



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE ANANINDEUA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENSINO DE HISTÓRIA
MESTRADO PROFISSIONAL EM ENSINO DE HISTÓRIA



ROMYEL DYLLAN CECIM DE OLIVEIRA SILVA

NOS TRILHOS DO ESQUECIMENTO:
uma relação entre a Estrada de Ferro, memória e o ensino de história em Bragança-
Pará.

Ananindeua-Pará

2024

ROMYEL DYLLAN CECIM DE OLIVEIRA SILVA

NOS TRILHOS DO ESQUECIMENTO:

uma relação entre a Estrada de Ferro, memória e o ensino de história em Bragança-Pará.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ensino de História/ Mestrado Profissional em Ensino de História da Universidade Federal do Pará, Campus Universitário de Ananindeua, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre.

Linha de pesquisa: Saberes Históricos no Espaço Escolar.

Orientador: Prof. Dr. Túlio Augusto Pinho de Vasconcelos Chaves.

Ananindeua-Pará

2024



ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO DO DISCENTE ROMYEL DYLLAN CECIM DE OLIVEIRA SILVA

A Comissão Examinadora de Defesa de Dissertação, presidida pelo orientador Prof. Dr. Tulio Augusto Pinho de Vasconcelos Chaves e constituída pelos examinadores Profa. Dra. Eliane Cristina Soares Charlet, Prof. Dr. José do Espírito Santo Dias Junior e Prof. Dr. Dario Benedito Rodrigues Nonato da Silva, reuniu-se no dia 10 de setembro de 2024, às 16:00 horas, através de videoconferência na Plataforma Google Meet, para avaliar a Defesa de Dissertação do mestrando **ROMYEL DYLLAN CECIM DE OLIVEIRA SILVA** intitulada: "NOS TRILHOS DO ESQUECIMENTO: Uma relação entre a Estrada de Ferro, memória e o ensino de história em Bragança – Pará". Após explanação do mestrando e sua arguição pela Comissão Examinadora, a dissertação foi avaliada depois que todos os presentes se retiraram. Desta apreciação, a Comissão Examinadora retirou os seguintes argumentos: 1) que a dissertação atendeu prontamente a todas as recomendações feitas à época do exame de qualificação; 2) que o mestrando respondeu com propriedade a todas as indagações e questionamentos da Banca; 3) que o mestrando construiu argumentos coerentes, dentro de uma escrita que guarda um estilo e clareza a serem exaltados; 4) e que por todos estes aspectos a dissertação foi **APROVADA**, com conceito EXCELENTE pela Comissão, de acordo com as normas estabelecidas pelo Regimento do Curso.

Documento assinado digitalmente



TULIO AUGUSTO PINHO DE VASCONCELOS CHA
Data: 29/11/2024 09:35:24-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Tulio Augusto Pinho de Vasconcelos Chaves
Orientador

Documento assinado digitalmente



JOSE DO ESPIRITO SANTO DIAS JUNIOR
Data: 29/11/2024 08:34:28-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. José do Espírito Santo Dias Junior
Membro da Banca / PROFHISTÓRIA/ UFPA

Documento assinado digitalmente



ELIANE CRISTINA SOARES CHARLET
Data: 27/11/2024 16:35:44-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profa. Dra. Eliane Cristina Soares Charlet
Membro Externo da Banca / Fac. História Bragança/ UFPA

Documento assinado digitalmente



DARIO BENEDITO RODRIGUES NONATO DA SILVA
Data: 27/11/2024 16:43:29-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Dario Benedito Rodrigues Nonato da Silva
Membro Externo da Banca / Fac. História Bragança/ UFPA

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a)
autor(a)

S586t Silva, Romyel Dyllan Cecim de Oliveira.
Nos trilhos do esquecimento : uma relação entre a
Estrada de Ferro, memória e o ensino de história em
Bragança - Pará / Romyel Dyllan Cecim de Oliveira Silva. —
2024.
71 f. : il. color.

Orientador(a): Prof. Dr. Túlio Augusto Pinho de
Vasconcelos Chaves
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará,
Campus Universitário de Ananindeua, Mestrado Profissional
em Ensino de História, Ananindeua, 2024.

1. Ensino de História. 2. Memória. 3. Educação
Básica. 4. Método Dialético. 5. Estrada de Ferro,
Bragança. I. Título.

CDD 370.7108115

RESUMO

Este trabalho sobre ensino de história busca compreender de que forma a Estrada de Ferro Bragança-Belém (1884 - 1964), elemento fundamental para a economia e para a sociedade do nordeste do Estado do Pará, durante todo o período que esteve em vigência, hoje é pouco estudada e pouco lembrada nas salas de aula do ensino básico (aqui trataremos do ensino médio). A falta de protagonismo nas aulas de história se constitui como um dos pontos a serem debatidos no presente artigo, assim como os motivos a que levaram a este esquecimento, ou mesmo ao desmemoramento referente a este elemento típico do processo civilizatório em meio à Amazônia brasileira. Tal esquecimento é problematizado a partir do ensino de história em sala de aula, contando com o embasamento teórico de diversos historiadores que abordam a memória e seus processos. Apresentamos, também, propostas metodológicas que podem, até certo ponto, suprir as demandas levantadas pelo esquecimento desse importante fato histórico do nordeste paraense.

Palavras-chave: Ensino de História, Memória, Educação Básica, Método Dialético, Estrada de Ferro, Bragança.

ABSTRACT

This study on history teaching seeks to understand how the Bragança-Belém Railway (1884 to 1964), a fundamental element for the economy and society of northeastern Pará State throughout its period of operation, is now scarcely studied and remembered in basic education classrooms (with a focus on high school education). This lack of prominence in history lessons is one of the issues addressed in this article, as well as the reasons behind this forgetfulness or even the erasure of memory regarding this distinctive element of the civilizing process within the Brazilian Amazon. This oblivion is problematized through the lens of history teaching in the classroom, supported by the theoretical framework of various historians who address memory and its processes. Furthermore, we present methodological proposals that can, to some extent, address the demands raised by the neglect of this important historical fact from northeastern Pará.

Keywords: History Teaching, Memory, Basic Education, Dialectical Method, Railway, Bragança.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURAS

Figura 1. Mapa da localização da cidade de Bragança no Estado do Pará.....	10
Figura 2. Banner de divulgação sobre o Acervo Cultural de Bragança.....	10
Figura 3. Réplica da Locomotiva 28, que transportava produtos e passageiros até Belém.....	11
Figura 4. Reconstituição da Estação de Castanhal, demolida em 1972.....	12
Figura 5. Fotografia da estação original de Castanhal.....	12
Figura 6 Lista de municípios e sua área total.....	16
Figura 7. Planta com o trajeto da EFB.....	18
Figura 8. Registro da chegada de imigrantes espanhóis a Benjamin Constant, no final do século XIX.....	19
Figura 9. Grade curricular do curso de história 2007 presente no meu histórico.....	21
Figura 10. Placa informativa da Estação Cultural Armando Bordallo da Silva.....	27
Figura 11. Estação principal da EFB no município de Bragança.....	29
Figura 12. Busto em homenagem a Augusto Montenegro.....	29
Figura 13. Detalhes do suporte do busto de Augusto Montenegro.....	30
Figura 14. Caixa d'água do trem da E.F. de Bragança, bairro do Taíra.....	30
Figura 15. Caixa d'água de abastecimento do trem (atualmente).....	32
Figura 16. Placa com o nome da “rua do trilho”.....	32
Figura 17. Anexo do terminal rodoviário de Capanema.....	33
Figura 18. Antiga estação ferroviária de Mirasselas.....	34
Figura 19. Antiga estação ferroviária do distrito de Tauarí.....	35
Figura 20. Ponte sobre o Rio Livramento, em Nova Timboteua.....	35
Figura 21. Túnel natural, formado pela passagem do trem.....	38
Figura 22. Locomotiva Principal do Trem de Bragança.....	40
Figura 23. Abertura do vídeo intitulado “Trem de brincar” do grupo “Palavra Cantada”.....	43
Figura 24. Detalhes da aula sobre a EFB com a turma.....	46
Figura 25. Explicando o trajeto da EFB.....	47
Figura 26. Pergunta: “sua formação abordou o tema Estrada de Ferro de Bragança?”.....	49

Figura 27. Obras do artista bragantino Benedito Luz.....	54
Figura 28. Slides usadas nas aulas de história.....	55
Figura 29. Panfleto de divulgação do evento sobre a EFB.....	59
Figura 30. Presença de alunos e funcionários no evento sobre a EFB.....	59
Figura 31. Apresentadores do evento.....	60
Figura 32. Podcast com entrevista realizada pelos alunos.....	61
Figura 33. A aluna e sua pintura sobre a EFB.....	62
Figura 34. Alunas apresentando a maquete sobre a ferrovia.....	62
Figura 35. Detalhes da maquete.....	63
Figura 36. Gráfico sobre a pergunta relacionada ao conhecimento prévio dos alunos.....	65
Figura 37. Gráfico sobre o interesse dos alunos em verem o tema nas aulas de história.....	66

LISTA DE SIGLAS

Agência Estadual de Defesa Agropecuária do Estado do Pará (ADEPARA)

Diretoria de Políticas para o Turismo (DPOT)

Educação do Estado do Pará (SEDUC)

Estrada de Ferro de Bragança (EFB)

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional do Pará (IPHAN-PA)

Instituto Federal do Pará (IFPA)

Secretaria de Estado de Transportes (SETRAN)

Secretaria de Estado de Turismo (SETUR)

Universidade Federal do Pará (UFPA)

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	2
CAPÍTULO 1: ENSINO DE HISTÓRIA EM BRAGANÇA, ONDE ESTÁ O TREM?..	15
1.1 A cidade e o trem.....	15
1.2. Minhas motivações pessoais e profissionais e a busca pelo trem “esquecido”..	21
1.3 Eu enquanto professor de história.....	23
1.4. Em busca dos vestígios do trem.....	27
CAPÍTULO 2: DE VOLTA AOS TRILHOS, O TREM DE BRAGANÇA COMO OBJETO DE ESTUDO EM SALA DE AULA.....	36
2.1. Primeiras sondagens junto ao alunado sobre a EFB.....	36
2.2. Seguindo em frente: o trem nos trilhos da sala de aula.....	39
2.3 Ouvindo os docentes: usos e não usos do tema “Estrada de Ferro de Bragança” nas aulas de História.....	47
CAPÍTULO 3: APLICAÇÃO DO PRODUTO: EVENTO MULTICULTURAL SOBRE A ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA.....	53
3.1. Elaboração e construção do produto pelo alunado.....	55
3.2. A aplicação do produto.....	58
3.3. A avaliação do produto.....	63
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	67
REFERÊNCIAS.....	69

INTRODUÇÃO

Para esta dissertação intitulada “Nos trilhos do esquecimento: Uma relação entre a Estrada de Ferro, memória e o ensino de história em Bragança – Pará”, apresentada como requisito para obtenção do título de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Ensino de História (ProfHistória), à Universidade Federal do Pará (UFPA), Campus Ananindeua, Pará, fora estruturada a partir dos conhecimentos acerca dos processos de ensino e aprendizagem em história, da história da região e do patrimônio público, considerando também a memória e seus processos. Procurando compreender como a identidade social, as relações com o lugar e a ideia de pertencimento podem contribuir para a realização da aprendizagem histórica.

Bragança é a cidade da Marujada de São Benedito, com sua igreja colonial, símbolo de fé e luta do povo negro. Bragança é a terra da farinha, reconhecida mundialmente como a melhor do mundo e declarada patrimônio cultural de natureza material do Estado, segundo a Agência Estadual de Defesa Agropecuária do Estado do Pará (ADEPARA)¹. Bragança é, ainda, a região que demorou quase um ano a aderir ao restante do Brasil, sendo sua adesão datada de agosto de 1823 (Rodrigues, 2015)². Mas entre tantos fatos históricos e culturais reconhecidos e preservados através de monumentos, igrejas e nomenclaturas de ruas, notamos a ausência de uma parte de vital importância para a história econômica, patrimonial e social do município: mais referências (físicas e até mesmo orais) sobre a Estrada de Ferro de Bragança (EFB), símbolo da modernidade e da integração entre o interior do Estado do Pará e sua capital Belém.

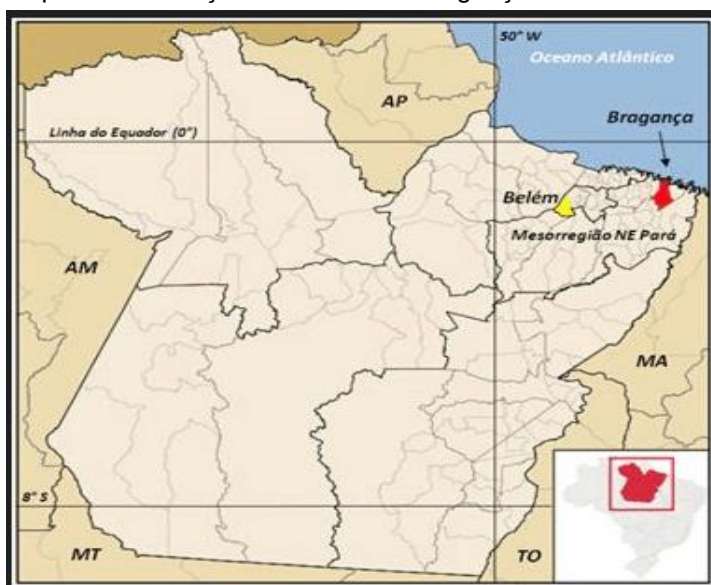
Abaixo, podemos ver a localização do município de Bragança no mapa do Estado do Pará³:

¹ Para maiores informações sobre o selo de reconhecimento acessar o site: <https://ifpa.edu.br/ultimas-noticias/1515-farinha-de-braganca-recebe-selo-de-indicacao-geografica-entenda-o-que-isso-significa>.

² Disponível no blog: <http://profdariobenedito.blogspot.com/2015/10/1-de-outubro-de-1823-adesao-de-braganca.html>.

³ Sua localização às margens do Rio Caeté e distante apenas 36 quilômetros do litoral conferem à Bragança uma cidade de crucial importância econômica, tornando-se determinante (principalmente na época) para o abastecimento da região metropolitana de Belém.

Figura 1 - Mapa da localização da cidade de Bragança no Estado do Pará.



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). 2024.

Podemos verificar esse esquecimento em relação à ferrovia como parte integrante da cultura histórica bragantina através de uma breve análise do *banner* que estampa a página inicial do site “Acervo Cultural Bragança Pará”, como se vê abaixo:

Figura 2 - Banner de divulgação sobre o Acervo Cultural de Bragança.



Fonte: <https://www.acervoculturalbragancapara.com>

Nele vemos uma montagem com diversas fotos que reúnem elementos típicos da cultura bragantina: a orla do Rio Caeté, as tradicionais esmolações de São Benedito⁴, as estátuas da Marujada e até mesmo elementos da culinária da região

⁴ Segundo o historiador e professor Dario Benedito Rodrigues, as esmolações se iniciam em meados do mês de abril com a saída das comitivas para o interior do município. Tais comitivas carregam três imagens do Santo Preto que saem em peregrinação visitando a casa de fiéis da zona rural. O professor destaca ainda que o deslocamento das comitivas é feito a pé, seguindo um roteiro pré-determinado.

como o caranguejo e a famosa farinha de mandioca que, como dito antes, é reconhecida internacionalmente. Porém nenhuma alusão ao trem, sua ferrovia ou estações. Bragança é a cidade do rio, da farinha da praia de Ajuruteua, mas, definitivamente, não é a cidade do trem.

Por outro lado, a cidade de Castanhal, embora bem jovem, em comparação à Bragança, (91 anos desde sua fundação), tem sua origem diretamente ligada à ferrovia Bragança-Belém. Segundo Smith Junior (2012), o desenvolvimento do “Núcleo de Castanhal” originou-se de uma vontade política do governo do estado do Pará, a partir do Projeto de construção da ferrovia que ligaria Belém (a capital) à cidade de Bragança. Castanhal, então, tratou de formalizar sua gênese ferroviária através do “Museu do Trem”, localizado na área central da cidade, mais precisamente na Praça da Estrela. Nele os visitantes têm a oportunidade de vivenciar uma reconstituição da locomotiva 28, bem como vislumbrar a réplica da fachada da estação que ali ficava, como podemos ver nas imagens abaixo:

Figura 3 - Réplica da Locomotiva 28, que transportava produtos e passageiros até Belém.



Fonte:<https://www.minube.com.br/sitio-preferido/museu-do-trem--castanhal-para-a3597219#gallery-modal>

Figura 4 - Reconstituição da Estação de Castanhal, demolida em 1972.



