e, destas, 14 se referiam a uma via férrea, como forma de transporte do minério de manganês e a 24ª cláusula deixa claro que o governador do Território Federal do Amapá, Janary Nunes, tinha grande interesse na construção de uma estrada de ferro, no Amapá, pois considerava que a mesma seria um fator de desenvolvimento para a região. No documento, a empresa citava algumas vezes esse interesse e informava que a construção de uma estrada de ferro era um ônus caro, no qual o território teria o dever de compensá-la pelos investimentos em sua construção.

Cláusula 24ª – Como o principal interêsse do Território é que a via férrea, prevista neste contrato, venha a ser construída, o Território procurará, com os meios a seu alcance, proporcionar à Emprêsa outras oportunidades no Território Federal do Amapá a fim de tornar a operação da via férrea exequível economicamente, seja incrementando o transporte de mercadorias, cujo fretes sejam compensadores para a Emprêsa, seja proporcionando-lhe novas explorações de minérios, ou a entrega de terras devolutas para colonização ²⁵⁵.

Novamente, na cláusula 49ª, a empresa faz menção ao interesse do governo territorial na construção da via férrea, colocando claramente suas condições para que possa construir a estrada de ferro.

²⁵⁰ Lima, Maria Dorotéa (Coord. Geral) (s.d [2007]), *Vila Serra do Navio: dossiê de tombamento*, s.l, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), p. 23.

²⁵¹ Marques (2009), *Território Federal e mineração de...*, p. 134.

²⁵² Lacombe *et al* (2006), *Augusto Antunes: o...*, p. 81.

²⁵³ Paz (2011), *Os mineiros da floresta: sociedade e...*pp. 48-49.

²⁵⁴ Decreto nº 24.156, de 04 de dezembro de 1947.

²⁵⁵ Decreto nº 24.156, de 04 de dezembro de 1947.

Como o principal interesse do Território é que a via férrea, prevista neste Contrato, venha ser construída (cláusula 24^a) e, por outro lado, é seu desejo proporcionar à empresa maiores meios para justificar os enormes investimentos com a construção da estrada de ferro, o Território se obriga a transferir para a Empresa terras devolutas, numa extensão de dez mil (10.000) hectares, localizados ao longo da via férrea, à escolha da Empresa²⁵⁶.

Destaca-se ainda que para a empresa construir a ferrovia seria necessário que as jazidas descobertas contivessem uma reserva de no mínimo dez milhões (10.000.000) de toneladas de minério de manganês de alto teor, economicamente exportável, para que fosse justificado, o grande investimento em sua construção. No entanto, a empresa admite que uma grande quantidade de minérios só seria viável economicamente se fosse transportada por um meio de transporte mais econômico e, nesse caso, o meio de transporte tecnicamente mais indicado seria o ferroviário²⁵⁷.

Podemos analisar no documento, na cláusula 18^a, que o Governo Territorial impõe à empresa algumas obrigações em relação à estrada de ferro. No entanto, na mesma cláusula, percebemos que a empresa coloca alguns limites sobre essas obrigações:

A Empresa reservará para uso público uma capacidade de tráfego até duzentas mil (200.000) toneladas anuais, distribuídas na direção das jazidas e na direção do porto mediante tarifas fixadas de acordo com a legislação brasileira. Fica entendido que o objetivo primordial da construção da estrada de ferro consistirá no transporte do minério de manganês, e que o seu uso, como meio de transporte, para fins públicos e particulares, deverá ser razoável e que, por outro lado, esse tráfego não será de caráter oneroso para a Empresa e não virá prejudicar o empreendimento que é o objeto deste contrato, isto é, a produção e exportação de minério de manganês²⁵⁸.

No documento, observamos a importância da construção da estrada de ferro, tanto para a empresa, como para o governo territorial, talvez por objetivos diferentes. Mas tanto o governo como a empresa consideravam a construção da via férrea, como um meio necessário para o progresso da região.

Uma vez finalizados os estudos de prospecção, chegando-se a conclusão de se ter uma grande reserva de minério de manganês de alto teor, a construção de uma estrada de ferro para o transporte deste minério seria economicamente a melhor solução. De acordo, com o decreto do Governo Federal, sua construção deveria iniciar-se após a autorização de sua concessão à

²⁵⁶ Decreto nº 24.156, de 04 de dezembro de 1947.

²⁵⁷ Decreto nº 24.156, de 04 de dezembro de 1947, cláusulas 14^a e 15^a.

²⁵⁸ Decreto nº 24.156, de 04 de dezembro de 1947.

ICOMI, sendo de total responsabilidade da empresa todas as despesas de construção, como a «aquisição de material rodante e qualquer outro equipamento indispensável à operação da mesma»²⁵⁹. No mesmo decreto informa-se que «dentro de três anos, a contar da data do Decreto do Governo Federal dando à Empresa a concessão para a construção da via férrea, a Empresa terminará a sua construção e iniciará a sua operação para o transporte de minério e para uso público, obedecendo em tudo o que fôr estipulado no decreto de concessão»²⁶⁰.

Através do decreto nº 32.451, de 20.03.1953, assinado pelo presidente Getúlio Vargas, foi outorgada à Indústria e Comércio de Minérios – ICOMI, sociedade anônima brasileira, a concessão para construção de uma estrada de ferro industrial no Território Federal do Amapá, «ligando Pôrto de Santana, à margem esquerda do Canal Norte do Rio Amazonas, às jazidas de manganês da Serra do Navio»²⁶¹. Sem ônus para a União (Governo Federal).

De acordo com os documentos citados, as obras de construção da Estrada de Ferro do Amapá iniciaram-se em 1954 e a empresa no prazo de três anos teria de concluir sua construção, colocando-a a operar imediatamente após o seu término. Caso a construção não ocorresse, o contrato seria rescindido²⁶².

Apesar da estrada de ferro ser tecnicamente o transporte mais econômico para grandes cargas de minério, a sua construção requer grandes investimentos monetários, o que, para a ICOMI, só foi possível com a sociedade firmada em 09.06.1949, entre Augusto Trajano de Azevedo Antunes, presidente e proprietário da Indústria e Comércio de Minérios S.A (ICOMI), e Arthur B. Homer, presidente da Bethlehem Steel Company, empresa norte americana que «atuava havia décadas na mineração de ferro e manganês e na siderurgia; era a maior consumidora de manganês para fins siderúrgicos»²⁶³. A sociedade com a Bethlehem Steel, segunda maior produtora de aço do mundo²⁶⁴, e o apoio do governo norte-americano foram importantes para que a ICOMI conseguisse um empréstimo em 1953, junto ao Export and Import Bank - EXIMBANK, no valor disponibilizado de 67,5 milhões de dólares, dos quais a ICOMI usou apenas 51,5 milhões de dólares²⁶⁵. Na construção da ferrovia (incluindo toda a sua infraestrutura) foram gastos 27 milhões de dólares, fato que fez com que sua construção fosse a mais cara entre todas as obras construídas pela empresa²⁶⁶.

²⁵⁹ Decreto nº 24.156, de 04 de dezembro de 1947, cláusula 16ª.

²⁶⁰ Decreto nº 24.156, de 04 de dezembro de 1947, cláusula 17ª.

²⁶¹ Decreto nº 32.451, de 20 de março de 1953.

²⁶² Decreto nº 24.156, de 04 de dezembro de 1947, cláusula 49ª, alínea a.

²⁶³ Drummond e Pereira (2007), *O Amapá nos...*, p. 130.

²⁶⁴ Lacombe *et al* (2006), *Augusto Antunes: o...*, p. 84.

²⁶⁵ Drummond e Pereira (2007), *O Amapá nos...*, p. 144.

²⁶⁶ Drummond e Pereira (2007), *O Amapá nos...*, p. 156.

A concessão para a ICOMI «construir e operar uma ferrovia industrial foi lhe outorgada por contrato de 28 de março de 1953, de acordo com os termos do Decreto Federal número 32.451 de 20.03.1953»²⁶⁷. No entanto, o projeto e especificações somente foram aprovados pelo Ministério da Viação em 25 de maio de 1954, através da portaria nº 458²⁶⁸.

De acordo com Drummond e Pereira, a obtenção da concessão da ferrovia foi a única do projeto de mineração da ICOMI, que enfrentou algumas resistências por parte do Tribunal de Contas da União (TCU). Membros do TCU alegavam que a ferrovia atravessaria terras da faixa das áreas de segurança nacional, devido à proximidade com fronteiras internacionais, exigiram que a concessão, pelo motivo explicitado, fosse aprovada pelo Conselho de Segurança Nacional. A empresa recorreu da decisão do TCU de não aprovar a concessão e o seu pedido foi finalmente deferido, pelo Tribunal de Contas²⁶⁹.

No contrato de concessão, a estrada de ferro, mesmo tendo por função principal o uso industrial, também prestaria serviço de caráter social. A empresa deveria reservar ao tráfego público uma capacidade de transporte para cargas particulares em torno de 200.000 (duzentas mil) toneladas por ano. Manter inicialmente, dois dias por semana, um trem para uso de passageiros e o transporte gratuito das malas dos correios, e de até dois funcionários postais. Nos demais casos, teriam a redução de 30% sobre as tarifas «os funcionários do Govêrno e do Território, que viajarem em objeto de serviço, a tropa, os presos e suas escoltas, assim como as respectivas bagagens, até o limite de 50 quilos por pessoa»²⁷⁰. Bem como os «colonos e emigrantes, que viajarem por conta do Govêrno ou do Território e as respectivas bagagens, até ao limite de 250 (duzentos e cinquenta) quilos por pessoa»²⁷¹. Ainda gozariam dessa redução as «mercadorias de propriedade do Govêrno ou do Território, que não se [destinassem] a comércio ou indústria»²⁷².

O prazo de concessão da EFA se encerraria com o término da exploração das jazidas de manganês, mediante «notificação da Icomi ao Govêrno de que completou a exploração das jazidas a que tem direito, ou no caso de caducidade ou encampação da concessão»²⁷³. Findada a concessão, todo o acervo da estrada de ferro reverteria para o Território.

²⁶⁷ Relatório anual da ICOMI de 1991.

²⁶⁸ Relatório anual da ICOMI de 1991.

²⁶⁹ Drummond e Pereira (2007), *O Amapá nos...*, p. 155.

²⁷⁰ Diário Oficial da União, número 5092, de terça-feira 24 de março de 1953.

²⁷¹ Diário Oficial da União, número 5092, de terça-feira 24 de março de 1953.

²⁷² Diário Oficial da União, número 5092, de terça-feira 24 de março de 1953.

²⁷³ Diário Oficial da União, número 5092, de terça-feira 24 de março de 1953.

A EFA estava sujeita as normas e regulamentos do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNFE), órgão da administração pública brasileira, responsável pelas estradas de ferro.

O governo brasileiro somente poderia intervir na administração da estrada de ferro, nos seguintes casos: «guerra, comoção intestina ou calamidade pública»²⁷⁴.

4.3- UMA FERROVIA NORTE-AMERICANA EM TERRAS AMAPAENSES

A empresa norte-americana Foley Brother Inc foi contratada pela ICOMI para a construção da estrada de ferro²⁷⁵, iniciando sua construção em março de 1954²⁷⁶ e concluindo em outubro de 1956²⁷⁷.

As obras de terraplanagem, para construção da estrada de ferro, iniciaram-se em meados de 1954, no sentido porto de Santana - Serra do Navio. «Em paralelo, um grupo de trabalhadores prosseguiu levantando barracos de compensados com telhas de zinco para ali funcionarem alguns setores técnicos da ICOMI»²⁷⁸.

Ao se referir ao período de terraplanagem na fase inicial de construção da Estrada de Ferro do Amapá, o sr. Raimundo Antônio de Souza, ex-soldador da ICOMI, relatou que os equipamentos para a montagem da ferrovia foram chegando ao porto de Santana por etapas: «depois que começaram os serviços de terraplanagem da estrada por onde passaria os trilhos, tivemos que esperar por mais de dois meses para chegar as primeiras peças de montagem, que vinham sendo trazido em navios do Japão, Estados Unidos e até da Alemanha»²⁷⁹.

O engenheiro ferroviário, Ralph Medellín fez parte na primeira equipe que participou da construção da Estrada de Ferro do Amapá. Nasceu no México, naturalizando-se nos Estados Unidos. Veio para o Amapá para realizar o sonho de conhecer o rio Amazonas, chegando a mentir à Bethlehem Steel dizendo que era fluente em português para poder vim ao Amapá. Quando a ICOMI anunciou a paralisação das operações da ferrovia, ele manteve a estrada de ferro funcionando até o Estado do Amapá assumir as operações, consumindo grande parte da riqueza que havia ganhado com ela. Morreu em 2008, vítima de insuficiência pulmonar aos 84 anos de idade. Sua viúva ainda hoje (2015) luta para conseguir que o Estado

²⁷⁴ Decreto nº 32.451, de 20 de março de 1953.

²⁷⁵ Drummond e Pereira (2007), *O Amapá nos...*, p. 156.

²⁷⁶ Relatório anual da Icomi de 1991.

²⁷⁷ Drummond e Pereira (2007), *O Amapá nos...*, p. 156.

²⁷⁸ Jordânio, Emannel (2012), «Memorial Santanense», Disponível em <http://memorial-stn.blogspot.pt/2012/07/1955-avancos-nas-obras-da-estrada-de.html>, consultado em 15 de maio de 2017.

²⁷⁹ Entrevista realizada por Jordânio, Emannel (2012), «Memorial Santanense», Disponível em <http://memorial-stn.blogspot.pt/2012/07/1955-avancos-nas-obras-da-estrada-de.html>, consultado em 15 de maio de 2017.

do Amapá repasse o dinheiro gasto por ele para manter a ferrovia em funcionamento. Fato que consumiu o patrimônio da família²⁸⁰.

Ralph Medellín, em entrevista ao *Jornal do Dia*, realizada em 1987, relembrou as dificuldades que tiveram de enfrentar no início das obras da ferrovia.

Sabíamos que era uma tarefa difícil de ser cumprida, muito embora todos os técnicos já tivessem enfrentado outras experiências na África, desertos e outras regiões inóspitas, como Panamá e Alasca. Além de técnicos americanos, foram trazidos engenheiros do Rio, São Paulo e de outras capitais. O maior problema que enfrentamos foi o calor. Suávamos o dia inteiro e cada um levava para o campo, acoplado em um isopor, refrigerantes e cervejas. Além do calor tinha o perigo da malária. Tínhamos que trabalhar na mata virgem. Apesar de ter um pouco mais de mil habitantes em todo o Território, sentimos bastante choque sociocultural. Vínhamos de uma outra cultura, outro idioma e isso criava uma barreira, mas que não chegava a ser tão preocupante quanto a malária.

Ralph Medellín informou ainda que a construção da ferrovia não foi fácil. Tinham locais muito difíceis de percorrer como rios e lagos e que as equipes demoravam até dois dias para chegar do outro lado.

Figura 7: Terraplanagem para construir a Estrada de Ferro do Amapá, 1954.



