

ESTRADA DE FERRO BELÉM-BRAGANÇA: sujeitos, memórias e narrativas na Amazônia paraense¹

BELÉM-BRAGANÇA RAILROAD: subjects, memories and narratives in the paraense Amazon

Vânia Maria Torres Costa²

Resumo: *este artigo problematiza significações e interações comunicacionais de sujeitos sociais, seguindo-se o percurso da antiga Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFB), desativada pelo governo militar em 1965. O trem, como meio de comunicação, nos instiga a refletir sobre as relações, aglomerados e cidades que foram surgindo a partir de suas viagens e deslocamentos, assim como os núcleos familiares que se formaram às proximidades da via férrea. As narrativas memoráveis sobre a referida ferrovia nos servirão de mapa simbólico inicial para problematizar as relações entre comunicação, cultura e identidades na Amazônia paraense. Livros, fotos, mapas, blogs e vídeos são pistas para buscar os rastros do trem de Bragança e de seus passageiros por meio de suas narrativas. Percebe-se o modo como tais textos produzem no tempo a totalidade dessa experiência, que atravessou vidas em épocas datadas como acontecimento lembrado em busca da construção de si a partir da memória coletiva.*

Palavras-Chave: *Belém-Bragança. Memória. Narrativa.*

Abstract:

This article problematizes the meanings and interactions of social subjects, following the route of the former Belém-Bragança Railroad (EFB), deactivated by the military government in 1965. The train, as a means of communication, instigates us to reflect on the relations, clusters and cities that have emerged from their travels and displacements, as well as the family nuclei that formed near the railroad. The memorable narratives about this railroad will serve as an initial symbolic map to problematize the relations between communication, culture and identities in the paraense Amazon. Books, photos, maps, blogs and videos are clues to search for traces of the Bragança train and its passengers through their narratives. One can perceive how these texts produce in time the totality of this experience that has crossed lives in times dated as an event remembered in search of self-construction from the collective memory.

Keywords: *Belém-Bragança. Memory. Narrative.*

¹ Trabalho apresentado ao Grupo de Trabalho Comunicação e Cultura do XXVII Encontro Anual da Compós, Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte - MG, 05 a 08 de junho de 2018.

² Professora adjunta da Faculdade de Comunicação da Universidade Federal do Pará (UFPA). Doutora em Comunicação (UFF). vaniatorrescosta@gmail.com.

1. Considerações iniciais

Ó trem, ó trem, me leva pra Belém... Lindanor Celina,
em pré-texto do romance *Menina que vem de Itaiara*

No final do século XIX e início do XX, o trem representava a modernidade, a possibilidade de se chegar mais rapidamente do que as longas e, por vezes, sofridas e longas viagens de navio pelos rios da Amazônia. Em cada estação, uma história, muitas histórias: namoros, casamentos, amizades, trabalho, vida e morte. O trem era o meio de transporte mais veloz da época. De um ponto de partida, uma determinada estação, a de origem, deslocavam-se aqueles que buscavam algo em outro lugar, a estação de desembarque. Assim, o sujeito da viagem carregava na bagagem suas intencionalidades, suas estratégias de sentido, prontas a desembarcar na próxima estação.

Procuro os rastros dos trens da Estrada de Ferro Belém-Bragança (EFB), desativada em 1965, em narrativas que ressignificam, no presente, as interações dessa tecnologia com os sujeitos locais em oito décadas de história no interior do Pará. O trem, enquanto protagonista das narrativas, representa o início da ocupação dessa região, atravessando milhares de famílias que chegam para trabalhar em busca de oportunidades e construir novas relações de afeto, econômicas e políticas, deixando para trás suas cidades de origem.

No final do século XIX, o Governo fazia campanha no exterior para atrair gente interessada em habitar a floresta e trabalhar na agricultura, aproveitando “as riquezas decorrentes da economia da borracha que fizeram da Amazônia o destino temporário ou definitivo de diversas trajetórias migratórias: a ‘terra de encontro’ de emigrantes/ imigrantes de diferentes culturas” (EMMI, 2013, p.19). Gente necessitada que vinha em busca de negócios, trabalho e renda.

Em que pesem os desafios e os deslocamentos sofridos pelas primeiras famílias que desbravaram os caminhos de Belém a Bragança – estação final do trem – interessa-nos refletir acerca das representações desse trem, dessas viagens guardadas na memória e produzidas enquanto registro e linguagem. Vejo o trem como um meio de comunicação que abria caminhos, novas estradas e que transportava daqui para lá e de lá para cá, sujeitos, histórias e sentimentos. O trem, em seus chegar e partir, aproximava distâncias, promovia encontros, fazia chegar e partir, enfim, estreitava os laços.

Meu objetivo aqui é o de analisar interações e memórias dos sujeitos amazônicos geradas a partir dos usos da Maria Fumaça, em comunicações narrativas (MOTTA, 2013) que explicitam lembranças e demarcam produções identitárias e de diferenças, cruciais para refletir sobre os

significados na cultura (HALL, 2003). Entendemos comunicação como fenômeno cultural que ocorre entre seres humanos, como algo que se entrelaça a todas as práticas sociais e simbólicas e como ação humana que faz a história, seguindo as reflexões de Stuart Hall e Jesús Martín-Barbero. Todo texto é sempre fruto de um diálogo cultural, que são as práticas discursivas de uma dada cultura. São inúmeras vozes que se relacionam e que geram algo além delas próprias.