Fonte: <https://www.minube.com.br/sitio-preferido/museu-do-trem--castanhal-para-a3597219#gallery-modal>

Figura 5 - Fotografia da estação original de Castanhal



Fonte: Figura retirada da internet. Autor desconhecido.

Sobre essa seletividade notada em Bragança, priorizando outros fatos históricos ou culturais, encontramos em Michael Pollack a seguinte afirmação: “memória é seletiva. Nem tudo fica gravado. Nem tudo fica registrado” (Pollack, 1992, p. 203). Neste presente trabalho não abordaremos os motivos dessas seleções e esquecimentos (ficando essa possibilidade para uma futura tese de doutorado, talvez).

Podemos recorrer à Rita Rozane Possamai quando diz que:

Ao conectar-se ao presente, a memória será invariavelmente seletiva. Alguns aspectos serão escolhidos para serem lembrados, assim como outros são eleitos para serem esquecidos. Dessa forma, o esquecimento não se opõe à memória nem opera contra a memória, mas é parte constitutiva dela. (Possamai, 2010, p. 212).

Dessa forma, cabe também ao historiador/professor de história selecionar que materiais serão trabalhados em sala de aula, abrindo possibilidades para que os alunos conheçam ou se aprofundem em temas como a já referida Estrada de Ferro, como explanarei em momentos futuros dessa dissertação.

Esse esquecimento (ou desmemoramento) sobre a Estrada de Ferro e sua história refletem, também, no ensino de história das escolas do município de Bragança. Frisamos que esse processo de esquecimento, ou mesmo de silenciamento, torna-se uma questão relevante e que afeta o ensino da história local, afinal, como afirma Chagas:

O que seria de uma sociedade que se desfizesse de tudo o que ela própria criou e de tudo o que recebeu como herança? Seria como uma pessoa que perdeu a memória e, portanto, a própria identidade. Preservar o patrimônio histórico é, portanto, uma questão vital para a sociedade como um todo, pois sem ele, corremos o risco de nos perdermos no presente e de não termos futuro. (Bloch, 2002. p. 81).

Um levantamento inicial, realizado em uma escola particular da cidade, demonstra que a maioria dos alunos não conhece a história da EFB, ou que apenas ouviram relatos superficiais dela, geralmente vindos de seus parentes mais velhos como avós ou bisavós. A memória é um elemento que persiste pautado em viagens de tempos antigos, onde a memória afetiva se confunde com os eventos reais. Porém, na ausência, ou pelo menos escassez, de marcos históricos administrados pelo poder público (a estação foi demolida há décadas e nem um único vagão do trem permanece na cidade) ela é o que resta para manter viva a lembrança da antiga Maria Fumaça. Tal problemática será debatida de forma mais aprofundada nos capítulos vindouros.

O presente trabalho estrutura-se da seguinte forma: no primeiro capítulo, dedico-me ao trabalho da pesquisa histórica, em seu uso restrito, com um resumo sobre a fundação de Bragança, ainda no período colonial, e seu posterior desenvolvimento. Neste trecho, abordo o advento da Estrada de Ferro na segunda metade do século XIX, seu apogeu e, por fim, o término de suas operações. Ainda neste primeiro capítulo, relato um pouco sobre minha trajetória acadêmica, e sobre a

ausência de temas da história local em minha formação, o que posteriormente contribuiu para a inquietação que originou a presente dissertação.

O segundo capítulo procura “pisar o chão da sala de aula”, voltando-se para experiências didáticas com alunos e trazendo a visão de professores de história. Início apresentando os dados obtidos através de uma sequência didática aplicada a uma turma do ensino fundamental – séries iniciais – debatendo sobre o ensino de história no município de Bragança, e sobre como a Estrada de Ferro apresenta um potencial não aproveitado para desenvolver, no alunado, noções importantes do aprendizado de história e de outras disciplinas pertinentes. Finalizo este capítulo com a análise de um questionário aplicado a 11 professores de história, atuantes no município de Bragança, nas esferas federal, estadual e particular, buscando compreender algumas de suas motivações, metodologias e anseios sobre o tema “Estrada de Ferro de Bragança” e seus usos em sala de aula.

No terceiro e último capítulo descrevo e analiso um evento realizado em Bragança, na escola Estadual Padre Luiz Gonzaga, na qual sou professor de história das turmas do ensino médio. Nele pudemos trazer para o chão da sala de aula profissionais como historiadores, um artista plástico com quadros autorais sobre a Estrada de Ferro e produções do próprio alunado, com pinturas, uma maquete e um podcast produzido por eles.

CAPÍTULO 1: ENSINO DE HISTÓRIA EM BRAGANÇA, ONDE ESTÁ O TREM?

1.1. A cidade e o trem.

Para uma melhor compreensão do cenário em que nossa pesquisa está sediada, apresentaremos nessa seção um pouco da história do município de Bragança e o contexto histórico do surgimento do trem.

O local, onde futuramente seria Bragança, foi avistado, pela primeira vez, por olhos de homens brancos, pelos franceses. Mais precisamente pelo fidalgo Daniel de La Touche, senhor de La Ravardiére que, após fundar a cidade de São Luiz do Maranhão, partiu em missão para explorar a Amazônia, chegando na região no dia 8 de julho de 1613, como afirma Heraldo Maués:

Um dos pontos por onde passou Ravardiére foi uma aldeia de indígenas Tupinambás, situada à margem do Rio Caeté. Provavelmente foi essa aldeia que, no futuro, daria origem à cidade de Bragança. Nela teria passado um mês, retirando-se a 17 de agosto (Maués, 1967, p. 377-392).

O historiador bragantino Bolívar Bordallo da Silva⁵ (1970) complementa ainda que La Touche parte do Caité levando consigo muitos indígenas, partindo então pelo rio Pará, não sem antes reconhecer as terras percorridas do Maranhão ao Pará, dando início a um levantamento geográfico da região. Iniciava-se então a história das futuras terras bragantinas através dos esforços franceses na Amazônia.

A expulsão dos franceses de São Luiz pelas tropas portuguesas (1615), mudou a dinâmica da exploração europeia e logo a “região bragantina” passou a ser alvo de investidas lusitanas. Principalmente depois da fundação de Belém, por Castelo Branco, em 1616 (primeiro núcleo de colonização portuguesa na região), sendo esta fundamental para outras expedições exploratórias em busca das “drogas do sertão” e de indígenas que pudessem ser catequizados. Entre tais expedições, destaca-se a de Pedro Teixeira, que foi incumbido de levar a notícia da fundação de Belém ao Maranhão (Maués, 1967).

Segundo o historiador bragantino Dario Benedito Rodrigues (2013), documentos de 1640, redigidos por João Teixeira, que era o responsável pela cartografia real e de áreas conquistadas pelos portugueses, já citam a “Vila do Caité”, apontando um núcleo populacional expressivo, pouco tempo depois da expedição francesa (mas já sob égide portuguesa, tendo os franceses sido expulsos da região desde 1614). Fontes históricas apresentam contradições no que tange a localização da vila, sendo, segundo alguns documentos do lado direito do Rio Caeté e, segundo outras, do lado esquerdo. Siqueira afirma ainda que:

Álvaro de Souza fundou um povoado à margem direita do Rio Caeté. Infelizmente o lugar não progrediu, sendo transferido para a margem oposta, ao lado de uma aldeia Tupinambá. Seu berço, no lado direito do Caeté, é conhecido como “Vila-que-era”, advinda da expressão portuguesa, “Cuéra”. (Siqueira, 2008).

O fato data que, em 1753, houve a povoação de Souza do Caeté, e que só então foi elevada à categoria de Vila (chamada então pela primeira vez de Vila de

⁵ Para maiores informações sobre Bolívar Bordallo, recomendo a leitura do texto “Verdadeiro sentimento de amor ao torrão natal”, de Mariana Bordallo, presente no livro “Bragantina: poesias. 1970.”

Bragança) pelo governador e capitão-general do Estado do Maranhão e Pará, Mendonça Furtado. Dário Benedito Rodrigues ainda confirma que “que só em 1854, através da resolução nº 252, de 02 de outubro, a vila tornou-se cidade, por determinação do Presidente da Província, tenente-coronel Sebastião do Rêgo Barros, com o nome de Bragança” (Rodrigues, 2013).

Bragança, com o tempo, torna-se um importante núcleo populacional do nordeste paraense, voltando-se para as atividades agrícolas. É nesse contexto que surge a Estrada de Ferro de Bragança, que tinha por objetivo ligar a chamada “zona bragantina” à capital do estado, Belém, abastecendo-a com diversos produtos, como tabaco, algodão, arroz e mandioca. Por “zona bragantina”, buscamos a definição no clássico “Problemas da colonização e uso da terra na região bragantina” de Antônio Rocha Penteado quando diz que: “é por excelência, a zona que margeia a ferrovia e a rodovia (atual BR22 no trecho em que se localiza entre Belém e Capanema)”. Penteado (1967) afirma ainda que os municípios que compõem a região são:

Figura 6 - Lista de municípios e sua área total

<i>Municípios</i>	<i>Área (km²)</i>
Belém	719
Ananindeua	640
Santa Isabel	693
Castanhal	1 020
Anhangá	480
Igarapé-Açu	1 216
Nova Timboteua	1 197
Capanema	1 226
Bragança	4 172
TOTAL	11 363

Fonte: retirado do livro “Trilhos: o caminho dos sonhos, de José Leôncio, Ferreira de Siqueira.

Tal área, embora não tão extensa e quase que insignificante quando comparada ao tamanho do Estado, logo se apresentou como bastante fértil e propícia a diversas culturas. Penteado, no já citado trabalho, afirma que a produção agrícola da região bragantina chegava a ser, em alguns casos, metade da produção estadual. Siqueira (2008, p.44) ressalta que “no afã de desenvolver a região bragantina como

um todo, o governo criou em toda a sua extensão colônias agrícolas”. E tais colônias em pouco tempo começaram a receber migrantes e imigrantes, principalmente nordestinos e espanhóis. Siqueira afirma, ainda, que a colônia de Benjamin Constant, que recebeu grande parte desses imigrantes, “chegou a ser o maior núcleo colonial ocupado”. Buscamos novamente em Rodrigues a confirmação dessa importância agrícola da região bragantina:

O desenvolvimento desse período até o início da República indicou no Pará que o “ciclo” da borracha influenciaria o destino da sociedade do Caeté, em função da lavoura, como por exemplo, com a farinha, o produto rei da então Zona Bragantina. Por tudo isso, iniciou-se a construção da Estrada de Ferro de Bragança a Belém em 1883, visando o escoamento da produção em direção à capital do Pará (Rodrigues, 2017).

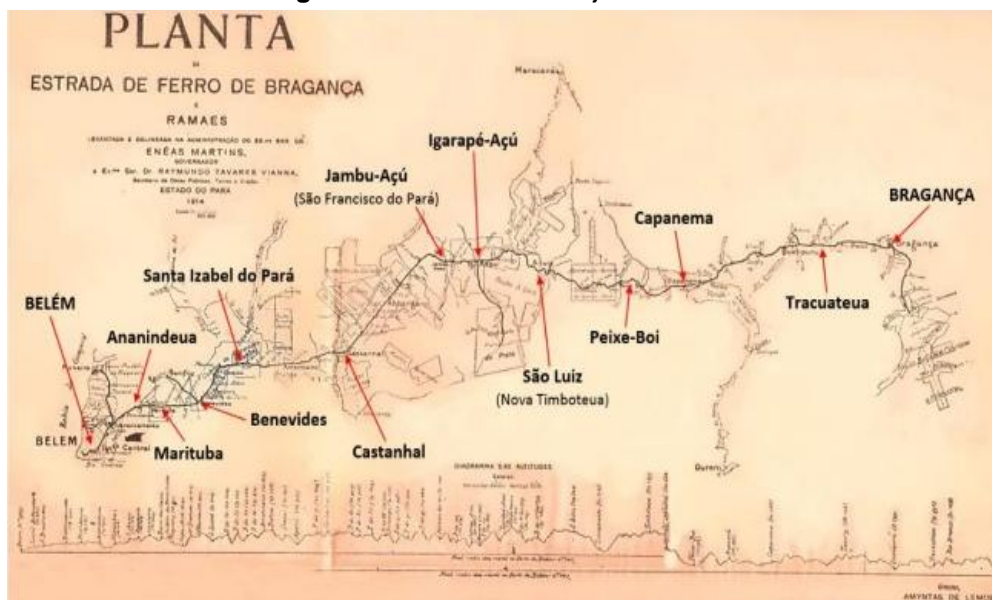
Impressionantes números gabaritavam a zona bragantina a receber investimentos que potencializassem a produção e, logo, fez-se necessária uma estrutura que levasse essa produção para a capital, Belém, maior núcleo populacional da Amazônia e, portanto, maior área consumidora de tais produtos agrícolas. Esse investimento traduziu-se na iniciativa da construção de uma ferrovia que ligaria Belém a Bragança, cortando a chamada “zona bragantina”, a fim de transportar pessoas e mercadorias pelo nordeste paraense. Rodrigues (2017) nos informa que o caminho fluvial “apresentava dificuldades e inseguranças”, portanto uma rota terrestre, utilizando o que havia de mais moderno na época, constituía-se em uma gama de possibilidades para o desenvolvimento da região por onde o trem percorreria.

Iniciava-se, assim, a Empresa Ferroviária, em 24 de junho de 1883, com a presença de ilustres autoridades da época como o bispo do Pará, Dom Antônio Macêdo Costa, Tito Franco, presidente da Câmara Municipal de Belém e o General Tibúrcio, Comandante das Armas. A presença dessas eminentes personalidades evidenciava, então, a grandeza de tal empreendimento, sendo relevante destacar que o trem, no final do século XIX, constituía-se de um símbolo da modernidade e do progresso, como afirma Hobsbawm:

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular. [...] Indubitavelmente, a razão é que nenhuma outra invenção revelava para o leigo de forma tão cabal o poder e a velocidade da nova era (Hobsbawm, 2009, p.61).

Abaixo, vemos a planta com o trajeto da Estrada de Ferro de Bragança, quando já finalizada, ligando os dois municípios do nordeste paraense:

Figura 7 - Planta com o trajeto da EFB.



Fonte: retirado da internet.

Junto com os trilhos, vieram para a zona bragantina uma variedade de imigrantes, impulsionados pela política do estado, que buscava obter mão de obra, tanto para a construção da ferrovia, quanto para a colonização da região e para a produção agrícola. Franceses e espanhóis chegaram, mas “poucas dezenas permaneceram” (Rodrigues, 2017), prevalecendo a presença de migrantes nordestinos. A exceção foi a colônia de Benjamim Constant, localizada há vinte quilômetros de Bragança, que recebeu um número expressivo de imigrantes espanhóis. Esse núcleo populacional se tornou tão relevante, que em 1904 foi aberto um ramal ferroviário para facilitar o escoamento da produção.

Figura 8 - Registro da chegada de imigrantes espanhóis a Benjamin Constant, no final do século XIX.



Fonte: Imagem retirada do livro “Trilhos: o Caminho dos Sonhos, de José Leôncio Ferreira de Siqueira.

Depois de 25 anos de obras, finalmente os trilhos chegavam a Bragança, em 1 de abril de 1908. No dia 03 chegava de trem o governador Augusto Montenegro, “entusiasticamente recebido por populares e autoridades, após uma circular de convite emitida pelo intendente Simpliciano Medeiros” (Rodrigues, 2017). O governador viajou na locomotiva “Assahyteua”, que “compunha-se de três carros e um carro de bagagem” (Siqueira, 2008).

A ferrovia, já completa, enfrentou momentos de altos e baixos, com crises financeiras, mas também anos de superávit. Porém, a partir da segunda metade do século XX, começou a apresentar seguidas despesas para o governo e depois (1957) para a iniciativa privada. Outro fator que levou à desativação da Estrada de Ferro de Bragança foi o crescente desuso desse modal de transporte que, aos poucos, foi substituído pelos veículos transitando nas modernas rodovias.

A Estrada de Ferro de Bragança chegava ao seu fim no ano de 1965, para dar espaço à crescente indústria automobilística, que ganhava força nos governos liberais em consonância com os interesses estadunidenses. Os automóveis precisavam de rodovias para justificar seus altos preços e o governo federal (ou mesmo a iniciativa privada) não tinham mais interesse em investir num modal que já se tornara ultrapassado e lento. O fato é que, com a extinção da EFB, inicia-se um processo de

esquecimento da simbologia que o trem carregava, e com o passar dos anos, os vestígios materiais daquele que outrora era o principal veículo de acesso à capital, foram se deteriorando e ficaram relegados à sucata e ao ferro velho. Ficara restrita à memória daqueles que nela viajaram e aos escassos registros de historiadores e memorialistas que mantiveram – e mantêm – viva a imagem do “Trem de Bragança”.

