

A ÚLTIMA MARIA: AS MEMÓRIAS ORAIS DO CURTA-METRAGEM CASTANHALENSE

A ÚLTIMA MARIA: THE ORAL MEMORIES OF THE CASTANHALENSE SHORT FILM

Matheus de Sousa Oliveira¹

RESUMO: Este artigo tem o objetivo de examinar a produção chamada “*A Última Maria*”, dirigida pelo diretor castanhalense Edivaldo Moura e disponibilizada gratuitamente para o público. O texto se esforçará para primeiramente destacar a particularidade do curta em torno dos fatores de memórias expressas oralmente, sendo a História oral entendida aqui como uma disciplina específica e utilizando parte de seus preceitos para análise do curta, compreendido como uma fonte oral. Após isso, senti a necessidade de uma breve contextualização de como se situavam historicamente a estação junto com a locomotiva castanhalense que são temas centrais da produção, para posteriormente partirmos para a análise dos discursos das pessoas que estão presentes na produção, discursos esses que são transmitidos oralmente em torno de memórias pessoais ao passado, em especial à época em que a locomotiva tinha funcionalidade na cidade e interagiu com esses personagens do curta-metragem.

Palavras-chave: história oral, fonte oral, memória oral.

ABSTRACT: This article aims to examine the production called “*A Última Maria*”, directed by the Brazilian director Edivaldo Moura and made available free to the public. The text will make an effort to first highlight the particularity of the short film around the factors of memories expressed orally, with Oral History being understood here as a specific discipline and using part of its precepts to analyze the short film, understood as an oral source. After that, I felt the need for a brief contextualization of how the station was historically situated along with the locomotive from Brazil, which are central themes of the production. orally around personal memories of the past, especially at the time when the locomotive had functionality in the city and interacted with these characters in the short film.

Keywords: oral history, oral source, oral memory.

1. INTRODUÇÃO

A produção intitulada “*A Última Maria*” aprovada no edital de Projetos Artísticos-Culturais Professor Robertos Marques, por meio da lei Aldir Blanc, contando com o apoio da Secretaria de Cultura de Castanhal e do Ministério do Governo Federal, é um curta-metragem produzido pelo diretor Edivaldo Moura², contendo trilha sonora sob autoria do músico D’Pádua e apoio fotográfico do cineasta Chico Carneiro, foi disponibilizado para o público em 6 de Junho de 2021, através do canal profissional de Edivaldo³.

¹ Possui graduação em licenciatura plena em História pela Faculdade Estácio de Castanhal – Pará. E-mail: matheussousa0712@gmail.com

² Edivaldo Moura possui formação em Pedagogia (UFPA). Especialista em Educação para as Relações Etnicorraciais (IFPA). Mestre em Desenvolvimento Rural e Gestão de Empreendimentos Agroalimentares (IFPA). Bacharelado em Cinema e Audiovisual (UFPA).

³ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=fRZ_6FUezOQ&t=7s> Acesso em junho de 2021.

O curta-metragem gira em torno de oralidades expressas por pessoas que viveram na época da estação castanhalense que fazia parte das rotas férreas da estrada de ferro de Bragança (1883-1964), juntamente com a locomotiva que é apelidada carinhosamente de “Maria Fumaça” e que continha o nome de Castanhal, hoje posta de forma monumental no município. Os personagens da produção relatam suas experiências pessoais com a locomotiva, mas que também abrangem a antiga estação que era um dos pontos de encontro comercial e social mais intensos no século XX em Castanhal. Essas experiências ditas oralmente se referem principalmente à lembranças pessoais – muitas ligadas a infância – de contatos com a antiga Maria Fumaça e a estação, mas também abrangem percepções críticas sobre a derrubada da estação para a criação do que é hoje a rua Barão do Rio Branco no centro do município.

A pesquisa não teve um caráter investigativo em relação as pessoas que participaram e discursaram no curta, mas sim buscou-se identificar nas falas dos entrevistados as suas interações em torno da Maria Fumaça e sua estação, juntamente com a estrada de ferro de Bragança (EFB), e como ela se relacionou com as suas vivências passadas, analisando-as a partir de suas falas no presente através de suas memórias narradas. Para isso, busquei primeiramente inserir a produção nos debates teóricos que envolvem memórias expressas oralmente, história oral e fonte oral. Após isso, buscou-se contextualizar o período histórico que é narrado pelos personagens do curta, para no fim destrinchar suas falas de forma analítica, sendo que, não utilizei todas as falas de todos os participantes do curta metragem, só optei por escolher algumas específicas que julguei necessárias para a produção do texto.

2. O CURTA E SUA RELAÇÃO COM FONTE E MEMÓRIA ORAL

Para começarmos, entendo o curta-metragem como uma fonte oral e imagética, sendo a oralidade o aspecto escolhido para a produção deste artigo, visto que, busquei delimitar o texto na análise das falas dos entrevistados que remontam as suas memórias pessoais em relação a locomotiva e a estação que foi demolida em 1971 em Castanhal. As imagens que fazem parte do curta que destacam visualmente os entrevistados, além de contar com fotos da época que remontam a estação quando estava em pleno funcionamento são aspectos importantes, pois as falas não são fatores isolados, sendo as expressões faciais detalhes essenciais que fazem parte do discurso. Porém, não busquei aprofundar as questões imagéticas do curta neste texto, por isso recomendo aos leitores que assistam a produção para uma visão geral da obra como um todo.

Analisando as falas dos entrevistados e sua transmissão através da produção do curta-metragem como uma fonte oral, é importante diferenciar *fonte oral* de *História oral*:

“**Fonte oral** é mais que história oral. **Fonte oral** é o registro de qualquer recurso que guarda vestígios de manifestações da oralidade humana. Entrevistas esporádicas feitas sem propósito explícito, gravações de músicas, absolutamente tudo que é gravado e preservado se constitui em documento oral (...) **História oral** é um conjunto de procedimentos que se inicia com a elaboração de um projeto e que continua com o estabelecimento de um grupo de pessoas a serem entrevistadas. O projeto prevê: planejamento da condução das gravações com definição de locais, tempo de duração e demais fatores ambientais; transcrição e estabelecimento de textos; conferência do produto escrito; autorização para o uso; arquivamento e, sempre que possível, a publicação dos resultados que devem, em primeiro lugar, voltar ao grupo que gerou as entrevistas. (HOLANDA; MEIHY, 2015, p. 14, 15)

Nesse sentido, entendo que o produtor do curta elaborou o projeto de entrevistas a partir de uma perspectiva não menos importante de cineasta e não com procedimentos que estão em torno da História oral – visto que, o resultado final das entrevistas é apresentado como um curta-metragem e não como um trabalho escrito – sendo assim, a produção pode ser entendida como uma fonte oral. Com isso, este artigo utilizasse de parte de conjuntos teóricos da História oral para analisar as memórias transmitidas oralmente dos entrevistados mas que não estão dentro de um projeto de História oral no sentido acadêmico do termo. Apesar de não haver um projeto de História oral em torno do curta, entendo e analiso os personagens da obra e suas falas, não como um simples fator de complemento das fontes documentais escritas já existentes sobre a estação e sua locomotiva, mas sim como agentes isolados que relatam subjetivamente o período histórico abordado, sendo esses discursos não menos importantes que os documentos escritos:

“É válido também — e grande parte dos usuários de história oral assume essa postura — considerar as entrevistas com o discurso independente, com significado em si, sustentado por uma série de gravações que nunca se repetem. De modo geral é recomendável não pensar que a história oral serve exclusivamente para “tapar buracos documentais”. Pelo contrário, relevar o valor das narrações como forma de vê-las “em si” é um modo saudável de considerar a história oral” (HOLANDA; MEIHY, 2015, p. 25)

Nessa mesma linha de raciocínio, Verena Alberti diz:

“Mas acreditamos que a principal característica do documento de história oral não consiste no ineditismo de alguma informação, nem tampouco no preenchimento de lacunas de que se ressentem os arquivos de documentos escritos ou iconográficos, por exemplo. Sua peculiaridade - e a da história oral como um todo - decorre de toda uma postura com relação à história e às configurações sócio-culturais, que privilegia a recuperação do vivido conforme concebido por quem viveu. (ALBERTI, 1990, p.5)

Então não cabe objetivamente neste texto comparar as memórias narradas pelos entrevistados com as documentações históricas escritas do período da estação e locomotiva castanhalense, mas sim buscou-se a análise isolada das narrativas que apesar desse distanciamento, os personagens do curta estão diretamente associados ao período – sendo que

os entrevistados vivera a época em que a locomotiva estava em funcionamento – e suas falas não perdem seu valor social e histórico se analisada “em si mesmo”, porém não esgotadas somente em sua transcrição, pois busquei destacar fatores não ditos em torno das falas dos indivíduos.

Após isso, percebo que o curta-metragem segue por uma linha consciente de enquadramento de memórias. Essa linha consciente é delimitada pelo próprio produtor do curta que é ao mesmo tempo o entrevistador. Apesar das falas do entrevistador não estarem presentes na produção, há uma linha delimitadora que começa na escolha de pessoas contemporâneas à Maria Fumaça de Castanhal e termina nos relatos das vivências desses entrevistados, contados oralmente das mais variadas formas, mas que sempre estão centralizados na antiga estação e sua locomotiva⁴, ou seja, o enquadramento das falas surge na delimitação das narrativas em torno da estação e locomotiva, mas as experiências que estão envoltas dessa delimitação são heterogêneas. Seguindo esse fator, Alberti destaca:

“No caso das entrevistas de história oral, creio que podemos perfeitamente falar de um trabalho de enquadramento e de manutenção da memória levado a cabo tanto pelo entrevistado quanto pelo entrevistador. Isso porque, como o próprio Pollak chamou atenção em outro artigo, não é de modo algum natural falar sobre sua vida a outrem, a não ser que se esteja “numa situação social de justificação ou de construção de [si] próprio” (Pollak, 1992, p. 213). O entrevistado deve estar convencido a respeito da “própria utilidade de falar e transmitir seu passado” (cf. Pollak, 1989, p.13), caso contrário, não há por que falar de si.” (ALBERTI, 1996, p.6)

Como as falas dos entrevistados devem centralizar-se em experiências pessoais com a locomotiva e sua estação, pode-se confundir a produção e as oralidades expressas com **depoimentos** e não como **entrevista**. Entendo depoimentos aqui como de ordem jurídica ou de cunho policlesco que buscam por “verdades factuais” e entrevista como mergulho no mundo do outro, permitindo ao telespectador a abrangência do plural e experiencial do entrevistado.

Com isso, tratando-se agora de expor a particularidade das **memórias expressas oralmente**, que reconheço como o componente principal do documentário, destaco primeiramente que:

“Diferente da memória escrita, a memória de expressão oral é espontânea, instantânea, mais ou menos liberta de instruções retificáveis, embora canônicas e, por conseguinte, dependente da chamada norma culta. A espontaneidade possível do encontro faz com que a língua ganhe diferenciação da formalidade escrita e se vitalize tal como é falada, sujeita a repetições,

⁴ No dia 23 de Janeiro deste ano, a página oficial do curta no Facebook fez uma publicação que justamente convocava pessoas para participar - ou indicar alguém contemporâneo da época - do filme e relatar histórias pessoais em torno da Maria Fumaça. Disponível em: <<https://www.facebook.com/ultimamaria/posts/113672097347785>> Acesso em Junho de 2021.

marcas da enunciação e outras variantes.” (MEIHY; SEAWRIGHT, 2020, p. 23)

Como este é um trabalho escrito sobre a análise de memórias transmitidas oralmente, há diferenças grandes entre os dois aspectos, mesmo que supostamente eu somente transcrevesse perfeitamente as falas para este artigo escrito, haveria meus contornos subjetivos e todo um trabalho de enquadramento metodológico para transpô-las. Mesmo que a memória de expressão oral seja espontânea, ela sempre está sujeita as delimitações temáticas do que foi dito e onde se quer chegar, ou seja, seu objetivo. Nas mais variadas formas de entrevistas, mesmo que sendo expressas sem medo das amarras cultas da língua ou do saber, essas memórias orais estão dentro de um objetivo a ser atingido pelo entrevistador ou órgão e emissora que está por trás da situação. No caso dos projetos de História oral, os entrevistados são tratados como *colaboradores*, mas suas memórias narradas oralmente quando transcritas para o trabalho escrito, devem atender o objetivo da pesquisa. Essas delimitações também fazem parte da própria formulação das falas desses entrevistados, pois antes das palavras serem expressas quando estão sendo registradas – e o registro seja por gravador de voz ou filmadoras agem como estímulo para essa organização por via de lembranças – há o processo de formulação interior do que será dito e como as suas lembranças serão organizadas subjetivamente em torno do curta-metragem e de si mesmo:

"A utilização de uma linguagem falada, depois escrita, é de fato uma extensão fundamental das possibilidades de armazenamento da nossa memória que, graças a isso, pode sair dos limites físicos do nosso corpo para estar interposta quer nos outros quer nas bibliotecas. Isto significa que, antes de ser falada ou escrita, existe uma certa linguagem sob a forma de armazenamento de informações na nossa memória." (ATLAN, 1972, p. 461, apud LE GOFF, 1990, p. 425).

Contudo, entendo os personagens do curta como um grupo em comum: são pessoas que viveram a época da locomotiva em funcionamento e que tiveram algum tipo de experiência com a tal. Mas cada uma dessas pessoas possuem memórias subjetivas em torno deste fato comum ao grupo, que são lembradas e ditas oralmente de maneiras divergentes, relatando as memórias que as julgam marcantes com base em suas vivências:

“(...) o grupo transmite, retém e reforça as lembranças, mas o recordador, ao trabalhá-las, vai paulatinamente individualizando a memória comunitária e, no que lembra e como lembra, faz com que fique o que signifique. O tempo da memória é social, não só porque é o calendário do trabalho e da festa, do evento político e do fato insólito, mas também porque repercute no modo de lembrar.” (CHAUI, 1979, p. 30)

Sendo o curta-metragem definido como uma fonte oral e imagética e não fazendo parte da estrutura de um projeto de História oral, qual o objetivo da obra produzida por Edivaldo, na

qual as memórias transmitidas oralmente devem atingir? Essa é uma pergunta que buscarei responder na última parte deste texto, quando começo a analisar o conteúdo dessas memórias orais.