Fonte: http://ralmeida10.blogspot.pt/2012/11/terraplanagem-para-construcao-da_9575.html

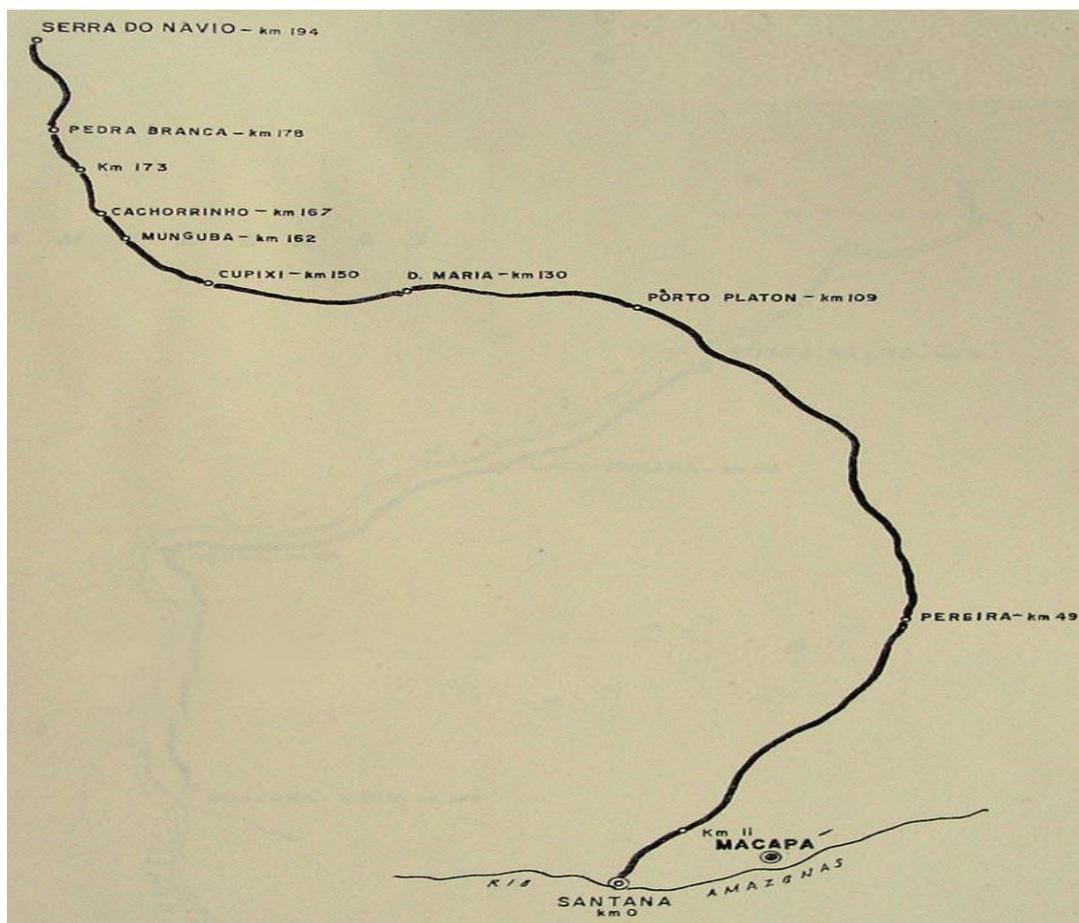
Em 18.01.1954, iniciaram-se as obras das instalações industriais da mineração, assim como da construção da ferrovia e do porto fluvial de Santana, a 15 quilômetros a sudeste de

²⁸⁰ Barbosa, Cleber (2015), «O trem que se confunde com a história do Amapá», *Revista Diário*, nº 8, pp. 74-77.

Macapá, destino final do minério de manganês de Serra do Navio. A ferrovia teve suas primeiras obras iniciadas no princípio do mês fevereiro e oficializadas em maio do mesmo ano, quase um ano após a outorga de concessão pelo Decreto nº 32.451, de 20.03.1953, que concedia à Empresa Indústria e Comércio de Minério S.A. - ICOMI, a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo de Porto de Santana alcance as jazidas de manganês existentes na região dos rios Amapari e Araguari, no Território do Amapá.

A inauguração oficial da Estrada de Ferro do Amapá, assim como do projeto mineralógico da ICOMI, ocorreu em 05.01.1957, esteve presente na cerimônia inaugural o presidente da República Juscelino Kubitschek²⁸¹. A partir de janeiro daquele ano, a Estrada de Ferro do Amapá passou a operar normalmente²⁸².

Figura 8: Mapa da Estrada de Ferro do Amapá, 1970



Fonte: Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF)

²⁸¹ Jordânio, Emanuel (2017), «Naquele dia de 1957, JK entregava um Porto de Minérios em Santana», Disponível em <http://santanadoamapa.blogspot.pt/2017/01/naquele-dia-de-1957-jkentregava-um.html>, consultado em 16 de maio de 2017.

²⁸² Relatório anual da Icomi de 1991.

De acordo com os dados dos relatórios da ICOMI sobre a Estrada de Ferro do Amapá dos anos de 1966 a 1991, a mesma fazia parte do seu setor operacional, e sua organização administrativa enquadrava-se dentro do organograma geral da empresa, constituindo-se em uma de suas divisões. O quadro de pessoal da Estrada de Ferro do Amapá fazia parte do quadro de funcionários da ICOMI S.A, gozando dos mesmos benefícios proporcionados pela empresa.

A Estrada de Ferro do Amapá possui 193.732, 05 quilômetros de extensão e 13.665,75 quilômetros de linhas acessórias (desvios, triângulos, etc.). Os dados técnicos referentes à ferrovia podem ser observados na tabela abaixo:

Quadro 1: Dados técnicos da Estrada de Ferro do Amapá

TRAÇADOS E DADOS GERAIS		TRILHOS		LASTRO		DORMENTES		DESVIO KM	
Extensão	193.732,5 km	Tipo	Nº. 90 AS	Distribuição	2,04 m	Número de dormentes	365.000	Yost	16,651
Linhas acessórias	13.665,75 km			Espessura	20 cm				
Faixa de domínio	30 metros de cada lado	Peso	44,64 Kg			Composição do leito	Lateria xisto britado	Dimensões	17x23x260 cm
Curvas	Circulares:23 Espiral: 75			Distribuição	168 trilhos por Km				
Bitola Singela	1,45 metros	Substituição	60 trilhos por trecho			Tratamento	Entalhamento Furação	Identificação	Pintura de creosoto
Rampa Máxima	Sentido de exportação: 0,35%			Fixação	Pregos 5/8'' de lado por 6'' comp.				
Rampa Máxima	Sentido de importação: 1,50%	26.192 45.494	Munguba			161,981	190,000	KM	190

Fonte: Tabela elaborada pela mestrandia, com dados do Relatório da ICOMI, do ano de 1991

Pelos dados da tabela podemos perceber que eram usados para assentar os trilhos da Estrada de Ferro do Amapá, dormentes (peças de madeira) e também era usada na composição do leito a laterita (piçarra) mas, a partir de 1988, devido a desativação da

piçarreira (área onde era extraída a laterita), passou a ser usado o xisto britado. Nota-se que o decreto nº 32.451, de 20.03.1953, que aprovou a concessão da Estrada de Ferro do Amapá à ICOMI, autoriza a empresa a utilizar materiais da natureza, dos quais precisasse.

A ICOMI gozará «o direito de utilizar na construção e conservação da estrada, independentemente de pagamento, os materiais de construção, madeira, areia, saibro, pedras, etc., procedentes de terrenos devolutos mediante autorização do Território»²⁸³.

Na foto, trabalhadores na construção de Estrada de Ferro do Amapá, em 1955, colocando os dormentes, sobre os quais eram assentados os trilhos:

Figura 9: Assentamento dos trilhos da Estrada de Ferro do Amapá, 1954.



Fonte: *Revista Icomi Notícia*

Em 1991, a estrada de ferro possuía cinco estações, dez paradas e cinco pontes. Conforme os dados da tabela, abaixo:

Quadro 2: As estações, paradas e pontes da Estrada de Ferro do Amapá

ESTAÇÕES E PARADAS		PONTES	Extensão (M)
Santana (estação)	Km 0,0	Ponte do rio Flexal	36 metros
Km 11 (parada)	Km 11,0	Ponte do rio Cupixi	113 metros
Pereira (parada)	Km 18,8	Ponte do rio Cachorrinho	49 metros
Porto Platon (estação)	Km 108,7	Ponte do rio Amapari	219 metros
Km 117 (parada)	Km 116,8	Ponte do Chivete	36,32 metros
Km 123 (parada)	Km 123,5	Obs. As pontes foram construídas para a passagem da	

²⁸³ Decreto nº 32.451, de 20 de março de 1953, cláusula 3ª, alínea d.

Dona Maria (parada)	Km 130,0	ferrovia sobre os rios, na fase inicial das obras. As estações e as paradas foram sendo construídas de acordo com as necessidades econômicas e sociais da empresa.
Floresta (parada)	Km 136,7	
Km 141 (parada)	Km 141,3	
Cupixi (estação)	Km 149,8	
Munguba (parada)	Km 161,9	
Cachorrinho (parada)	Km 166,4	
Km 173 (parada)	Km 173,0	
Pedra Branca (estação)	Km 178,0	
Serra do Navio (estação)	Km 193,6	

Fonte: Tabela elaborada pela mestrandia com as informações do Relatório da ICOMI do ano de 1991.

4.4- ESTRADA DE FERRO DO AMAPÁ: RELAÇÕES SOCIAIS, ECONÔMICAS E CULTURAIS ESTABELECIDAS

A Estrada de Ferro do Amapá começou a operar em 1957, transportando inicialmente apenas manganês, posteriormente passou a transportar cargas diversas e passageiros. Ao longo do seu percurso foram surgindo colônias agrícolas e comunidades rurais. Conforme essas comunidades cresciam, a empresa construía paradas para atender às pessoas ao longo do trilho. As paradas geralmente recebiam o nome das comunidades ou das vilas, que a estrada servia. Por ser o único meio de transporte que chegava a essas comunidades, logo passaram a estabelecer um elo de dependência muito grande com a ferrovia.

A situação das estradas terrestres no Amapá sempre foi precária, mas, segundo alguns estudiosos, na época em que o Amapá foi território, a situação era bem pior. Fato que tornava a estrada de ferro essencial para o ir e vir de centenas de pessoas.

No início da década de 50, havia uma única e precária estrada de terra trafegável por automóveis, partindo de Macapá até Porto Platon. Era a BR 156, transitável apenas nos intervalos das chuvas. A partir deste ponto, o acesso para Serra do Navio era através de um quase intransitável caminho de terra ou subindo a correnteza do rio Amapari, muitas vezes enfrentando perigosas corredeiras formadas próximo a Cupixi. Demorava-se semanas para transportar uma carga entre Macapá e Serra do Navio.²⁸⁴

Em 1964, a situação da BR 156 não era melhor do que a descrita acima, segundo descreveu o historiador Paulo Cambraia:

A rodovia AP-BR-156, principal estrada de rodagem do Território que ligaria a capital amapaense ao município de Oiapoque, no extremo norte, e que desde a primeira metade da década de 1940 vinha

²⁸⁴ Drummond e Pereira (2007), *O Amapá nos...*, p. 156.

sendo construída e considerada «espinha dorsal das comunicações terrestres». No entanto, segundo os estudiosos do setor à época, que a consideravam o símbolo maior dos discursos de progresso para a região, encontra-se totalmente abandonada nos trechos já construídos e segundo o jornal do Amapá «sem o mínimo vestígio de uma operação conservadora, havendo mesmo trechos em que ela se assemelha a uma estrada de penetração»²⁸⁵.

Na rodovia 210, único acesso aos municípios de Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio, nos períodos de chuvas, os seus trechos ficam intrafegáveis, como podemos observar na imagem. Com a paralisação das atividades do trem, essa rodovia constitui-se o único meio de acesso a esses municípios.

Figura 10: BR 210- Trecho da via para Pedra Branca do Amapari, 2015



Foto: G1 Amapá

A Estrada de Ferro do Amapá foi essencial para o ir e vir de centenas de pessoas, que estabeleceram com ela uma relação de dependência. As comunidades que surgiram em suas margens dependiam dela tanto para sua locomoção como para transportar suas mercadorias, agrícolas ou não. Nas suas cinco estações, formou-se um verdadeiro mercado a céu aberto. Vendedores ambulantes de lanches (mingau, tapiquinha, bolos, etc.), carregadores de mercadorias e taxistas aguardavam ansiosos os trens. As estações tornaram-se pontos de encontros e de diferentes relações sociais, que ali se estabeleciam. Nos municípios, as estações eram uma lucrativa fonte de renda para os moradores do lugar. Conforme informou

²⁸⁵ Costa, Paulo Marcelo Cambraia (2008), *Na ilharga da Fortaleza, logo ali na beira, lá tem regatão: os significados dos regatões do Amapá- 1945 a 1970*, Belém, Açáí, citado por Silva (2011), «Uma ferrovia vara a...», p. 455.

Sabadine «tinham muitas pessoas que trabalhavam vendendo dentro dos trens e nas estações parecia um comércio, uma feira, principalmente Porto Platon, se contar as merendeiras tinha mais de doze. Muitas casinhas foram construídas no lado da estação ao redor das estações, moram ao redor da linha do trem»²⁸⁶.

Nas estações, o movimento começava muito cedo, antes do sol nascer: ainda de madrugada, chegavam os passageiros para assegurar suas vagas. A preocupação em chegar cedo à estação era justificada da seguinte forma: «se a gente perde o trem, que custa apenas dois cruzados²⁸⁷ a passagem, temos que encarar um carro particular que nos cobram uma fortuna para fazer a mesma viagem»²⁸⁸.

Além do preço, outro motivo fazia agricultores, extrativistas, comerciantes e passageiros de um modo geral preferir o trem como transporte. Eles podiam transportar toda a sua mercadoria, por um preço baixo, se comparado com o transporte rodoviário:

Agora o transporte nosso é o caminhão da feira, é o caminhão da feira que transporta. Antigamente era dois caminhão, se um não desce, colocava dois caminhão, se dois não desce colocava três caminhão. Aí, colocava dois, três, depois ficou um caminhão para passa a produção, é o maior aperreio. Agora tá falhando, se o cara tivesse vinte caixas com abacaxi, só podia trazer dez. E dez ficava fazendo o que? Onde? Vai bota fora por que não tinha onde trazer. No tempo do trem se eu tivesse cem caixas, duzentas mil caixas, vinha tudo. Passageiros se tivesse dez, vinte passageiros, vinha tudo, agora não, não tem como vim o passageiro. Arrumaram um ônibus pra vim, só podia vim os passageiros só da feira, e nem era muito não, não podia trazer a família, trazer nada, só podia trazer um acompanhante somente, depois cortaram esse ônibus da feira, não tem mais. Agora se nós quiser vim, nós tem que vim no ônibus da linha, paga passagem cara²⁸⁹.

Os motivos de descontentamento de Lucimar da Silva, moradora de Pedra Branca do Amapari, com o transporte rodoviário, são praticamente os mesmos citados anteriormente. Tinham «que pagar R\$ 35 em uma passagem de um ônibus de linha que não é permitido trazer nada além da nossa mala. Com o trem, a gente podia ir na capital comprar eletrodomésticos, carvão vegetal para usar em casa e até carros eram trazidos por moradores»²⁹⁰.

²⁸⁶ Entrevista com Lauromar Sabadine, Santana-AP, 20/07/2016.

²⁸⁷ Nome da moeda brasileira, em 1987.

²⁸⁸ Entrevista com um colono, na estação de Santana realizada por Barbosa, Cleber (2015), «O trem que se confunde com a história do Amapá», *Revista Diário*, nº8, pp. 74-77.

²⁸⁹ Entrevista com o agricultor Cecílio Ferreira de Lima, Santana-AP, 23/07/2016.

²⁹⁰ Entrevista com a agricultora Lucimar da Siva, realizada por Santiago, Abinoan (2015), «Polêmica com ferrovia do AP pode criminalizar mineradora indiana», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/>

A Estrada de Ferro do Amapá foi o meio de transporte utilizado no Amapá pelas camadas sociais mais carentes, devido ao baixo preço das passagens. De acordo com Lauromar Sabadine, o preço da passagem em 2015, ano em que a ferrovia paralisou suas atividades, era de R\$ 5,00 (cinco reais), enquanto o ônibus custava em média R\$ 32,00 (trinta e dois reais) a R\$ 35,00 (trinta e cinco reais). No trem, os colonos tinham dias reservados para o transporte de suas produções agrícolas. Sabadine informou também que:

Foi formado um quadro, uma escala de trem semanais com dois dias que dava prioridade ao colono, produtor ao longo da Estrada de ferro entre Porto Grande e Serra do Navio. Nesses dias o colono tinha na composição de trem de passageiros, além do carro de passageiros, um carro fechado para trazer produtos que não poderiam pegar chuva, uma plataforma para carregar as cargas, frutas, abacaxi, coisas que teriam problema de carga, são plataforma abertas, mas com proeiro adaptado e o trem quando vinha trazia os produtores que faziam a feira em Santana e Macapá, participavam da feira e no dia posterior voltavam para suas localidades ²⁹¹.

Osmar Borges, ex-maquinista ferroviário da Estrada de Ferro do Amapá, recordou os fatos, com uma certa nostalgia.