1.2. Minhas motivações pessoais e profissionais e a busca pelo trem “esquecido”.

Toda pesquisa precisa ter relevância para o pesquisador. Assim, não é possível desenvolver um trabalho de qualidade sobre algo que você não gosta ou não tem conhecimento nenhum. Nesse ponto (a escolha do tema e problemática da dissertação) do meu mestrado em ensino de história, encontrei-me por vários momentos quase que encurralado. Vários assuntos me vieram à cabeça, mas nada com força suficiente para que uma escolha ocorresse.

Assim como na maioria das vezes, meu tema surgiu de forma repentina, a partir de uma visão de outra pessoa. Meu colega e amigo de turma, Richardy, vindo da cidade de Picos, no Piauí, em uma visita a Bragança, viu uns quadros expostos em um restaurante, e nesses quadros, aparecia a locomotiva e sua estação. Então ele questionou: “Romyel, meu querido, você me falou sobre a fundação de Bragança, a farinha e sobre São Benedito. Mas não citou a Estrada de Ferro e não vi nenhum monumento que fizesse referência a ela”. Tal comentário souou-me como um despertar para uma problemática que eu não havia enxergado, mas que sempre esteve presente em minha vida como explicarei a seguir.

1.2.1. Eu enquanto um aluno apaixonado por história.

Sempre amei história. E me refiro à matéria desde a escola. Desde o ensino fundamental (quando me entendi por “gente”) me interessei pela História, mesmo que uma história positivista com os “vultos históricos” e personalidades como reis, imperadores e generais. Tudo me fascinava. Porém, foi no ensino médio que esse amor se intensificou, através de aulas com grandes profissionais que faziam que eu me sentisse revivendo épocas passadas.

No início dos anos letivos, quando entregavam os livros didáticos, eu simplesmente lia o livro de história por completo, capítulo por capítulo, como se fosse

uma história de ficção ou fantasia. No entanto, o fascínio pela História não me impediu de perceber que pouco estudávamos sobre história local. As raras vezes em que trabalhamos sobre a história da cidade de Bragança foram limitadas a textos curtos, pois os livros didáticos não abordavam locais específicos, limitando-se a uma história mais geral. E mesmo quando tratamos dessa história local, abordamos praticamente apenas a Marujada de São Benedito (e em sua forma mais cultural e menos histórica). Em nenhum momento de minha formação básica vi algo sobre a Estrada de Ferro de Bragança em sala de aula.

Os anos foram passando e meu fascínio por ela não arrefeceu, de modo que optei por fazer o curso de bacharelado e licenciatura em História pela Universidade Federal do Pará, no qual fui bem-sucedido no exame, sendo aprovado e iniciando meus estudos no ano de 2007. Minha graduação foi de excelente qualidade, com professores renomados com produções a nível nacional e internacional. Porém, minha formação pouco abordou a história local, onde mesmo a disciplina de história da Amazônia foi focada em assuntos mais conhecidos como o Ciclo da Borracha e a Belle époque, não tratando, por exemplo, da já citada Estrada de Ferro de Bragança.

Figura 9 - Grade curricular do curso de história 2007 presente no meu histórico.

Atividades Complementares		Histórico			
FH03140	ATIVIDADES COMPLEMENTARES	200	0	Vencido	3º Período - 2011
Obrigatorias					
FH03102	HISTORIA ANTIGA	85		Vencido	4º Período - 2008 1
FH03103	TEORIA DA HISTORIA I	68		Vencido	4º Período - 2008 1
FH09062	ANTROPOLOGIA CULTURAL I	51		Vencido	4º Período - 2008 1
FH03104	SEMINARIOS TEMATICOS DE HISTORIA E EDUCACAO	68	0	Vencido	2º Semestre - 2007 2
FH03105	HISTORIA MEDIEVAL	85	0	Vencido	1º Semestre - 2008 2
FH03106	TEORIA DA HISTORIA II	68	0	Vencido	1º Semestre - 2008 2
FH03107	SEMINARIOS TEMATICOS DE FILOSOFIA E EDUCACAO	68	0	Vencido	1º Semestre - 2008 2
FH03108	HISTORIOGRAFIA BRASILEIRA	51	0	Vencido	1º Semestre - 2008 2
FH03133	ANTROPOLOGIA HISTORICA	51	0	Vencido	1º Semestre - 2008 2
FH03109	HISTORIA MODERNA I	85	0	Vencido	1º Semestre - 2008 3
FH03110	HISTORIA DA AMERICA I	68	0	Vencido	3º Período - 2008 3
FH03111	HISTORIA DA AMAZONIA I	68	0	Vencido	3º Período - 2008 3
FH03112	HISTORIA DO BRASIL I	85	0	Vencido	3º Período - 2008 3
FH05088	PSICOLOGIA DO ENSINO E APRENDIZAGEM	68	0	Vencido	3º Período - 2008 3
FH03113	HISTORIA DA AMAZONIA II	68	0	Vencido	1º Período - 2009 4
FH03114	HISTORIA MODERNA II	85	0	Vencido	1º Período - 2009 4
FH03115	TEORIA DA HISTORIA III	68	0	Vencido	1º Período - 2009 4
FH03116	HISTORIA DA AMERICA II	68	0	Vencido	1º Período - 2009 4
FH03117	HISTORIA DO BRASIL II	85	0	Vencido	1º Período - 2009 4
FH03120	METODOLOGIA DA HISTORIA I	68	0	Vencido	1º Período - 2009 4
FH03118	HISTORIA DO BRASIL III	85	0	Vencido	3º Período - 2009 5
FH03119	HISTORIA CONTEMPORANEA I	85	0	Vencido	3º Período - 2009 5
FH03136	ESTAGIO SUPERVISIONADO I	102	0	Vencido	3º Período - 2009 5
FH03121	HISTORIA CONTEMPORANEA II	85	0	Vencido	1º Período - 2010 6
FH03122	METODOLOGIA DA HISTORIA II	68	0	Vencido	3º Período - 2009 6
FH03123	HISTORIA DO BRASIL IV	85	0	Vencido	1º Período - 2010 6
FH03137	ESTAGIO SUPERVISIONADO II	102	0	Vencido	1º Período - 2010 6
FH03124	MONOGRAFIA I	68	0	Vencido	2º Período - 2010 7
FH03125	HISTORIA DA AMERICA III	68	0	Vencido	1º Período - 2010 7
FH03126	HISTORIOGRAFIA DA AMAZONIA	51	0	Vencido	1º Período - 2010 7
FH03127	HISTORIA DA AMAZONIA III	85	0	Vencido	1º Período - 2010 7
FH03138	ESTAGIO SUPERVISIONADO III	102	0	Vencido	4º Período - 2010 7
FH03128	MONOGRAFIA II	68	0	Vencido	4º Período - 2010 8
FH03129	HISTORIA DA AFRICA	85	0	Vencido	3º Período - 2010 8
FH03130	HISTORIA INDIGENA E DO INDIGENISMO	68	0	Vencido	3º Período - 2010 8
FH03139	ESTAGIO SUPERVISIONADO IV	102	0	Vencido	1º Período - 2011 8

Fonte: Arquivo pessoal (2024).

Essas ausências vieram à tona quando ingressei no Programa de Mestrado Profissional em História, o ProfHistória. As aulas e a interação com os colegas de turma (todos professores do ensino básico, assim como eu), levaram-me a repensar os usos da história local em sala de aula, enxergando possibilidades como a interdisciplinaridade, usos de músicas, fotografias, entrevistas etc. Disciplinas como “Ensino de história: história oral e narrativa” e “Saberes históricos no espaço escolar” foram de vital importância para que eu, enquanto professor e aluno, identificasse a “inquietação” que me tomava ao longo de toda minha vida.

Destaco, entre as leituras que impactaram fortemente o desenvolvimento da temática da minha dissertação, o artigo “Identidade fraturada: O desmemoriamento da “Adesão do Pará” no ensino de história”, do professor Adilson Brito (2021), que trata justamente de um importante fato histórico ocorrido em Belém, e que hoje em dia enfrenta um certo “esquecimento” entre o alunado das escolas da região. Segundo ele, tais eventos cívicos podem ser de grande valia para o ensino de história, afinal “as comemorações regionais não teriam outras funções sociais, culturais e educacionais importantes, que não unicamente o controle social e/ou a exaltação do Estado?” (Brito, 2021). Da mesma forma comecei a ver a Estrada de Ferro de Bragança, que embora se constituísse de uma obra do governo do Estado e com ênfase nas elites econômicas da região, como uma possível ferramenta de acesso a discussões sobre sociedade, economia e relações de poder.

1.3. Eu enquanto professor de história.

Trabalho há doze anos em escolas particulares e públicas do município de Bragança, no nordeste paraense⁶. Ao longo dessa, um tanto quanto extensa, trajetória, deparei-me com diversas realidades de meu alunado: alunos com smartphones do ano, mochilas e sapatos caros, e alunos que não tinham sapatos ou calças para irem à escola e nem sabiam o que era Netflix. Apesar das disparidades,

⁶ Formei-me no curso de Licenciatura e Bacharelado da Universidade Federal do Pará em Belém, no ano de 2011. Embora tenha estudado em Belém, sou bragantino e retornei para o meu município para exercer a profissão de professor. Trabalhei no Instituto Santa Teresinha de 2012 a 2016, e simultaneamente na Escola Madre Celeste de 2013 a 2017. Ainda em 2017 ingressei na escola que foi a sucessora do Madre Celeste: o Sistema de Ensino Evolução onde também fui professor de História, Estudos Amazônicos e Geografia. Esta última graduação concluí em 2020 pela Universidade do Norte do Paraná (à distância).

ou por que não dizer, realidades totalmente distintas, deparei-me com um tema que surge constantemente (principalmente ao trabalhar Revolução Industrial): o trem e seus trilhos que levam à “civilização” aos lugares mais longínquos. Ao tratar da Estrada de Ferro de Bragança, sempre noto um grande desconhecimento dos alunos que, ou ignoram esta parte da história de Bragança, ou têm apenas informações esparsas e desencontradas. Isso me instigou a aprofundar tal problemática.

O presente trabalho foi desenvolvido em duas instituições diferentes: sendo a primeira etapa e diagnoses realizadas em uma escola da rede particular localizada no centro da cidade de Bragança, o Sistema de Ensino Evolução. Este estabelecimento de ensino, embora recente no município (operam suas atividades há 6 anos), reúne crianças e adolescentes cujas famílias têm considerável poder aquisitivo: ou são donas de embarcações, proprietárias de empresas ou grandes latifundiárias, compondo uma classe abastada e com acesso à tecnologia e à informação de modo geral. Tal fato é ressaltado para explicar que, mesmo com facilidade de acesso a ferramentas educacionais, boa parte do alunado desconhece a história do Trem de Bragança e, para entendermos melhor, trataremos com mais detalhes adiante.

Cabe ressaltar que no momento do início da coleta de dados, eu desempenhava a função de professor de história no Sistema de Ensino Evolução. No entanto, ao longo da pesquisa fui chamado no Processo Seletivo da Secretaria de Educação do Estado do Pará (Seduc), fato este que me fez pedir demissão desta escola particular, com o fito de me dedicar à esfera pública. Friso este fato para que seja compreensível que em determinado momento de minha escrita eu me refira ao Evolução (como no caso da sequência didática que será apresentada mais adiante), e em outro momento à escola Padre Luiz Gonzaga (local onde ocorreu o restante da pesquisa e aplicação do produto).

Como frisado, dei continuidade à minha pesquisa na escola da Rede Estadual: a Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Padre Luiz Gonzaga, localizada na Avenida Nazeazeno Ferreira (principal via da cidade). Embora bem localizada, esta instituição recebe um alunado, de maneira geral, oriundo de famílias com poder aquisitivo bem menor que a da escola particular Evolução. São alunos filhos de funcionários públicos (do município e do estado), trabalhadores informais, pequenos agricultores, entre outros grupos.

A rotina desgastante, somada a um vínculo de professor do município, manteve-me por anos inerte, em uma sequência de aulas que, embora produtivas, eram pouco críticas ou mesmo questionadoras acerca da história local e sua relação com o ensino de história.

Neste ponto, foi crucial minha inserção no programa de pós-graduação em Ensino de História (o ProfHistória), pois me permitiu ter uma visão mais ampla do ensino de história, seja pelas aulas (de extrema qualidade) ministradas pelos professores do curso, seja pela troca de experiências com os colegas, que, com suas vivências diferenciadas, muito contribuíram para que eu pudesse desenvolver um olhar mais crítico acerca da realidade das minhas salas de aula e dos meus alunos. As disciplinas do programa também me foram de grande valia enquanto contribuição para uma melhor definição da problemática a ser analisada. O eixo “Saberes históricos no espaço escolar” foi, então, definido como norteador do seguinte trabalho graças à disciplina homônima que, sobremaneira, auxiliou-me a vislumbrar alunos e metodologias com um novo olhar, mais crítico e interrogador.

Dentro de autoquestionamentos sobre minha profissão e do modo com que eu lecionava, surge em minha mente dúvidas sobre a história local e como meus alunos aprendiam e analisavam a história da nossa região. É nesse contexto que surge o “Trem de Bragança” e seu esquecimento. Pareceu ilógico, para mim, que um ponto tão importante (e até mesmo peculiar) da nossa história hoje seja pouco lembrado. Busquei então em minhas próprias memórias escolares alguma aula, menção ou mesmo fotografia exibida em minhas (longínquas) aulas de história, época de aluno do ensino fundamental e médio. E para minha surpresa, não me recordo de nada. Absolutamente, nenhuma memória.⁷

Obviamente, compreendemos que nem tudo que vivemos nos é lembrado, afinal, Lowenthal (1985) afirma que “a memória é uma construção ativa, que envolve não apenas a lembrança de fatos e eventos, mas também a seleção, a interpretação e a elaboração dessas lembranças”. Pautando-me nisso, confirmei a ausência de

⁷ Estudei minha vida toda na escola pública, iniciando meus estudos na Escola Estadual Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, indo para o Centro Educacional João Paulo II (escola particular em convênio com o Estado) e finalizando na Escola Estadual Bolívar Bordallo da Silva.

lembranças sobre o tema da EFB nas minhas próprias aulas de história, enquanto aluno. Essa observação me motivou a aprofundar as buscas por tal problemática.

Ressalto que ela ressurgiu pouco tempo depois, a partir de um momento na sala de aula, quando ao ministrar aula sobre a Revolução Industrial, comentei sobre a presença de um grande símbolo do avanço tecnológico e dos transportes: o trem. E que o trem da Estrada de Ferro de Bragança cortava o nordeste paraense rumo à capital do Estado. Ao ouvirem isso muitos alunos demonstraram surpresa, pois não sabiam da existência deste veículo no passado de sua cidade. Outros sabiam, mas as informações eram esparsas e fragmentadas, e vinham geralmente dos seus familiares mais velhos. Esse esquecimento se dá, em parte, pela ausência dos lugares de memória no município de Bragança. Desta forma, as contribuições de Nora (1993) apontam para uma discussão sobre os lugares de memória, entendidos como restos/resíduos que se traduzem em marcos testemunhais de outras épocas.

Entende-se, a partir do problema apresentado, que o que os alunos aprendem precisa ter sentido para eles. Ao tratar sobre os fundamentos da ciência histórica, Rüsen (2001) apresenta importantes contribuições para o debate sobre a formação da consciência histórica humana. O autor indica que sua origem está na vida prática dos seres humanos, sendo dela que a História se constitui e se alimenta. São as necessidades de orientação da vida humana, no tempo, que estabelecem uma relação com a construção de uma ideia de História que, segundo o autor, é reflexo dessa carência humana. No caso em questão, nota-se a necessidade de maior conhecimento sobre a Estrada de Ferro de Bragança, elemento constituidor da sociedade e economia de Bragança entre o século XIX e XX.

Essas carências podem também ser identificadas através de indagações feitas pelo professor/historiador, afinal de contas, o mesmo, como cientista, tem a capacidade de estimular o alunado, a fim de comprovar suas dúvidas e anseios acerca do conhecimento histórico. Pensando nisso, e buscando reconhecer quais conhecimentos prévios os alunos já detinham sobre o problema – a Estrada de Ferro de Bragança –, apliquei um questionário contendo três perguntas a respeito dela.

A consciência histórica, de acordo com Rüsen (2011), possui etapas de desenvolvimento que expressam os sentidos que os alunos dão ao passado conforme o aprendizado avança. O autor define, portanto, 4 (quatro) tipos de consciência

histórica: a tradicional, a exemplar, a crítica e a genética. Esse questionário busca, ao menos parcialmente, estabelecer uma diagnose que nos permita identificar em qual estado a turma se encontra. Dessa forma, percebemos os alunos do segundo ano como estacionados no estágio tradicional, ausente de criticidade em relação às informações fornecidas.