3. A MARIA FUMAÇA E A ESTAÇÃO CASTANHALENSE: UMA BREVE CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

Antes de começarmos a abrir espaço para a discussão das memórias narradas pelos entrevistados do curta, é importante salientar de forma breve o entorno histórico da antiga locomotiva e sua estação em Castanhal.

A dita “Última Maria” que é a locomotiva histórica que está situada na cidade hoje como monumento e a antiga estação castanhalense que são os temas centrais do curta, fazem parte da estrada de ferro de Bragança (EFB), iniciada sua construção em 1883, período intimamente ligada à *Belle Époque* na capital do estado paraense, passando por políticas de embelezamento e progresso gerado pelo aumento do fluxo de capital da economia da borracha, tendo suas atividades sido paralisadas por completo em 1964, ano do golpe militar no país. A construção da estrada de ferro possibilitou uma relação mais dinâmica da capital do estado com as outras regiões pela qual os trilhos cortariam e se relacionariam econômica e socialmente, ideia esta que já estava sendo traçada pelo governo paraense durante anos anteriores:

“Desde a década de 1870, existiam projetos de instalação de uma via férrea que fosse capaz de interligar a capital do Estado do Pará, Belém, aos municípios do interior, visto que a comunicação com os mesmos se dava por via marítima e fluvial. A implantação de um meio de transporte que diminuísse as distâncias seria fundamental para a dinamização econômica do Estado, além de auxiliar na colonização do interior.” (QUARESMA; MAIA, 2019, p. 70).

Fator essencial que trouxe força política para a construção da EFB foi sua relação aos ideais republicanos em ascensão na época, mergulhada em um símbolo de progresso civilizatório e econômico que mudaria as relações sociais de toda uma gama de indivíduos em um sentido de disciplinar os sujeitos, remodelando o espaço urbano na qual a Amazônia foi alvo desse pensamento (SARGES, 2010, p. 20). Porém, no que tange a ideia dos benefícios que seriam adquiridos pelo desenvolvimento ferroviário para a região, o pensamento dos governadores do Pará não estava distante dos tempos imperiais, assim como diz Paes de Carvalho, governador do estado em 1899 sobre o Pará possuir “inesgotáveis tesouros nativos, que em grande continuam inexplorados e improdutivos” (CARVALHO 1899, p. 23).

Com isso, o aspecto desbravador de descoberta de terras férteis ainda inabitáveis economicamente é um fator essencial da EFB e se relaciona diretamente com o desenvolvimento geográfico/econômico da antiga colônia Castanhal:

“Em 1893 os trilhos chegavam a colônia Castanhal, estavam ainda abertos ao tráfego 75km de estrada de ferro, compreendidos entre Belém e Castanhal. O apito do trem traria para a então colônia Castanhal, oportunidades para certa expansão e desenvolvimento, pois a produção agrícola da colônia e dos arredores poderia ser escoada para a capital (...) No caso da colônia Castanhal, constata-se o aumento populacional ocasionado pela imigração que se fazia constante. Em virtude do processo colonizatório que possibilitou um certo crescimento urbano, a colônia Castanhal será elevada à categoria de vila em 1899 e posteriormente em 1932, passaria a condição de município. (LACERDA, 1992 apud PRADO, 2020, p. 266).

Concomitante a esse fator, cabe destacar o surgimento de aspectos estruturais de ordem social que se impuseram na região castanhalense com o advento do trem em seu solo, sendo o trem junto com as ferrovias entendidos aqui como um símbolo de poder civilizador nos séculos XIX e XX (JUDT, 2016; BORGES, 2011)

“Pode-se dizer então, que o apito do trem anunciava para Castanhal a chegada da escola, da igreja, da cadeia pública, da rua larga e de todas as construções que na sua essência traziam um caráter disciplinador e impositor de novos hábitos e padrões de comportamentos” (LACERDA, 1992 apud PRADO, 2020, p. 273).

Com um fluxo populacional crescente na região castanhalense ocasionada pela dinâmica comercial da EFB, é importante destacar a heterogeneidade dos atores sociais que começam a compor a antiga colônia e que se relacionaram sofrendo impactos de maneiras divergentes com o capitalismo vigente dos finais do século XIX e no restante do século XX. O jornal Tribuna do Pará em 1955, lança uma matéria que denuncia as condições dos trabalhadores da lavoura da EFB na colônia São José em Castanhal:

“Naquela colônia vivem cerca de 11 famílias, cada uma desta contando geralmente com 8 pessoas entre adultos e menores, que vivem mergulhados na mais completa ignorância, pois ali não existe escola. Não contam com nenhuma espécie de transporte para condução dos seus produtos. As doenças dizimam constantemente crianças e adultos, que não contam com nenhum meio de assistência médica (...) Naquela colônia, vejamos o que ocorre, por exemplo, na fabricação de mandioca: - 9 pessoas a trabalhar de sol a sol, isto é, sem horário durante 5 dias, obtém com esse sobre-humano esforço apenas 5 cargas de mandioca, que beneficiadas dão 5 sacas de farinha. Vendidas a Cr\$ 70,00, cada saca, perfazem a importância total de Cr\$ 350,00. Este preço ainda está sujeito à menor cotação forçada pelos intermediários e atravessadores, chegando até a Cr\$ 60,00 a saca” (Tribuna do Pará, nº 215 – Belém Pará, 17 de dezembro de 1955).

É necessário afirmar esse aspecto de vivências dos que estão em torno da estrada de ferro de Bragança, pois muito se diz dos progressos e vantagens que a estrada trouxe para a

antiga colônia castanhalense, o que de fato aconteceu pois ela foi o fator irradiador do desenvolvimento territorial e econômico da colônia para posteriormente se tornar município, porém não se pode negar as ambiguidades que esses preceitos de progressos civilizatórios republicanos carregam quando são ressaltadas a qualidade de vida de alguns desses trabalhadores que estavam diretamente ligados com os fatores econômicos da EFB em solo paraense. Nesse sentido, a própria política estadual da construção da ferrovia opta pelo empreendimento por supostamente já haver um contingente de trabalhadores presentes em algumas dessas colônias – que é o caso da região bragantina – ocupando as lavouras existentes e que excluiu a mão-de-obra de origem europeia por não serem acostumados ao clima paraense, no que cabe ressaltar a:

“(…) possibilidade de parte desses trabalhadores, sobretudo os de origem africana, ainda continuar sob esquemas de repressão da força de trabalho, mesmo que juridicamente lhes fosse assegurada a liberdade, através dos dispositivos de 1871 e 1888. Isto pode apontar para o caráter excludente e autoritário com o qual conduziu a política de colonização que privilegiou o imigrante europeu, não permitindo que aqueles trabalhadores optassem por ocupar, com autonomia e liberdade, alguns dos lotes disponíveis nas colônias.” (LEANDRO; SILVA; RODRIGUES, 2015, p. 5)

Retomando a questão da estrada de ferro de Bragança em relação à Castanhal, a construção da estação de ferro castanhalense para o desembarque e embarque das pessoas e mercadorias se dá na primeira década do século XX, que fará parte integrante do cenário urbano da cidade onde é hoje a Avenida Barão do Rio Branco, no centro da cidade, sendo demolida em 1971 em função da extinção da EFB, tendo sido construída anteriormente em 1893 uma estação ferroviária provisória feita de taipa.