Reflico sobre as memórias trazidas pela linguagem e suas relações com a busca de si e dos grupos que vivenciaram experiências semelhantes durante a existência da ferrovia. Os trilhos/trilhas do trem nos levarão a descobrir fronteiras étnicas (POUTIGNAT; STREIFF-FENART, 2011) a partir das vozes dos próprios sujeitos narradores envoltos com seu passado.

Tomarei esses textos a partir dos estudos da Análise Crítica da Narrativa, em Luiz Gonzaga Motta (2013), como práticas comunicativas inseridas na cultura, como produções simbólicas que contam histórias com a intenção de registrar lembranças fragmentadas em delimitações de tempos e datas, ordenadas e classificadas para depois se tornarem públicas. Tratam-se de lembranças de uma época que servem de âncora às memórias (BARBOSA, 2007; CANDAU, 2016) de sujeitos e famílias que tiveram suas vidas atravessadas pelos deslocamentos do trem, visto como tecnologia que simboliza a ação, a interação e as trocas simbólicas no interior do Pará, na configuração oriental da Floresta Amazônica.

2. O trem como meio de comunicação

A Estrada de Ferro Belém-Bragança começou a ser construída em 1883 e em 1908 o trem atingiria sua extensão máxima. O novo meio de transporte configurava alternativa ao transporte fluvial e facilitaria o acesso entre a capital e os pequenos povoados, nos quais seus habitantes padeciam de muitas dificuldades para fazer escoar seus produtos até a capital. “Para deslocar-se de Belém a Bragança, eram necessários 6 a 8 dias de viagem, com parte dela por terra e parte por água” (ROCHA, 2015, p.35). Com a nova tecnologia, deslizando pelas vias férreas a 35 km por hora, tornava-se possível fazer o mesmo trajeto em oito horas.

Os discursos produzidos sobre a EFB, ora enfatizam as benfeitorias do novo meio de transporte, ora explicitam as contradições entre os interesses econômicos e políticos em questão. Não é minha intenção aprofundar essa temática. É, no entanto, necessário esclarecer em que contexto surge a Estrada de Ferro de Bragança - EFB. Belém, no final do século XIX, vivia a *Belle Époque*, a partir de sua inserção no sistema capitalista mundial com a atividade econômica girando

em torno da economia da borracha, que alimentava a indústria automobilística internacional. A ‘Paris na América’, como ficou conhecida, acompanhava a entrada do Brasil na modernização que ocorria no Rio de Janeiro. A urbanização, o embelezamento da cidade, as obras públicas aos moldes europeus e a divisão do trabalho impulsionavam a cidade que enriquecia alguns grupos com a economia gomífera (SARGES, 2010).

São os viajantes nacionais e estrangeiros do século XIX, em expedições pelos rios da Amazônia, que confirmam e detalham à Europa a existência e os potenciais da borracha, há muito utilizada pelos índios e pelos portugueses na região na fabricação de botas e garrafas. Tais informações foram fundamentais diante da alta taxa de demanda internacional do produto. A insurgente mentalidade capitalista exigia uma nova espacialização da sociedade, uma espécie de higienização que facilitasse a comercialização de produtos, por isso a abertura de longas e largas avenidas, como relata Nazaré Sarges.

Nesse contexto, as estradas de ferro representarão a possibilidade de ampliação do mercado mundial, atraindo trabalhadores nacionais e estrangeiros para a produção da borracha e pelos avanços que se anunciavam no crescimento das cidades, nos meios de transporte e no aumento da riqueza. Sarges (2010, p. 37) enfatiza o lado obscuro desse cenário: “a implantação das estradas de ferro internacionalizou não somente o capital, mas também a fome, a miséria, as epidemias e a própria morte”. O período de produção da borracha será a marca visível do desenvolvimento e do avanço da região, tendo como face obscura o esquecimento, o empobrecimento, a exploração e as desigualdades consolidadas na região. Essa é a nova fronteira que surge para o Brasil e para o mundo.

Em boa parte dos relatos, a Estrada de Ferro chega alimentando esperanças, como a presença mais forte do Estado nessa região. E isto representava também a possibilidade de ampliação do comércio, do escoamento de produtos de pequenos agricultores que viviam à margem dos trilhos. “O trem trouxe consigo a modernidade e a grande velocidade, da mesma forma permitiu a expansão das atividades comerciais da colônia, pois passou a contribuir com a circulação cada vez maior de pessoas e mercadorias” (SOUZA; ALCÂNTARA; SANTOS FILHO, 2014).



FIGURA 1: Chegada de imigrantes espanhóis no final do século XIX
FONTE: SIQUEIRA (2008, p.45)

A colonização empreendida no Pará no século XIX é inicialmente viabilizada com imigrantes estrangeiros (FIG. 1): portugueses, espanhóis, franceses, ingleses, alemães, italianos, austríacos, entre outros (EMMI, 2013). Coincidentemente, entre 1877 e 1879, o sertão do nordeste brasileiro vive uma de suas piores e mais dramáticas secas. Começa, assim, a transferência dos ‘flagelados’ da seca em direção à Amazônia. Na literatura amazônica, forma de representação de que não podemos abrir mão, da primeira metade do século XX, temos no romance *Candunga*, de Bruno de Menezes, a descrição da saga dos imigrantes recém-chegados:

Na maioria descalços, outros de alpercatas gastas, os imigrantes continuam a marcha para as terras distantes que irão ocupar.