1.4. Em busca dos vestígios do trem.

A escassez de marcos históricos que remetam à EFB no município de Bragança se apresenta como um problema para as novas gerações, e no nosso caso em particular, nos jovens alunos do ensino básico. Sobre esses locais, o historiador francês Pierre Nora (1993), afirma que são “lugares de memória” e que:

Os lugares de memória são, antes de tudo, restos. Não foram todos concebidos para essa finalidade, mas todos podem assumi-la. Esses restos são tudo o que resta de um mundo em que a comunicação era oral e em que a memória era a única forma de poder. A lembrança está gravada em pedra, em madeira, em metal, em qualquer suporte que resista ao tempo; ela é um objeto que pode ser visto, tocado, conservado, transmitido (Nora, 1993, p. 21).

Como dito anteriormente, Bragança pouco manteve das antigas estruturas e monumentos referentes à estrada de ferro, suas locomotivas vagões ou estações. Porém, as referências, mesmo que sutis, podem ser encontradas em algumas nomenclaturas, além de placas que remetem à antiga estação. Um exemplo dessas reminiscências, é o nome de um dos principais locais para eventos públicos do município: a “Estação Cultural Armando Bordallo”, que fica exatamente onde, no passado, estava a estação principal para embarque e desembarque da EFB. Embora leve o nome de um médico e ilustre cidadão bragantino (Armando Bordallo), o termo “estação” e a identificação na placa de turismo, deixam claras as referências ao veículo histórico, como podemos ver na foto abaixo:

Figura 10 - Placa informativa da Estação Cultural Armando Bordallo da Silva



Fonte: imagem disponível no site <https://www.minube.com.br/sitio-preferido/estacao-cultural-armando-bordallo-braganca-pa-a3664426>.

Mesmo sendo esses lugares remanescentes com suas estruturas físicas, não são reconhecidos como locais ligados à antiga ferrovia. Como é o caso da já mencionada “Estação Armando Bordallo”, que apesar do termo, é um espaço público tradicionalmente conhecido por sediar shows e eventos municipais e particulares. Pierre Nora, em artigo publicado pela editora Galliamard, nos anos 1990, intitulado “Entre Memória e História”, explica que lugares de memória vão além de estruturas físicas, corpóreas, mas são, além disso, espaços repletos de caráter simbólico, que mesmo com o passar do tempo, mantêm sua importância e características originais.

Para Nora:

O lugar de memória não tem referentes na realidade. Ou melhor, eles são, eles mesmos, seu próprio referente, sinais que devolvem a si mesmo, sinais em estado puro. Não que não tenham conteúdo, presença física ou histórica, ao contrário. Mas o que os faz lugares de memória é aquilo pelo que, exatamente, eles escapam da história. Templum: recorte no indeterminado do profano – espaço ou tempo, espaço e tempo – de um círculo no interior do qual tudo conta, tudo simboliza, tudo significa. Nesse sentido, o lugar de memória é um lugar duplo; um lugar de excesso, fechado sobre si mesmo, fechado sobre sua identidade, e recolhido sobre seu nome, mas constantemente aberto sobre a extensão de suas significações (Nora, v. 10, 1993).

Os lugares de memória se constituem a partir do momento em que há o entendimento de que a memória estaria se perdendo:

A curiosidade pelos lugares onde a memória se cristaliza e se refugia está ligada a este momento particular da nossa história. Momento de articulação onde a consciência da ruptura com o passado se confunde com o sentimento de uma memória esfacelada, mas onde o esfacelamento desperta ainda memória suficiente para que se possa colocar o problema de sua encarnação. O sentimento de continuidade torna-se residual aos locais. Há locais de memória porque não há mais meios de memória (Nora, 1993, p. 7).

Nora afirma ainda que:

Se habitássemos onde anda nossa memória não teríamos necessidade de lhe consagrar lugares. Não haveria lugares, porque não haveria memória transportada pela história. Cada gesto, até o mais cotidiano, seria vivido como uma repetição religiosa daquilo que sempre se fez numa identificação carnal do ato e do sentido (Nora, 1993, p. 8-9).

Instigado pela curiosidade científica, coloquei-me a mapear quais lugares da cidade ainda mantêm vestígios físicos da antiga estrada de ferro. Tais lugares, ainda citando Nora: "... nascem e vivem do sentimento de que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos...". Portanto, alguns locais ainda servem como direcionamento da memória, remetendo à lembrança (dos mais velhos) ou o interesse (dos mais jovens), embora sejam poucos em relação à grande estrutura do passado e sua relevância para todo o nordeste paraense, além de pouco sinalizados (algumas placas já foram consumidas pela ferrugem e estão ilegíveis). Podemos citar como marco remanescente do período de vigência do trem, o busto do então governador Augusto Montenegro, que outrora ficava em frente à estação principal de saída da locomotiva, mas que hoje se encontra na praça de eventos denominada "Estação Cultural Armando Bordallo".

Nas fotografias abaixo podemos ver a antiga estação do trem e o local, atualmente. Notamos que apenas o Busto do então governador Augusto Montenegro permanece intacto:

Figura 11 - Estação principal da EFB no município de Bragança.



Fonte: <https://profdariobenedito.blogspot.com/search?q=estrada+de+ferro>

Figura 12 - Busto em homenagem a Augusto Montenegro.



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

Figura 13 - Detalhes do suporte do busto de Augusto Montenegro.



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

Outro elemento que resiste à ação do tempo é a antiga caixa d'água que abastecia o trem (lembrando que o veículo utilizava a força do vapor, portanto a água precisava ser aquecida para gerar pressão suficiente para mover os pistões), porém, bastante descaracterizada e sem identificação, como podemos ver na fotografia a seguir.

Figura 14 - Caixa d'água do trem da E.F. de Bragança, bairro do Taíra.



Fonte: Autor desconhecido. Imagem retirada da internet.

Figura 15 - Caixa d'água de abastecimento do trem (atualmente).



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Outra referência é o nome da rua em que a caixa d'água se encontra, denominada "Rua do Trilho", por ser a passagem do histórico veículo em tempos passados. Um restaurante e um residencial, localizados nessa rua, se utilizam da memória do trem para dar título a suas dependências. Abaixo podemos ver uma placa de informação do residencial.

Figura 16 - Placa com o nome da "rua do trilho".



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

A busca por locais de memória referentes ao Trem de Bragança não se limitou ao seu município de origem. Em uma viagem de cunho pessoal para a cidade de Capanema (localizada a aproximadamente 50 quilômetros de Bragança), fui em busca de elementos que corroborassem positivamente para esta pesquisa, considerando que a cidade também foi uma das muitas ocupações que surgiram ou cresceram à sombra do trem e, obviamente, aproveitei este momento para analisar de que forma a EFB se faz presente na cultura visual do município.

Posso falar que Capanema é a minha segunda cidade. Digo isso pois minha mãe nasceu e foi criada lá e meus avós maternos viveram toda a sua vida nessa cidade, de modo que passei muito tempo de minha infância e adolescência passeando na “Terra do Cimento” (perífrase atribuída a este município). Podemos iniciar nossa discussão dando ênfase nesse título dado à Capanema: “Terra do Cimento” não é a “Terra do Trem”. Isso se dá devido à importante fábrica de cimento da Cibrasa⁸ instalada no município há várias décadas. Porém, nos últimos anos temos visto uma iniciativa do governo municipal de fortalecer a identidade do município com o Trem que passava por aquela região no passado. Essa tentativa passa por imagens no anexo do terminal rodoviário (também chamado de “terminalzinho”) como se vê abaixo:

Figura 17 - Anexo do terminal rodoviário de Capanema.



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

⁸ Cimentos Brasil S/A. é uma empresa especializada em cimento, areia, artefatos de cimento e concreto pertencente ao grupo Cimento Nassau.

Minha viagem foi muito proveitosa, pois além de poder ver as referências à EFB presentes na cidade de Capanema, no retorno optei voltar pela Rodovia PA-448 (uma via alternativa à BR-308, a mais utilizada pelos motoristas), de forma que pude passar por dois distritos pertencentes ao município de Capanema: Tauari e Mirasselas. Essas duas localidades também estiveram, no passado, no trajeto feito pelo trem em direção a Belém. Pude, então, notar o contraste entre o estado de conservação das antigas estações de embarque e desembarque desses dois lugares. Enquanto a estação de Tauari é mantida com mais zelo, a de Mirasselas está literalmente caindo aos pedaços, restando apenas a placa de identificação, informando sua antiga função.

Essa rota que fiz no sentido Capanema-Bragança é um trecho da chamada “Rota Turística Belém-Bragança”, que como nos informa Souza (2021), foi idealizada pela parceria entre técnicos da Diretoria de Políticas para o Turismo da Secretaria de Estado de Turismo (DPOT/SETUR) e empresa contratada pela Secretaria de Estado de Transportes (SETRAN).

Além da parceria com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional do Pará (IPHAN-PA), trata-se de uma política pública que visa resgatar o antigo trajeto da Estrada de Ferro de Bragança, através do uso de placas (sinalizações) e de inventários turísticos, os quais indicam o trajeto original feito, no passado, pelo trem.

Cabe ressaltar que tal iniciativa se configura em uma interessante forma de valorização do patrimônio histórico e do turismo histórico, ao incentivar que turistas façam um trajeto diferente pelo nordeste paraense, tendo a oportunidade de conhecer as vilas e municípios fundados ao longo dos trilhos da Estrada de Ferro.

Figura 18 - Antiga estação ferroviária de Mirasselas.



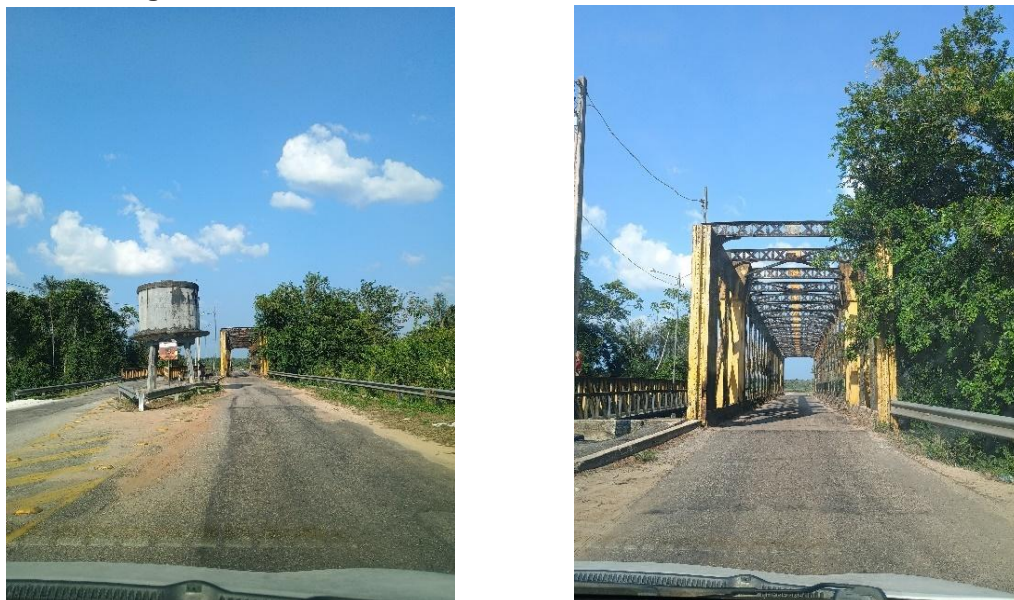
Figura 19 - Antiga estação ferroviária do distrito de Tauari.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Posteriormente fiz outro trecho da Rota Turística, passando por municípios como Igarapé-Açu, Nova Timboteua e Peixe-Boi. Abaixo, um registro pessoal da ponte de ferro, antiga passagem do Trem e parada para abastecimento na grande caixa d'água:

Figura 20 - Ponte sobre o Rio Livramento, em Nova Timboteua.



0

Fonte: Arquivo pessoal (2024).

Após mapear e encontrar um número reduzido de locais que se mantêm como estruturas físicas da antiga EFB em Bragança, e um número também maior, porém de pouca acessibilidade, em outras localidades, podemos confirmar que a falta de

mais lugares de memória, aliada à necessidade de mais informativos (placas de identificação, mapas turísticos e etc.), contribuem para o reduzido conhecimento do alunado do ensino básico do município, e da população em geral, em relação ao tema já citado, restando a memória daqueles que viram e andaram na locomotiva e alguns poucos monumentos históricos, não sendo o suficiente para que os alunos possam, a partir da EFB, desenvolver outros temas ligados ao ensino de história, como economia, aspectos sociais, urbanísticos e de modernização.

CAPÍTULO 2: DE VOLTA AOS TRILHOS, O TREM DE BRAGANÇA COMO OBJETO DE ESTUDO EM SALA DE AULA

Diante da problemática identificada a respeito dos poucos lugares de memória sobre o Trem de Bragança, cabia a mim, como professor/pesquisador, identificar se tal fato gerou algum impacto no alunado, ou se esses alunos das escolas de Bragança realmente não têm conhecimento (ou esse conhecimento é incipiente) sobre a Estrada de Ferro, bem como isso afeta as aulas de história nessa região.

Para tanto, iniciei uma diagnose junto a uma turma de ensino médio da escola particular onde eu lecionava naquele momento (o Sistema de Ensino Evolução), para identificar alguma deficiência nos conhecimentos prévios do alunado a respeito do tema.

Este segundo capítulo segue com uma aula especial, voltada para a mesma turma da diagnose passada. Nesse momento, pude trazer imagens da EFB e a partir dela aprofundar diversos aspectos históricos relacionados ao tema. Em seguida, desenvolvemos uma sequência didática trazendo, novamente, a Estrada de Ferro para as aulas, mas dessa vez com uma turma das séries iniciais do ensino fundamental, como explicarei em detalhes mais adiante.

2.1. Primeiras sondagens junto ao alunado sobre a EFB.

Só é possível enxergar alguma problemática no ensino de história se for possível ouvir o alunado. Eles são o grande foco dentro da sala de aula, e nosso grande objetivo é construir uma educação histórica que seja significativa na vida desses alunos. Ouvir o aluno é conhecer seus anseios, seus medos, suas falhas e

seus sucessos, além disso, é preciso refletir sobre nossa própria prática de ensino. Ao elaborar uma forma de verificar os conhecimentos prévios dos alunos, busquei em Jörn Rusen o embasamento teórico que me alicerçasse, e assim foi feito. E surte efeito à medida em que ele desenvolve o conceito de “consciência histórica”, que pode ser compreendida como um “conjunto de operações mentais, pertinentes ao desenvolvimento de um conhecimento histórico, fundamentado na vinculação entre a história e a vida prática, que permitem orientar o sujeito no tempo”. Ou seja, os alunos buscam nas experiências práticas as conexões com o passado.

Pensando nisso, e buscando reconhecer quais conhecimentos prévios os alunos já detinham sobre o problema (a Estrada de Ferro de Bragança), apliquei um questionário contendo três perguntas a respeito dele (do tema). Os doze alunos que estiveram presentes na aula responderam, às seguintes perguntas:

Pergunta nº 1: Você já ouviu falar ou leu algo sobre a Estrada de Ferro de Bragança?

Pergunta nº 2: Se a resposta à pergunta anterior for positiva, responda: como você teve contato com essa informação e que aspectos você conhece sobre a Estrada de Ferro?

Pergunta nº 3: Você conhece algum lugar ou monumento que remeta à antiga Estrada de Ferro de Bragança?

Dos doze questionados, apenas três alunos alegaram desconhecer totalmente qualquer informação sobre a Estrada de Ferro de Bragança, de modo que compreendemos que apesar dos poucos vestígios presentes na cidade sobre ela, alguns resquícios de informação chegam até o alunado. Porém, a forma e quantidade de informações se tornam mais claras ao verificarmos as respostas da pergunta número 2.

Ao serem questionados sobre de que forma entraram em contato com as informações sobre a EFB obtivemos respostas dos alunos relacionadas a familiares e amigos mais velhos. Um aluno informou que “o que eu sei é que meus avós ‘pegavam’ essa estrada de ferro”. Outro disse apenas “ouvi meus familiares falarem sobre”. Chegamos em um ponto importante: a memória sobre a Estrada de Ferro de Bragança. Lowenthal, afirma que há três fontes de conhecimento do passado: memória, história e fragmentos (1998, p. 66). No caso da Estrada de Ferro de

Bragança, apenas uma dessas formas está bastante vívida: a memória. A desativação da EFB data do ano 1984, entretanto, existem pessoas que vivenciaram essa época, além de muitos filhos de funcionários que trabalharam no processo como um todo. Nessa memória residem importantes pontos que serão aprofundados em trabalhos futuros, onde utilizaremos de entrevistas e relatos pautados na história oral.