Já a locomotiva que está em Castanhal hoje como um monumento histórico e que é o aspecto central do curta, foi comprada através de sistema de permuta pelo ex-prefeito Pedro Coelho que governou a cidade entre 1967 e 1971. Vendo que a EFB estava sendo desmontada, o ex-prefeito consegue comprar a Maria-fumaça que já estava na estação castanhalense⁵, sendo a locomotiva que está hoje na cidade a única em solo paraense atualmente que fez parte da

⁵ Há uma matéria do jornal *O liberal* publicada em 29/01/2003, sob autoria de Edvaldo Martins, que relata festejos do aniversário de Castanhal na época. Na matéria, há um tópico intitulado “Relíquias da antiga Estrada de Ferro ficaram esquecidas” onde nele, o ex-prefeito relata todo seu processo de compra da locomotiva. Segundo o próprio, seu objetivo foi preservá-la junto com a estação que acabou sendo demolida nos governos posteriores por motivos de modernização da rua. É importante frisar que há claros interesses políticos na fala do ex-prefeito, aspecto esse que não cabe a abordagem minuciosa nesta pesquisa, porém a reportagem em si não deve ser vista isenta de um olhar crítico e simplificá-la à: “salvador do monumento de Castanhal” contra “agentes destruidores da memória histórica da cidade”. Esta matéria foi transcrita no recente livro “Castanhal, Memórias em pedaços” organizado por Antonio Teixeira do Prado, onde obtive acesso.

antiga estação de ferro de Bragança – fator esse que explica o título do documentário: “*A Última Maria*”.

4. OS PARTICIPANTES DO CURTA-METRAGEM: NARRATIVAS DO QUE JÁ PASSOU

Dou início a este tópico com uma citação de Ecléa Bosi que é um aspecto essencial a ser destacado em relação aos personagens do curta-metragem: A maioria são idosos, pessoas que tiveram a infância ligada direta ou indiretamente com a locomotiva. Com isso, entendo as memórias expressas no curta assim como destacou Ecléa com base nos preceitos de memória social de Halbwachs⁶ em torno da velhice:

“Bem outra seria a situação do velho, do homem que já viveu sua vida. Ao lembrar o passado ele não está descansando, por um instante, das lides cotidianas, não está entregando-se fugitivamente às delícias do sonho: ele está-se ocupando consciente e atentamente do próprio passado, da substância mesma da sua vida. O velho não se contenta, em geral, de aguardar passivamente que as lembranças o despertem, ele procura precisá-las, ele interroga outros velhos, compulsava seus velhos papéis, suas antigas cartas e, principalmente, conta aquilo de que se lembra quando não cuida de fixá-lo por escrito. (...) Há um momento em que o homem maduro deixa de ser um membro ativo da sociedade, deixa de ser um propulsor da vida presente do seu grupo: neste momento de velhice social resta-lhe, no entanto, uma função própria: a de lembrar. A de ser a memória da família, do grupo, da instituição, da sociedade.” (BOSI, 1979, p. 23)

Importante não deixar de lado que para o próprio Halbwachs, as memórias e as funções mnêmicas estão sempre envoltas de estruturas sociais externas ao indivíduo. Segundo Ecléa:

“Halbwachs não vai estudar a memória, como tal, mas os “quadros sociais da memória”. Nessa linha de pesquisa, as relações a serem determinadas já não ficarão adstritas ao mundo da pessoa (relações entre o corpo e o espírito, por exemplo), mas perseguirão a realidade interpessoal das instituições sociais. A memória do indivíduo depende do seu relacionamento com a família, com a classe social, com a escola, com a Igreja, com a profissão; enfim, com os grupos de convívio e os grupos de referência peculiares a esse indivíduo.” (BOSI, 1979, p. 17)

Na linha de raciocínio de Halbwachs, a dita função social do idoso como salvador da memória de determinada família, sociedade ou grupo, surge não apenas pela sua ausência ativa na sociedade em torno do trabalho, o que lhe geraria uma espécie de ócio e lhe impulsionaria para apreender a função de recordar como um ofício de vida, mas principalmente porque essa

⁶ Maurice Halbwachs foi um dos principais pesquisadores da memória envolta das questões sociais externas ao indivíduo. Sua linha de raciocínio é influenciada principalmente pela tradicional sociologia francesa, prolongando os estudos de Emile Durkheim que levaram à pesquisa de campo as hipóteses de Auguste Comte sobre a precedência do “fato social” e do “sistema social” sobre fenômenos de ordem psicológica, individual. Sua obra mais citada sobre o assunto é *La mémoire collective* (Paris, PUF,1950).

função é também determinada exteriormente ao indivíduo idoso, através de agentes ou instituições sociais. Essa “pressão” social para com as funcionalidades que certos idosos podem desempenhar socialmente não são recentes, ela pode ser observada por exemplo em determinadas sociedades antigas sem escrita na qual:

“Nestas sociedades (...) há especialistas da memória, homens-memória: "genealogistas", guardiões dos códigos reais, historiadores da corte, "tradicionalistas", dos quais Balandier [1974, p. 207] diz que são "a memória da sociedade" e que são simultaneamente os depositários da história "objetiva" e da história "ideológica", para retomar o vocabulário de Nadel. Mas também "chefes de família idosos, bardos, sacerdotes", segundo a lista de Leroi-Gourhan que reconhece a esses personagens "na humanidade tradicional, o importantíssimo papel de manter a coesão do grupo" [1964-65, p. 66]. (LE GOFF, 1990, p. 429)

Destacado a questão do idoso e como seu ato de lembrar denota atenção especial, parto agora para a análise das memórias transcorridas no curta. Primeiro, noto que há três entrevistados que materializaram parte de suas memórias de infância da locomotiva e a estação, a primeira foi a entrevistada Rita Silva que materializou em forma de poesia escrita sua memória, uma delas é narrada no curta pela autora:

Café com pão, ...
Bolacha não, ...
Café ... com ... pão
Bolacha ... não

Lá vem ela deslizando,
Pelos trilhos a correr
Vem cansada apitando
Ofegante, vem chegando
Isso em todo amanhecer
Vem deixando sua marca
De fumaça pelo ar
Vem marchando no compasso,
Tem horário pra chegar

Essa expressão “*café com pão, bolacha não*” em torno da locomotiva, é explicada anteriormente por outra entrevistada chamada Maria Santos. Narrando sobre brincadeiras de equilíbrio nos trilhos do trem de sua infância, ela conta um fato que lhe ocorreu:

“Em certo dia, próximo assim de uma curva, quando nos deparamos foi pelo apito do trem, o apito do trem estava próximo da gente assim uns 100 metros e tal e o meu irmão me puxou, a gente ficou num ladinho assim que era o caminho pra gente ir e a gente não foi, ia pelos trilhos. A gente caiu nessa valinha lá no caminho e ficamos lá agachados até passar o último vagão do trem (...) A gente ficou ouvindo aquela “*zuadinha*” do “café com pão bolacha não”, fazia assim: (som emito pela voz de Maria que simulava o som do trem segundo a própria), a gente apelidava de café com pão, bolacha não”

Observa-se então que segundo a narrativa de Maria, o “café com pão, bolacha não” foi um apelido comum usado entre um determinado grupo de crianças que dava significado ao barulho do trem, gerando um aspecto de coesão de grupo em torno de uma expressão usada em suas infâncias e que se relaciona com essas pessoas de diversas maneiras com base em suas vivências da locomotiva, nesse sentido, com base em brincadeiras quando crianças. Há outro fator da locomotiva que interliga parte dos entrevistados em torno de um aspecto em comum: A caixa d’água que segundo eles “banhava” o trem, gerando sempre um sentimento de curiosidade quando pequenos:

“Ele ia parando no Apeú, parava daqui pra Belém né, tudim tinha a parada dele. Tinha um canto quando ia pra Bragança, tinha um lugarzinho que chamavam de que ele tomava água ... o trem tinha esse negócio dizia que “o trem vai tomar água” (Aunir Silva)

“Quando a gente vem de Belém, sempre parava em Apeú, e tinha uma caixa d’água grande né aí parava lá, aí vem (som emitido oralmente exemplificando o barulho do trem) aí o que é? “Ah o trem tá bebendo água”, aí o pessoal ficava admirado né porque o trem bebia água” (Eunice Brito)

“(…) No outro dia vinha o trem de Bragança que era véspera do círio de Belém que ia pro círio (...) Quando o trem apontou lá no triângulo, que apitou, sempre dava os apitos né que tava chegando, aí eu abri o tampão aonde ele apanhava água né, onde descia água pra abastecer a caldeira do trem, e aí aquele volume de água enorme caindo em cima do trilho, aí o trem foi passando e sendo banhado do primeiro carro ao último. Foi uma das coisas mais legal da minha vida foi quando eu banhei o trem” (Antonio Adalberto)

Nesse sentido, percebo que há relatos com aspectos em comum em torno do trem que interligam os entrevistados em forma grupal. Concomitante a esses dois aspectos de ligação, há outros como, a vontade que certos entrevistados tinham de “*morcegar*” o trem, as blusas queimadas pelas faíscas das brasas provocadas pela queima de lenha para a locomotiva funcionar, a brincadeira de pulo nos *dormentes* entre os trilhos e o igarapé que as crianças frequentavam que ficava abaixo dos trilhos do trem. A própria montagem das falas e cenas no curta estão quase sempre interligadas por esses detalhes em comum entre os entrevistados, sendo as experiências em torno das falas diferentes entre si, mas esse é um aspecto a se considerar na medida que como já dito antes, a memória é percebida aqui como sendo influenciada por fatores externos aos indivíduos que podem os unir em torno de um grupo.

Outra materialização é a do entrevistado Antonio Adalberto conhecido como *careca*, que escreve suas experiências de infância com o trem em um livro chamado “*O menino e o trem*” – outra materialização de memórias para a escrita – relatando suas lembranças da locomotiva como um fator de objeto que lhe tinha um significado justamente como “brinquedo” de criança, ou seja, o trem em seu livro gira em torno das brincadeiras de sua infância – sendo

aquela ocasião do banho no trem citado acima, descrita no livro – quando usava a locomotiva como essa finalidade:

“Eu era muito danado, eu era considerado o menino mais danado de Castanhal, não tinha ninguém pior. O trem era meu, meu maior brinquedo, era um brinquedo de estimação só que muito perigoso, mas mesmo assim eu conseguia brincar com ele.”

A passagem dessas memórias dos entrevistados para a composição escrita, pode ser vista como um procedimento para enquadrar a memória em um meio de estrutura mais “fixa” através da escrita, dependendo menos da memória nesse caso de expressão oral que já é mais flexível e dinâmica, sendo ela mais natural e sujeita a esquecimentos:

“Numa ordem racional, o acúmulo de experiências exige forma material que, produzidas, extrapolam a condição da expressão oral. Não que a oralidade venha a desaparecer, mas terá que ser recondicionada e explicada numa sociedade que elegeu a grafia como critério de expressão do poder. (...) A escrita, nesse sentido, se faz como “desnaturalização” de procedimentos de procedimentos que se ordenam na composição de convívios.” (MEIHY; SEAWRIGHT, 2020, p. 150)

O último entrevistado que materializou sua memória em torno do trem e da estação, foi Amílcar Carneiro que criou o projeto de uma maquete que exemplifica segundo fotos e em parte segundo sua própria memória, a estação em época de funcionamento durante o século XX. O discurso de Amílcar sobre a construção da maquete é interessante sob alguns aspectos da memória em si já debatida no artigo, segundo o próprio:

“Eu diria que esse projeto ele tava **incubado na minha memória** porque quando eu era menino, uns 4 ou 5 anos, eu me lembro que meu pai comprou um trenzinho, tinha um circuito oval e era de corda e a gente ficava brincando com aquele trenzinho. Tinha uma estaçãozinha feia e aí ele dizia: “Não, nós vamos fazer uma igual a de Castanhal, bonita” e **aquilo ficou na memória e passou**. E assim, eu bati a vista numa foto antiga da estação e aquilo **mexeu com a minha memória**, aquela Castanhal que não existia mais que mesmo eu acompanhei toda a mudança já não tinha referência de algumas coisas, veio a ideia da maquete. E foi muito gratificante pra mim esse trabalho (...) por ter ensinado tanta gente a entender como era Castanhal.”

Analisando a fala de Amílcar, vejo que a construção da maquete está diretamente ligada a sua memória familiar na infância, especialmente através da lembrança da fala de seu pai que tinha o objetivo de construí-la. Ou seja, a sua memória individual está envolta de um fator externo que é o seu pai, no que cabe o possível objetivo da construção da maquete cumprir o desejo de seu pai mas não só isso, posteriormente ela vem com outro objetivo: Mostrar visualmente para a população de Castanhal como era a cidade nos tempos das vias férreas. O fator do esquecimento também é importante – “e aquilo ficou na memória e passou” – visto que, memória e esquecimento são faces da mesma moeda (MENESES, 2018, p.2). Quando

Amílcar diz que ao ver uma foto antiga da estação castanhalense acabou por mexer com sua memória – que estava de certo modo *adormecida* –, a foto serve como objeto de despertar em relação a uma memória afetiva dos tempos pretéritos da cidade mas que está totalmente interligada com a situação presente, pois o espanto também é causado pela falta de referências que as fotos não registraram surgindo a ideia da maquete como forma expositiva de estruturas que não poderiam ficar esquecidas.