O trem de passageiros era nas quartas e sexta, né, para atender colonos, agora tinha o de sábado que era o trem que trazia os empregados da firma, era só para funcionários que vinham passar o fim de semana aqui. Nós saíamos dia de sábado da Serra 18h30min e chegava 22h 00 min aqui. O de domingo, era um trem de prefixo 2031 esse trem partia também daqui de Santana, para funcionários, exclusivamente para funcionários, esse saía 20h 00min, 08h30min da noite e chegava 1h 00 min da madrugada, 2h 00 min. Dia de quarta e sextas era exclusivo para os colonos. Esse trem 2031, ele na segunda-feira saía 07h30min de lá da Serra, esse vinha atendendo colono também vinha parando em várias paragens ²⁹².

Nota-se que o setor econômico das comunidades e dos municípios, pelos quais a estrada de ferro passava, era movimentado, com as rendas adquiridas com o trem. Observamos que a comercialização de alimentos não era realizada somente nas estações, mas também no interior dos trens. Perguntado se as senhoras que comercializam no interior do trem podiam vender livremente, o engenheiro ferroviário, Sabadine, pronunciou-se da seguinte maneira:

amapa/noticia/2015/04/polemica-com-ferrovia-do-ap-pode-criminalizar-mineradora-indiana.html, consultado em 21/12/2016.

²⁹¹ Entrevista com Lauromar Sabadine, Santana-AP, 20/07/2016.

²⁹² Entrevista com o maquinista ferroviário Osmar Borges, Santana-AP, 17/08/2016.

Exatamente que podia, podia sim e, aliás, até... O código de regulamento geral de transporte exige, exige que tenha quando a viagem ultrapassa uma certa quantidade de horas que tenha um carro oferecendo alimentos, alimentação, água e como não tinha um carro próprio para isso, ela permitia em cada um ou dois vagões para cada pessoa que se inscrevia como merendeiras e lá no Porto Platon tem até hoje tem um lugar e como não está sendo usado fizeram uma porção de baiucas e as merendeiras vendiam também dentro dos trens. Tinha que fazer uma inscrição, eles eram selecionados com certos critérios, pois tinha que obedecer a uma porção de coisas. Muitas pessoas sobreviviam só disso, eu conheço pessoas que trabalhavam quando eu trabalhava, elas eram merendeiras parou e de vez em quando, eu encontro com uma, oi Sabadine lembra de mim²⁹³.

A Estrada de Ferro do Amapá, ao longo do tempo em que funcionou, foi responsável por inúmeros empregos diretos e indiretos, centenas de pessoas trabalhavam na ferrovia ou em atividades ligadas a ela. Os empregos proporcionados pelo setor ferroviário no Amapá contribuíram para a geração de renda de inúmeras pessoas e ajudou a fomentar a economia local.

Abaixo destacamos os principais cargos administrativos que compuseram o quadro de pessoal desta estrada de ferro, na gestão da ICOMI.

Quadro 3: Cargos da Estrada de Ferro do Amapá

SUPERINTENDÊNCIA	DEPARTAMENTO DE VIA PERMANENTE	SEÇÃO DE OPERAÇÃO E CONTROLE
Superintendente	Chefe de departamento	Chefe de seção
Assistente de Superintendência	Assistente do chefe do dep.	Agente de estação
	Encarregado de conservação	Auxiliar de agente de estação
	Auxiliar de conservação	Despachador
	Feitor	Despachador auxiliar
	Operador de equipamento	Maquinista
	Ajudante de operador	Maquinista auxiliar
	Trabalhador de via permanente/ Braçais	Guarda freio
	Escriturário	Ajudante de guarda freio
	Motorista	Condutor do trem
	Cozinheiro/Ajudante/servente	Encarregado de vigilância

Fonte: Elaborado pela mestrandia com dados dos Relatórios de 1966 a 1991 da ICOMI

²⁹³ Entrevista com Lauromar Sabadine, Santana-AP, 20/07/2016.

Além do manganês, foram transportados pela EFA, outros produtos. Conforme os descritos no quadro:

Quadro 4: Produtos transportados na Estrada de Ferro do Amapá: 1982 a 1991

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Manganês	961.029	843.748	1.346.408	1.166.455	967.00	629.358	465.711	667.570	856.660	641.538
Madeira	5.830	11.607	5.295	241	121	83	87	99	28	60
Cimento	69	48	54	72	77	76	32	84	56	56
Laterita (outros)	98									
Laterita (lastro)		4.066	10.858	2.210	1.513			5.000		5.710
Tijolos	12	25	24	42	32	28	13	34	3	5
Dormentes	2.881	3.409	3.379	4.764	3.002	1.997	2.844	3.887	3.931	3.207
Areia	12.868	28.431	40.280	32.000	28.904	20.036	3.344	27.360	34.086	19.646
Arroz com casca	19	18	23		1		5	23	3	
Farinha	132	95	253	76	36	65	75	99	68	70
Chapa de aço	222	86	89	122	119	112	179	156	191	67
Cassiterita	1	1	7	5				1	2	1
Milho	22	9	8	9	4	54	15			
Ferro silício	710	957	779	615	975	679	139	680	265	210
Explosivos	207	151	149	57	99	72	13	13	13	74
Pneus	207	226	183	288	209	239	24	73	55	53
Óleo diesel	8.389	5.256	4.645	4.736	4.787	4.316	2.916	3.652	2.869	3.384
Gasolina	172	201	169	169	196	128	153	136	168	170
Outros	55.905	27.831	33.810	33.995	77.799	48.067	47.429	57.938	39.216	30.621
TOTAL	1.048. 773	926.16 5	1.446.4 13	1.245.8 56	1.044.8 96	705.31 0	522.98 5	766.81 0	937.62 1	704.87 2

Unidade: Tonelada métrica

Fonte: Relatório da ICOMI, 1991.

Entre os anos de 1963 a 1991, foram transportados na EFA milhares de passageiros e cargas, pois como citado o trem foi o principal meio de transporte e, muitas vezes, o único de várias comunidades ao longo de sua linha.

Quadro 5: Transporte de Passageiros e Cargas – 1963 a 1972

	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
PASSAGEIROS	70.159	88.537	108.104	119.493	110.588	102.230	119.844	120.892	118.971	130.277
ANIMAIS	60	399	765	805	1.049	1.594	160	224	183	163
BAGAGENS/ ENCOMENDAS	636	1.370	1.763	2.370	2.547	2.142	–	–	–	–
MERCADRIAS	894.476	789.689	792.272	770.337	702.008	994.597	1.217.551	1.327.283	1.842.597	1.338.827

Bagagens/Mercadorias/Toneladas

Fonte: Elaborado pela mestrandia com dados do Relatório da ICOMI de 1972

Quadro 6: Transporte de Passageiros e Cargas – 1982 a 1991

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
PASSAGEIROS	167.393	164.172	161.638	129.121	119.975	96.108	109.883	114.677	106.900	137.189
ANIMAIS	205	310	323	179	643	241	226	152	117	116
MERCADORIAS Toneladas x1000	1.049	926	1.446	1.246	1.044	705	523	767	938	708

Observação: Bagagens e encomendas foram extintas de acordo com a portaria 193/DG, de 09/07/1969, do DNEF

Fonte: Elaborado pela mestrandia a partir do Relatório da ICOMI de 1991.

Pelos dados acima, podemos concluir que o transporte de passageiros entre os anos de 1963 a 1972 e de 1982 a 1991, aumentaram e se mantiveram estáveis, com poucas oscilações e quedas. Houve diminuições, entre os anos de 1967, 1968, 1971, 1985, 1986, 1987 e 1990. No entanto, foram pequenas e não teriam como comprometer ou justificar a inviabilidade do trem no uso de passageiros, por falta de passageiros. No que podemos observar foram transportados, nesses 20 anos, um grande número de pessoas.

Quanto ao transporte de animais, se manteve estável, oscilando em alguns anos, para mais ou para menos. Percebemos que o número de mercadorias transportadas aumentou significativamente nos anos de 1969, 1970, 1971 1972, devido à portaria do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), que proibia o transporte de bagagens e encomendas, realizadas nos anos anteriores.

Em relação ao transporte de mercadorias feito pela estrada de ferro, os moradores de algumas comunidades, só tinham uma reclamação, a falta de cobertura nas plataformas. Mas sobretudo havia uma profunda gratidão e respeito entre os funcionários do trem e os usuários

e entre estes e o trem, do qual dependiam incondicionalmente. Podemos constatar essas relações em depoimentos coletados em diversas fontes. Nas entrevistas, o trem é descrito como essencial a vida da região, pelo que, sem esse meio de transporte, algumas comunidades estariam fadadas ao abandono, sujeitas a desaparecer. Relatos abaixo de moradores das comunidades de Cachorrinho, Água Branca do Amapari, Quilômetro 117, e do município de Serra do Navio consideravam o trem fundamental para a sobrevivência dos colonos e agricultores da região.

Raimundo Nonato dos Reis, agricultor e morador na comunidade do Cachorrinho, dizia «se não tiver o trem estamos amarrados. É um transporte rápido, eficiente, seguro e barato. Deus nos livre e guarde se algum dia ele tiver que sair ou paralisar. Não haverá mais condições de continuarmos morando aqui»²⁹⁴.

O comerciante Didimo Ferreira da Colônia de Água Branca afirmava que o trem era «fundamental e insubstituível. A passagem é barata, o despacho também. Sem ele estamos fritos. O que está faltando é cobertura nas plataformas, para evitar que as mercadorias molhem ou até mesmo para proteger as crianças que estão de corpo quente. Fora disso é uma maravilha»²⁹⁵.

Enquanto Manoel Raimundo da Gama Costa, carpinteiro e morador no quilômetro 117, relatava a importância do trem na região, visto que «a vida nessa região só existe devido ao trem. O comércio nem se ouviria falar. É uma pena que para algumas localidades temos que andar com peso na cabeça até três quilômetros. Isso da estação até a casa da gente»²⁹⁶.

Para os moradores de Serra do Navio, o trem não era importante somente para os colonos e agricultores, mas também para os comerciantes e para o turismo da região. Conforme descreveu a ex- prefeita de Serra do Navio, Francimar Pereira da Silva Santos:

Serra do Navio não existe sem esse trem. É o ponto de chegada, de saída do minério, foi feita pra isso, mas também nós temos ao longo da estrada de ferro os agricultores. E tem famílias aí que não tem outro meio de transporte, como sair da sua propriedade, seus produtos, se não for o trem. Deus defenda e guarde acabar esse trem! Muita gente ainda usa o trem é o transporte mais barato²⁹⁷!

²⁹⁴ Navegador brasileiro (2008), «Estado do Amapá - Estrada de Ferro do Amapá», Disponível em <https://navegadorbrasileiro.wordpress.com/tag/estado-do-amapa-a-estrada-de-ferro-do-amapa/>, consultado em 22/05/2016.

²⁹⁵ Navegador brasileiro (2008), «Estado do Amapá - Estrada de Ferro do Amapá», Disponível em <https://navegadorbrasileiro.wordpress.com/tag/estado-do-amapa-a-estrada-de-ferro-do-amapa/>, consultado em 22/05/2016.

²⁹⁶ Navegador brasileiro (2008), «Estado do Amapá - Estrada de Ferro do Amapá», Disponível em <https://navegadorbrasileiro.wordpress.com/tag/estado-do-amapa-a-estrada-de-ferro-do-amapa/>, consultado em 22/05/2016.

²⁹⁷ Lima (s.d [2007], *Vila Serra do Navio: dossiê de...*, p. 155.

A agricultora Conceição Lino Trindade, ao se referir ao transporte agrícola por trem, considerava-o melhor que o rodoviário, porque as frutas não chegavam amassadas e também porque podia trazer toda a safra para a comercialização na feira de Santana. Fato que não faz mais, desde que o trem paralisou as atividades, lamentou a agricultora, que paga mais caro e tem que usar mais de um meio transporte.

Era o trem. Agora é o carro, na maior dificuldade que nós não temos transporte. Esse carro é o caminhão. O caminhão da prefeitura vai buscar lá no assentamento traz até a estrada e o daqui vai até a estrada pra poder trazer pra cá e nós paga ônibus. Nós estamos sofrendo é por isso e no trem nós fazia só um transporte. [...] o trem, não era que fosse mais rápido, é por que aonde você amontoava ali não chegava amassado, no caminhão, olha tá tudo amassado, vai tudo pra doce, no carro coloca tudo por cima do outro, como é que não amassa. E, no trem não tinha isso, tinha um vagão próprio pra trazer a mercadoria do povo e não chegava amassado nada. [...] considero o trem melhor sem comparação.²⁹⁸.

Pelos trens de passageiros também foram transportados todos os equipamentos e funcionários da empresa ICOMI, desde os diretores aos operários, divididos em vagões por ordem hierárquica «401, 402, 403, 404, 405, cinco vagões de passageiros, e tinha o 400 de pau, era o apelido dele, ele era de madeira, ele era coberto diferente dos outros, ele era parece uma casinha mesmo, assim de alumínio, com telha de alumínio em cima, era o último. Era para transportar a peãozada, pobre. Agora tinha o 401, era o último vagão lá atrás, esse era o pessoal da administração, do alto escalão da empresa»²⁹⁹, lembrou o ex-maquinista ferroviário Aldenor Façanha.

Na época da ICOMI (1957-1997), o trem era o meio de transporte usado pela empresa tanto para transportar minério e outras mercadorias, como para o transporte dos funcionários que moravam na vila operária de Serra do Navio. Tal fato fez com que os moradores da vila, adquirissem uma relação de respeito, admiração e amor pela ferrovia, o que pode ser verificado, mesmo após a saída da empresa.

O ex-funcionário da ICOMI, Olcinei Alves Corrêa, relembrou a importância do trem, para os moradores e para a história de Serra do Navio.

[...] você hoje, você tem até opções de ônibus, mas o ônibus jamais faz o que o trem faz, porque o trem, ele carrega mercadoria, né? Tem um preço bem aquém de que se eu fosse, por exemplo, pagar um caminhão pra levar em Macapá, né? Então coloca-se na plataforma ou coloca-se no bagageiro do trem. E depois atende os colonos também, tanto faz os moradores que não são colonos, que são, que sabem,

²⁹⁸ Entrevista com a agricultora Conceição Lino Trindade, 23/08/2016.

²⁹⁹ Entrevista com o maquinista ferroviário Aldenor Façanha de Oliveira, 17/08/2016.

são os funcionários do governo, da prefeitura, né? É mais barato a passagem. O trem eu creio que é muito importante, além disso, é uma lembrança, serve, se fosse por exemplo para patrimônio histórico, então seria um dos canais, né ³⁰⁰?

Sábado era o dia em que os funcionários da empresa vinham de Serra do Navio para Santana, nesse dia o trem «era só para funcionários que vinham passar o fim de semana» ³⁰¹. As viagens de vinda eram chamadas de «subida». O trem saía de Serra do Navio às 18h 30min e chegava às 22h 30min. O retorno dos funcionários, aos domingos, era chamado de «descida». O trem partia de Santana às 20h 00min e chegava a Serra do Navio às 2h 00min³⁰².

Em síntese, o trem era importante para os moradores dos municípios e das comunidades ao longo de sua linha, porque era o meio de transporte que passava mais próximo desses lugares, interligava vários povoados e cidades, o preço da passagem era baixo, se comparado com o do ônibus, enviavam mensagens e encomendas aos parentes pelos funcionários do trem, suas mercadorias podiam ser transportadas todas de uma única vez, possuía uma plataforma para armazenar a mercadoria, fato que não as amassava, transportavam variados tipos de mercadorias, e no seu interior e em suas estações, eram realizadas diversas vendas comerciais, que dinamizavam a economia local, ajudando no rendimento familiar e empregando diretamente inúmeras pessoas, nas mais diversas funções.

V- DE MÃOS EM MÃO: A REALIDADE DA FERROVIA AMAPAENSE

De acordo com o contrato assinado entre a Indústria de Comércio e Minérios S.A e o governo do então Território Federal do Amapá (representante do Governo Federal/União), a previsão de encerramento da exploração manganífera fora prevista para o ano de 2003. Porém, no dia 20.12.1997, seis anos antes do previsto no contrato, a empresa pede autorização para encerrar suas atividades mineralógicas no Estado do Amapá. O comunicado oficial foi dirigido ao Ministério das Minas e Energia e ao Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM). A empresa solicitava autorização para encerrar suas atividades de exploração mineral, pelo motivo do esgotamento das jazidas minerais do manganês de alto teor, que explorava desde 1957. Em 31.12.1997, a empresa comunicou oficialmente que iria paralisar definitivamente suas atividades ³⁰³. Pelo contrato, a empresa deveria entregar toda a infraestrutura e o minério restante ao Poder Público. Mas a empresa não o fez; ao invés disso,

³⁰⁰ Lima (s.d [2007], *Vila Serra do Navio: dossiê de...*, pp. 57-58.