Chegam à noite, à sede do município, acossados pela chuva, largados na estação da ferrovia, aos cuidados do prefeito, até que o dia amanhecesse.

Desabrigados, friorentos, ficam a espreitar as horas, à espera de quem os receba e acompanhe, levando-os aos terrenos julgados devolutos, ou a um núcleo qualquer, onde terão de ficar.

Dispostos à dura caminhada, pouco se modifica a situação em relação ao que sofreram, na fuga dos sertões, nos embarques e transbordos (MENEZES, 1993, p. 113).

Os imigrantes que chegavam já se dirigiam aos locais cortados pelo trem, como Benevides, Santa Isabel, Araripe, Americano e Apeú (LACERDA, 2006). Em 1898 o então governador do Pará, Paes de Carvalho, sancionava a lei nº 583, que buscava legalizar a situação de imigrantes nacionais e estrangeiros, assim como incentivar e disciplinar os que pretendiam permanecer no Pará como agricultores. “A experiência feita para a colonização das grandes áreas marginais à Estrada de Bragança, a chamada Zona Bragantina, não fora em vão. É que ali se estabeleceram as

bases de um grande celeiro que devia servir o Estado com o decorrer do tempo” (CRUZ, 1955, p. 55).

Os trilhos da Estrada de Ferro chegaram a Bragança, final da linha, 25 anos depois do início das obras. A EFB, arrendada pelo Governo Federal em 1936, foi desativada em 1965. A partir daí o contato entre as cidades e a capital paraense passou a se dar a partir da BR-316 (RIBEIRO, 2016). Siqueira (2008, p.204) relata que “sua extinção acarretou inúmeros prejuízos ao Estado e provocou um verdadeiro retrocesso nas regiões que dependiam única e exclusivamente desse tipo de transporte, principalmente no setor de cargas”.

Ao todo, no trajeto da EFB, haviam 31 estações, entre os municípios de Belém e Bragança. A nova modalidade de transporte criou novas rotas e roteiros nas entranhas da floresta. Um novo canal de comunicação abriu-se em cada pequeno povoado existente. Assim, o trem que chegava, unia pontos, aproximava pessoas, criava novos percursos, permitia aumentar a frequência dos encontros. O trem (FIG. 2), enquanto meio de transporte e de comunicação, possibilitava os diversos deslocamentos e assentamentos próximo aos trilhos. O transporte facilitava a comercialização dos produtos e era um antídoto contra o isolamento dos imigrantes que chegavam e buscavam se acomodar. “A estrada de ferro funcionava como um ímã, atraindo para as suas margens um grande número de pessoas na medida em que avançava, criando assim novos núcleos agrícolas, transformando-se em vilas, hoje cidades, que formam o conjunto da Zona Bragantina” (SIQUEIRA, 2008, p. 69).



FIGURA 2 – Estrada de Ferro Belém- Bragança
FONTE: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/braganca/saobraz.htm>

No clássico ‘Os meios de comunicação como extensões do homem’, na década de 60, McLuhan já falava a respeito das especificidades do trem como tecnologia da interação: “a estrada de ferro não introduziu movimento, transporte, roda ou caminhos na sociedade humana, mas

acelerou e ampliou a escala das funções humanas anteriores, criando tipos de cidades, de trabalho e de lazer totalmente novos” (MCLUHAN, 1964, p. 22).

O trem, enquanto meio de comunicação, para Mcluhan, gera novas formas de ações e associações humanas. A máquina do trem, em velocidade, possibilitava interações, permitia aos viajantes um conjunto de novas sensações entre a partida e a chegada, cuja rapidez dessa transposição gerava uma imersão rápida em novos espaços e interações nunca antes vistos. O trem, visto como um meio de comunicação, torna-se um elemento simbólico, como metáfora de deslocamentos de sujeitos e desencadeador de novos encontros:

A utilização da expressão “meios de comunicação” para referir transporte e vias de circulação, nos séculos XVIII e XIX, provavelmente decorria da percepção de que aqueles meios viabilizavam a interação cultural entre locais diferentes – em que ‘local’ não se refere apenas ao território, mas também ao que aí acontece em perspectivas de cultura (BRAGA, 2011, p. 14).

Nesta proposta, tomo o trem como um propagador de fluxos, um símbolo de circulação de brasileiros e estrangeiros, etnias, memórias, culturas, emoções, subjetividades e diferenças. É o que Martín-Barbero (2004, p. 231) chama de ritualidade: “é o que na comunicação há de permanente reconstrução do nexo simbólico: ao mesmo tempo repetição e inovação, âncora na memória e horizonte aberto”. São histórias de vida, alegrias e tristezas, experiências e vivências que correram pelos trilhos, atravessaram os vagões, corações e mentes e geraram outras tantas histórias, guardadas em memórias solidificadas e em registros significativos.

Essas experiências, que Rudiger chama de ‘comunidade comunicativa’, dizem respeito a uma comunidade de ação e significados, na qual estrutura e cultura se confundem. É só por meio da linguagem que os sujeitos vivenciam uma experiência comum da realidade e se constroem enquanto coletividade. “A comunicação constitui (...) um processo estruturado por símbolos: é o manejo mais ou menos racional dos símbolos, que não pode ser reduzido à transmissão de mensagens” (RUDIGER, 2011, p. 40).