É na terceira pergunta (e suas respostas) que reside a problemática levantada anteriormente: a ausência de vestígios ou “artefatos” (Lowenthal, 1998, p. 66), e como isso se torna uma quebra de elo entre o passado e o presente, e entre a história e o ensino de história. Quando questionados sobre que vestígios materiais remetem à estrada de ferro mais da metade dos alunos respondeu “não sei” ou “não conheço”. Portanto, voltamos a Nora (1993) quando ressaltamos que esse desconhecimento tem sua parcela de responsabilidade na globalização, que com sua lógica comercial e capitalista, afasta as novas gerações de suas raízes históricas constituindo-se em uma problemática quanto à formação de uma memória histórica do alunado.

40% dos alunos (3 alunos) responderam que sabem apenas da “trilha” do trem. Essa “trilha” se trata, na verdade, do antigo caminho feito pelo trem e que hoje é uma rua (denominada Rua do Trilho) que vira um ramal de grande beleza, graças à formação de um túnel natural, com árvores frondosas.

Figura 21 - Túnel natural, formado pela passagem do trem.



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

O desmemoriamiento ou esquecimento a respeito da Estrada de Ferro de Bragança, no alunado, torna-se uma questão preocupante, pois como afirmou Lowenthal: lembrar o passado é crucial para nosso sentido de identidade: saber o que fomos, confirma o que somos. Nossa continuidade depende inteiramente da memória. (Lowenthal, 1998, p.83). A memória histórica consolida-se como um elemento constituidor da cidadania, quando contribui para uma mentalidade autônoma dotada de criticidade.

Portanto, compreendemos que uma retomada do assunto “Estrada de Ferro” nas aulas de história pode proporcionar ao alunado discussões como sociedade (como o trem afetava a vida social dos moradores de Bragança), economia (transporte de pessoas e mercadorias), política (as iniciativas e entraves relacionados à instalação da ferrovia), entre tantas outras vertentes que possibilitam ao alunado uma maior compreensão de si e do meio em que vivem.

2.2. Seguindo em frente: o trem nos trilhos da sala de aula.

Após a avaliação diagnóstica, aguardei por algumas semanas a oportunidade de abordar a temática da Estrada de Ferro de Bragança novamente em sala de aula, afinal não fazia sentido trazer um tema que não dialogasse com o currículo e planejamento elaborados para o segundo ano do Ensino Médio, já que a Base Nacional Comum Curricular atesta que algumas das habilidades e competências que os alunos devem dominar sobre a Revolução Industrial são:

- Analisar a Revolução Industrial como um processo de mudanças econômicas, políticas, sociais, culturais e tecnológicas que ocorreram na Europa e em outros continentes, especialmente na Inglaterra, a partir do século XVIII.
- Identificar as principais inovações tecnológicas e os avanços científicos que impulsionaram a Revolução Industrial, como a máquina a vapor, a fiação mecânica, a locomotiva, entre outros.
- Compreender os impactos da Revolução Industrial na organização do trabalho, nas relações sociais e na estruturação das cidades, bem como na exploração dos recursos naturais e na produção em larga escala.
- Analisar as consequências da Revolução Industrial para a economia, a política, a cultura e a sociedade de países que foram afetados pelo processo de industrialização, como o Brasil e outras nações da América Latina.
- Refletir criticamente sobre as consequências da Revolução Industrial para o meio ambiente e para as relações sociais, considerando os desafios e as possibilidades de uma produção mais sustentável e justa (BRASIL, 2018.)

Essas habilidades e competências estão relacionadas ao desenvolvimento do pensamento crítico, da capacidade de análise e interpretação de fontes históricas, da compreensão das dinâmicas sociais, econômicas e políticas, e da reflexão sobre as implicações da história para o presente e para o futuro.

Figura 22 - Locomotiva Principal do Trem de Bragança.



Fonte: Foto da internet.

A imagem acima foi estampada em minha aula com a já mencionada turma do segundo ano do Ensino Médio, através do auxílio de um data show, o que causou imediata curiosidade e admiração. O nome “Bragança” na locomotiva chamou a atenção, além da imagem em si, afinal como afirma o historiador e fotógrafo Boris Kossoy:

A fotografia é um documento com características próprias que contém informações, referências e ideologias que possibilitam a reconstrução da memória social, histórica e cultural da sociedade. Por isso, é fundamental utilizá-la no ensino de história como fonte histórica" (Kossoy, 2001, p. 17).

Encontrei, então, o gancho necessário para a inserir o tema da EFB em minhas aulas de história, sobre a presença de um grande símbolo do avanço tecnológico e dos transportes: o trem. E que o trem da Estrada de Ferro de Bragança cortava o nordeste paraense rumo à capital do Estado. Ao ouvirem isso muitos alunos demonstraram surpresa, pois não sabiam da existência deste veículo no passado de sua cidade. Outros sabiam, mas, como já dito aqui anteriormente, as informações eram esparsas e fragmentadas e vinham geralmente dos seus familiares mais velhos.

Esse esquecimento se dá, em parte, pela ausência dos lugares de memória no município de Bragança. Desta forma, as contribuições de Nora (1993) apontam para uma discussão sobre os lugares de memória, entendidos como restos/resíduos que se traduzem em marcos testemunhais de outras épocas. Estes lugares de memória, segundo o autor,

[...] nascem e vivem do sentimento que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, que é preciso manter aniversários, organizar celebrações, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque essas operações não são naturais” (Nora, 1993, p. 13).

Entende-se, a partir do problema apresentado, que o que os alunos aprendem precisa ter sentido para eles. Ao tratar sobre os fundamentos da ciência histórica, Rüsen (2001) apresenta importantes contribuições para o debate sobre a formação da consciência histórica humana. Indica que sua origem está na vida prática dos seres humanos sendo dela que a História se constitui e se alimenta; são as necessidades de orientação da vida humana no tempo que estabelecem uma relação com a construção de uma ideia de História que, segundo o autor, é reflexo dessa carência humana. No caso em questão, notamos a necessidade de maior conhecimento sobre a Estrada de Ferro de Bragança, elemento constituidor da sociedade e da economia de Bragança entre o século XIX e XX.

Essas carências podem também ser identificadas através de indagações feitas pelo professor/historiador, afinal de contas, o mesmo, como cientista, tem a capacidade de estimular o alunado a fim de comprovar suas dúvidas e anseios acerca do conhecimento histórico. Pensando nisso e buscando reconhecer quais conhecimentos prévios os alunos já detinham sobre o problema, apliquei um questionário contendo três perguntas a respeito da estrada de ferro de Bragança.

A consciência histórica, de acordo com Rüsen (2011), possui etapas de desenvolvimento que expressam os sentidos que os alunos dão ao passado conforme o aprendizado avança. O autor define, portanto, 4 (quatro) tipos de consciência histórica: a tradicional, a exemplar, a crítica e a genética. Esse questionário busca, ao menos parcialmente, estabelecer uma diagnose que nos permita identificar em qual estado a turma se encontra. Percebemos os alunos do segundo ano como estacionados no estágio tradicional, ausente de criticidade em relação às informações fornecidas.

Notei que o tema da EFB foi recebido com entusiasmo pela turma do 2º ano do ensino médio, mesmo que este tenha sido abordado de forma superficial, o que me fez pensar em algo mais complexo: uma sequência didática. Coincidentemente, a oportunidade logo surgiu a partir de um convite feito pela professora do meu filho, quando eu ainda lecionava no Sistema de Ensino Evolução. A turma em questão era o terceiro ano do ensino fundamental séries iniciais e a professora (que é uma pedagoga) me convidou para uma participação especial em uma aula sobre “modernidade e urbanização ao longo do tempo”.

Compreendo que o tema “Estrada de Ferro de Bragança” pode ser utilizado em diversas etapas da educação básica, não necessariamente apenas no ensino médio, afinal a pequena faixa etária dos alunos do fundamental (séries iniciais) também traz consigo interesse e curiosidade sobre diversos assuntos, o que me possibilitaria fazer análises pertinentes à minha pesquisa. Apresentava-se então, uma ótima oportunidade para trazer o tema da EFB para a sala de aula de uma maneira mais lúdica e coletar dados sobre como o alunado reage ao assunto.

A problemática levantada anteriormente, sobre o esquecimento em relação à estrada de ferro de Bragança, é algo que se mostra em todos os níveis de ensino (e mesmo fora da sala de aula). Neste caso em específico busquei identificar de que forma esse esquecimento afeta os alunos e o ensino de história nas séries iniciais do ensino fundamental. Fato interessante é a possibilidade de uma maior interação entre o pedagogo (professor que ensina história entre as demais disciplinas) e o historiador ou professor de história (que assume a cadeira a partir do 6º/9).

Faz-se necessário levantar a questão de “se crianças dessa faixa etária (8 a 9 anos) já tem a capacidade de aprender história”. Tal resposta pode ser obtida a partir das leituras de diversos autores do século XX como Cooper (1995); Ashby e Lee (1987); Egan (1994), que argumentaram:

...que crianças destes níveis etários dispõem já de um conceito de causalidade, que se observa no seguimento coerente de uma narração; não será o conceito “formal” de causalidade, mas é já o narrativo que o ajudará a formalizar, posteriormente, o conceito de causalidade histórica (Sole, 2004, p. 100).

Para a introdução ao tema, recorri à ludicidade através de um vídeo do site Youtube, mais precisamente do canal “Palavra Cantada”, com a música “Trem de

brincar”⁹. A partir da música e das imagens, busquei criar um ambiente propício à discussão de tema, de forma prazerosa, levando em consideração a faixa etária e o nível escolar ali abordado. Buscamos em Ronca (1989, p. 27), a justificativa para esta metodologia:

O movimento lúdico, simultaneamente, torna-se fonte prazerosa de conhecimento, pois nele a criança constrói classificações, elabora sequências lógicas, desenvolve o psicomotor e a afetividade, além de ampliar conceitos das várias áreas da ciência (Ronca, 1989, p. 27).

Figura 23 - Abertura do vídeo intitulado “Trem de brincar” do grupo “Palavra Cantada”.



Fonte: https://www.youtube.com/results?search_query=trem+de+brincar

Tendo em mente essa interação, desenvolvi uma sequência didática e apliquei na referida turma do 3º/9 buscando trabalhar a noção de tempo a partir do tema da Estrada de Ferro de Bragança. Após a exibição do vídeo sobre o “trem maluco”, expus uma fotografia antiga (preto e branco) da Estrada de Ferro de Bragança e questionei as crianças sobre o trem, de maneira geral, a fim de perceber quais conhecimentos prévios eles detinham sobre. A maioria das respostas remeteu ao transporte de passageiros e bagagens, porém uma resposta me chamou a atenção: “as pessoas andavam nele, lá pelo tempo 80 ou 60, não sei bem. Quando não tinha carro nem avião”. A criança, nesse caso, já demonstra uma noção de temporalidade,

⁹ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Tk98GCjEWNk>

provavelmente influenciada pelas locomotivas do século XIX e suas fotografias em preto e branco.

Consideramos, a partir de tal inferência que de fato as crianças dessa faixa etária já podem desenvolver processos de aprendizagem histórica como Cooper afirma:

... Ao aprender a interpretar a evidência, as crianças aprendem a fazer uma série de sugestões válidas acerca de como as coisas foram feitas ou utilizadas e, assim, concluir o que significavam para as pessoas que fizeram e usaram estes objetos (Cooper, 2004, p. 59).

Fato interessante é a noção do espaço e o deslocamento nele, como demonstraram os alunos ao inferirem sobre viagens, transportes de pessoas e mercadorias. A noção de avanço tecnológico também se faz presente quando a criança observa que se andava de trem “quando não tinha carro nem avião”, referindo-se a invenções posteriores.

Na continuidade da aula, aproveitei o despertar do interesse sobre o tema para falar do trem como referência na história local, ou seja, do município de Bragança, e novamente questionei sobre o que eles sabiam a respeito. A maioria desconhecia totalmente esse passado da região e sua relação com os “trilhos da modernidade”, porém, alguns alunos já tinham tido contato com essa informação graças a seus pais e avós. A memória e história oral compõem importantes elementos para a transmissão do conhecimento histórico, principalmente na ausência ou escassez de vestígios materiais, como já mencionado anteriormente.

Ao longo da sequência didática, abordei diversos fatores como o econômico: tratando dos diversos produtos agrícolas que o trem transportava; o social: citando as classes que viajavam de trem (afinal, nem todas as pessoas tinham condições financeiras de comprar os bilhetes de embarque); além de aspectos espaciais e tecnológicos: as mudanças na forma de se locomover, com o passar do tempo, e como os novos veículos trouxeram agilidade nas viagens para a capital do Estado. Em todos os campos as crianças traziam observações interessantes, geralmente considerando sua própria realidade (e seu tempo contemporâneo) como parâmetro. Ao falar sobre economia, as crianças questionaram se o veículo transportava ouro (provável referência obtida de filmes e desenhos assistidos por ele).

Tentando levá-los ao desenvolvimento do pensamento histórico, questionei-os sobre as diferenças entre as viagens de antigamente e as de hoje em dia, rumo à capitado do Estado. As observações foram várias. Alguns dizem que hoje é muito rápido graças aos aviões e carros velozes. Outros afirmaram que ainda demora muito “por causa dos buracos da estrada”. O tempo estimado da viagem, atualmente, variou entre “30 minutos” e “10 horas”, segundo eles. Destaco que por serem alunos de uma escola particular (com mensalidades de alto valor para os padrões do município), a maioria dos alunos fazia essa rota com relativa frequência, portanto eles tinham uma certa experiência, embora devido à idade, sua noção de tempo ainda seja inexata, afinal como Norbert Elias (1998) afirma:

O indivíduo não tem a capacidade de forjar, por si só, o conceito de tempo. Este, tal como a instituição que lhe é inseparável, vai sendo assimilado pela criança à medida que ela cresce numa sociedade em que ambas as coisas são tidas como evidentes. Numa sociedade assim, o conceito de tempo não é objeto de uma aprendizagem em sua simples qualidade de instrumento de uma reflexão destinada a encontrar seu resultado em tratados de filosofia; ao crescer, com efeito, toda criança vai se familiarizando com o tempo como um símbolo de uma instituição social cujo caráter coercitivo ela experimenta desde cedo (Elias, 1998, p.13).

Na parte final da aula, surgiu aquela pergunta sem que eu precisasse formulá-la: um dos alunos mais interessados no assunto questionou “e por que o trem não existe mais? O que aconteceu com ele?”. A resposta, surpreendentemente, veio do seu colega ao lado que, corretamente, explicou: “por que as pessoas passaram a andar de carro e esqueceram do trem”. Essa resposta demonstra um pensamento da causalidade histórica, de que a partir da passagem do tempo e do desenvolvimento de novas tecnologias tivemos uma substituição do meio de transporte (no caso os automóveis substituíram o trem, e as rodovias, os trilhos). O termo “esqueceram do trem” também é extremamente bem utilizado, já que de fato, Bragança e a maior parte dos bragantinos esqueceram do trem e sua história, o que motivou a presente sequência didática e a escrita deste artigo.

Concluí a sequência orientando os alunos a produzirem desenhos, utilizando diversos materiais, que retratassem o trem, seus trilhos e estações e que se colocassem nas imagens dentro do veículo. O objetivo aqui foi de criar um sentimento de protagonismo histórico, e que as crianças imaginassem como seria fazer aquela viagem no passado. A sequência se mostrou extremamente válida, pois suscitou discussões sobre tempo (e a passagem do tempo), mudanças no espaço geográfico

e o desenvolvimento de novas tecnologias, elucidando como isso afeta a realidade do alunado. Foi possível notar como crianças entre 8 e 9 anos apresentam uma já considerável noção de passado, e de como a passagem do tempo traz mudanças. Essa atividade também pode ser concluída com a confecção de um mural com os desenhos produzidos pela turma e, com mais preparo, as próprias crianças podem realizar uma exposição no pátio da escola, falando sobre a Estrada de Ferro e sua história, utilizando também fotografias antigas para ilustrar as explicações.