³⁰¹ Entrevista com o maquinista ferroviário Osmar Borges, Santana-AP, 17/08/2016.

³⁰² Entrevista com o maquinista ferroviário Osmar Borges, Santana-AP, 17/08/2016.

³⁰³ Drummond e Pereira (2007), *O Amapá nos...*, p. 401.

cedeu a grupos associados, parte desses bens patrimoniais que eram supostos serem devolvidos, no fim do contrato ³⁰⁴. Tal fato resultou em intensa batalha judicial entre o Governo Federal (União), o Estado do Amapá e a ICOMI, que só tiveram fim quando o Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) decidiu favoravelmente a União.

Quanto à Estrada de Ferro do Amapá, o contrato de concessão firmado entre o Governo Federal e a ICOMI, estabelecia que o seu término ocorresse «simultaneamente com a exploração das jazidas de manganês»³⁰⁵, mediante informação oficial da empresa ao governo de que não mais exploraria as jazidas, «ou no caso de caducidade ou encampação da concessão»³⁰⁶.

O contrato também definia que, após o término da concessão, «todo o acervo da estrada reverterá para o Território, independente de qualquer indenização» ³⁰⁷.

No entanto, após o encerramento da concessão da estrada de ferro, em 05.05.2003, o governo do Estado do Amapá se recusou a assumir a estrada de ferro, alegando que a empresa tinha por obrigação mantê-la funcionando, por mais um período pois, segundo o procurador do Estado, o mesmo não tinha condições financeiras para assumir a sua administração³⁰⁸. A recusa do governo estadual em assumir a estrada de ferro ocasionou vários processos judiciais entre o governo estadual e a empresa ICOMI.

De acordo com o sr. Ortiz Vergolino, responsável em encerrar administrativamente a empresa, a recusa do governo em receber a estrada de ferro foi o que causou mais problemas jurídicos e financeiros à empresa.

Foi dito pra mim, tu vais lá pra fechar a ICOMI, é uma tarefa árdua, dura, blá, blá... Mas, a gente escolheu aqui e vimos que nesse momento, tu és o cara que reúne melhores condições pra tocar essa missão, fazer essa tarefa, tocar essa missão, aí eu vim. Fazer relatórios, pra brigar com o governo, queria entregar para o governo, o governo dizia, não, eu não quero isso, isso não é meu, governo não é que não queiras, está aqui, tem um presidente da República que assinou, assim que acabe é de vocês. Agora se vocês não vão fazer nada, eu vou fechar e largar aquilo lá. Foi uma batalha dura, mais graças a Deus entre mortos e feridos se salvou todo mundo ³⁰⁹.

Findado a concessão, o Governo do Estado do Amapá-GEA, através do procurador do estado, «ajuizou ação cautelar», no Tribunal de Justiça do Amapá (TJAP) e «obteve liminar

³⁰⁴ Drummond e Pereira (2007), *O Amapá nos...*, p. 404.

³⁰⁵ Decreto nº 32.451, de 20 de março de 1953.

³⁰⁶ Decreto nº 32.451, de 20 de março de 1953.

³⁰⁷ Decreto nº 32.451, de 20 de março de 1953.

³⁰⁸ Tribunal Regional Federal da 1ª Região- apelação Civil nº 2005.31.00.000418-9/AP.

³⁰⁹ Entrevista com José Ortiz Vergolino, em 09/08/2016.

para que a ICOMI continuasse a manter os serviços da estrada de ferro pelo prazo de sessenta dias, posteriormente reduzido para trinta dias»³¹⁰.

A ICOMI recorreu da decisão, mas o Tribunal de Justiça do Amapá negou provimento ao recuso. Inconformada, a empresa interpôs recurso especial em instância superior. Coube ao Superior Tribunal de Justiça julgar o mérito.

O ministro do Superior Tribunal de Justiça deferiu o pedido da ICOMI e a desobrigou de gerir a estrada de ferro. Veja-se que o Ministro deixa transparecer, de forma clara, a sua perplexidade com a obrigação imposta à Indústria e Comércio de Minérios S/A — Icomi. Entretanto, com tolerância, assinou ao Estado do Amapá «o prazo improrrogável de 180 (cento e oitenta) dias, a contar desta data (10/04/2004), para assumir, em definitivo, a Estrada de Ferro do Amapá»³¹¹.

Em resposta a decisão do Superior Tribunal de Justiça, o Estado do Amapá, em «petição dirigida ao juízo da 2ª Vara Civil e de Fazenda da Comarca de Santana/AP», se comprometia a receber a Estrada de Ferro do Amapá. «Assim sendo, vem o Estado do Amapá perante Vossa Excelência dizer e pedir que está fixando a data de 18 (dezoito) de outubro de 2004, como aquela em que receberá a mencionada Estrada de Ferro, na forma determinada pelo Colendo STJ»³¹².

Segundo o parecer da Desembargadora Federal Selene Maria de Almeida, relatora na apelação civil entre a União, o Estado do Amapá e a ICOMI. Uma vez encerrada a concessão a empresa não tinha mais nenhuma obrigação em gerir a estrada de ferro e, mesmo se continuasse a administrá-la, estaria infringindo a lei.

Chegado a este ponto, impende salientar que a Indústria e Comércio de Minérios S/A — Icomi, uma vez esgotado o prazo do contrato (3/5/2003), não tinha nenhuma obrigação de promover a manutenção, guarda e conservação dos bens. Houve o encerramento da relação jurídica. E é certo que a exploração da estrada de ferro exigia prévia licitação, de modo que a Icomi não poderia continuar a prestar o serviço sem o atendimento dessa formalidade legal³¹³.

De acordo com a desembargadora, o governo do Amapá não honrou o seu compromisso de gestor e foi omissivo, pois nada havia feito em relação à manutenção da estrada de ferro, que precisava de manutenção contínua. No relatório também foi citado o sr.

³¹⁰ Tribunal Regional Federal da 1ª Região- Apelação Civil nº 2005.31.00.000418-9/AP.

³¹¹ Superior Tribunal de Justiça- Recurso Especial nº 606.035-AP (2003/02002693-1).

³¹² Tribunal Regional Federal da 1ª Região- Apelação Civil nº 2005.31.00.000418-9/AP.

³¹³ Tribunal Regional Federal da 1ª Região- Apelação Civil nº 2005.31.00.000418-9/AP.

Ralph Medellín, como o responsável pelo funcionamento da estrada, até onde puderam os seus recursos. Relatou que «o sr. [Ralph Medellín], que foi um dos construtores da ferrovia e que nela continua heroicamente laborando até aos dias atuais, informou em audiência que o Estado do Amapá não efetuou nenhum tipo de investimento para a recuperação e manutenção da Estrada de Ferro»³¹⁴.

Diante do exposto, o resultado não podia ser outro, o «trem parou de funcionar»³¹⁵. A desembargadora questionou o posicionamento do procurador do Estado, ao se referir aos aspectos sociais relativos à paralisação da ferrovia, sendo que considerava o Estado do Amapá o único responsável pelo fato. Observava que «não constitui demasia lembrar que a administração pública não pode ficar presa somente a projetos e discursos grandiloquentes, pois, na consecução do bem comum, deve priorizar a observância do princípio constitucional da eficiência»³¹⁶.

Observamos que as disputas judiciais em relação à EFA chegaram a mais alta corte. O Supremo Tribunal Federal interveio na decisão do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, que determinava o retorno imediato da estrada de ferro para o controle da União.

Abaixo, a síntese da decisão do Supremo Tribunal de Justiça que suspendeu os efeitos da decisão proferida pela Desembargadora Federal Selene Maria de Almeida, do Tribunal Regional Federal da 1ª Região:

[...] No caso, verifica-se que, em virtude do término do arrendamento a Indústria e Comércio de Minério S/A - ICOMI das jazidas de manganês localizadas no município de Serra do Navio, a referida empresa tentou promover a devolução dos bens reversíveis ao Estado do Amapá, entre os quais a “Estrada de Ferro Amapá – EFA. [...] Após a prolação de decisão judicial (MC 8.048/STJ, Rel. Franciulli Netto) que o obrigou a assumir a exploração da referida via férrea, o ente estadual promoveu a licitação do trecho. [...] A decisão impugnada, no entanto, determinou a imediata assunção da ferrovia pela União, sem que a referida unidade federativa tenha comprovado possuir meios de assumi-la prontamente, sem o comprometimento da continuidade do serviço, o que geraria prejuízos à população local e à economia da região³¹⁷.

No mais, o poder judiciário considerava que a Estrada de Ferro do Amapá, por prestar um serviço social relevante à sociedade local, constituía ser dever da administração pública mantê-la, e não repassar essa obrigação à iniciativa privada.

³¹⁴ Tribunal Regional Federal da 1ª Região- Apelação Civil nº 2005.31.00.000418-9/AP (fls. 221-222).

³¹⁵ Tribunal Regional Federal da 1ª Região- Apelação Civil nº 2005.31.00.000418-9/AP (fls.221-222).

³¹⁶ Tribunal Regional Federal da 1ª Região- Apelação Civil nº 2005.31.00.000418-9/AP (fls.221-222).

³¹⁷ Supremo Tribunal Federal- Suspensão de Tutela Antecipada, processo STA 329/AP.

5.1- AS CONCESSIONÁRIAS E A PARALIZAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DO AMAPÁ EM 2015

Por decisão judicial, a Estrada de Ferro do Amapá deveria voltar a funcionar o mais breve possível, devido aos serviços sociais que ofertava. O Estado do Amapá possuidor da sua guarda e gerenciamento deu início a um processo licitatório, para que a empresa ganhadora, após sua concessão, a colocasse para funcionar novamente.

A empresa vencedora da licitação foi a mineradora MMX Mineração e Metálicos S.A, com a qual, em 10.03.2016, foi assinado um contrato de concessão pelo Governo do Estado do Amapá, por um prazo inicial de 20 anos ³¹⁸.

Imediatamente após a celebração do contrato de concessão com o Governo do Estado do Amapá, a MMX Logística firmou, com a sociedade EBX Mineração Ltda., um contrato de transporte ferroviário, pelo prazo de 20 (vinte) anos, para o transporte de minério de ferro, o que viabilizaria as obras de modernização da Estrada de Ferro ³¹⁹.

O valor da concessão foi de R\$ 814.000,00, nas quais a MMX ofereceu garantias de R\$ 7,8 milhões, comprometendo-se a investir até R\$ 40,7 milhões na recuperação da Estrada de Ferro, nos dois anos consecutivos a sua concessão ³²⁰.

Como a mineradora iria explorar o minério de ferro no município de Pedra Branca do Amapari, fazendo-se necessário o seu escoamento até ao porto de Santana, a ferrovia era de suma importância para a empresa. De acordo com os relatórios judiciais, a EFA precisava de inúmeros reparos. A MMX assumiu esse compromisso: sob a sua gestão, foram recuperados boa parte da via permanente, estações e adquiridos novos vagões para o transporte de minério. Segundo a revista ferroviária foram comprados 82 vagões da Iochpe-Maxion ³²¹.

³¹⁸ Setti (2008), *Ferrovias no Brasil...*, p. 64.

³¹⁹ MMX (2007), «MMX Amapá inicia operação de minério de ferro», Disponível em <http://www.mmx.com.br/Show.aspx?IdMateria=Afk74K8LpulaXdzGNFFQog=&IdCanal=Xoe4t+TfUttgbDO0ZQMhJw>, consultado em 26/05/2017.

³²⁰ MMX (2007), «MMX Amapá inicia operação de minério de ferro», Disponível em <http://www.mmx.com.br/Show.aspx?IdMateria=Afk74K8LpulaXdzGNFFQog=&IdCanal=Xoe4t+TfUttgbDO0ZQMhJw>, consultado em 26/05/2017.

³²¹ Revista ferroviária (2008), «Compra de vagões», Disponível em www.revistaferrviaria.com.br, consultado em 26/05/2017.

Figura 11: Locomotiva da Estrada de Ferro do Amapá, pintada com as cores da MMX, 2008



Fonte: *Revista ISTO É*

O empreendimento do empresário Eike Batista no Amapá foi construído em 15 meses e o primeiro embarque de minério de ferro da MMX aconteceu na última semana de dezembro de 2007, visando atender a um contrato firmado com a Gulf Industrial Investment Corporation (GIIC) ³²².

Em janeiro de 2008, foi anunciada pela MMX à venda do projeto no Amapá à Anglo American no meio de várias polêmicas divulgadas pela imprensa brasileira. A atuação da empresa do empresário no Estado do Amapá foi alvo de intensa investigação pela Polícia Federal. «Eles procuravam provas de uma licitação fraudulenta para a concessão de uma estrada de ferro no Amapá e de sonegação fiscal na extração e transporte de minérios» ³²³

Quando da consolidação da venda dos projetos do minério de ferro do Amapá e da Minas-Rio, o valor anunciado foi de US\$ 5,5 bilhões (cinco bilhões e meio de dólares), sendo que o projeto do Amapá representou a menor cota das negociações, equivalendo a apenas US\$ 1 bilhão, dos 5,5 que envolveram a compra das duas minas de ferro da MMX pela Anglo American ³²⁴.

De acordo com o geólogo Antônio da Justa Feijão, «a mineração de ferro no Amapá, que até então jamais havia sido algo que desse notoriedade ao estado, se propagou pelo mundo com a mineradora Anglo American, que se instalou no estado. Impulsionada também

³²² MMX (2007), «MMX Amapá inicia operação de minério de ferro», Disponível em <http://www.mmx.com.br/Show.aspx?IdMateria=Afk74K8LpulaXdzGNFFQog=&IdCanal=Xoe4t+TfUttgbDO0ZQMhjw>, consultado em 26/05/2017.

³²³ Marques, Hugo (2008) «Como Eike saiu do alvo», Disponível em http://istoe.com.br/11261_como+eike+saiu+do+alvo/, consultado em 26/05/2017.

³²⁴ Chagas, Marco Antônio Augusto (2010), *Conflitos, gestão ambiental e o discurso do desenvolvimento sustentável da mineração no Estado do Amapá*. Tese de doutoramento, Belém, Universidade Federal do Pará.

com o preço internacional do ferro, que chegou a superar os U\$ 200 dólares por tonelada, mas que hoje tem um valor de mercado entre U\$ 42 a U\$ 46 dólares»³²⁵. A queda do preço do minério de ferro no mercado global justificaria em partes a venda do projeto mineral em Pedra Branca do Amapari à empresa Zamin Ferrous apenas quatro anos depois da sua aquisição pela empresa Anglo American.

Em relação à infraestrutura ferroviária que a empresa Anglo American manteve nos anos em que a Estrada de Ferro do Amapá esteve sob sua gerência, de acordo com as informações da revista *Diálogo Amapá*, pertencente à empresa, para o ano de 2012 fizeram parte do seu orçamento R\$ 22 milhões para as obras de conservação e revitalização da Estrada de Ferro do Amapá. Destacam-se os recursos aplicados na revitalização da linha permanente, com substituições de trilhos e dormentes e do material do lastro (cascalho colocado no leito das estradas de ferro para fixar os dormentes), que foram trocados por brita nova. Foram compradas dez câmaras termovisão, para serem instaladas nas locomotivas. As câmaras permitiriam ao maquinista identificar no escuro, num raio de até 500 metros de distância, qualquer objeto ou pessoa que se encontrava na estrada, medida tomada para evitar possíveis acidentes. Foram também reformadas as estações de passageiros de Santana, Macapá, Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio ³²⁶.

Figura 12: Locomotiva da Estrada de Ferro do Amapá, pintada com as cores da Anglo American, 2013



Foto de Cleber Barbosa

³²⁵ Barbosa, Cleber (2016), «Por que a mineração parou no Amapá? », Disponível em <http://amapaempaz.blogspot.pt/2016/01/industria-por-que-mineracao-parou-no.html>, consultado em 22/05/2017.

³²⁶ Anglo American (2010), «Nos trilhos do desenvolvimento», *Diálogo Amapá*, nº 5, Edição Janeiro/fevereiro, p.03.