Então, vamos começar nossa viagem de trem pensando sobre esses símbolos compartilhados enquanto trocas dialógicas. Temos em Ernesto Cruz (1955), um dos estudos mais antigos sobre a EFB, uma das imagens mais simbólicas e recorrentes nas narrativas analisadas. Trata-se de uma planta (FIG. 3) com todas as estações entre os períodos de 1870 e 1908. O mapa

reproduzido por Cruz é de 1914, no qual as estações ferroviárias são sobrepostas aos núcleos colônias ao longo da Estrada de Bragança.



FIGURA 3 – Planta da EFB
FONTE: CRUZ (1955, p. 64-65)

O mapa amarelado, enquanto registro icônico baseado em métricas reais, oferta a realidade do passado. Permite observar a extensão e a grandiosidade da obra com suas 31 estações e ramais. A figura produz o sentido da totalidade da via férrea em sua unicidade e, enquanto documento produzido pelo Governo do Estado, atesta referencialmente os percursos simbólicos do trem tão frequentes nas narrativas que presentificam a chamada ‘rota Belém-Bragança’. As representações das locomotivas e da via férrea ganham outras cores nas lembranças de seus passageiros e descendentes materializadas em linguagens, ancora suas identidades e pertencimentos, não apenas como ‘viagem de redescoberta’ de si ou de retorno arqueológico, mas como trabalho produtivo da cultura, que nos produz a nós mesmos, como novos sujeitos. “Não é uma questão do que as tradições fazem de nós, mas daquilo que nós fazemos das nossas tradições” (HALL, 2003, p.44).

O mapa amarelado, enquanto matéria-prima da memória coletiva (HALBWACHS, 2006), também é apropriado pelos discursos institucionais em 2014. O Governo do Pará retoma a imagem das estações e propõe uma nova rota turística (FIG. 4). “Já pensou em aproveitar as férias na Região do Salgado, no caminho conhecer um pouco da história do Pará e ainda economizar 40 quilômetros? Isso agora é possível devido à reestruturação das PA’s 320 e 242. Elas fazem parte da mais nova rota turística Belém-Bragança”³. O convite aparece nos diversos materiais comunicacionais de divulgação da ‘nova’ rota.

³ O convite é da Agência Pará, agência do Governo do Estado, publicado em 2014 em seu site. Disponível em <http://agenciapara.com.br/Noticia/103300/nova-rota-garante-economia-de-tempo-na-viagem-para-salinopolis>. Acesso e 27 mai. 2017.



FIGURA 4 – Nova rota turística Belém-Bragança

FONTE: <http://setur.pa.gov.br/noticia/braganca-e-tracueteua-aderem-nova-rota-turistica-do-para>

No alto do mapa o título ‘antiga Estrada de Ferro Belém-Bragança’ e logo abaixo outro título com mais destaque: ‘Rota turística Belém-Bragança’, ao lado de uma ilustração do trem. O novo mapa, colorido e animado, traz no desenho central a via férrea desenhada com as marcações dos municípios e as fotos das antigas estações, que continuam de pé. A ‘nova rota’, que tem como meta incentivar o turismo local, busca acionar lembranças por meio de associações culturais e simbólicas. A memória social do trem, que alimenta a memória individual, convoca os viajantes do passado e do presente a fazer planos para o futuro: passear por suas histórias e afetos, refazer a viagem, redescobrir os trajetos, reconhecer os lugares, como nos aponta Hall (2003). Os viajantes do presente são provocados a acessar tradições que os conecta a seus pais e avós, que viajaram de trem, que viveram as emoções da EFB, sentindo o cheiro da fumaça, ouvindo os apitos do trem e sacolejando nas curvas e nas paradas em cada estação.

3. Narrativas, Memórias e identidades nos rastros do trem

Minha pesquisa leva em conta que os atores estão sempre posicionados e que os eventos são resultantes de interações sociais, históricas e memoráveis que atravessam as subjetividades. O trem de Bragança também atravessa a minha história. Sim, nunca viajei efetivamente em seus vagões, mas percorri seus trilhos a partir das viagens de minha mãe, de Belém a São Francisco do Pará, narradas oralmente ao longo de minha existência.

Sarlo (2007, p. 19) reconhece o lugar da subjetividade na narrativa histórica. Assim é possível encontrar os ‘novos sujeitos’ do ‘novo passado’: “a história oral e o testemunho restituíram a confiança nessa primeira pessoa que narra sua vida (privada, pública, afetiva, política)

para conservar a lembrança ou para reparar uma identidade machucada”. A busca da ‘verdade’ torna a reconstituição do passado como uma bandeira de luta na defesa da identidade tanto individual como coletiva. É a busca da reconstrução de si (POLLACK, 1992).

Nesse sentido, o acesso ao passado e as relações com o presente serão alcançados por meio de narrativas que explicitam identidades e comunidades afins. Marialva Barbosa (2007) nos estimula a pensar a respeito dessas memórias narradas no contemporâneo. Há uma ‘vontade geral de registro e arquivamento’ radicalizada na contemporaneidade. Diante do enfraquecimento das grandes narrativas, da fragmentação e da fluidez das identidades, as produções discursivas sobre o trem apresentam uma unidade que é recorrente e aponta para essa busca dos sujeitos marcados pelas viagens.