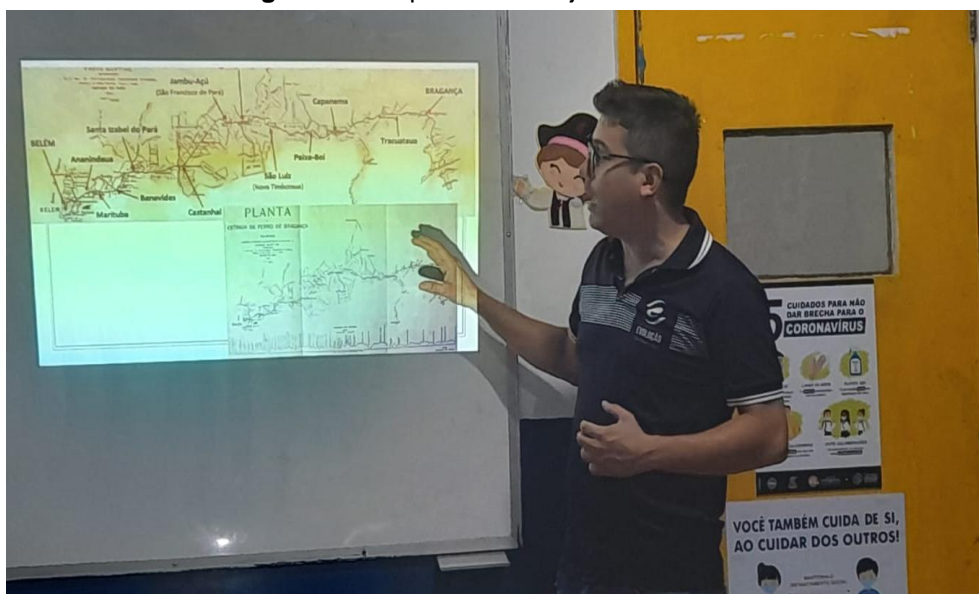
Segue abaixo alguns registros da sequência didática aplicada à turma do 3º/9:

Figura 24 - Detalhes da aula sobre a EFB com a turma.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Figura 25 - Explicando o trajeto da EFB.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

2.3. Ouvindo os docentes: usos e não usos do tema “Estrada de Ferro de Bragança” nas aulas de História.

Minha percepção de ausência de marcos históricos referentes à Estrada de Ferro de Bragança se estendia também a materiais didáticos que abordassem este tema. Da mesma forma que não me recordo de aulas enquanto aluno do ensino básico, obviamente jamais vi algum material que trouxesse uma imagem, que me remetesse a tal história do município. Ocorreu-me, então, a necessidade de ouvir os profissionais que tem por missão instruir e direcionar o alunado nos caminhos da história: os próprios professores desta disciplina e buscar compreender quais dificuldades, desafios ou potencialidades eles veem no que tange à abordagem desta temática em suas aulas.

Com o objetivo de obter respostas sobre suas concepções em relação à História e a respeito do ensino desta disciplina, elaborei perguntas que permitissem estabelecer algumas relações entre si, e que ajudassem a compreender melhor o que pensam os professores consultados. Tais dados podem contribuir para a pesquisa histórica na área do ensino, já que revelam concepções importantíssimas acerca da forma como os docentes abordam o tema já citado.

Portanto, para um melhor desenvolvimento da análise desta seara, apliquei o questionário a onze professores de história do ensino básico, tanto da rede pública

quanto da estadual e a um professor de nível federal (discente da Universidade Federal do Pará), procurando compreender as diferentes realidades quanto ao ensino de história do município de Bragança, em especial sobre o uso da temática do “Trem de Bragança” nas aulas destes professores. Contabilizei, assim, um total de quatro instituições, sendo duas estaduais, uma particular e uma federal. Dos onze questionados, nove responderam pela ferramenta “google forms” e dois pelo tradicional “papel e caneta”.

Como pré-requisito para responderem ao questionário, todos os onze professores deveriam ser (e são) formados em história e atuar ou terem atuado na educação básica, tendo experiência nessa modalidade de ensino. Quando perguntados “há quanto tempo você trabalha no ensino de história?”, as respostas variaram, porém, a experiência mínima foi de quatro anos e a máxima de vinte anos de atuação, o que nos permite entender que todos, em suas particularidades, possuem uma considerável vivência no ensino de história, dessa forma trazendo contribuições muito importantes para nossa análise.

Outra pergunta relevante foi “sua formação acadêmica abordou a Estrada de Ferro de Bragança?”. Como podemos ver no gráfico abaixo, 63% dos professores responderam que sim, e 27% afirmaram que não tiveram a inserção desse tema em sua formação de nível superior. Isso se deve, provavelmente, pelo fato de que a maioria dos questionados fizeram sua graduação no próprio município, já que a Universidade Federal do Pará oferta o curso de história regular desde o ano de 2009, dando bastante ênfase à história local. No entanto, como poderemos ver adiante, essa porcentagem não se apresenta da mesma forma na educação básica, reforçando a problemática levantada nesta pesquisa.

Figura 26 - Pergunta: “sua formação abordou o tema Estrada de Ferro de Bragança?”.



Fonte: Produzido pelo autor (2023).

Entrei, então, nas questões que mais nos interessam quanto ao ensino de história nas aulas dos docentes. Quando perguntados se “em suas aulas eles abordam a temática da Estrada de Ferro e quais aspectos?”, as respostas foram, em sua maioria, positivas. Apenas três professores informaram que não abordam e os oito restantes informaram que trabalham diversos aspectos como “econômico, social e danos causados do lado oposto da estrada”. Uma das professoras afirma que utiliza o tema para trabalhar aspectos como “a ideia de modernismo da época em Bragança e as relações socioeconômicas entre a área rural e urbana”. Notamos, então, na fala dos docentes, um grande potencial uso da interdisciplinaridade, pois como afirma o filósofo Wagner Gomes:

Nos atuais parâmetros de reflexão sobre o ensino formal, o currículo integrado justifica-se em uma perspectiva a partir da qual o conhecimento é compreendido em sua natureza interdisciplinar. Decorre disso, então, que as especialidades que cercam o conhecimento não significam sua fragmentação desconexa, mas uma organização ou catalogação que formatam uma unidade epistemológica (Gomes, 2020. p.85).

Além da disciplina de história, o tema pode envolver outras disciplinas como a geografia (abordando as mudanças espaciais causadas pelo advento do trem), sociologia e filosofia (tratando de aspectos socioeconômicos) entre outras áreas do conhecimento. Constatamos, portanto, que uma maior presença do “Trem de Bragança” no município já seria uma forma de aproximar o alunado do tema trabalhado em sala de aula, gerando a possibilidade de visitas em aulas de campo a vagões, estações e outros locais que remetessem à estrada de ferro.

Outro questionamento feito aos docentes foi sobre “qual faceta do tema Estrada de Ferro mais lhes chamava a atenção”? Dos onze questionados, seis apontaram o aspecto econômico como proeminente. Isso é compreensível, já que a maior funcionalidade da antiga locomotiva era ser a ligação terrestre entre a zona bragantina e a capital do Estado, como afirma Antônio Rocha Penteado:

A construção da ferrovia era um imperativo, para que se garantisse o escoamento da produção agrícola regional para Belém: devido às deficiências das comunicações fluviais e inexistência de caminhos terrestres, assim como de meios apropriados, a única solução que anteviam os paraenses era a ferrovia, que forneceria um transporte fácil e rápido para o mercado da capital (Penteado, 1967).

No entanto, outros aspectos também foram mencionados como “a produção cultural” e “modernidade e identidade local”, além da questão da migração, como ressalta um dos professores: “migração de pessoas de outros estados para trabalharem na estrada de ferro”. É possível, então, vislumbrarmos algumas das muitas possibilidades de usos do tema da Estrada de Ferro de Bragança nas aulas de história.

Seguindo a análise, deparamo-nos com uma das perguntas mais relevantes para este presente trabalho: “antes de abordar o tema ‘Estrada de Ferro de Bragança’ foi possível notar um conhecimento prévio do alunado?”. Dos 11 entrevistados apenas um respondeu que “sim, em sua maioria, os alunos já têm prévia do assunto”. E essa resposta foi dada pelo professor do nível superior do curso de História, ou seja, por ser um curso estabelecido no município de Bragança, faz sentido que esses alunos já tenham tido contato com o tema. Porém, na educação básica (que é o nosso foco nesta pesquisa), todas as repostas foram negativas, variando entre “não”, “pouquíssimo ou nenhum” e “quase nulo”, com um solitário “apenas superficial” (resposta fornecida por um professor da rede particular). Tais respostas reafirmam a problemática levantada: o alunado de Bragança pouco conhece sobre a história da Estrada de Ferro e sua relevância para a consolidação do município como uma das principais cidades do Estado do Pará.

Em grande parte, esse desconhecimento se deve à falta dos vestígios materiais que façam alusão ao trem, como podemos notar pelas repostas dadas à pergunta “Qual sua avaliação sobre os ‘lugares de memória’ que remetam à Estrada de Ferro no município de Bragança?”. As repostas reportaram-se ao busto do governador

Augusto Montenegro, às comunidades (antigas colônias, como a de Benjamin Constant) e à praça onde outrora ficara a Estação. No entanto, mais da metade dos docentes foram enfáticos nas críticas ao descaso do poder público com a memória da EFB. Um dos professores disse que “de uma escala de 0 a 10, fico com 3, pois a memória da estrada de ferro não foi guardada para as novas gerações”. Outro relatou que “a avaliação, atualmente, é bem negativa, muito pelo abandono a tais locais, como a caixa d’água que abastecia o trem e a própria estação na localidade de Benjamin Constant”. Outro professor ainda afirma que “existe uma ausência de interesse para a preservação dessa memória”.

A próxima pergunta foi elaborada já prevendo que o questionamento anterior teria muitas respostas negativas. Indaguei-os, então, sobre que atitudes poderiam ser tomadas para a valorização dessa memória histórica da EFB, afinal todos são profissionais do ensino de história e têm uma visão mais ampla sobre a questão. As respostas foram variadas e se apresentaram como ótimas sugestões para o poder público do município de Bragança. Um dos professores disse que “deveria haver mais interesse em salvaguardar essa memória, como memorial, criando espaço de visitas”. Uma das professoras, apresentou uma proposta na mesma linha de pensamento ao sugerir a “construção de locais de visita sobre a ferrovia, ligando locais pontuais da estrada, favorecendo também o turismo”. Outros docentes mencionaram a possibilidade de inserir a comunidade escolar nesses possíveis “locais de visita” referentes à EFB, gerando a possibilidade de inserir o tema nas aulas da disciplina de Estudos Amazônicos, além da história, podendo perpassar pela Geografia, Sociologia, entre outras matérias.

Um professor sugeriu que, não apenas os pontos históricos da cidade de Bragança passassem por uma revitalização, mas também a comunidade de Benjamin Constant (local em que havia um ramal da ferrovia, dada sua importância econômica para a região). O discente detalhou sua sugestão dizendo “primeiro a revitalização dos espaços, e posteriormente a sua reinserção, para o público em geral da cidade, com pontos turísticos, museus ou até mesmo a ideia que já surgiu na escola da comunidade de Benjamin Constant, de transformar a Estação daquela comunidade em um museu com biblioteca, já que ela fica próxima a uma escola”. Compreendemos que tais sugestões, embora totalmente pertinentes, perpassam por outras instâncias

que vão além de nós professores. É necessário que haja o interesse e o esforço do poder público para que essas medidas sejam efetuadas. No entanto, é possível, em outro momento, uma maior organização de nós, docentes de história, colocando tais pontos como fundamentais para a valorização do patrimônio histórico do município. Faz-se necessário, portanto, avaliar a possibilidade de representação nas sessões da câmara municipal de Bragança, expondo sugestões. No entanto, isso é assunto para outro momento.

A última pergunta buscou levantar uma questão que será determinante para o desenvolvimento do último capítulo da presente dissertação: questionei se os professores sentem falta de ferramentas e materiais sobre a EFB, e como essas possíveis ferramentas poderiam lhes ajudar no processo do ensino de história. Desta vez, as respostas foram unânimes, todos os 11 docentes afirmaram que há a necessidade de material didático sobre o tema. Respostas como “uma cartilha que abordasse tal tema e que fizesse parte dos currículos de história e estudos amazônicos” e “acervos digitalizados seriam de grande ajuda”, mostram que os professores têm dificuldade de trabalhar o tema em sala de aula devido à falta de material didático. Um dos professores foi além, e disse que “curtas-metragens sobre a estrada de ferro, encartes e jogos seriam de grande valia para estudar o assunto”.

Ressaltamos que a produção a respeito da estrada de ferro não é nula. O próprio historiador Dário Benedito Rodrigues, já citado ao longo desta dissertação, mantém um blog ativo desde 2009, onde aborda diversos aspectos históricos do município de Bragança, inclusive sobre a EFB. Vídeos documentais sobre o tema já foram produzidos e expostos na internet como os presentes no blog “eubragantino”, de André França, assim como músicas sobre a Estrada de Ferro. A respeito desta última mídia destaco a música “Um Trem para Bragança”, do cantor e compositor Paulo Uchôa que trata do trem e das localidades e municípios pelos quais percorria, como podemos notar no trecho da música:

De Belém para Bragança

De Bragança pra Belém,

Na Ponte do Sapucaia já passou o trem

Trem que serpenteia

De Mirasselas para Tracuateua

*Como dizia minha velha vó:
“quem sabe um dia,
Ainda chega em Cacoal lá do Piritoró”.¹⁰*

Levanto tais produções midiáticas para que possamos pensar que, além da necessidade de produção de mais material sobre a Estrada de Ferro, podemos (e devemos) utilizar o que já existe sobre o tema: livros, músicas, poemas e vídeos existem (ainda que não na quantidade necessária) e abrem a possibilidade da utilização destes nas aulas de história, geografia, estudos amazônicos etc.

Compreendemos, então, que os professores de história, atuantes no município de Bragança, veem o tema da Estrada de Ferro como uma possibilidade de grande potencial para o ensino de história local. Afirmam, que a maior parte do alunado não detém conhecimento prévio sobre o assunto e quando isso ocorre é de maneira muito superficial.

Através da análise do questionário aplicado a alguns professores de história da cidade de Bragança, conseguimos concluir que o tema “Estrada de Ferro de Bragança” apresenta grande potencial para ser trabalhado em sala de aula, porém, alguns entraves se apresentam, como a falta de conhecimento prévio do alunado, os poucos lugares de memória que ainda resistem em Bragança e, principalmente, a falta de material didático que permita aos alunos “mergulharem” na história de um elemento tão significativo para o desenvolvimento da zona bragantina e do Estado do Pará como um todo.

CAPÍTULO 3: APLICAÇÃO DO PRODUTO: EVENTO MULTICULTURAL SOBRE A ESTRADA DE FERRO DE BRAGANÇA

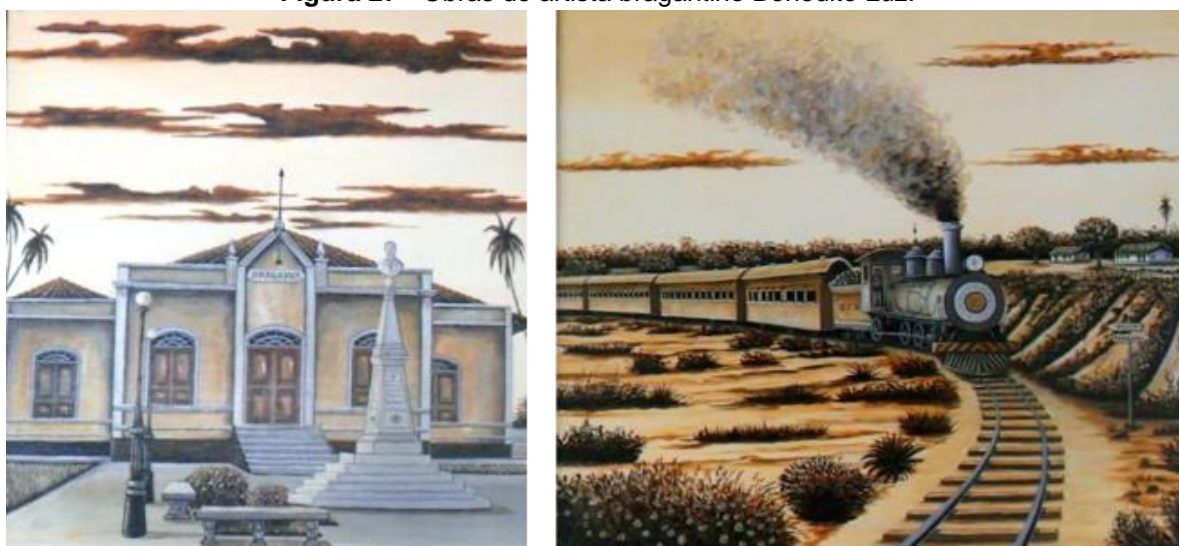
Neste terceiro, e último momento da presente pesquisa, farei a descrição do produto didático-pedagógico desenvolvido junto ao alunado da referida turma do segundo ano do ensino médio da Escola Estadual Padre Luiz Gonzaga. O produto, constituindo-se de uma exposição multicultural sobre a Estrada de Ferro de Bragança, denominada “História e Arte: percorrendo os trilhos da Estrada de Ferro de Bragança”,

¹⁰ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=joKRdsUNT1o>

e nela apresentamos, além do contexto histórico de sua fundação, algumas produções culturais e artísticas a que ela serviu como inspiração.