A empresa realizou um trabalho multidisciplinar com as pessoas que moravam ao longo da ferrovia, envolvendo as áreas de meio ambiente, relações com comunidades, segurança, manutenção e via permanente da Estrada de Ferro do Amapá. O objetivo desse trabalho era conscientizar as pessoas sobre os riscos da proximidade com a operação ferroviária e os cuidados com a segurança e o meio ambiente ao longo da via. Foram realizadas reuniões com distribuição de material educativo impresso disponibilizando um canal permanente de atendimento às comunidades por meio do telefone 0800 280 1004, que poderia ser usado para reclamações, sugestões, denúncias e esclarecimento de dúvidas. Os trabalhos ainda incluíam visitas domiciliares, monitoramentos de potenciais riscos e palestras educativas ³²⁷.

Figura 13: Palestra educativa sobre a importância histórica da Estrada de Ferro do Amapá



Foto de Cleber Barbosa, 2013.

A EFA, no período, atendia à população amapaense e às empresas de mineração que operavam na região oeste do Estado. O trem transportava em seus vagões, a produção regional, os materiais de construção comercializados na comunidade, equipamentos e veículos de grande porte. O transporte de passageiros era realizado as segundas, quartas e sextas-feiras, sempre com saída da estação de Santana, às 5h 00min, 7h 00min e 10h 00min, sempre lotado. Em 2011 circularam pela EFA, 56.624 passageiros e, 6.435 viajaram gratuitamente³²⁸. A

³²⁷ Anglo American (2010), «Nos trilhos do desenvolvimento», *Diálogo Amapá*, nº 5, Edição Janeiro/fevereiro, p.03.

³²⁸ Anglo American (2010), «Nos trilhos do desenvolvimento», *Diálogo Amapá*, nº 5, Edição Janeiro/fevereiro, p.03.

empresa concedia esse benefício a pessoas com necessidades especiais, idosos ou crianças de colo, obrigatórios pela Constituição brasileira de 1988.

As passagens em 2012 custavam R\$ 5,00 (cinco reais), para as viagens em bancos de madeira e R\$ 7,00 (sete reais), para as viagens em poltronas acolchoadas. A viagem até Serra do Navio era realizada em 6 h 00 min, na velocidade média de 40 Km/h. Como no período da ICOMI, o trem disponibilizava cinco vagões de passageiros, com capacidade para setenta e sete passageiros sentados e oitenta em pé ³²⁹.

Em 2013, a empresa Anglo American anunciou a venda de 70% da sua participação no projeto de minério de ferro, no Estado do Amapá, para a Zamin Ferrous. Porém, em 28 de março de 2013, as infraestruturas do porto de Santana, utilizadas para carregar o mineral de ferro extraído da mina do município de Pedra Branca do Amapari, foram destruídas por um deslizamento de terra, que causou a morte de seis pessoas. O acontecimento fez com que, em setembro, a empresa modificasse o contrato, segundo o qual venderia apenas 70% dos ativos, concluindo pela venda dos 100% ³³⁰.

Para operar a EFA, essencial para o transporte do minério de ferro, o grupo Zamin Ferrous dependia da autorização do Governo do Estado do Amapá e da Assembleia Legislativa. Para tal, a empresa precisou apresentar, aos dois órgãos públicos, o pedido formal com a comprovação da capacidade técnica, idoneidade financeira, regularização jurídica e fiscal, bem como se comprometer ao cumprimento das cláusulas do contrato de concessão. Um ato da mesa diretora da Assembleia Legislativa do Amapá (ALAP) concedeu anuência para a transferência integral do controle societário da Anglo American Amapá para a empresa Zamin Amapá Brasil, cuja sede funciona em São Paulo. A mesma anuência foi dada pelo governo do Estado. As anuências passaram a ter validade a partir da confirmação da transferência societária ³³¹.

Em novembro de 2013, a Zamin Ferrous, do empresário indiano Pramod Agarwal, comprou o ativo por US\$ 136 milhões. Como o pier flutuante, onde atracavam os navios, para o embarque do minério em Santana havia desabado, a empresa passou a operar através de um

³²⁹ Globo TV (2012), «Viagens pela Amazônia: Faça uma viagem de trem até à Serra do Navio, no Amapá», Disponível em <http://globoTV.globo.com/rede-amazonica-am/viagens-pela-amazonia/v/viagens-pela-amazonia-faca-uma-viagem-de-trem-ate-a-serra-do-navio-no-amapa/1780648/>, consultado em 26/05/2017.

³³⁰ G1 Amapá (2013), «Multinacional indiana compra mina de ferro da Anglo no Amapá», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2013/09/multinacional-indiana-compra-mina-de-ferro-da-anglo-no-amapa.html>, consultado em 26/05/2017.

³³¹ G1 Amapá (2013), «Multinacional indiana compra mina de ferro da Anglo no Amapá», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2013/09/multinacional-indiana-compra-mina-de-ferro-da-anglo-no-amapa.html>, consultado em 26/05/2017.

porto local, mas com capacidade inferior à sua produção, o que afetou o tamanho de suas exportações de minério.

Em abril de 2014, a empresa paralisou a exploração do minério de ferro da mina de Pedra Branca do Amapari, alegando o «esgotamento da capacidade de estoque». Deixou mais de dois mil trabalhadores desempregados e sem receber os direitos trabalhistas, empresas prestadoras de serviços sem pagamento, uma ferrovia sucateada e o Porto de Santana, principal do Estado, inutilizado após o grave acidente, em 2013 ³³².

Após paralisar a exploração do minério de ferro em Pedra Branca do Amapari, a empresa Zamin Ferrous ainda continuou com os serviços da Estrada de Ferro do Amapá, funcionando, através dos transportes de cargas e passageiros, entre Santana e Serra do Navio. Porém os serviços com o tempo foram tornando-se mais e mais precários e com constantes descarrilamentos, os quais colocavam a vida dos usuários em permanente perigo. As reclamações quanto aos serviços prestados pela empresa tornaram-se constantes, junto a Secretaria de Estado de Transportes (SETRAP), instituição do governo estadual responsável pela fiscalização da Estrada de Ferro do Amapá.

A SETRAP instaurou um processo de investigação para apurar as denúncias. Foram realizadas pesquisas de campo, pelos técnicos da SETRAP, aos usuários da EFA, estações, vias permanentes e dependências da ferrovia, em que constataram várias irregularidades praticadas pela empresa.

Nos relatórios da SETRAP, apresentados ao Governo do Estado do Amapá, vê-se que a empresa havia reduzido trechos nas viagens, cortando as viagens a Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio e, não fornecendo transporte alternativo para os agricultores e usuários dessas localidades, abandonou vagões, não apurou os inquéritos de acidentes graves, que ocorreram por falta de manutenção e prestou informações falsas a SETRAP ³³³.

Na pesquisa, feita através de questionários realizada pela SETRAP em 25.06.2014, aos usuários do trem de passageiros da EFA, foram constatados várias irregularidades: a estação de Santana não apresentava instalações adequadas e suficientes para atender as necessidades de acomodação dos usuários; a qualidade da alimentação vendida no trem não era boa; havia falta de limpeza nos banheiros e alguns permaneciam sempre fechados; a estação de Macapá havia fechado, fazendo os usuários se deslocarem à estação mais próxima; e não havia

³³² Diário do Amapá (2017), «MP-AP participa de ação coordenada visando solucionar “caso Zamin”», Disponível em <https://www.diariodoamapa.com.br/2017/02/23/mp-ap-participa-de-acao-coordenada-visando-solucionar-caso-zamin/>, consultado em 27/05/2017.

³³³ Nafes, Seles (2015), «Estrada de Ferro: Zamin perde concessão e GEA terá que recuperar ferrovia», Disponível em <http://selesnafes.com/2015/07/estrada-de-ferro-zamin-perde-concessao-e-gea-tera-que-recuperar-ferrovia/>, consultado em 17/03/2016.

acessibilidade para as pessoas com necessidades especiais. Além da demora da viagem e da falta de segurança nas estações e no interior do trem³³⁴.

Os relatórios comprovavam que a Zamin havia descumprido alguns itens do contrato de concessão da EFA, tais como: a manutenção permanente da via, os investimentos em infraestrutura, a prestação de serviços de qualidade aos usuários do trem, os não repasses ao Governo Estadual de informações financeiras e operacionais, a omissão de documentos, como certidões negativas³³⁵.

Diante da situação, o Governo do Estado do Amapá, em decisão publicada no *Diário Oficial do Estado*, extinguiu o contrato de concessão da EFA, assinado com a empresa MMX e repassado para a empresa Anglo American e, posteriormente, para a Zamin Ferrous. Com a extinção do contrato de concessão, a administração da EFA voltou temporariamente ao Governo do Amapá, que pretendia realizar um novo processo de concessão³³⁶, o qual não ocorreu por que a empresa entrou com recurso junto a Justiça do Estado do Amapá (TJAP), que acatou o pedido de liminar e suspendeu o decreto de julho de 2015 do Governo do Estado, que extinguiu o contrato de concessão da EFA com a empresa Zamin Ferrous³³⁷.

O Tribunal de Justiça do Amapá voltou atrás na decisão de suspensão do decreto e revogou a anulação, o que tornava o decreto governamental válido novamente. A decisão foi tomada pela justiça, em virtude das tentativas frustradas de conciliação entre o governo do Amapá e a empresa Zamin. Concluiu-se que, após o fim do contrato, a EFA ficou abandonada³³⁸. A empresa entrou com recurso, o qual ainda não foi julgado, estando o caso tramitando na justiça. Enquanto o Governo do Estado do Amapá e a empresa Zamin Ferrous não entrarem em acordo e a empresa cumprir este acordo, a Estrada de Ferro do Amapá continuará em completo estado de abandono, com o seu patrimônio depredado constantemente.

³³⁴ Secretaria de Estado de Transporte (SETRAP), «Relatório de pesquisa realizado junto aos usuários do carro de passageiros da Estrada de Ferro do Amapá», Macapá-AP, 01/07/ 2014.

³³⁵ Nafes, Seles (2015), «Estrada de Ferro: Zamin perde concessão e GEA terá que recuperar ferrovia», Disponível em <http://selesnafes.com/2015/07/estrada-de-ferro-zamin-perde-concessao-e-gea-tera-que-recuperar-ferrovia/>, consultado em 17/03/2016.

³³⁶ Pacheco, John (2015), «Governo cancela contato com Zamin após falta de conservação em ferrovia», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2015/07/governo-cancela-contrato-com-zamin-apos-falta-de-conservacao-em-ferrovia.html>, consultado em 26/05/2017.

³³⁷ Pacheco, John (2015), «Justiça suspende decreto do governo que extinguiu contrato de ferrovia», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2015/09/justica-suspende-decreto-do-governo-que-extinguiu-contrato-de-ferrovia.html>, consultado em 26/05/2017.

³³⁸ Santiago, Abinoan (2016), «Tjap mantém decreto que cassa concessão de ferrovia à mineradora», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/2016/04/tejap-mantem-decreto-que-cassa-concessao-de-ferrovia-mineradora.html>, consultado em 21/09/2016.

Em entrevista ao jornal *Diário do Amapá*, a ex-prefeita de Serra do Navio, Francimar Pereira da Silva Santos, denuncia o estado de abandono em que se encontra a Estrada de Ferro do Amapá.

[...] a gente vê com muita tristeza o nosso trem ser dilapidado, estão levando até os trilhos da nossa estrada de ferro e ninguém está fazendo nada. Há mais de dois anos que aqueles vagões estão parados ali próximo a Porto Grande, pegando sol e chuva. Tive a informação que estão tirando pedaços do metal com maçarico, o que é um absurdo. Estão acabando com a nossa história e com um potencial grande que a gente tem que é a nossa Estrada de Ferro do Amapá. É preciso que se tome uma providência, fico até com o coração apertado falando essas coisas e saber que a gente pode daqui a algum tempo não ter mais o apito do trem sendo ouvido dentro daquelas matas, uma das atrações da região com as viagens de trem para a Serra do Navio³³⁹.

Na imagem, constatamos que os vagões da EFA estão abandonados, como afirmou Francimar Santos.

Figura 14: Vagão da Estrada de Ferro do Amapá abandonado, 2016



Foto de Abinoan Santiago/G1 Amapá

5.2- «DEUS NOS LIVRE, SE UM DIA ESSE TREM PARAR»

Essa foi a frase mais ouvida e lida nas entrevistas que servem de base a esta dissertação e que exprime a preocupação que os usuários do trem sentiam ao pensar que um dia as atividades desse meio de transporte, tão importante para diversas comunidades

³³⁹ Barbosa, Cleber (2016), «Estão levando até os trilhos da estrada de ferro e ninguém faz nada», consultado em 21/12/2016. Disponível em <https://www.diariodoamapa.com.br/2016/10/23/estao-levando-ate-os-trilhos-da-estrada-de-ferro-e-ninguem-esta-fazendo-nada/>, consultado em 21/12/2016.

amapaenses, pudessem paralisar. Não queriam nem pensar nessa hipótese. Para alguns a Estrada de Ferro do Amapá fez parte de toda a sua história. Muito mais, que um meio transporte, era de onde sobreviviam. O trem fazia parte do cotidiano local e algumas pessoas chegaram a achar que iam viajar nele durante toda a vida e que seus descendentes também o fariam.

Salientamos que existiam diferentes visões sobre as representatividades do trem. Para as concessionárias que o administravam, era considerado um símbolo de «progresso e civilização» e sua importância residia em fatores unicamente econômicos, pois a empresa beneficiava com um transporte tecnicamente mais econômico para o seu ramo empresarial. O Governo do Estado do Amapá considerava o trem essencial, tanto para o setor econômico como para o social, uma vez que o transporte dos agricultores era considerado um serviço social de fundamental importância para a economia agrícola familiar. No entanto, para o governo era muito cômodo transferir a sua responsabilidade de transporte público para a iniciativa privada e não assumir o gerenciamento do trem, para conter custos. No entanto, para as comunidades que usavam constantemente o trem, sua importância ia muito além da econômica, envolvia diferentes relações sociais e tinha dimensões de companheirismo, gratidão e amor.

A equipe do programa *Des Trains Pas Comme Les Autres* (trens como nenhum outro), apresentado pela televisão francesa Canal France 5, esteve no Estado do Amapá, em 2014, para realizar uma reportagem no trem de passageiros da EFA. O objetivo era mostrar a sua importância para a economia e sobrevivência das comunidades de agricultores e extrativistas que habitavam ao longo da estrada de ferro. Uma das entrevistadas do programa, a agricultora Maria Graciete, de 69 anos de idade, residente na colônia agrícola do Cachorrinho e que há 46 anos transportava a sua produção pela Estrada de Ferro do Amapá sintetiza bem a relação dos moradores das comunidades locais com a ferrovia: «Eu amo este trem. Só vou deixar de viajar nele quando morrer»³⁴⁰.

Percebemos que, mesmo quando existia uma atividade econômica no interior do trem, a pessoa que a exercia não era grata à concessionária pelo trabalho, mas a Deus e ao trem por existir e poder lhe proporcionar tão atividade.

Vendedora de lanche no trem há oito anos, Maria Balieiro, em 2012, se dizia muito satisfeita em sustentar sua família com essa atividade e agradecia a Deus por tê-la ajudado a

³⁴⁰ Barbosa, Cleber (2013), «Franceses visitam o trem: canal de tv da França na Estrada de Ferro», Disponível em <http://amapaempaz.blogspot.pt/2013/09/franceses-visitam-o-trem-canal-de-tv-da.html>, consultado em 27/05/2017.

conseguir essa renda. O trem era importante para si, «por causa que é onde a gente ganha o dinheiro da gente, né, para manter os meus filhos, né, por que antigamente, eu trabalhava na casa de família e as pessoas não pagavam, né e aqui, graças a Deus, que através do grande poder de Deus, que me colocou aqui, para mim vender». Informou que, para vender no trem, era preciso fazer um curso: «aí, o que foi que aconteceu, a MX, não queria que a gente vendesse né, depois foi tudo combinado, graças a Deus. Deus usou o coração dos chefes lá e pagaram curso no SEBRAI, para gente fazer e poder vender». ³⁴¹

Elizeu Oliveira, de 25 anos, também considerava sua profissão de maquinista como uma dádiva de Deus: «trabalhei como ajudante de pedreiro até fazer o curso de operador ferroviário no SENAI e ingressar como estagiário na Anglo, que me deu a oportunidade de chegar a maquinista de trem. Estou satisfeito com minha nova profissão. Foi um presente de Deus». ³⁴²

Destacamos que nas viagens de trem, talvez por durarem algumas horas, eram formados laços de amizades entre os funcionários e alguns usuários que viajavam constantemente ou entre os diferentes viajantes. Algumas pessoas preferiam viajar de trem, não pelo lado financeiro, mas pelo ambiente amistoso e pela alegria da viagem.