Há um ‘novo regime de memória’ que desafia a velocidade do presente em busca de âncoras, espécies de ‘santuários de memórias’, que sacralizam as lembranças como a rogar por arquivos que desafiem o esquecimento. “Sem lembrança o sujeito não existe (...) É a memória que funda as identidades coletivas, constituindo-se como identidade em ato” (BARBOSA, 2007, p. 41). Mas como as narrativas podem se constituir enquanto materialidade que evoca o passado e o traz até o presente? Como ela faz isso, enquanto fenômeno simbólico e comunicativo, que clama por interações ?

Motta (2013) nos indica que para analisar as narrativas é interessante manter o foco no ‘plano da estória’, em seu conteúdo, na intriga. Ao mesmo tempo, o analista deve atentar para o plano da expressão (discurso) e o plano da metanarrativa (modelo de mundo), que caminham juntos, de modo a aprofundar a reflexão acerca da narratividade das histórias. Assim, Motta sugere sete passos operacionais ou movimentos, não cronológicos mas simultâneos, para compreender os textos selecionados em um *corpus* de análise, que tentarei seguir neste artigo.

Escolhi três narrativas para análise: o ‘Memorial da Estrada de Ferro de Bragança’, assim mesmo registrado em sua capa, intitulado ‘Trilhos: o caminho dos sonhos’, de José Leôncio Ferreira de Siqueira, de 2008. Selecionei ainda o blog de Adrielson Furtado⁴ e seus textos intitulados ‘Memórias da Estrada de Ferro de Bragança (EFB)’. E por último, um vídeo documentário exibido pela TV Cultura do Pará (2012), no qual o repórter André França, percorre uma por uma, todas as estações da Estrada de Ferro, mostrando o que há hoje no lugar de cada uma delas ou o que restou delas. Ao longo do percurso entrevistas ex-funcionários e viajantes da Maria Fumaça.

⁴ Disponível em <http://adrielsonfurtado.blogspot.com.br/search?q=estrada+de+ferro+de+bragan%C3%A7a>.

3.1. O enredo

O primeiro movimento dos procedimentos para a análise empírica em Motta (2013, p.140) é compreender a intriga como ‘comunicação narrativa’, como expressão, “capaz de colocar compreensivamente junto o que antes estava separado”. Assim teremos cada narrativa como unidade com princípio, meio e fim, como produção de sentido plena de intencionalidades, como ressignificação do tempo. “O tempo torna-se tempo humano na medida em que está articulado de modo narrativo” (RICOEUR, 1994, p. 15). Nesse momento, observando os enredos das narrativas, com seus encadeamentos, percebemos suas sequências e seus pontos de virada, sua estória.

Nas três narrativas selecionadas, apesar das diversas linguagens e dos diversos períodos em que foram escritas, há um fio condutor e um enredo comum que as tece; uma unidade lógica, que inicia com a chegada dos primeiros colonos/imigrantes, e a consequente fundação dos núcleos coloniais e a instalação dos primeiros trilhos entre Belém e Benevides. O desenvolvimento se desenrola com a continuidade da obra, que demorou 25 anos até chegar em seu ponto final: Bragança e a nomeação de cada uma das estações. A extinção da Estrada de Ferro em 1964 e suas consequências são o desfecho da intriga.

O enredo comum que compõe as narrativas produz simbolicamente a via férrea: as locomotivas e os acontecimentos que atravessam a construção–funcionamento–desativação. Os textos ordenam uma a uma as estações como marco histórico da ocupação da região Nordeste do Pará, comprovado com documentos e datas de um passado comum de uma região marcada pela imigração e pelo descaso do Governo Federal.

Segundo Candau (2016, p. 88), a narrativa ordena o tempo por meio da linguagem, mas a memória ignora a cronologia rigorosa e suas datas precisas. “A consciência do passado não é a consciência da duração; e se nos lembrarmos de acontecimentos passados, não temos a memória de sua dinâmica temporal, do fluxo do tempo cuja percepção, como sabemos, é extremamente variável em função da densidade dos acontecimentos”. Nos textos selecionados, encontramos uma recorrência de datações, que aparecem nas etapas de construção da via férrea, na chegada dos colonos, nas determinações do Governo. Nesses documentos as datas surgem como atestado da referencialidade dos fatos narrados. São também marcos ante o esquecimento.

Nos relatos mais pessoais, como o de José Leôncio e o de Adrielson Furtado, as narrativas não parecem tão rigorosamente comprometidas com a ordenação das estações e das datas, mas elas estão presentes. A narrativa esvazia a duração do passado, como afirma Candau (2016, p. 88), seleciona os ‘velhos e bons tempos’, compactua com o leitor a ‘nostalgia de um passado

idealizado'. A 'idade de ouro' revivida pelos narradores evoca um passado comum a milhares de pessoas que habitam hoje os municípios que surgiram ao longo e a partir da via férrea. Essa busca identitária, segundo Candau, pode aparecer como uma eterna e angustiante perda. Um passado que não volta mais. Ou, em outros casos, como uma esperança de experimentar novamente essa 'idade de ouro'. Temos um exemplo nas provocações do repórter André França ao entrevistar antigos passageiros da EFB:

Repórter: e se um dia a estrada de ferro voltasse?
Entrevistado sem crédito: "a mesma alegria que eu tinha ia deixar para os meus... o meu povo que ficam mais novos aí, todos amigos"
Repórter: : 'e se o apito do trem fosse ouvido novamente?'
Narciso Santos, aposentado: "Se eu fosse um grandão e precisasse eu assinar, uma hora eu assinava, mas eu penso que ela vem⁵"

A narrativa presentifica o passado e o transforma em futuro, negocia entre construções do que se foi e não existe mais e um horizonte de espera (CANDAU, 2016). Por isso, a memória será sempre uma 'memória viva', posta em cena como argumento que ressignifica, que dá vida, nomeia e faz existir no aqui e agora real da comunicação narrativa produções simbólicas que resultam de lembranças fragmentadas. Para Ricoeur (1994) a narrativa toma o mundo como referência e o refigura em uma ação mimética, que se utiliza da linguagem para produzir no 'ser' do texto o presente do passado, o presente do presente e o presente do futuro.

Os números aparecem com muita frequência nas narrativas. Temos as datas que evocam passo a passo os 25 anos de construção do trajeto Belém-Bragança; temos os documentos de recursos investidos; vendas de produtos agrícolas pelos colonos, esses dois últimos principalmente no livro histórico de Ernesto Cruz (1955). Temos a exatidão dos metros e quilômetros que separavam cada estação, dentre outras informações, como no trecho a seguir:

Com a inauguração da Estrada de Ferro de Bragança, em 3 de abril de 1908, desde o assentamento do primeiro trilho em 24 de junho de 1883 pelo Visconde de Maracaju, presidente da província do Pará, foram 25 anos de muita luta e sacrifício, se considerarmos que esse foi o maior tempo gasto no Brasil para a construção de 293 quilômetros de estrada ferroviária, adicionando os ramais de Pinheiro, hoje Icoaraci (26.457,16 metros), Prata (20.777 metros) e Benjamin Constant, hoje Tijoca (19.175 metros) (SIQUEIRA, 2008, p. 39).

⁵ TV CULTURA DO PARÁ. História da Estrada de Ferro Belém-Bragança. Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=N5gOi0OVbBo&t=272s>. Acesso em 26 abr. 2017.

Veja-se a quantidade de números e nomes em um único parágrafo. A datação, a localização, os mapas, os documentos, os dados apresentados são ‘estratégias de produção de efeitos de real’ (MOTTA, 2013). Eles são marcadores memoráveis, que ao serem registrados devem evidenciar lembranças que possam ser reconhecidas e reconstruídas, como aponta Halbwachs (2006, p. 39): “não basta reconstituir pedaço a pedaço a imagem de um acontecimento passado para obter uma lembrança. É preciso que esta reconstrução funcione a partir de dados ou de noções comuns que estejam em nosso espírito e também no dos outros”.

3.2. O projeto dramático

No segundo movimento proposto por Motta temos a compreensão da lógica do paradigma narrativo que busca uma; quando se procura identificar um ‘projeto dramático’: “parto do princípio de que um narrador, ao fazer uso da comunicação narrativa, utiliza estratégica e astuciosamente, os recursos de linguagem para construir um discurso argumentativo na relação com o seu interlocutor” (MOTTA, 2013.p. 147). Aqui identificamos os equilíbrios e desequilíbrios da narrativa, as conexões entre as sequências, a ‘dialética concordante/discordante’ que opera estratégias de tensão ao longo da narrativa. Aqui Motta sugere um diálogo com Ricoeur para entender as relações entre narrador e narratário, tendo como base o verossímil e o inteligível em uma situação de comunicação. No terceiro movimento, proposto por Motta, listo os episódios como unidades semanticamente demarcadas.

- a) Episódio 1: a construção dos trilhos e das estações
- b) Episódios 2: a chegada dos colonos/imigrantes e a ocupação ao longo da ferrovia
- c) Episódio 3: Os descarrilamentos e dificuldades
- d) Episódio 4: As lembranças da viagem no trem/os passageiros em cena
- e) Episódio 5: As lembranças dos trabalhadores do trem: salário e rotinas
- f) Episódio 6: A EFB é encampada pelo Governo do Estado
- g) Episódio 7: A EFB é alienada ao Governo Federal
- h) Episódio 8: A extinção da EFB e sua destruição (prédios)
- i) Episódio 9: As consequências do fim da EFP

A identificação desses episódios, tal qual apresentados acima, não obedece necessariamente uma ordem cronológica de aparição nos textos. Em cada uma das narrativas analisadas há um ordenamento (início, meio e fim) diferenciado, daí a dificuldade de análise. Mas penso que, como

os enredos são semelhantes, como mostrei no primeiro movimento, os projetos dramáticos de construção da realidade tendem a girar em torno de estratégias argumentativas comuns, que indicarão a lógica da narrativa, sua essência lógica e não cronológica - a intriga.

O memorial de Siqueira tem início com uma narrativa pessoal, com traços de crônica. Ele está viajando com o pai de ônibus saindo de Belém com destino à Bragança. De repente, “o encantamento tomou conta de todo o meu ser, transportando-me para outro mundo, aonde somente a imaginação seria capaz de determinar os limites” (SIQUEIRA, 2008, p. 28). A partir daí, o narrador segue esmiuçando memórias de viagens na Maria Fumaça: “ eu e meus irmãos, abraçados às pernas de nossos pais, aguardávamos o momento de entrar em um dos vagões do trem. Estávamos na Estação Ferroviária Augusto Montenegro, da Estrada de Ferro de Bragança”. Este primeiro capítulo, que se intitula ‘o caminho dos sonhos’ traz uma história datada. Era o ano de 1959. A viagem do menino, pelo trem, começava em Bragança, em direção a Belém.