Minha ideia inicial em relação ao produto era a elaboração de um site interativo em que o aluno (ou qualquer pessoa) pudesse reviver uma experiência próxima à de estar viajando na antiga locomotiva em direção a Belém. Porém, as vivências e experiências ao longo do processo da pesquisa me fizeram mudar os rumos de tal produto. Um dos fatores que me levaram à concepção desse momento multicultural junto ao alunado foi a exposição “Trilhos: uma viagem Caeteuara” do artista plástico bragantino Benedito Luz. A exposição comemorou os quarenta anos da carreira do artista e trouxe a EFB como principal tema dos quadros¹¹. Como demonstra a figura.

Figura 27 - Obras do artista bragantino Benedito Luz.



Fonte: <https://adrielsonfurtado.blogspot.com/2013/09/expresso-belem-braganca.html>

Essa relação entre as artes e o ensino de história teve como um de seus primeiros pesquisadores o teórico alemão Aby Warburg, que viveu entre o final do século XIX e o início do XX. Formado em arte, história e religião, seus trabalhos impactaram grandemente diversas áreas, a ponto de ser considerado um dos fundadores da chamada “História Social da Arte”, como afirma Jacqueline Wildi Lins,

¹¹ Quadro à direita: Expresso Belém – Bragança

Informações Técnicas: Acrílico sobre a tela. Dimensões: 1,20 m x 1,20 m. Autor da obra: Benedito Luz / Artista plástico. Ano: 2012.

Quadro à esquerda: Estação Ferroviária. Técnica: Acrílico sobre a tela. Dimensões: 0,70cm x 0,60cm
Autor da obra: Benedito Luz / Artista plástico. Ano: 2012.

em seu artigo intitulado “O enigma da imagem: a contribuição de Warburg à História da Arte” (2009). A historiadora da arte, a partir dos estudos de Warburg afirma que:

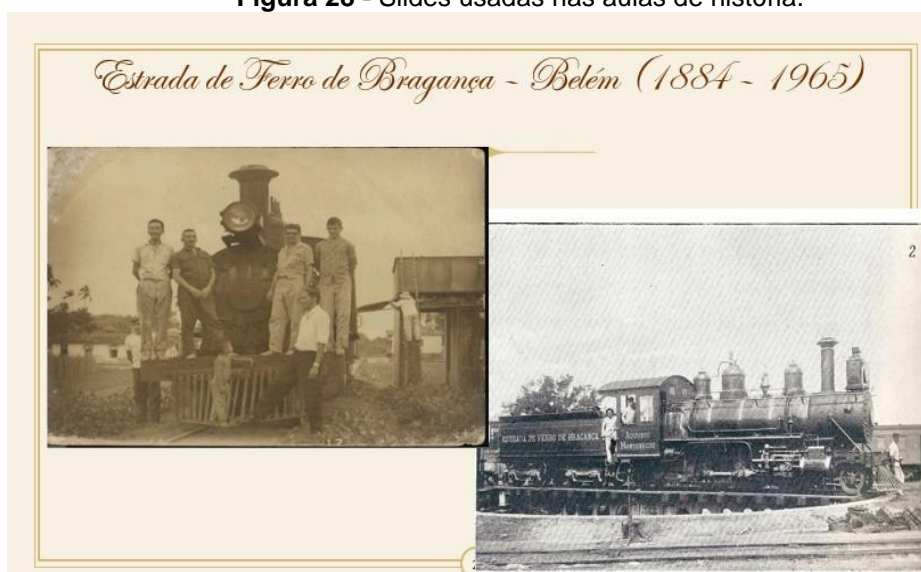
Nesse modelo, seguido por Huberman, Warburg pede que se desça às profundezas da tessitura que liga o espírito humano à matéria estratificada anacronicamente, pede que se repense, na imagem, as relações do agora com o outrora. Enfim, propõe um modelo de história tendo em vista o anacronismo: um novo modelo de temporalidade, uma nova forma de colocar a imagem no centro de todo o pensamento sobre o tempo. Assim, diante da imagem e diante do tempo, não existe história sem anacronismo, ou seja, a montagem (Lins, 2009).

A partir desta visita à exposição, comecei a maturar uma ideia de um momento que fosse além da abordagem histórica sobre a temática, mas que também pudesse abranger o aspecto artístico e cultural, por assim dizer. E que esses aspectos fossem produzidos também pelos alunos, na perspectiva de um alunado protagonista e não apenas expectador.

3.1. Elaboração e construção do produto pelo alunado.

No segundo semestre de 2023, reintroduzi o tema da estrada de ferro nas aulas de história junto à turma do segundo ano do ensino médio da escola Estadual Padre Luiz Gonzaga. Atuei nas aulas usando slides sobre a “Revolução Industrial”, algumas imagens do “Trem de Bragança”, buscando familiarizá-los com a locomotiva que outrora saiu de nosso município rumo à capital do Estado. Abaixo, algumas das imagens utilizadas nos slides das aulas:

Figura 28 - Slides usadas nas aulas de história.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Nessa aula, em especial, aproveitei para trazer à tona um pouco da história da construção da EFB assim como sua importância para o desenvolvimento econômico do município de Bragança e região. Também iniciei uma discussão sobre a falta de lugares de memória referente à ferrovia, o que gerou bastante interesse na turma. Comentei sobre os locais que ainda existem na cidade e destaquei a comunidade de Benjamin Constant¹², no interior do município, exibindo uma fotografia minha em frente à estação, que ainda se mantém de pé, na principal via da comunidade.

Tais informações sobre a Estrada de Ferro despertaram grande interesse no alunado, visto que perceberam que era algo “próximo” a eles, pois em outrora, esse veículo esteve em circulação por locais conhecidos. Ao ouvirem sobre a antiga estação e onde ela ficava e, o principal, ao visualizarem as fotografias antigas, os estudantes reagiram positivamente, comentando entre si e com expressões de interesse e fascínio.

Na semana seguinte, optei por dar sequência ao tema, dessa vez com uma roda de conversa aberta sobre a Estrada de Ferro. Debates sobre sua criação, motivação, impactos econômicos e sociais e, claro, sua desativação. Tratamos também do espaço físico da cidade e suas mudanças com o advento desse símbolo da modernidade. Quanto a essa noção de espaço buscamos em Kátia Abud, para quem tal noção é uma materialidade do passado e que está presente em nossa vida atual, podendo ser utilizada no ensino de história, pois segundo a autora:

(...) nos depararmos com evidências materiais de outros tempos, sinais preservados ou em ruínas deixados pelas pessoas do passado, somos impelidos a imaginar: quem os produziu? Para quê? Como foram usados? Por quem foram usados? Perguntas que intrigam o olhar e mobilizam os atos de ensinar e aprender História na escola e em outros espaços (Abud, 2010.)

A turma participou ativamente e levantou questionamentos sobre este tema. Essas questões e observações foram levadas em consideração para a elaboração e execução do produto, como veremos a seguir.

Aproveitei-me deste entusiasmo para iniciar a proposição daquilo que resultaria no produto de minha dissertação. Escolhi esta turma do 2º ano do ensino médio, por terem (alunos) se mostrado bastante ativos e dinâmicos em atividades anteriores.

¹² Cito a comunidade no capítulo 1 sobre a construção da Estrada de Ferro de Bragança.

Diante disso, na terceira aula com a turma, dividi os alunos em equipes para facilitar a divisão de tarefas a serem cumpridas, sempre sob minha supervisão, logicamente.

Na divisão das equipes distribuí algumas funções que geraram material para a exibição na nossa exposição sobre o trem. Uma equipe ficou com a incumbência de desenvolver uma maquete sobre a Estrada de Ferro, trazendo elementos característicos como a locomotiva, estação e trilhos. A ideia de utilizar uma maquete tem por objetivo fazer uso de uma ferramenta lúdica que envolva os alunos no ensino de história, além de gerar protagonismo para o alunado, ao colocá-lo como produtor do conteúdo e apresentador deste material, além do que “a proposta de utilizar maquetes como mediação do diálogo estabelecido com os alunos vai ao encontro com as novas perspectivas de ensino, visto que dá materialidade ao que seria apenas uma explanação conteudista.” (Soares, et al., 2014, p. 55).

Além disso, Lopes e Soares (2009, p. 04), ressaltam a interação que a maquete proporciona entre docentes e discentes e alertam que os “instrumentos lúdicos não abrangem toda a complexidade que envolve o processo educativo, mas podem contribuir para melhorar e facilitar a aprendizagem”.

Uma aluna (que é notadamente talentosa em pinturas) se voluntariou para produzir um quadro sobre a EFB, utilizando algum material escolhido por ela. Enviei imagens dos quadros produzidos pelo artista plástico Benedito Luz para que servissem de inspiração para a jovem artista. Os resultados serão apresentados mais adiante.

Esta turma escolhida para participar da exposição é bastante ativa, como eu já informei anteriormente, e conta com alguns garotos ainda na adolescência, e, como é natural dessa fase, por vezes muito inquietos. Coloquei-me a pensar sobre como eu poderia utilizar tamanha energia e criatividade desses jovens e me veio à mente uma ferramenta bastante utilizada atualmente: o podcast. Para título de informação, os podcasts são produções midiáticas de áudio (algumas vezes sendo apresentadas acompanhadas de vídeo, principalmente quando disponíveis no YouTube). Esses conteúdos podem ser de temas específicos ou não, dependendo da proposta dos criadores. O grande diferencial dos podcasts em relação a outras produções, é a opção de escolher o tema e ter acesso a informações, muitas vezes, de maneira mais informal e descontraída.

Raone Ferreira de Souza em seu artigo “O podcast no Ensino de História e as demandas do tempo presente: que possibilidades?”, de 2017, diz que:

Podcast relacionados à Educação ainda são poucos, mas alguns programas têm crescido e alcançado um público cada vez mais diversificado. Citamos o podcast do site Escriba Café11 que trata de temas históricos, passando por temas como Idade Média, Mitologia grega, Segunda Guerra Mundial, Revolução Francesa e muitos outros. Estes programas possuem uma modalidade diferente, sendo o podcast narrado apenas por um participante e sonorizado com efeitos que contextualizam a narrativa. Já o podcast do site História Online possui características didáticas, em que o professor Rodolfo Neves discute os temas históricos apresentando conceitos, discussões teóricas e conteúdos voltados, principalmente, para alunos que desejam realizar o vestibular (Souza, 2017).

Optei por uma versão mais “tradicional” do podcast, com três alunos entrevistando dois convidados. Nosso podcast foi focado na Estrada de Ferro de Bragança, sendo os convidados o historiador Dario Benedito Rodrigues e o já citado artista plástico Benedito Luz. Ao longo deste capítulo entrarei em mais detalhes sobre o podcast realizado pelos alunos.

O último grupo teve como tarefa construir um mural de fotografias sobre a EFB. Listei sites e blogs onde poderiam ser encontradas as imagens, ressaltando a importância de identificar fontes e autores na produção. Essas imagens serviram também como um mural de boas-vindas na entrada do saguão da escola onde ocorreu nosso evento/produto.

3.2. A aplicação do produto.

Nosso evento/produto com o tema: “História e Arte: Percorrendo os trilhos da Estrada de Ferro de Bragança”, foi aplicado no dia 27 de novembro de 2023 na escola Estadual Padre Luiz Gonzaga, em Bragança. Como já mencionado anteriormente leciono nessa escola a disciplina de história com as turmas do ensino médio do turno da manhã.

Nas semanas anteriores divulguei, via WhatsApp, nosso evento e passei pessoalmente em algumas turmas para convidá-los a prestigiar esse momento de difusão de conhecimento e produções dos alunos sobre a Estrada de Ferro de Bragança. Para isso, utilizei um *flyer* de divulgação que podemos ver na imagem abaixo:

Figura 29 - panfleto de divulgação do evento sobre a EFB.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Às 10:30h teve início nosso evento. Graças ao convite feito com antecedência e por estarmos vivenciando o período das provas finais, tivemos um público considerável formado por alunos, professores e demais funcionários, como podemos ver nas imagens abaixo.

Figura 30 - Presença de alunos e funcionários no evento sobre a EFB.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Fiz a abertura do evento, apresentando-me e explicando a importância daquele momento para mim e para a escola. Em seguida, mencionei os alunos que contribuíram com suas produções relacionadas ao tema central do nosso evento: a Estrada de Ferro de Bragança. Fiz um breve histórico sobre a EFB e sua importância para o desenvolvimento do município de Bragança e da região nordeste do Estado do Pará. Procurei não me alongar muito, pois tínhamos muitos outros momentos, de modo que convidei uma das alunas da turma para anunciar os participantes e conduzir o restante do evento.

Figura 31 - Apresentadores do evento.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

O primeiro convidado foi o historiador e professor de história da Universidade Federal do Pará, Dário Benedito Rodrigues (cujos textos foram bastante utilizados na concepção desta dissertação). O historiador bragantino aprofundou a discussão sobre a relevância da Ferrovia para a urbanização e desenvolvimento da malha urbana do município, assim como foi fundamental para o surgimento de novos distritos e municípios ao longo de seu trajeto.

Após uma breve fala, aproveitamos sua presença à frente para iniciarmos o podcast elaborado e produzido pelos alunos. Rapidamente, uma mesa é montada e composta por dois alunos da turma do segundo ano, pelo professor Dário e pelo artista plástico Benedito Luz, que por ser o autor de diversas obras retratando a EFB, foi convidado para falar sobre seu trabalho e sua ligação com a Ferrovia.

Os jovens alunos iniciam o podcast perguntando ao historiador sobre a importância da Ferrovia para Bragança, e ele respondeu narrando sobre a desativação e o esquecimento da Ferrovia pela população e pelas gerações posteriores. Ressaltou, ainda, que a retomada de estudos sobre o tema pode impactar positivamente no ensino de história de nossa região.

Em seguida, tivemos a presença do já citado artista Benedito Luz, e quando perguntado a respeito de sua inspiração, discorreu sobre sua relação com a ferrovia, e a importância dela. Enquanto ele falava, algumas fotos de seus quadros eram exibidas em uma tv que foi disposta no local. No fim de sua fala, foi apresentado um vídeo de divulgação da exposição dos seus quadros, que aconteceu em julho daquele ano, no Museu da Marujada.

Figura 32 - Podcast com entrevista realizada pelos alunos.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Após as entrevistas, tivemos a apresentação da aluna C.S. que produziu um lindo desenho da locomotiva da EFB. Segundo a autora, a imagem foi feita totalmente em grafite e teve como inspiração uma das fotografias antigas que foram expostas em sala de aula, durante a preparação para o evento. A aluna ressaltou, em sua descrição da obra, que fez questão de focar nos trabalhadores da ferrovia e das pessoas que nela viajavam. Ela concluiu sua fala dizendo que espera que sua obra “seja importante para que as pessoas conheçam mais sobre a história da Ferrovia de Bragança, que muito contribuiu para o desenvolvimento social de nossa cidade” (Silva, 2023). Foi

visível a admiração dos expectadores com a obra e o talento da nossa aluna. Abaixo podemos ver algumas fotografias da produção artística:

Figura 33 - A aluna e sua pintura sobre a EFB.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Indo para a reta final de nossa exposição multicultural, apresentamos a maquete da locomotiva principal da EFB, também produzida por alunas. Elas explicaram sobre os materiais utilizados, e como conseguiram produzir a réplica. O resultado foi muito satisfatório, como podemos notar nas imagens abaixo:

Figura 34 - Alunas apresentando a maquete sobre a ferrovia.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Figura 35 - Detalhes da maquete.



Fonte: Arquivo pessoal (2023).

Antes de finalizarmos, exibimos o clip da música “Um trem para Bragança”, do músico Paulo Uchôa, procurando mostrar que a música regional também é uma fonte de conhecimento histórico que pode e deve ser utilizada em nossas aulas de história, ou mesmo em outras disciplinas.

Encerramos nosso evento com uma última fala de minha parte, agradecendo a presença de todos e afirmando a necessidade de continuarmos trabalhando a temática em sala de aula e fora dela. Apesar das problemáticas já levantadas ao longo deste trabalho, concluiu-se que é possível reproduzir um evento como este em outras escolas, explorando a capacidade e a criatividade do alunado, que pode produzir novas ferramentas para expor, tanto para seus colegas, como para a comunidade em geral.

3.3. A avaliação do produto.

Para verificarmos o impacto de nosso evento junto ao alunado (tanto dos participantes quanto dos expectadores), foi aplicado um questionário com algumas perguntas a respeito da experiência destes com o evento, a fim de obter uma maior compreensão de todo o processo e de realizar as devidas correções, caso seja necessário. Ao todo, foram aplicados 20 questionários, distribuídos entre os alunos que participaram das produções e estudantes que foram somente para prestigiar o evento. Para fins objetivos, serão apresentadas algumas dessas avaliações realizadas pelos estudantes.