O vendedor de bombons, José Ribamar, conhecido no trem como Big-big, ficou conhecido nas viagens do trem, por seu carisma. Não deixava ninguém ficar triste, encontrando, através da música, uma maneira divertida de vender seus bombons. Perguntado o que o trem significava na sua vida, afirmou: «muita coisa, aqui que eu vivo do meu sustento, né. Pra minha família, né. Eu calço, eu visto, não tenho o que falar todo mundo é meu amigo, respeito eles, pra eles me respeitarem, né. Sempre nessa felicidade, né. Eu cheguei aqui e animei um pouco. É, assim vamos levando a vida, como Deus quer, né» ³⁴³.

O trem atravessava lugares isolados da floresta amazônica, levando as pessoas a um contato direto com a natureza.

A exploração das potencialidades turísticas dos municípios que se encontram na rota da estrada de ferro, como Porto Grande, Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio, foi citada por pessoas que se preocupavam com o isolamento desses municípios. A EFA seria uma excelente alternativa turística para essas localidades. Uma ou duas vezes na semana, o

³⁴¹ Globo TV (2012), «Viagens pela Amazônia: Faça uma viagem de trem até à Serra do Navio, no Amapá», Disponível em <http://globo.com/rede-amazonica-am/viagens-pela-amazonia/v/viagens-pela-amazonia-faca-uma-viagem-de-trem-ate-a-serra-do-navio-no-amapa/1780648/>, consultado em 26/05/2017.

³⁴² Anglo American (2010), «Nos trilhos do desenvolvimento», *Diálogo Amapá*, nº 5, Edição Janeiro/fevereiro.

³⁴³ Globo TV (2012), «Viagens pela Amazônia: Faça uma viagem de trem até à Serra do Navio, no Amapá», Disponível em <http://globo.com/rede-amazonica-am/viagens-pela-amazonia/v/viagens-pela-amazonia-faca-uma-viagem-de-trem-ate-a-serra-do-navio-no-amapa/1780648/>, consultado em 26/05/2017.

trem transportaria turistas para vir conhecer esses lugares, possuidores de belezas únicas, sugeriram.

Entre os entrevistados que viram no trem um grande potencial turístico para o Estado do Amapá, destacamos o sr. Ortiz Vergolino, ex-superintendente da Estrada de Ferro do Amapá, e Joanira Santos, moradora do município de Serra do Navio. Os dois consideram que o trem é importante para o desenvolvimento turístico de Serra do Navio.

Ortiz Vergolino destaca a importância econômica da ferrovia, tanto para o Governo do Estado do Amapá como para o setor turístico:

Quanto mais demorar, mais caro vai ficar a recuperação da ferrovia. Além dela servir para aumentar economicamente a arrecadação do Estado, também pode servir para turismo, aumentar o turismo, a estrada de ferro, ela, liga Santana à Serra do Navio. Serra do Navio é um lugar bonito, tem várias paisagens, tem cachoeiras, tem vários lugares que dá para ter o turismo lá, desenvolver o turismo. Uma companhia vem e faz também essa parte do turismo para levar pessoas para lá. O desenvolvimento do turismo pode ser a médio prazo. Eu vou investir aqui não sei quanto milhões, 15, 20 milhões, é muito pouco para a recuperação da ferrovia, mas eu já coloco o trem para andar de forma meio precária, mas o trem já vai circular. Só o trem circular já abre uma perspectiva muito grande³⁴⁴.

Enquanto Joanira dos Santos se preocupava com o estado de conservação do trem, percebendo a falta de conforto na viagem, mas considerava que o trem era um canal entre os turistas e o município de Serra do Navio: «Hoje em dia ele não é tão usado devido já tá muito lento e a viagem não ser mais tão confortável como era. E o turismo que vai trazer pra cidade. Tem muita gente que tem curiosidade pra conhecer a viagem de trem pra cá»³⁴⁵.

Destacamos também que em alguns lugares a chegada do trem era aguardada com grande ansiedade. O ir e vir do trem era um acontecimento animado. Em uma dessas cidades, Pedra Branca do Amapari, a estação ficava lotada de pessoas que aguardavam com ansiedade a chegada do trem, algumas para receber parentes ou encomendas que os despachantes do trem lhes traziam, outras somente para verem o movimento de pessoas, além das que vinham trabalhar no serviço de carregador- «pequenos bicos», como chamavam o serviço. O trem movimentava a economia e as relações sociais da cidade.

Com a paralisação do trem, o movimento de pessoas na estação desapareceu e, conseqüentemente, as vendas realizadas na praça ao lado da estação se tornaram inviáveis, o lugar ficou deserto. «A estação era um dos pontos mais visitados. A praça que fica ao redor

³⁴⁴ Entrevista com José Ortiz Vergolino, em 09/08/2016.

³⁴⁵ Lima (s.d [2007], *Vila Serra do Navio: dossiê de...*, p.157.

dela vivia cheia de gente. Agora tudo está abandonado»³⁴⁶, relatou Igor Lima ao repórter do G1 Amapá, em 2015.

Abaixo podemos observar dois momentos da estação de Pedra Branca do Amapari, em 2008, quando vemos o lugar lotado de pessoas e, em 2015, onde se encontra vazia, dado que o trem paralisou suas atividades.

Figura 15: Estação de Pedra Branca do Amapari, 2008.



Fonte: Não sabendo dados anteriores

Figura 16: Estação de Pedra Branca do Amapari, abril de 2016



Foto de Abinoan Santiago/G1)

Somente quem viajou e conheceu a história da EFA pode dizer o que ela representou para os que dela dependiam. Era um trem simples, considerado por muitos como velho e

³⁴⁶ Santiago, Abinoan (2015), «Polêmica com ferrovia do AP pode criminalizar mineradora indiana», consultado em 21/12/2016. Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2015/04/polemica-com-ferrovia-do-ap-pode-criminalizar-mineradora-indiana.html>

ultrapassado, mas o prazer em viajar nele só será entendido por quem o conheceu. São lembranças que o tempo não apaga, guardadas na memória daqueles que tiveram o privilégio de conhecê-lo. Como o ex-maquinista ferroviário Aldenor Façanha: «eu sonho, não sei por que já faz tantos anos que eu saí, me desliguei em 96, mas eu ainda sonho, de vez em quando, eu tô sonhando puxando um trem, viajando, que coisa não sai da minha cabeça, rapaz»³⁴⁷.

O futuro da EFA ainda está incerto, depende de decisões judiciais, de acordos políticos e econômicos entre o governo do Estado do Amapá e uma possível empresa mineradora que se interesse pela sua concessão ou ainda a própria mineradora Zamin Ferrous através do plano de recuperação judicial. «Segundo o Ministério Público Estadual, durante o processo, a empresa indiana JP Jindal Group se propôs a assumir 100% do controle acionário e o compromisso de investir 70 milhões de dólares para pagar as dívidas e recuperar o Porto de Santana e a Estrada de Ferro do Amapá (EFA) »³⁴⁸. Nesse impasse, não sabemos o que irá acontecer com esta estrada de ferro. Esperamos que volte a funcionar, pois muitos aguardam um desfecho feliz para essa história.

VI- CONCLUSÃO

No Brasil, «a febre ferroviária» ocorreu de 1850-1950: nesses cem anos, foram construídas inúmeras ferrovias, financiadas com capital de países industrializados, como Inglaterra, França e Estados Unidos da América. O Brasil chegou a ter uma das maiores malhas ferroviárias do planeta. A paixão, às vezes cega e irracional pela construção de ferrovias, muitas das quais sem um planejamento adequado, achando que somente a construção de uma ferrovia em uma região já traria o progresso e o desenvolvimento, levou muitas a ruína, antes mesmo da crise do sistema ferroviário, ocorrida em praticamente todo o mundo, ocasionada pela concorrência do transporte rodoviário, na segunda metade do século XX.

Na Europa, a crise do transporte ferroviário foi superada, em parte pela crise do petróleo, na década de 1970, que incentivou os investimentos em transportes mais econômicos, como o ferroviário e pelos investimentos em tecnologia, como os utilizados nos trens de alta velocidade, que modernizaram o transporte férreo, a integração dos diversos meios de transportes que auxiliou nos descongestionamentos, tornando os transportes coletivos eficientes. Também observamos que os grandes investimentos exigidos pela alta

³⁴⁷ Entrevista com Aldenor Façanha de Oliveira, maquinista ferroviário, 17/08/2016

³⁴⁸ Figueiredo, Fabiana (2017), «Mineradora inativa no Amapá consegue aprovação do plano de recuperação judicial», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/mineradora-inativa-no-amapa-consegue-aprovacao-do-plano-de-recuperacao-judicial.ghtml>, consultado em 30/05/2017.

tecnologia ferroviária são financiados pelos próprios governos europeus, que administram o transporte de passageiros, terceirizando o serviço de cargas a empresas privadas.

Entretanto, o Brasil nada fez para superar a crise no sistema de transportes ferroviário, pelo contrário favoreceu-a. A partir da década de 1960 houve grandes investimentos no transporte rodoviário em desfavor do ferroviário, fato que levou as ferrovias ao sucateamento e posterior abandono de grande parte delas. Essa alternativa levou ao caos que se instalou nas rodovias brasileiras, com um super-congestionamento no trânsito, sendo infligido o direito ao deslocamento, presente na constituição brasileira.

A falta de um meio de transporte intermodal dificulta a vida de milhões de brasileiros que dependem do transporte coletivo. O transporte rodoviário está estrangulado e não atende mais as necessidades de uma população enorme como a brasileira.

Atualmente, se discute a necessidade da volta das ferrovias, a um país que teve uma enorme malha ferroviária. Isso chega a ser irônico, mas infelizmente os governantes brasileiros gastam verbas públicas em obras faraônicas que simplesmente são abandonadas, como aconteceu com grande parte de nossas ferrovias. A falta de planejamento a longo prazo leva a políticas mal sucedidas, que destroem o patrimônio do passado, comprometendo o futuro de gerações.

Ao longo do trabalho constatei o quão importante às estradas de ferro foram para milhões de brasileiros; com suas desativações, perderam-se séculos de história, que simplesmente não podem voltar com a construção de novas estradas de ferro. Todas as estradas de ferro estudadas foram construídas com muito sacrifício, às vezes, como na construção da Madeira-Mamoré, ceifando vidas. Abandoná-las como fizeram os governantes brasileiros (alegando que não davam mais lucro, constituindo-se em gastos onerosos para o governo, sendo que os recursos financeiros usados na sua manutenção são públicos), além de renegar as aquisições das gerações passadas, joga no lixo milhões do dinheiro público.

A história da Estrada de Ferro do Amapá não está sendo diferente da de outras ferrovias brasileiras: está fadada ao abandono, as alegações governamentais são as mesmas, o governo não tem como mantê-la, pois, sua manutenção é muito cara, apesar das afirmações de que é importante para a economia e que presta um serviço social essencial.

Para o Governo do Estado do Amapá e alguns empresários, a importância econômica e social da EFA consiste unicamente no transporte de minério e dos agricultores. Nesse sentido temos visões diferentes, pois vemos que o serviço social que prestou com o transporte dos agricultores foi importante, mas não o único. Contribuiu para a geração de rendimentos de centenas de pessoas, que dependiam unicamente do trem para sustentar sua família. Dentro do

trem e em suas estações eram realizados as mais diversificadas transações comerciais que englobavam desde a venda de produtos alimentícios, artesanais e agrícolas até a prestação de serviços, como o desembarque e carregamento de mercadorias.

O trem proporcionava inúmeros empregos indiretos, mas constatamos também, que empregava um número considerável de trabalhadores em empregos assalariados. O quadro de funcionários da EFA era composto por diferentes profissões e o fato dos funcionários progredirem na carreira alcançando níveis profissionais mais elevados ajudou a desenvolver um vínculo afetivo para com a EFA.

Percebemos que algumas pessoas viajavam no trem, não somente por que a passagem era mais barata que no ônibus, mas por que simplesmente gostavam do trem e mantinham um laço de amizade com os funcionários, dos quais dependiam por lhes fazerem alguns favores. O trem para muitas vilas e pequenos povoados era o único elo que seus moradores mantinham com a cidade. Era pelo trem que chegavam suas encomendas, desde um pequeno remédio até um carro. Vemos que a relação de confiança entre os funcionários do trem e os moradores locais era enorme. A vida nos povoados no meio da floresta sempre foi difícil e muitas vezes os habitantes não dispunham de dinheiro para ir à cidade, daí que o serviço social que os funcionários do trem realizavam nessas comunidades era de grande valor para as mesmas. Em troca dos favores, davam aos funcionários do trem galinhas, frutas, castanhas, etc., “pequenos mimos” como diziam, uma forma que encontraram para retribuir o favor.

O trem movimentou a economia de muitas cidades amapaenses, entre elas Pedra Branca do Amapari: o ir e vir do trem nessa cidade representava alegria. A estação de Pedra Branca do Amapari foi uma das mais movimentadas do Estado do Amapá. Os habitantes se reuniam na praça local para vê quem chegava no trem ou para se despedir de familiares, as lanchonetes aproveitavam para vender. Para muitos era o trem que dava vida à cidade.

Entre a EFA e os habitantes ao longo do seu percurso foram estabelecidas relações de dependência, respeito e amor. Muitos moradores achavam que o trem era um presente de Deus e que Deus nunca iria permitir que ele paralisasse suas atividades. Era comum agradecerem a Deus pelo emprego que a EFA lhes proporcionava. Muitas comunidades locais recorriam ao divino como a única solução para aliviar os seus sofrimentos e nesse sentido o trem era associado ao meio que Deus encontrou para ajudá-los. Não imaginavam sua vida sem o trem e tal hipótese nunca era cogitada. Vejo que, entre todas as pessoas que sentiram a paralização das atividades da EFA, as dessas comunidades são as que mais sentem e sofrem a sua falta.

Concluí-se que a EFA foi importante para a economia, sociedade e cultura do Estado do Amapá por diversos motivos, entre eles: o auxílio ao comércio local transportando as mais diversificadas mercadorias; a geração de empregos indiretos que ajudaram no rendimento de várias famílias e de empregos diretos de centenas de pessoas, que movimentou o setor econômico dos municípios de Macapá, Santana, Porto Grande, Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio; as relações comerciais e sociais que se estabeleceram em suas estações; o transporte das safras agrícolas, dos agricultores e colonos ao longo de sua linha; a oferta de uma passagem com um valor baixo, proporcionando o transporte de pessoas com baixa renda; o serviço social prestado pelos funcionários do trem (essenciais e únicos) às comunidades isoladas; a transformação da EFA em trem turístico, fator de desenvolvimento das potencialidades turísticas dos municípios que se encontram em sua rota, como Porto Grande, Pedra Branca do Amapari e Serra do Navio, contribuindo para tirá-los do isolamento, dinamizando suas economias e culturas locais. Enfim, a EFA foi única e insubstituível, porque dela dependiam inúmeras pessoas, as quais mantiveram com a mesma uma relação de respeito e amor.

Não podemos afirmar se a EFA vai ser reformada e voltar a operar pois depende de vários fatores independentes do nosso querer. Esperamos que seja feito algo, antes que a EFA desapareça no meio da floresta, como aconteceram com as estradas de ferro Madeira-Mamoré, Tocantins e Bragança. Sobrevivendo apenas a enorme saudade de seus órfãos.