No início desse primeiro capítulo , o narrador se desnuda diante do leitor, momento no qual só a imaginação seria capaz de impor limites, ou seja, trata-se de uma ressignificação, de certa forma onírica, que remonta à infância e aos sentimentos mais puros: “aos meus ouvidos, o barulho do comboio parecia uma canção de ninar, repetitiva, mas gostosa de ouvir: café com pão, bolacha não! Café com pão, bolacha não! Café com pão, bolacha não!...”

Siqueira, que viveu boa parte da vida em Bragança, admite na introdução, que fará uma ‘declaração de amor à cidade’. Sua narrativa começa por aí, se detém em lendas, pontes e histórias da cidade. Depois, em um salto, começa a narrar a partir da estação de Benevides, uma das mais próximas a Belém, a partir daí ele busca comprovações de documentos e datações que atestem a referencialidade do real, e assim percorre cada uma das estações em direção a Bragança e vai e volta a elas com números, documentos e fotografias, que desafiam a espacialização geográfica. Vez em quando, ele volta ao sonho: “o dragão chinês começou a lançar fogo, deslocando-se em movimentos lentos. A fumaça saída de suas narinas confundia-se com as nuvens” (SIQUEIRA, 2008, p. 93).

As distâncias concretizam-se em números, mas as lembranças o narrador vai ordenando como quem quer tudo registrar, desafiando a ordem cronológica. No último capítulo, intitulado ‘naufrágio’, o narrador/menino desperta do sonho e retoma a viagem de ônibus com o pai, na qual há um acidente e pai e filho são vítimas de um desastre na estrada. Nesse momento observamos o suspense como recurso dramático da linguagem, que visa determinados efeitos de sentido junto ao leitor, afinal como diz Motta: “o clímax não está nos fatos reais, mas na narrativa que criamos a

respeito deles” (MOTTA, 2013, p. 157). O narrador se diz acordar no meio de um pesadelo e termina o livro com um desabafo: “um dia, quem sabe, poderemos substituir este pesadelo por uma nova e maravilhosa realidade, ou, simplesmente, afirmar que tudo é apenas um sonho” (SIQUEIRA, 2008, p. 226).

Os projetos dramáticos das demais narrativas seguem esse equilíbrio/desequilíbrio entre a instalação da via férrea e os avanços de sua obra, de um lado, e, por outro, as sucessivas tentativas de desestabilizar as viagens da Maria Fumaça: os descarrilamentos acidentais (tensões) sucessivos e, por último, o desmonte final. Adrielson Furtado, em seu blog, conta que em 2013 resolveu refazer a rota da Estrada de Ferro de Bragança: “em virtude do abandono de determinados trechos, dificuldade de acesso e de manutenção de diversas pontes existentes ao longo do percurso, não foi possível percorrer a rota na sua íntegra. No entanto, refazer o caminho trilhado pela Maria Fumaça da EFB foi como viajar no tempo”.

O repórter André França também roteiriza o documentário a partir de seu deslocamento entre as estações. Vai em busca do que restou do trem e assim vai coletando depoimentos que referenciem sua narrativa. O jornalista convoca uma historiadora para costurar a demarcação dos acontecimentos ao longo do texto e os demais depoimentos são de ex-trabalhadores e ex-passageiros do trem. No percurso, próximo às estações, encontra restos de trilho, de vagões, ruínas das estações e outras que ainda estão de pé, mas tem outros usos.

A partir da identificação dos projetos dramáticos chego ao quarto movimento, a partir do qual mapeamos os conflitos dramáticos, que são “o frame cognitivo (enquadramento, perspectiva, ponto de vista) através do qual o narrador organiza a difusa e confusa realidade que pretende relatar” (MOTTA, 2013, p. 167). Diante do conflito, as partes e os personagens envolvidos estão em desacordo ou em divergência de interesses. É um processo de tensão em curso gerado por situações reais, com interesses contraditórios, e apropriados pelo narrador, que o enquadra em suas estratégias de sentido. “É o núcleo em torno do qual gravita tudo o mais no plano da estória” (MOTTA, 2013, p. 170). A partir dessa proposta é que são identificados o conflito de interesses e as divergências: manutenção do trem x destruição do trem (o que corresponderia, num narrativa maniqueísta na tensão entre Bem X Mal).

3.3. Os personagens e as estratégias do narrador

No quinto movimento, temos os personagens, em torno dos quais se desenrola toda a intriga. Mesmo tratando-se de histórias reais, temos representações, criações de tipos dentro de um

enredo prontos a realizar uma determinada ação - sujeitos do discurso. A categoria personagem está em um lugar central na análise narrativa. O trem, enquanto personagem e protagonista da ação, executa que jogos de ações? Que subjetividades? É ela (ora identificada como trem, ora como Maria Fumaça) quem protagoniza a ação.