“A identificação metafórica da memória com o oceano (profundo e imenso) relaciona-se ao fato de ser a memória inseparável da vivência da temporalidade, do passar e escoar do tempo, tornando os homens seres perecíveis enquanto indivíduos, mas possivelmente perenes enquanto comunidade histórica. Em outras palavras, a memória atualiza e presentifica o passado, uma vez que é retenção, mesmo que inconsciente ou encoberta da experiência vivida e dos sentimentos preservados.” (DELGADO, 2003, p. 16)

O aspecto de materialização da memória dos entrevistados, é vista aqui como influenciada pelo seus olhares no presente, sendo o objeto materializado não idêntico a memória passada, mas sempre ressignificado com seus olhares atuais das lembranças de suas infâncias.

Outro ponto importante a se destacar nas falas dos sujeitos do curta é a visão da estação como ponto de encontro e de relações sociais na cidade. Essas relações segundo os entrevistados eram desenvolvidas de diversas maneiras: pessoas que vendiam frutas, comidas e guloseimas na estação, o encontro de parentes vindo de outras regiões, as brincadeiras que envolviam o trem, ou seja, a estação está sempre sendo vista como um “ponto turístico” pelos entrevistados e também como estrutura econômica que garantia o trabalho de muitas famílias na época. Esses aspectos são ditos por exemplo na fala de Eunice Brito em determinado momento do curta-metragem:

“A estação era toda feita de ferro bem grande a estação, tinha um lado e outro assim de cimento que o pessoal ficava passeando pra lá e pra cá. Quando era nas horas do trem chegar sempre iam as pessoas lá esperando familiares se achegar, era um ponto turístico que tinha pra gente passear porque não tinha outra coisa, o que tinha de bom pra gente passear e ver as pessoas chegar e sair era na estação.”

Mais a frente, na fala de José de Souza há o destaque para a estação como uma influenciadora chave do trabalho das pessoas com a venda de alimentos:

“A vida na estação era muito animada, tinha muita gente que vivia ali da estação, um vendendo banana, outro vendendo picolé, outro vendendo qualquer coisa ali tapioca, mingau, essas coisas ... garapa, é tinha garapa de cana, ... então era muito animado a época do trem.”

Para os entrevistados, a estação é vista como desenvolvedora de uma dinâmica social entre os habitantes que ia além do seu simples dever econômico para com a cidade, havendo

sempre socializações intensas que gerava sentimentos diversos entre os habitantes da cidade que interagem com a estação e a locomotiva:

“Nas cidadezinhas, colônias, povoados e vilas, as estações tornavam-se o centro de maior interesse e relevância, era como se elas, em uma visão metafórica, passassem a ser as “substitutas” das catedrais medievais. Era no seu interior que se entregavam as correspondências e encomendas, que se vendiam jornais e mercadorias, enfim, que a vida moderna se extrapolava para além dos limites dos vagões, mas sempre num sentido antagônico do construir/destruir, do partir/chegar, ou até mesmo do viver/morrer” (LACERDA, 1992 apud PRADO, 2020, p. 268).

Esse sentido antagônico que a estação gerava nos indivíduos e nas estruturas citado pela autora, é expresso de maneira precisa por uma das músicas utilizadas no curta. Na canção intitulada “O Trem” do músico D’Pádua, nota-se na letra os seguintes versos que expressam esses sentimentos ambíguos:

“Lá vem o trem trazendo a tristeza e alegria em cada vagão
É coração batendo de saudade, é coração batendo de paixão
É tanta dor tanta tristeza, tanta alegria tanta emoção
É gente que deixou saudade, gente matando saudade na estação (...)”

Voltando na questão trabalhista dos sujeitos que compunham a estação, algo que me chamou a atenção na fala dos entrevistados é como as narrativas também destacam as crianças diretamente envolvidas nesse processo de vendas das comidas na estação castanhalense. Na fala sobre as crianças que trabalhavam na venda dos produtos na estação, Maria Perpétua, conhecida como *Doninha* diz:

“Mas eles vinham *coitadin*, pra vender fruta, vender fruta, todas fruta que tinha que existia nesse tempo eles vendiam, muitas crianças cansou de dizer: “ah, hoje eu comprei o almoço da minha mãe.”

Maria Santos, logo após a fala de *Doninha*, também relata sobre si mesmo quando pequena em torno das vendas de comidas na estação: “A mamãe fazia tapioca, fazia cuscuz, minha irmã fazia mingau de milho, bolo e a gente vinha pra estação pra vender”. Algumas crianças, segundo essas narrativas, não se relacionavam com o trem somente em suas brincadeiras o usando como objeto, mas sim também em torno do trabalho, visto que, com base no que foi ressaltado no tópico anterior, havia certas famílias em torno da EFB que viviam em situações precárias de pobreza, no que torna a utilização da mão-de-obra infantil um aspecto a se considerar viável na época, onde grupos familiares com finalidade de adquirir seu sustento e sobrevivência utilizavam toda a família envolta da questão do trabalho.

O fator do trabalho – não mais falando aqui das crianças inseridas nele – também é narrado por João Amaro da Silva, agora não mais em torno das vendas na estação, mas sim na própria estrada de ferro, sendo ele funcionário aposentado da EFB:

“Eu nunca esperava de um dia trabalhar nessa estrada de ferro, mas quando surgiu uma vaga aí eu tinha uns conhecido né já trabalhava na estrada, a maior parte daquele povo mais antigo, meus tio, meus parentes quase tudo trabalhava na estrada de ferro naquela época. Cada coisa dessa tinha uma turma, Americano tinha uma turma, Apeú tinha outra turma, Castanhal tinha outra turma (...)”

Noto que as falas de João durante o curta não insere o trem nas narrativas das brincadeiras de crianças – a não ser em um determinado momento em que ele narra suas vindas quando garoto em época de semana santa – sendo que ele, por trabalhar na estrada de ferro teve outros tipos de socializações com a locomotiva que se diferenciam dos outros entrevistados. Compreendo aqui João como parte de outro grupo envolto do trem, o grupo dos trabalhadores e com isso, suas lembranças e memórias tendem a relacionar o trem mais como forma de trabalho do que como objeto de brincadeiras dos tempos de infância:

“Já botei muita lenha pra beira do trem do trilho aqui, tinha um senhor aqui que abastecia, tirava lenha (...) e aí eu ainda trabalhei pra ele puxando animal pra beira da linha pro trem pegar, aí vinha um carro do trem vazio assim, aberto pra pegar lenha pra levar pra deixar em cada parada aqui (...)”

Agora, já partindo para o terceiro ato do curta-metragem, percebo que há uma virada de tom no que tange aos discursos dos entrevistados. O que no começo da produção eram discursos alegres sobre a locomotiva e suas lembranças felizes no tempo das suas infâncias, se transformam em discursos de saudade e até críticos da demolição da antiga estação. A saudade também reina nos discursos em relação a locomotiva que apesar de ainda estar na cidade como monumento histórico, a falta de seu funcionamento, de ver e ouvir ela andando pelos trilhos é destaque na parte final do curta. Na produção, esses discursos se iniciam com a fala de Amílcar Carneiro:

“Em 1965 (...) eu tinha ido à Belém com uns amigos que a gente tava fazendo a inscrição pra fazer exame ... de admissão, e eu resolvi vim de trem pra lembrar as viagens de trem e eles não toparam, vieram de ônibus e eu vim de trem, sai de lá as quatro horas e eles saíam as cinco num ônibus (...) quando eu cheguei em Castanhal as oito, eles tavam me esperando em frente do cinema pra me vaiar, eles tinham chegado já as seis horas da tarde e eu desci do trem só eu no trem praticamente. Todos nós sabíamos que a estrada de ferro não tinha mais solução se não houvesse investimento.”