Atualmente discute-se, se é viável ou não a implantação novamente de estradas de ferro no Brasil e se a integração dos diferentes meios de transportes (transporte intermodal) melhoraria o congestionamento no transporte coletivo, tornando-o melhor. Entretanto, o governo brasileiro não faz nada para mudar a situação pois, em vinte anos, os investimentos públicos em transportes foram insignificantes, concentrando-se em torno de 0,2% e destes 70% são para o transporte rodoviário, insistindo em manter a situação como está ou piorando a cada ano. Fazem-me refletir: será que todos os países onde os governos investiram em tecnologia ferroviária, modernizando os trens, descongestionando o trânsito, implantando o transporte intermodal que tornou o transporte coletivo atrativo, além dos investimentos que tornaram esses transportes seguros e bons, dando aos cidadãos uma melhor qualidade de vida, estão errados e somente o Brasil está certo? Vejo que não. O Brasil está quase meio século atrasado, mergulhado na grande burocracia, que leva a muitas discussões, onde se decide muito pouco. Chego à conclusão de que as estradas de ferro são de extrema importância para a sociedade e para a economia de qualquer país. Fatos que os países europeus e outros países,

que não desmantelaram suas ferrovias, como o Brasil, mas ao contrário investiram muitos recursos para modernizá-las, provaram há quase meio século atrás.

Em síntese, a falta de investimentos levou à ruína o sistema ferroviário e a falta de visão de futuro trouxe o caos ao transporte rodoviário. Fato que acontece em praticamente todas as cidades brasileiras. Triste para um país, que já teve uma das maiores malhas ferroviárias do mundo e que atualmente se discute os altos gastos que terá para reverter tal situação. Espero que as poucas ferrovias que restaram não sejam abandonadas por falta de manutenção como está acontecendo com a Estrada de Ferro do Amapá.

VII- FONTES E BIBLIOGRAFIA

7.1- FONTES

ARQUIVO

Arquivo da Indústria e Comércio de Minérios S/A (ICOMI), Documentos avulsos, «O manganês que gera divisas para o Brasil e recursos para o progresso do Amapá», Relatório da empresa referente aos anos de 1957 a 1967, Santana-AP, s.d.

Arquivo da Indústria e Comércio de Minérios S/A (ICOMI), Documentos avulsos, «Discurso pronunciado pelo Dr. Augusto Trajano de Azevedo Antunes, de saudação ao Exmo. Sr. Presidente da República, Marechal Arthur da Costa e Silva, no almoço oferecido a sua excelência, por ocasião de sua visita ao Território Federal do Amapá», Santana-AP, 12 de agosto de 1968.

Arquivo da Indústria e Comércio de Minérios S/A (ICOMI), Documentos avulsos, «Contrato de Comodato que entre si fazem Indústria e Comércio de Minérios S/A – ICOMI e R.M.F.F.», Serra do Navio-AP, 1 de agosto de 1997.

DOCUMENTOS CEDIDOS A AUTORA POR EX-FUNCIONÁRIOS DA ICOMI

Acervo pessoal do sr. José Ortiz Vergolino, «Estrada de Ferro do Amapá», Relatório Geral da Estrada de Ferro do Amapá, do ano de 1972», s.d, Santana-AP.

Acervo pessoal do sr. José Ortiz Vergolino, «Estrada de Ferro do Amapá», Relatórios da Estrada de Ferro do Amapá, dos anos de [1966 a 1990], s.d, Santana-AP.

Acervo pessoal do sr. José Ortiz Vergolino, «Estrada de Ferro do Amapá», Relatório Geral da Estrada de Ferro do Amapá, do ano de 1991, s.d, Santana-AP

Acervo pessoal do sr. Osmar Borges, «Estrada de Ferro do Amapá», Licença para circulação de trem, do ano de 1981», s.l, 07 de maio de 1981.

Secretaria de Estado de Transporte (SETRAP), «Relatório de pesquisa realizado junto aos usuários do carro de passageiros da Estrada de Ferro do Amapá», Macapá-AP, 01 de julho de 2014.

IMPrensa

Icomi Notícias, Revista mensal da Indústria e Comércio de Minérios S/A (ICOMI) de janeiro de 1964 a dezembro de 1997, Rio de Janeiro.

Legislação

Decreto nº 24.156, de 04 de dezembro de 1947, Senado Federal, «Autoriza o Govêrno do Território Federal do Amapá a contratar a exploração de jazidas de minério de manganês existentes no mesmo Território e dá outras providências», Rio de Janeiro, 04 de dezembro de 1947.

Decreto nº 32.451, de 20 de março de 1953, Senado Federal, «Aprova as cláusulas para a concessão de uma estrada de ferro industrial no Território Federal do Amapá, ligando Pôrto de Santana, à margem esquerda do Canal Norte do Rio Amazonas, às jazidas de manganês da Serra do Navio», Rio de Janeiro, 20 de março de 1953.

Recurso Especial nº 606.035-AP (2003/02002693-1), Superior Tribunal de Justiça, Relator: Franciulli Neto. Recorrente: Indústria e Comércio de Minério S/A-ICOMI, Recorrido: Estado do Amapá, Brasília, 18 de dezembro de 2003, Disponível em <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/14664/recurso-especial-resp-606035>, consultado em 07/01/2017.

Apelação Civil nº 2004.31.00.002669-8/AP, Tribunal Regional Federal da 1ª Região fls.2/20, Relatora: Desembargadora Selene Maria de Almeida, «Trata-se de apelação cível interposta pelo Estado do Amapá (fls. 221/249) em face de sentença (transposta para estes autos) proferida pelo Juízo da 1ª Vara da Seção Judiciária do Amapá nos autos de oposição (AC 2005.31.00.000418-9/AP) apresentada pela União em desfavor do Estado do Amapá e da Indústria e Comércio de Minérios S/A – ICOMI», 10 de outubro de 2008, Disponível em <https://trf-1.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/934548/apelacao-civel-ac-2669-ap-20043100002669-8/inteiro-teor-100598693?ref=juris-tabs>, consultado em 07/01/2017.

Apelação Civil nº 2005.31.00.000418-9/AP, Tribunal Regional Federal da 1ª Região, Relatora: Desembargadora Federal Selene Maria de Almeida, «Trata-se de apelações cíveis interpostas pela União (fls. 621/647) e pelo Estado do Amapá (fls. 649/677) em face de sentença proferida pelo Juízo da 1ª Vara da Seção Judiciária do Amapá nos autos de oposição apresentada pela União em desfavor do Estado do Amapá e da Indústria e Comércio de Minérios S/A – ICOMI», 12 de janeiro de 2009, Disponível em <https://trf->

1.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/2302028/embargos-de-declaracao-na-apelacao-civel-edac-418-ap-20053100000418-9/inteiro-teor-100798663?ref=juris-tabs, consultado em 07/01/2017.

Suspensão de Tutela Antecipada, processo STA 329/AP, Supremo Tribunal Federal, Relator: Ministro Gilmar Mendes, «Trata-se de pedido de suspensão de tutela antecipada formulado pelo Estado do Amapá, com a finalidade de obter a sustação dos efeitos da decisão proferida pela Desembargadora Federal Selene Maria de Almeida, do Tribunal Regional Federal da 1ª Região, nos autos da Apelação Cível nº 2005.31.00.000418-9», Brasília, 12 de junho de 2009. Disponível em <https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/19135880/suspensao-de-tutela-antecipada-sta-329-ap-stf#>, consultado em 07/01/2017.

ENTREVISTAS

Entrevista com Aldenor Façanha de Oliveira, Santana-AP, 17/08/2016 - maquinista ferroviário.

Entrevista com Cecílio Ferreira de Lima, Santana-AP, 23/08/2016 - agricultor no KM 25.

Entrevista com Conceição Lino Trindade, Santana-AP, 23/08/2016 - agricultora no ramal 142 Nova Canaã.

Entrevista com José Amilton Gomes, Santana-AP, 21/08/2016 - encarregado geral de turma de conservação da estrada de ferro.

Entrevista com José Ortiz Vergolino, Santan-AP, 09 de agosto de 2016 - engenheiro superintendente da estrada de ferro

Entrevista com Lauromar Sabadine, Santana-AP, 20/07/2016 - engenheiro ferroviário.

Entrevista com Osmar Borges, Santana-AP, 17/08/2016 - maquinista ferroviário.

OUTRAS FONTES

Bulhões, A. M. de Oliveira (1873), *Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco: Estudos definitivos da Alagoinhas ao Juazeiro e Casa Nova*, Rio de Janeiro, Indiana University Library.

Coutinho, J.M. da Silva (1874), *Estradas de ferro do Recife ao S.Francisco: estudos definitivos de Una à Boa-Vista*, Rio de Janeiro, Stanford Library.

Galvão, Manuel da Cunha (1869), *Notícia sobre as estradas de ferro Brasil*, vol.2, 3ª ed., Rio de Janeiro, Stanford Library.

7.2- BIBLIOGRAFIA

Acioli, Rodrigo Girdwood (2007), *Os mecanismos de financiamento das ferrovias brasileiras*, Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Alberti, Verena (2005), *Manual de história oral*, 3ª edição, Rio de Janeiro, Editora FGV.

Amaral, Alexandre *et.al* (2011) (Org.) *Do lado de cá: fragmentos de história do Amapá*, Belém, Editora Açai.

Amora, Dimmi (2015), “Ferrovia norte-sul continua sem engrenar”, Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/01/1570143-ferrovia-norte-sul-continua-sem-engrenar.shtml>, data de edição: 04.01.2015 (02h00min), consultado em 07.01.2017.

Andrade, Fabiano Homobono Paes de (2010), *De São Brás ao Jardim Público- 1887-1931: um ramal da Estrada de Ferro Bragança em Belém do Pará*, Tese de doutoramento, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.

Anglo American (2010), «Nos trilhos do desenvolvimento», *Diálogo Amapá*, nº 5, Edição Janeiro/fevereiro.

Anpuh (2014), «A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II: o desafio da serra do mar (1850-1865)», *XVI encontro regional de história/Anpuh-Rio*, de 28 de julho a 1 de agosto de 2014.

Araújo, Renata M. de (1998), *As cidades da Amazônia no Século XVIII – Belém, Macapá e Mazagão*, Porto, Inova Artes Plásticas, citado por Andrade, Fabiano Homobono Paes de (2010), *De São Brás ao Jardim Público- 1887-1931: um ramal da Estrada de Ferro Bragança em Belém do Pará*, Tese de doutoramento, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.

Baer, Werner (2002), *Economia brasileira*, 2ª ed., São Paulo, Nobel.

Barbosa, Cleber (2013), «Franceses visitam o trem: canal de tv da França na Estrada de Ferro», Disponível em <http://amapaempaz.blogspot.pt/2013/09/franceses-visitam-o-trem-canal-de-tv-da.html>, consultado em 27/05/2017.

Barbosa, Cleber (2015), «O trem que se confunde com a história do Amapá», *Revista Diário*, nº8.

Barbosa, Cleber (2016), «Por que a mineração parou no Amapá? », Disponível em <http://amapaempaz.blogspot.pt/2016/01/industria-por-que-mineracao-parou-no.html>, consultado em 22/05/2017.

Barbosa, Cleber (2016), «Estão levando até os trilhos da estrada de ferro e ninguém faz nada», Disponível em <https://www.diariodoamapa.com.br/2016//10/23/estao-levando-ate-os-trilhos-da-estrada-de-ferro-e-ninguem-esta-fazendo-nada/>, consultado em 21/12/2016.

Boiteux, Paulo (2014), *História das ferrovias brasileiras*, São Paulo, Editora Letra Capital.

Borges, Breno Albuquerque (2014), *Patrimônio ferroviário e autenticidade: a avaliação do conjunto ferroviário de Caruaru*, Dissertação de Mestrado, Recife, Universidade Federal de Pernambuco.

Brasil 247 (s.a) (2016), «Site sobre mineração diz que Zamin é investigada no Amapá», Disponível em <http://www.brasil247.com/pt/247/amapa247/220094/Site-sobreminera%C3%A7%C3%A3o-diz-que-Zamin-%C3%A9-investigada-no-Amap%C3%A1.htm>, data de edição: 07.03.2016 (23:53), consultado em 21.09.2016.

Bulhões, A. M. de Oliveira (1873), *Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco- Estudos definitivos de Alagoinhas ao Juazeiro e Casa Nova*, Rio de Janeiro, Indiana University Library.

Campos, Flávia Rezende (2015), *A influência da Ferrovia Norte-Sul no desenvolvimento regional do território goiano*, Tese de doutoramento, Universidade Federal de Goiás, Goiânia.

Campos, Helena (2007), «Estradas Reais e Estradas de Ferro: cotidiano e imaginário nos caminhos de Minas», *Revista de História Comparada*, vol. 1, nº 1, p.1-29.

Carneiro, José (2007), «Estrada de Ferro de Bragança: História pouco contada», *o Liberal*, 16 junho de 2007, Belém-PA.

Carr, Edward Hallett (1982), *Que é história?* São Paulo, Editora Paz e Terra.

Chagas, Marco Antônio Augusto (2010), *Conflitos, gestão ambiental e o discurso do desenvolvimento sustentável da mineração no Estado do Amapá*. Tese de doutoramento, Belém, Universidade Federal do Pará.

Coelho, Maria Célia Nunes e Maurílio de Abreu Monteiro (org.) (2007), *Mineração e reestruturação espacial na Amazônia*, Belém, NAEA.

Cornejo, Carlos e João Emílio Gerodetti (2005), *As ferrovias do Brasil nos cartões portais e álbuns de lembranças*, São Paulo, Solares Edições Culturais.

Correia, Telma de Barros (2012), «Bratke e o projeto civilizatório da Icomi», *pós*, vol.19, nº 31, pp.132-145.

Costa, Emília Viotti da (2010), *Da Monarquia à Republica: momentos decisivos*, São Paulo, UNESP.

Costa, Jodival Maurício da (2008), *Redes técnicas e uso privado do território na Amazônia: o caso da Estrada de Ferro Carajá da Companhia Vale do Rio Doce (1997- 2006)*, Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

Cunha, Aloísio Santos da (2011), *Descaminhos do trem: as ferrovias na Bahia e o caso do trem da Grota*, Dissertação de Mestrado, Universidade Federal da Bahia.

Diário do Amapá (2017), «MP-AP participa de ação coordenada visando solucionar “caso Zamin”», Disponível em <https://www.diariodoamapa.com.br/2017/02/23/mp-ap-participa-de-acao-coordenada-visando-solucionar-caso-zamin/>, consultado em 27/05/2017.

Dias, Paulo (2010) *História do Amapá: o passado é o espelho do presente*, Macapá, JM Editora.

Drummond, José Augusto e Mariângela de Araújo Povoas Pereira (2007), *O Amapá nos tempos do manganês, um estudo sobre o desenvolvimento de um estado amazônico (1943-2000)*, Rio de Janeiro, Editora Garamond.

Fici, Ricardo Petrillo (2007), *As ferrovias brasileiras e a expansão recente para o centro-oeste*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, Universidade de São Paulo.

Figueiredo, Fabiana (2017), «Mineradora inativa no Amapá consegue aprovação do plano de recuperação judicial», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/mineradora-inativa-no-amapa-consegue-aprovacao-do-plano-de-recuperacao-judicial.ghtml>, consultado em 30/05/2017.

Finger, Anna Eliza (2013), *Um século de estradas de ferro: arquitetura das ferrovias no Brasil entre 1852-1957*, Tese de doutoramento, Brasília, Universidade de Brasília.

Flávio, José (2011), *Guia de Pacobaíba (antiga Mauá)*, Disponível em <http://flaviojs317.blogspot.pt/2011/11/guia-de-pacobaiba-antiga-maua.html>, consultado em 26/03/2017.

Foguel, Israel (2016), *Caminhando nos trilhos*, São Paulo, Clube de Autores.

G1 Amapá (2013), «Multinacional indiana compra mina de ferro da Anglo no Amapá», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2013/09/multinacional-indiana-compra-mina-de-ferro-da-anglo-no-amapa.html>, consultado em 26/05/2017.

Globo TV (2012), «Viagens pela Amazônia: Faça uma viagem de trem até à Serra do Navio, no Amapá», Disponível em <http://globo.com/rede-amazonica-am/viagens-pela-amazonia/viagens-pela-amazonia-faca-uma-viagem-de-trem-ate-a-serra-do-navio-no-amapa/1780648/>, consultado em 26/05/2017.

Gonçalves, Rafael Pereira (2011), *Associativismo social ferroviário em Portugal: mutualismo, previdência e protecionismo (1866-1955)*, Dissertação de Mestrado, Lisboa, Instituto Universitário de Lisboa.