Ao serem perguntados sobre “qual momento do evento mais lhe interessou e por quê?”, tivemos respostas variadas:

A exposição de fotos e os desenhos da aluna, pois foram imagens muito lindas.

Aluna A.L; 16 anos.

Me interessou o podcast e a exposição das fotos, pois descobri e vi coisas que não tinha visto antes.

Aluna S. C. 15 anos.

O momento do podcast e a maquete que teve uma explicação sobre o trem, o que é bem legal, até porque uma boa parte (dos estudantes¹³) não sabia que tinha um trem em Bragança.

Aluno A. P. 16 anos.

Na hora em que o professor Dário (Benedito) tomou a palavra. Muito bom ver como ele tem conhecimento. É cativante

Aluna E. S. 17 anos.

A parte que mais me interessou foi quando falaram que antigamente em Bragança existiu uma estrada do trem.

Aluno R. L. 15 anos.

Em seguida perguntamos se os alunos conhecem algum lugar ou monumento que remeta à antiga ferrovia, uma resposta em específico chamou a atenção: “não conheço muito sobre isso porque na escola eles não ensinam muito sobre a sociedade (local)¹⁴, mas sim sobre outros continentes” (R.L. 15 anos, 2023). Isso denota uma das críticas feitas ao longo do trabalho sobre o pouco uso da história local em detrimento à história europeia. Sabemos que isso ocorre, em parte, devido à necessidade de adequar os conteúdos ao Enem¹⁵ e os vestibulares em geral, mas acreditamos ser possível trazer conteúdos de história local de maneira orgânica e dentro dos parâmetros “mercadológicos” do momento atual, por assim dizer. O fato é que notamos que os alunos sentem a necessidade de estudar sobre a sociedade e história local e não apenas a chamada “História Geral”.

Dos 20 alunos a quem foram aplicados os questionários, 11 responderam que não conhecem nenhum monumento ou local que remeta à EFB. Isso corresponde a 55% por cento das respostas. Um número alto que confirma nossa problemática tratada ao longo do trabalho.

¹³ Complemento meu.

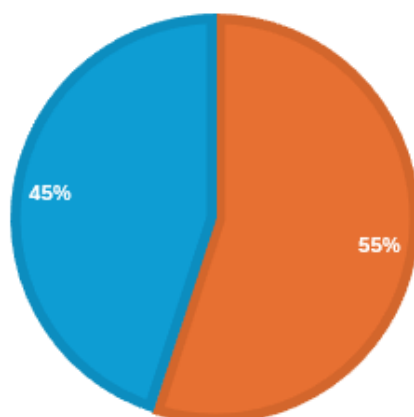
¹⁴ Idem.

¹⁵ Exame Nacional do Ensino Médio.

Figura 36 - Gráfico sobre a pergunta relacionada ao conhecimento prévio dos alunos.

PERGUNTA: "VOCÊ CONHECE ALGUM LUGAR OU MONUMENTO RELACIONADO À EFB?"

■ Não conheciam nenhum monumento ou local ■ Conheciam um monumento ou local



Fonte: Produzido pelo autor. (2024).

Entre as respostas de alunos que já conheciam alguma referência à EFB, destacamos algumas abaixo:

Vi uma trilha que passava próxima ao IFPA¹⁶.
Aluna L. L. 14 anos.

Sim, a caixa d'água que tem próxima da IFPA.
Aluna S. C. 15 anos

Na Vila Sinhá¹⁷ existe uma caixa d'água onde o trem podia abastecer com água.
Aluna K. F. 17 anos.

A Praça de Eventos por onde o trem passava.¹⁸
Aluno M.C. 17 anos.

Notamos que dos poucos lugares de memória remanescentes da Ferrovia, a que permanece mais forte no pensamento dos estudantes é a caixa d'água de abastecimento do trem e o local onde antes ficava a estação de embarque e desembarque. Mesmo o busto de Augusto Montenegro (monumento mais preservado dentre os que existem) não foi mencionado nenhuma vez. Isso demonstra que, além da necessidade de novos lugares de memória, é preciso valorizar aqueles que já

¹⁶ Instituto Federal do Pará (IFPA).

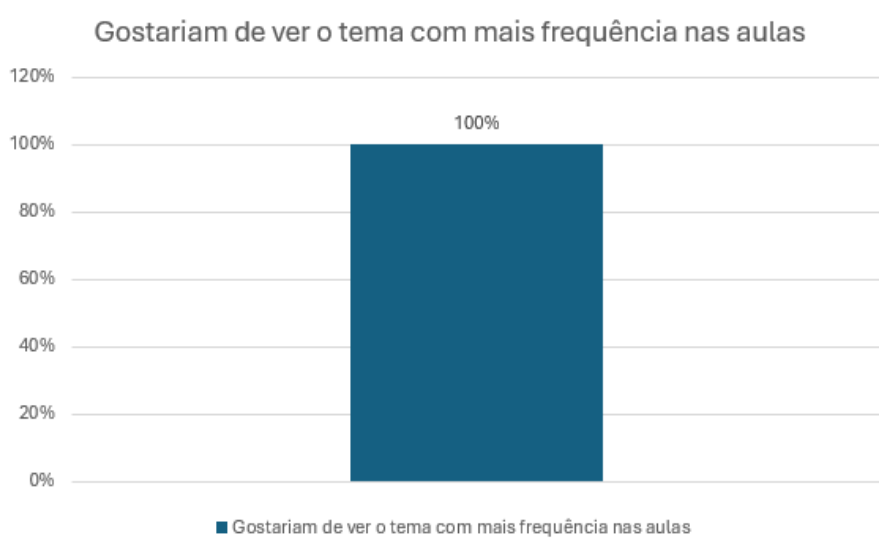
¹⁷ Bairro de Bragança.

¹⁸ O aluno refere-se à Estação Armando Bordallo, que durante muitas décadas foi chamada popularmente de Praça dos Eventos. Na época da Ferrovia, era onde ficava a estação principal de embarque do Trem de Bragança.

existem. Isso é possível através de aulas de campo, ou mesmo expositivas, onde os professores de história tragam para as aulas os significados e a importância desses patrimônios.

Finalizando esse momento de avaliação, perguntamos se os alunos que prestigiaram e participaram do evento “gostariam de ver esse tema com mais frequência nas aulas de história?” E a resposta “Sim” foi unânime. Todos os estudantes questionados demonstraram interesse em continuar tendo esse importante tema em suas aulas.

Figura 37 - Gráfico sobre o interesse dos alunos em verem o tema nas aulas de história.



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

Compreendemos, por meio da avaliação feita com o alunado, que o evento “História e Arte: percorrendo os trilhos da EFB”, foi de grande valia, pois trouxe uma série de informações até então desconhecidas do público, que despertou o interesse em buscar aprofundamento nessa temática tão relevante para a história do município de Bragança e região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Café com pão
 Café com pão
 Café com pão
 Virge Maria que foi isto maquinista?

Agora sim
 Café com pão
 Agora sim
 Voa, fumaça
 Corre, cerca
 Ai seu foguista
 Bota fogo
 Na fornalha
 Que eu preciso
 Muita força
 Muita força
 Muita força¹⁹

Assim corria a locomotiva que ligava Bragança, no interior do Estado, à capital Belém, por décadas. Ganhando força conforme colocava-se “fogo na fornalha”, como disse Manuel bandeira em seu poema. Rasgando a floresta amazônica e descortinando lindas paisagens de campos, plantações, vilas e pessoas. Pessoas que trabalhavam e aguardavam a chegada do Trem de Bragança. Um trem que parecia incansável, levando pessoas e mercadorias, com força, muita força. Mas que um dia foi desativado. Seus trilhos retirados e sua história, quase esquecida.

Esta pesquisa surgiu a partir da inquietação que se deu mediante o entendimento de que havia poucos lugares de memória referentes à Estrada de Ferro de Bragança, no município de Bragança, região nordeste do Estado do Pará. Esse empreendimento de caráter misto (público e privado) consistiu em um elemento determinante para o desenvolvimento do município, que já era um polo agricultor do Estado e teve seu potencial maximizado com a chegada desse símbolo da modernidade.

Através de diagnoses realizadas com turmas de escolas públicas e privadas de Bragança, constatamos que o alunado pouco sabe sobre essa parte crucial da história de seu município, sendo suas informações vagas e dispersas, colhidas, muitas vezes,

¹⁹ Bandeira, Manuel 1886 - 1968. *Antologia Poética*. Rio de Janeiro: J.Olympo, 1976, 8. ed., p. 96.

através de familiares que tiveram essa experiência da viagem no antigo transporte ou que ouviram falar dessas quase lendárias aventuras.

Ao longo deste trabalho, através da aplicação de um questionário, concluímos, ainda, que esse esquecimento em relação ao Trem de Bragança é igualmente sentido pelos professores de História da região, que acusam a falta de material didático voltado para esse tema, assim como a ausência de museus, memoriais e/ou monumentos (limitado a apenas um busto de Augusto Montenegro, governador do estado na época da inauguração da ferrovia), que permitam levar o alunado a uma experiência mais enriquecedora e concreta, gerando alternativas ao modelo teórico, tornando o ensino da história local ainda mais atraente e interessante.

A partir destas problemáticas, iniciamos uma discussão sobre patrimônio, educação patrimonial e consciência histórica, cercando-nos de autores que nos auxiliaram a compreender de que forma esse ensino da história pode ser enriquecido através de aulas práticas, sequências didáticas, exposições e discussões a respeito de diversos temas, proporcionando ao alunado maior gama de conhecimento e consciência crítica a respeito da sociedade em que se está inserido.

Ao final desta caminhada, foi possível organizar um momento de socialização das produções do alunado, assim como ouvir e conversar com profissionais de diversas áreas do conhecimento, os quais têm suas produções com foco ou inspiração na Estrada de Ferro de Bragança. O envolvimento dos alunos nessas atividades os estimulou a descobrirem-se como sujeitos protagonistas da história e produtores de conhecimento.

Sabemos que este presente trabalho se constitui em uma proposta de trazer para as aulas de história, e para a escola como um todo, este tema tão relevante para nosso município, porém também compreendemos que nenhuma pesquisa histórica se encerra em si mesma, pois abrem-se possibilidades para pesquisas futuras, que resultem em produções que, assim como esta, envolvam o alunado e o professorado na busca da construção de um conhecimento histórico crítico e significativo.

REFERÊNCIAS

ABUD, Kátia Maria. Espaços da História: Ensino em museus. In: SILVA, André Chaves de Melo, ALVES, Ronaldo Cardoso. **Ensino de História**. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

ALBERTI, Verena. O lugar da história oral: o fascínio do vivido e as possibilidades de pesquisa. In: ALBERTI, Verena. **Ouvir contar**: textos em história oral. Rio de Janeiro: FGV, 2004.

ANAISSE, Marcelo Ribeiro. **Fontes fotográficas da Segunda Guerra Mundial no ensino de História**: uma proposta de estudo para estudantes e professores. Dissertação (Mestrado Profissional em Ensino de História) - Programa de Pós-Graduação em Ensino de História, Campus Universitário de Ananindeua, Universidade Federal do Pará, Ananindeua, 2020. 123 f.

COLL, César. & SOLÉ, Isabel. Ensinar e aprender no contexto da sala de aula. In: Coll, J. Palacios & A. Marchesi (Org.). **Desenvolvimento psicológico e educação**. Volume 2, Educação e Psicologia. Porto Alegre: Artes Médicas, 1996/2004.

BLOCH, Marc. **Apologia da história ou o ofício de historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.

BRASIL, Ministério da Educação. **Base Nacional Comum Curricular**. Brasília-DF: DOU, 2018.

BRITO, Adilson Junior Ishihara. Identidade fraturada: o desmemoramento da “Adesão do Pará” no ensino de história. **História & Ensino**. Londrina, v. 27, n. 1, p. 93-122, jan./jun. 2021.

Disponível em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/histensino/article/view/36354/30117>. Acesso em: 22 de set. 2023.

COOPER, H. Concepts, modeles, raisonnements. In: AUDIGIER, F. (Ed.). **Actes du huitieme colloque sur les didactiques d’histoire, de la geographie, de l’education civique et des sciences economiques sociaux**. Paris: Institute Nationale des Recherches Pedagogiques, 1998. p. 220-223.

ELIAS, Norbet. **Sobre o tempo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

LACERDA, Franciane Gama. Uma artéria necessária para o progresso: a Estrada de Ferro de Bragança (Pará – 1883-1908). **Revista Brasileira De História e Ciências Sociais**, 10(19), 226–248. Recuperado de <https://periodicos.furg.br/rbhcs/article/view/10747>. Acesso em: 25 de mar. 2023.

GOMES, Wagner. **Ensino de história e interdisciplinaridade**: reflexões epistemológicas. Fortaleza: EdUECE, 2020.

HOBBSAWN, Eric J. **A era das revoluções**: Europa 1789 -1848. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991 [1977].

KOSSOY, Boris. **Realidades e ficções na trama fotográfica**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2009.

LOWENTHAL, David. **The Past is a Foreign Country**. 2ª ed. New York: Cambridge University Press, 2015.

MAUÉS, Heraldo. Origens históricas da cidade de Bragança. **Revista de História**, [S. l.], v. 35, n. 72, p. 377-392, 1967. Disponível em: <https://revistas.usp.br/revhistoria/article/view/126795>. Acesso em: 15 de ago. 2024.

NONATO DA SILVA, Dário Benedito. Bragança, há um passo de seus quatrocentos anos. **Blog Dário Benedito**. Bragança, 8 de julho de 2012. Disponível em: <https://profdariobenedito.blogspot.com/2012/07/braganca-um-passo-de-seus-quatrocentos.html>. Acesso em 29 de maio de 2023.

NONATO DA SILVA, Dário Benedito. Ao apito do trem: uma história da extinta Estrada de Ferro de Bragança. In: NONATO DA SILVA, Dário Benedito Rodrigues. **Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural: coletânea de artigos/ (Org.)**. Giovanni Blanco Sarquis. - Belém: IPHAN, 2017.

NORA, Pierre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História**, São Paulo, n. 10, dez. 1993, p. 7-28. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/revph/article/view/12101>. Acesso em: 23 de março de 2022.

PENTEADO, Antônio Rocha. **Problemas de Colonização e de Uso da Terra na Região Bragantina do Estado do Pará**. Belém: Universidade Federal do Pará, 1967.

PENTEADO, Antônio Rocha. **O Uso da Terra na Região Bragantina-Pará**. São Paulo: Instituto de Estudos Brasileiros – USP, 1968.

POSSAMAI, Zita Rosane **Leituras da Cidade**. Porto Alegre: Evangraf, 2010.

RONCA, Paulo Afonso Caruso. **A aula operatória e a construção do conhecimento**. São Paulo, editora Edisplan, 1989.

RÜSEN, Jörn. **Razão histórica: teoria da história: os fundamentos da ciência histórica**. Brasília: UnB, 2001.

SANTOS, F. L. KOSSOY, Boris. **Fotografia & História**. São Paulo: Ateliê Editorial. Revista de História Regional, 2001.

SOARES, Edna Machado. **A ludicidade no processo de inclusão de alunos especiais no ambiente educacional**. 2010. Disponível em: <http://www.ffp.uerj.br/arquivos/dedu/monografias/EMS.2.2010.pdf>. Acesso em 25 de mar. 2023.

SOUZA, Raone Ferreira de. **Usos e possibilidades do podcast no ensino de história**. Dissertação (Mestrado Profissional em Ensino de História) - Programa de

Pós-Graduação em Ensino de História, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016. 118 f.

SIQUEIRA, José Leôncio Ferreira de. **Trilhos**: O caminho dos sonhos (Memorial da estrada de Ferro de Bragança). Ed: Marques, 2008.

SMITH JUNIOR. Francisco Pereira. **Imigração espanhola na Amazônia**: as colônias agrícolas e o desenvolvimento socioeconômico no nordeste paraense (1890-1920). Tese (Doutorado em Ciências Socioambientais) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico úmido. Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, NAEA, UFPA, 2012.

SOARES, André L. R. Educação Patrimonial na Universidade Federal de Santa Maria: O Núcleo de Estudos do Patrimônio e Memória e sua inserção na comunidade. **X Cidade Revelada** – Encontro sobre Educação Patrimônio Cultural, 2007.

SOARES, André L. R.; *et. al.* Dinamicidade no ensino de História formal: resgate histórico através de maquetes. **História e Diversidade** - Revista do Departamento de História, Cáceres: UNEMAT Editora. v. 5, nº. 2, p. 63- 69, 2014. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/revistadolhiste/article/download/59811/36932/260794>. Acesso em: 02 de mai. 2023.