A fala de Amílcar já retrata o processo de substituição do trem pelo ônibus e veículos automotores que já atingiam seus objetivos de destino bem mais rápido que a locomotiva, por isso a sua vontade de “relembrar as viagens de trem”, visto que, a paralização das locomotivas

férreas já era visível nessa segunda metade do século XX. Como a locomotiva permaneceu na cidade como forma monumental, as narrativas seguem principalmente sobre o que não está mais presente entre os entrevistados: A estação.

A demolição da estação desperta de certo modo um sentimento de tristeza e revolta nos entrevistados, pelo fato de ser uma estrutura que fez parte significativa de suas infâncias e pela própria falta de preservação do que poderia ter sido outro monumento para a cidade:

“Eu jamais pensei que um dia a estação fosse ser demolida ali da cidade, pra mim ela ia ficar, mesmo o trem não funcionando mais, porque passou muito tempo a Maria fumaça na estação mesmo parada antes deles começarem a demolir, eu nunca pensei que fosse acabar com tudo, pra mim ia ficar ali aquele marco em Castanhal” (Rita)

“Aí tiraram a estrada de ferro, desmancharam a estação, papai não queria que desmanchasse, mas o prefeito achou que devia desmanchar, aí desmancharam. Ficou triste quando acabou” (Eunice)

“Além da extinção da estrada de ferro, a demolição da estação não foi um negócio assim que chocou a população, me lembro bem que todo mundo tava aplaudindo, os pedaços de vigas caindo, derrubadas e as pessoas aplaudindo, alegres porque a barão ia ser despedida né, ia ter uma avenida larga, uma cidade mais moderna, esse era o sentimento na época, não havia um sentimento como nós temos agora, que eu tenho: “porque que derrubaram a estação? Porque não aproveitar?” (Amílcar)

Essas falas retratam bem o sentimento de tristeza e revolta em relação a demolição em face do próprio progresso, das transformações estruturais que a cidade ia passar que acabariam desfigurando o aspecto que era chave de encontros sociais intensos na cidade.

“(…) a angústia vem com mais frequência: a angústia de ver a mobilidade dos lugares acelerar ainda mais a mobilidade do nosso ser, já tão assustadora por si mesma. Pois como não perder a fé na vida, quando se percebe que é ilusória a única fixidez em que se acreditava: a fixidez dos lugares, dos objetos ali situados? A mobilidade dos lugares rouba nosso último recurso.” (POULET, 1992, p. 11)

E aqui entra a importância de analisar os sujeitos e as suas divergentes narrativas e modos de ver os acontecimentos com base em seu tempo (BLOCH, 2001, p. 55), ressaltando as visões ambíguas que os indivíduos tinham em relação a estação e a própria noção de desfiguração espacial da cidade para fins de modernização. A própria estrada de ferro junto com a estação e a locomotiva castanhalense também trouxeram essas transformações espaciais na antiga colônia: Os caminhos que antes eram cortados por carroças foram substituídos por estruturas de ferro e de aço, e a locomotiva deixaria para trás de modo bem mais intenso, a carroça, o burro, o cavalo, a charrete e o próprio caminho a pé, sendo estes objetos não ainda deixados de lado por completo, mas foram considerados símbolos de um passado que não havia

mais espaço para a chegada da modernização na colônia (LACERDA, 1992 apud PRADO, 2020, p. 172). Já na segunda metade do século XX com o advento de novos veículos mais velozes em comparação ao trem, e a própria falta de investimento que a EFB sofria, a modernização acaba chegando na cidade novamente com outros olhares, agora com o objetivo de alterar o espaço onde a estação se fixava, acabando por a demolir e também alterar o espaço da própria locomotiva, visto que já estava inutilizável.

Os “aplausos” das pessoas em relação a derrubada da estação que Amílcar relata, podem ser entendidos no mesmo sentido de apoio ao advento do trem e da própria estação para a colônia Castanhal, com o objetivo de modernizar e desenvolver espacialmente o território? Não opto por seguir essa linha de raciocínio de certa “repetição sob outros moldes” de acontecimentos históricos, a questão aqui levantada é como os sujeitos históricos dão significados próprios – que podem ser influenciados por atores externos, mas que carregam subjetividades – a um determinado acontecimento, no que cabe levantar até o questionamento: Se os entrevistados sentiram revolta na derrubada da estação com finalidade de desenvolver a rua e outros já aplaudiram segundo o relato de Amílcar, será que a estrada de ferro e as estruturas coercitivas que ela trazia para determinada região foram sempre vistas por todos os indivíduos como algo benéfico, isenta de críticas? A qualidade de vida de certos trabalhadores, a substituição de determinados objetos de transporte pelo trem, a transformação dos aspectos da natureza ocasionado pelas ferrovias, dentre outros fatores, também não poderiam ter causado revolta em determinados indivíduos que viveram a época das vias férreas? Nesse sentido, o curta-metragem também enquadra as memórias em um grupo que não foi citado ainda neste texto: Pessoas que viram a derrubada da estação como algo negativo para a cidade e que tem lembranças positivas e saudosas da locomotiva na época de seu funcionamento.

Portanto, após analisar todos esses aspectos do curta-metragem, qual o objetivo da produção de Edivaldo? – pergunta que finaliza o primeiro tópico deste artigo. A minha resposta é: mostrar ao telespectador através das memórias transmitidas oralmente que a locomotiva e a estação tinham um significado para os entrevistados que ia além do seu aspecto de desenvolvimento econômico, territorial e populacional de Castanhal, sendo que, eram e ainda são os indivíduos que dão significados para a locomotiva e não o inverso. A “Última Maria” fazia parte dos sentimentos dos entrevistados, de alegria, tristeza, surpresa, medo e hoje de saudade dos tempos áureos das vias férreas que fez parte de suas infâncias, esses sentimentos geravam e geram olhares e ações de variadas formas para com a locomotiva e sua estação. Com isso, entendo aqui a própria transformação hoje da Maria fumaça em monumento na cidade a partir da memória coletiva de Halbwachs, onde:

“O nível ou a forma de nossa identificação com o lugar, define a forma com que consumimos o que ele contém. Portanto, a memorialização não se constitui de um ato com local e data de inauguração, mas é construída basicamente no passado que matura junto com a identidade, pois não é o acontecimento que possui ou não motivo de memorialização, mas a identidade que atribui motivos ao acontecimento por maior ou quase imperceptível que este seja, e neste contexto, onde monumento é apenas um traço na história de uma relação.” (JERONYMO, 2014, p. 48)

Uma das últimas falas do curta-metragem, dita pelo entrevistado Edinaldo Barros serve para fechar esta pesquisa com um questionamento envolvendo a Maria fumaça monumental.