Grandi, Guilherme (2007), *Café e expansão ferroviária: a Companhia E.F. Rio Claro (1880-1903)*, São Paulo, Annablume Editora.

Hobsbawn, Eric (2001), *A era das revoluções (1789-1848)*, 5ª ed, Lisboa, Editorial Presença.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), «Censo de 2015», Disponível em <http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=ap#>, consultado em 03/05/2017.

Jordânio, Emanuel (2012), Memorial Santanense, Disponível em <http://memorial-stn.blogspot.pt/2012/07/1955-avancos-nas-obras-da-estrada-de.html>, consultado em 15/05 2017.

Jordânio, Emanuel (2017), «Naquele dia de 1957, JK entregava um porto de minério em Santana», <http://santanadoamapa.blogspot.pt/2017/01/naquele-dia-de-1957-jk-entregava-um.html>, data de edição: 05.01.2017 (01:00), consultado em 17.01.2017.

Júnior, Artur Barbosa Maciel (2012), *Requalificação de ativo público em obsolescência tecnológica: a ferrovia tronco de Pernambuco*, Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas.

Lacombe, Francisco José Masset *et.al* (2006), *Augusto Antunes: o homem que realizava*, Rio de Janeiro, Léo Cristiano Editorial.

Lima, Maria Dorotéia (Coord. Geral) (s.d [2007]), *Vila Serra do Navio: dossiê de tombamento*, s.l, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Luz, Luciano Ferreira da (2006), *Os trilhos nas áreas urbanas: conflitos, desafios e oportunidades em dez cidades paulistas*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, Universidade Estadual de São Paulo.

Maciel, Dulce Portilho (2016), «Estrada de Ferro Tocantins (1964-1968): um caso de intervenção militar passado na Amazônia», *Seminário de Pesquisa, Pós-Graduação, Ensino e Extensão do CCSEH*, Goiás, de 29/08/2016 a 03/09/2016.

Magalhães, Dacilio (2009), *Os caminhos da Maria Fumaça*, São Paulo, Clube de Autores.

Marques, Indira Cavalcante Rocha (2009), *Território Federal e mineração de manganês: gênese do Estado do Amapá*, Tese de doutoramento, Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Marques, Hugo (2008) «Como Eike saiu do alvo», Disponível em http://istoe.com.br/11261_como+eike+saiu+do+alvo/, consultado em 26/05/2017.

Miranda, Rogério Rego (2009), *Interfaces do rural e do urbano em área de colonização antiga na Amazônia: estudos de colônias agrícolas, em Igarape Açu e Castanhal (PA)*, Dissertação de Mestrado, Belém, Universidade Federal do Pará.

MMX (2007), «MMX Amapá inicia operação de minério de ferro», Disponível em <http://www.mmx.com.br/Show.aspx?IdMateria=Afk74K8LpulaXdzGNFFQog=&IdCanal=Xoe4t+TfUttgbDO0ZQMhJw>, consultado em 26/05/2017.

Morais, Paulo Dias (2010), *História do Amapá: o passado é o espelho do presente*, Macapá, JM Editora.

Muaze, Mariana (2008), *As memórias da viscondessa: família e poder no Brasil Império*, São Paulo, Jorge Zahar Editor Ltda.

Nafes, Seles (2015), «Estrada de ferro: Zamin perde concessão e Gea terá que recuperar ferrovia», Disponível em <http://selesnafes.com/2015/07/estrada-de-ferro-zamin-perde-concessao-e-gea-tera-que-recuperar-ferrovia/>, data de edição: 29.07.2015, consultado em 17.03.2016.

Navegador brasileiro (2008), «Estado do Amapá - Estrada de Ferro do Amapá», Disponível em <https://navegadorbrasileiro.wordpress.com/tag/estado-do-amapa-a-estrada-de-ferro-do-amapa/>, consultado em 22/05/2016.

Octávio, Luz (1990), «Estrada de Ferro Amapá: a única ao norte do equador», Disponível em <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efAmapa/48amapaLO.htm>, data de edição: 10.12.1990, consultado em 21.09.2019.

Oliveira, Gesiel de Souza (2004), *Sinopse histórico-geográfica do Amapá*, Macapá, Gráfica Brasil.

Oliveira, Marcelo José de (2010), *Mineração e desenvolvimento local: benefícios e desafios aos municípios amapaenses*, Tese de doutoramento, Belém, Universidade Federal do Pará.

Pacheco, John (2015), «Governo cancela contato com Zamin após falta de conservação em ferrovia», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2015/07/governo-cancela-contrato-com-zamin-apos-falta-de-conservacao-em-ferrovia.html>, consultado em 26/05/2017.

Pacheco, John (2015), «Justiça suspende decreto do governo que extinguiu contrato de ferrovia», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2015/09/justica-suspende-decreto-do-governo-que-extinguiu-contrato-de-ferrovia.html>, consultado em 26/05/2017.

Padula, Raphael (2008), *Transportes, fundamentos e propostas para o Brasil*, Brasília, Coronário Editora.

Paz, Adalberto Júnior Ferreira (2011), *Os mineiros da floresta: sociedade e trabalho em uma fronteira de mineração industrial amazônica (1943-1964)*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, Universidade Estadual de Campinas.

Pereira, Mariângela de Araújo Póvoas (2002), *Órfãos do manganês: o fim de um ciclo em Serra do Navio- AP*, Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Sustentável, Brasília, Universidade de Brasília.

Pimentel, Elizabeth Ferguson (2012), *A responsabilidade civil ambiental na sucessão entre empresas: a sucessão entre a mineradora ICOMI S/A e suas adquirentes no Amapá*, Dissertação de Mestrado, Macapá, Universidade Federal do Amapá.

Pinheiro, Magda (2008), *Cidades e caminhos de ferro*, Lisboa, Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa.

Pinto, Paulo Silva (2016), *Com obras avançando lentamente, Norte-Sul virá ferrovia fantasma*, Brasília, Correio Braziliense, Disponível em http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/economia/2016/02/10/internas_economia,517218/com-obras-avancando-lentamente-norte-sul-vira-ferrovia-fantasma.shtml, consultado em 21 de abril de 2017.

Poirier, Jean; Simone Clapier-Valladon e Paul Raybaut (1999), *Histórias de vida: teoria e prática*, Oeiras, Celta Editora.

Ponte, Parsifal (2013), «Estrada de Ferro Tocantins», Disponível em <http://eftpa.blogspot.pt/2013/01/2-historico.html>, consultado em 25/04/2017.

Porto, Jadson (1998), *As estratégias recentes de desenvolvimento do Amapá: das instalações da ICOMI à implantação da área livre de comércio*, Dissertação de Mestrado, Florianópolis, Universidade Federal de Santa Catarina.

Porto, Jadson Luís Rebelo (2002), *Amapá: principais transformações econômicas e institucionais (1943-2000)*, Tese de doutoramento, Campinas, Universidade Estadual de Campinas.

Revista ferroviária (2008), «Compra de vagões», Disponível em www.revistaferroviaria.com.br, consultado em 26/05/2017.

Rodriguez, Hêlio Suêvo (2004), *A formação das estradas de ferro do Rio de Janeiro: o resgate da sua memória*, Rio de Janeiro, Editora Memória do Trem.

Santiago, Abinoan (2015), «Polêmica com ferrovia do AP pode criminalizar mineradora indiana», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2015/04/polemica-com-ferrovia-do-ap-pode-criminalizar-mineradora-indiana.html>, data de edição: 06.04.2015 (07:54) consultado em 21.12.2016.

Santiago, Abinoan (2016), «Tjap mantém decreto que cassa concessão de ferrovia à mineradora», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2016/04/tjap-mantem-decreto-que-cassa-concessao-de-ferrovia-mineradora.html>, data de edição 20.04.2016 (12:10), consultado em 21.09.2016.

Santiago, Albinoan (2016), «Ferrovia do AP vai para concessão somente após reforma, diz governo», Disponível em <http://g1.globo.com/ap/amapa/noticia/2016/05/ferrovia-do-ap-vai-para-concessao-somente-apos-reforma-diz-governo.html>, data de edição: 09.05.2016 (15:24), consultado em 21.09.2016.

Santos, Antônio Carlos Rodrigues dos (2005), *Geografia do Amapá: a (re) produção do espaço amapaense e seus contrastes*, Macapá, Editora RVS.

Santos, Fernando Rodrigues dos (1998), *História do Amapá: da autonomia territorial ao fim do janarismo (1943-1970)*, Macapá, Editora o Dia.

Santos, Oscar Santana dos (2014), *Uma viagem histórica pelas estradas da Esperança*, São Paulo, Editora Buqui.

Santos, Sílvio dos (2005), *Um estudo sobre a participação do modal ferroviário no transporte de cargas no Brasil*, Dissertação de Mestrado, Florianópolis, Universidade Federal de Santa Catarina.

Sarney, José e Pedro Costa (2004), *Amapá: a terra onde o Brasil começa*, Brasília, Editorial do Senado.

Saúte, Nelson João Pedro (2010), *Crônica de uma integração imperfeita: o caso da privatização dos portos e caminhos de ferro de Moçambique (2000-2005)*, Dissertação de Mestrado, São Paulo, Universidade de São Paulo.

Setti, João Bosco (2008), *Ferrovias no Brasil: um século e meio de evolução*, Rio de Janeiro, Memória do Trem.

Silva, Amado da Costa (2012), *Uma introdução a engenharia ferroviária*, São Paulo, Clube de autores.

Silva, Ana Cristina Rocha (2011) «“ Uma ferrovia vara a selva: governo territorial, ferrovia e progresso ”» in: Amaral, Alexandre *et.al* (2011) (Org.) *Do lado de cá: fragmentos de história do Amapá*, Belém, Editora Açai, pp. 416-504.

Silva, Anderson Rodrigo Tavares (2009), *A civilização do manganês: o cotidiano dos trabalhadores da Vila Serra do Navio, Amapá*, Dissertação de Mestrado, Belém, Universidade Federal do Pará.

Sousa, Murilo Mendonça Oliveira de (2010), «Entre a ferrovia do diabo e o trem fantasma: uma viagem pela história da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré», *Campo-Território, Revista de geografia agrária*, v. 5, n. 9, p. 237-246.

Souza, Robério Santos (2011), *Tudo pelo Trabalho livre! Trabalhadores e conflitos no pós-abolição (Bahia 1892-1902)*, São Paulo, FAPESP.

Vale (s.a), «Estrada de Ferro Carajás: o caminho onde passa a nossa riqueza», Disponível em <http://www.vale.com/brasil/pt/initiatives/innovation/carajasrailway/Paginas/default.aspx>, consultado em 07/01/2017.

Valec (s.a), «EF-151-Ferrovia norte-sul-FNS», Disponível em http://www.valec.gov.br/acoes_programas/FNSFerroviaNorteSul.php, consultado em 07/01/2017.

Vencovsky, Vitor Pires (2006), *Sistema ferroviário e o uso do território brasileiro: uma análise do movimento de produtos agrícolas*, Dissertação de Mestrado, Campinas, Universidade Estadual de Campinas.

Vieira, Flávio (1954), *Os caminhos ferroviários brasileiros: I Centenário das Ferrovias Brasileiras*, Rio de Janeiro, IBGE.



Curriculum Vitae

INFORMAÇÃO PESSOAL



MÁRCIA NOBRE HERRERA DE MELO

📍 Rua D-9, N° 282- Vila Amazonas, 68926-150 Santana/AP-Brasil

☎ (96) 32812112 📠 (96) 9147-0364

✉ nobrehm@hotmail.com

Feminino

05/09/1972

Brasileira

POSTO DE TRABALHO A QUE
SE CANDIDATA
PROFISSÃO
EMPREGO PRETENDIDO
ESTUDOS A QUE SE
CANDIDATA

Mestrado em História Moderna e Contemporânea

EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

25/07/2007-Presente	<p>Professora Governo do Estado do Amapá, Macapá/AP (Brasil)</p> <p>Lecionar para alunos de 6º anos a 9ª anos e Ensino Médio da rede pública estadual. Preocupar-se constantemente com o processo ensino aprendizagem dos alunos buscando sempre a melhor forma de transmitir o conhecimento sistemático, a fim de que possam se tornarem cidadãos responsáveis tendo um olhar crítico perante os problemas cruciais do Brasil, além de buscarem através dos estudos uma formação profissional. Empresa Pública</p>
06/10/2000-Presente	<p>Professora Governo do Estado do Amapá, Macapá/AP (Brasil) Carga horária 20 horas</p> <p>Lecionar para alunos do ensino fundamental II e ensino médio Conviver todos os dias com jovens desorientados e em risco social orientando-os para que possam através dos estudos encontrarem o melhor caminho a seguir, pois acredito que as melhores escolhas que um jovem pode realizar são feitas com ensino e o que pode mudar o seu mundo (realidade social) é conseguido através do conhecimento. Empresa Pública</p>
05/04/1999-Presente	<p>Professora Prefeitura Municipal de Santana/AP (Brasil) Administração da Universidade Aberta do Brasil pólo em Santana/AP Empresa Pública</p>
14/08/2012- 14/08/2014	<p>Diretora de escola Governo do Estado do Amapá Administrar a escola Igarapé da Fortaleza , Rua Rio Matapi, 121 Santana/AP (Brasil) Empresa Pública</p>

EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO

19/02/2011- 13/11/2011

Especialização em História do Amapá
UNINTER/Facinter/Fatec Internacional

07/03/1992- 21/12/1998

Licenciatura Plena e Bacharelado em História
Fundação Universidade Federal do Amapá

COMPETÊNCIAS PESSOAIS

LÍNGUA MATERNA Português

OUTRAS LÍNGUAS

Indique a Língua

Indique a Língua

COMPREENDER		FALAR		ESCREVER
COMPREENSÃO ORAL	LEITURA	INTERACÇÃO ORAL	PRODUÇÃO ORAL	
ESPECÍFIQUE O NÍVEL	ESPECÍFIQUE O NÍVEL	ESPECÍFIQUE O NÍVEL	ESPECÍFIQUE O NÍVEL	ESPECÍFIQUE O NÍVEL
Indique o(s) diploma(s) de línguas e respectivo nível.				
ESPECÍFIQUE O NÍVEL	ESPECÍFIQUE O NÍVEL	ESPECÍFIQUE O NÍVEL	ESPECÍFIQUE O NÍVEL	ESPECÍFIQUE O NÍVEL
Indique o(s) diploma(s) de línguas e respectivo nível.				

Níveis: A1/2: Utilizador básico - B1/2 utilizador independente - C1/2: utilizador avançado
Quadro Europeu Comum de Referência para as Línguas

COMPETÊNCIAS DE COMUNICAÇÃO

Fácil comunicação e trabalho em equipe adquiridos em cursos e através da minha experiência profissional como professora e gestora.

COMPETÊNCIAS DE ORGANIZAÇÃO

Capacidade de trabalhar e conviver com difentes grupos de pessoas e diferentes ideologias respeitando todas adquiridos ao longo de minha profissão e experiência profissional e humana: Entendimento de organização escolar adquiridos como gestora e professora

COMPETÊNCIAS INFORMÁTICAS

Conhecimento básico em I.P.D, Windows, Word, Excel, Print-Art
Utilização da Internet para pesquisas, informações e conversas.

CARTA DE CONDUÇÃO

B

INFORMAÇÃO ADICIONAL

PUBLICAÇÕES
APRESENTAÇÕES
PROJECTOS
CONFERÊNCIAS
SEMINÁRIOS
DISTINÇÕES E PRÉMIOS
FILIAÇÕES
REFERÊNCIAS

CURSO SEMEANDO CURRÍCULO: "AVALIAÇÃO: CAMINHO PARA UMA APRENDIZAM BEM SUCEDIDA". De 22 à 31/01/2007
CURSO SEMEANDO CURRÍCULO: "GESTÃO: INTEGRANDO ESFORÇOS PELA QUALIDADE DE ENSINO". De 18 à 22/02/2008
Encontro: "PELO OLHAR DO EDUCADOR". De 17 à 18/05/2005
CURSO: "CAPACITAÇÃO EM PLANEJAMENTO E AVALIAÇÃO EDUCACIONAL". De 14 à 16/02/2002
CURSO: "FORMAÇÃO DE MULTIPLICADORES DO PROGRAMA JUVENTUDE COOPERAÇÃO- PROJETO INICIANDO A COOPERAÇÃO". De 11 à 15/08/2003.