Para Edinaldo:

“Castanhal ficou só na lembrança né? Da Maria fumaça. Muitos não souberam o significado da Maria fumaça aqui em Castanhal né, de ver ela rodando, ela andando né e já viram só parada ali naquele lugarzinho.”

Sendo assim, que tipo de relações identitárias o monumento da Maria fumaça gera nos indivíduos que não viveram, viram e não tiveram contato com a época da locomotiva e a estação em funcionamento? Quais os olhares dos jovens de Castanhal, por exemplo, em relação à Maria fumaça monumental hoje localizada na praça do estrela, visto que, os mesmos não tiveram suas vivências afetadas diretamente pela locomotiva e a antiga estação castanhalense?

5. CONCLUSÃO

Buscou-se neste texto, analisar as memórias expressas oralmente dos entrevistados no curta-metragem chamado “A Última Maria”, com o objetivo de destrinchar e levantar questionamentos do dito e do não dito nas falas dos participantes, contornando as narrativas com fatores teóricos da memória e as fontes orais, juntamente com a História oral, abarcando-as nas visões saudosas dos participantes da estrada de ferro de Bragança e seus elementos impositores do trem e a estação em Castanhal.

O curta-metragem foi visto aqui como uma produção que buscou dar significados para a locomotiva que ultrapassa o senso comum que acaba restringindo o trem somente como símbolo de poder econômico e desenvolvimentista para a região castanhalense. As memórias de expressão oral ditas no curta destacaram o trem como um brinquedo de criança, um ponto de encontro de passageiros que desperta sentimentos ambíguos, uma atração turística, um gerador de sonhos para uma nova região em busca de trabalho, um elemento que fez parte da vida do entrevistados em diferentes âmbitos, ou seja, ele foi um objeto que gerou – e hoje gera em sua forma monumental – olhares e socializações das mais variadas formas, acabando por despertar sentimentos internos principalmente naqueles que viram a locomotiva em pleno funcionamento.

FONTES

A Última Maria – Produzido por Edivaldo Moura, edital de Projetos Artísticos-Culturais Professor Robertos Marques, lei Aldir Blanc. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=fRZ_6FUezOQ&t=7s> Acesso em junho de 2021.

Mensagem dirigida ao Congresso do Estado do Pará pelo Dr. José Paes de Carvalho governador do Estado em 15 de abril de 1899 apresentando o orçamento da receita e despesa para o exercício de 1899-1900. Belém: Typ do Diario Official, 1899.

No município de Castanhal – Os lavradores da Colônia São José levam uma vida de tremenda miséria: Tribuna do Pará Nº 215 – Belém, 17 de dezembro de 1955, chamada de capa e página 3 A

Relíquias da antiga Estrada de Ferro ficaram esquecidas: O Liberal, Belém, quarta-feira, 29 de janeiro de 2003, nº da página ilegível.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERTI, Verena. **História oral: a experiência do CPDOC.** 1990, Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas.

ALBERTI, Verena. **O que documenta a fonte oral? Possibilidades para além da construção do passado.** “Ouvir e narrar: métodos e práticas do trabalho com História Oral”. In: II Seminário de História Oral, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, de 19 a 20 de setembro de 1996. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao_intelectual/arq/869.pdf> Acesso em Julho de 2021.

BLOCH, Marc. **Apologia da história, ou, O ofício de historiador.** Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2001.

BORGES, Barsanufio Gomides. **Ferrovias e modernidade.** Revista UFG, Brasil, v. 11, p.27-36, 2011.

BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade: Lembranças de velhos.** T. A QUEIROZ, EDITOR, LTDA. São Paulo, SP. 1979. Biblioteca de Letras e Ciências Humanas, Série 1ª – Estudos Brasileiros, Volume 1.

CHAUÍ, Marilena de Souza. **Os trabalhos da memória.** Texto redigido como arguição durante a defesa de tese de livre docência de Ecléa Bosí, na Universidade de São Paulo. 1979.

DELGADO, Lucília de Almeida N. **História oral e narrativa: tempo, memória e identidades.** VI Encontro Nacional de História Oral (ABHO) – Conferência de Abertura. HISTÓRIA ORAL, 6, 2003, p. 9-25.

HOLANDA, Fabíola; MEIHY, José Carlos Sebe B. **História oral: como fazer, como pensar.** 2. ed., 4 a reimpressão. - São Paulo: Editora Contexto, 2015.

JERONYMO, Ciliani Celante Eloi. **MONUMENTO PÚBLICO: Memória Coletiva na sua Trajetória Funcional.** Dissertação de mestrado no Programa de Pós-Graduação em Artes - Mestrado em Artes da Universidade Federal do Espírito Santo – UFES. 04 de Setembro de 2014.

JUDT, Tony. **Quando os fatos mudam: ensaios 1995 - 2010.** Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2016.

LACERDA, Franciane Gama. **Nos trilhos da modernidade: instalação da Estrada de Ferro de Bragança (1870/1907).** Trabalho de conclusão de curso, Universidade Federal do Pará, Campus Universitário de Castanhal. 1922.

LACERDA, Franciane Gama. **Uma “artéria necessária” para o progresso: a Estrada de Ferro de Bragança (Pará, 1883-1908).** Revista Brasileira de História & Ciências Sociais – RBHCS Vol. 10 Nº 19, Janeiro - Junho de 2018.

LEANDRO, Leonardo M. de Lima; RODRIGUES, Jovenildo C; SILVA, Fábio Carlos da. **O PAPEL DA ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA NA COLONIZAÇÃO E ECONOMIA DA AMAZÔNIA ORIENTAL (1870-1960).** COLONIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL NA AMAZÔNIA, ABPHE, 2015. Disponível em: <<http://www.abphe.org.br/arquivos/leonardo-milanez-de-lima-leandro-fabio-carlos-da-silva-jovenildo-cardoso-rodrigues.pdf>> Acesso em Junho de 2021.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória.** Editora da UNICAMP, 1990. Coleção Repertórios.

MEIHY, José Carlos Sebe B; SEAWRIGHT, Leandro. **Memórias e narrativas: história oral aplicada.** – São Paulo: Editora Contexto, 2020.

MENESES, Ulpiano T. Bezerra. **OS MUSEUS E AS AMBIGUIDADES DA MEMÓRIA: A MEMÓRIA TRAUMÁTICA**. Conf. 10o. Encontro Paulista de Museus – Memorial da América Latina. 2018.

PRADO, Antonio Teixeira do. **Castanhal, memórias em pedaços**. 1. ed – Assis: Triunfal Gráfica e Editora, 2020.

POULET, G. **O Espaço Proustiano**. Rio de Janeiro: Imago, 1992.

QUARESMA, Luis Augusto B; MAIA, Maíra Oliveira. **A Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFB): memórias e usos para além da integração**. Revista Iberoamericana de Turismo-RITUR, Penedo, Vol. 9, Número Especial, Mar. 2019, p. 62-79. Disponível em: <<https://www.seer.ufal.br/index.php/ritur/article/view/7091>> Acesso em Junho de 2021.

SARGES, Maria de Nazaré dos Santos. **Belém: riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912)**. 2.ed. Belém: Paka-Tatu, 2010.