O trem é humanizado para permitir ao leitor dialogar com seus sentimentos e os daqueles que ele leva. “O trem começou a mover-se lentamente, a locomotiva parecia ter vida própria, explodindo em fâsca para todos os lados” (SIQUEIRA, 2008, p.29). E mais adiante a Maria Fumaça parecia deslizar vitoriosa:” lá em frente, na primeira curva, finalmente ele liberou seu grito de guerra: - Piiiuuuuuuuuuuu! Piiiuuuuuuuuuuu! Piiiuuuuuuuuuuu! Bragança começava a ficar pra trás”. Aqui temos as ‘estratégias de produção de efeitos estéticos’ (MOTTA, 2013), que dizem respeito aos recursos discursivos que propõem surpresa, espanto, perplexidade, medo, compaixão, riso, deboche, ironia, etc.

Trem e passageiros estão de modo simbólico, sempre entrelaçados. O trem não viaja vazio, seu sentido é levar e trazer as gentes. Lembrando McLuhan, ele estende as capacidades e possibilidades humanas. Ele locomove-se com as pessoas e exerce um certo fascínio por seu poder, força, velocidade e beleza que desbrava os lugares e chama a atenção por onde passa: o trem, como um grande corcel, troteava esbelto por sobre os trilhos” (SIQUEIRA, 2008, p. 76). Quando o trem se move e chacoalha em cada curva, todos se movem também. Quando o narrador diz “finalmente ele liberou seu grito de guerra”, indica que era o que se esperava: um som alto e forte que se repete e ecoa dando força ao deslocamento e à viagem.

Essas são estratégias argumentativas da narrativa, que aparecem no sexto movimento de Motta. “Toda narrativa é um permanente jogo entre os efeitos de real (veracidade) e outros efeitos de sentido (a comoção, a dor, a compaixão, a ironia, o riso, etc.), mais ou menos exacerbados pela linguagem dramática” (MOTTA, 2013, p. 196). Os textos aqui analisados são baseados em fatos suposta e comprovadamente reais, por isso os efeitos de sentido propostos se dão no nível do verossímil. Para reviver o processo de desativação do trem, as narrativas buscam reconstituir os momentos de morte das locomotivas expondo a tragédia e a tristeza que chegou de surpresa e representou um choque para as comunidades em torno da ferrovia. Vejamos:

Em 1964, há exatamente 49 anos, um trecho entre Belém e Bragança deixou de ouvir o apito e o som do maquinário das Maria Fumaças. Do aviso público até a data de extinção,

foram 4 dias. A notícia pegou muita gente de surpresa. 13 cidades e 8 localidades descarrilharam num processo de interligação iniciado há exatos 80 anos⁶.

O repórter André França abre o documentário com o depoimento de um senhor não identificado que diz: “foi uma das maiores injustiças que fizeram, foi fechar a Estrada de Ferro de Bragança”. O silêncio do trem parecia o fim da modernidade. Boa parte das estações e equipamentos foram destruídos e levados para outros estados. Pouco restou. Siqueira (2008, p. 203) relata: “o dia mais triste da zona bragantina, infelizmente, chegou. A ‘Maria Fumaça’ conduzia seu próprio funeral pelo caminho dos trilhos, por onde, em 82 anos, transportou sonhos, realidades, esperança, desejos e muitas vidas. Vidas que agora levantam um braço para o último adeus e o outro para enxugar as lágrimas que teimosamente escapam de seus olhos”.

O responsável pelo funeral do trem tem nome e aparece nas três narrativas – Marechal Juarez Távora, ministro da Viação do Governo do presidente Castelo Branco, “cuja mente era uma rota a cultivar seu prato predileto – a vingança – servido 35 anos depois” (SIQUEIRA, 2008, p. 226). O ministro faz o papel do vilão, o antagonista que ‘mata’ o trem e o enterra. Segundo Siqueira, o ministro se vingava da nomeação de Magalhães Barata, indicado pela Força Revolucionária, como interventor do Pará, a contragosto do ministro, que em 1930, época da nomeação, ostentava o título de vice-rei do Norte. Contrariado, ele pune os paraenses com a destruição da EFB.

Os relatos também apontam outros motivos para a decretação do fim do trem, como o surgimento das rodovias e a criação das primeiras linhas de ônibus, o que proporcionou a redução do número de passageiros que utilizavam a via férrea. O déficit da ferrovia teria sido a justificativa para sua extinção em 1964. Adrielson Furtado, em uma narrativa intitulada ‘cinco décadas sem a EFB’, aponta os motivos da extinção: “o maior golpe político que o povo pode sofrer é o esquecimento. Essa era a intenção do Ministro de Transporte e Aviação durante o Governo militar que comandou o país no início da década de 1960⁷”.

No documentário da TV Cultura, por sua vez, o fim trágico é anunciado com o recurso enunciativo do sobe som de música forte, fundo preto e em caracteres, nos quais se inscreve a frase: “31 de dezembro de 1965 o fim da EFB”, intercalada por fotos da Estrada de Ferro. Em

⁶ FURTADO, Adrielson. Cinco décadas sem a EFB. Disponível em <http://adrielsonfurtado.blogspot.com.br/2013/06/nos-rastros-da-maria-fumaca-da-estrada.html>. Acesso em 25 jan. 2017

⁷ FURTADO, Adrielson. Cinco décadas sem a EFB. Disponível em <http://adrielsonfurtado.blogspot.com.br/2013/06/nos-rastros-da-maria-fumaca-da-estrada.html>. Acesso 20 abr. 2017.

seguida o repórter enfatiza: “foram 84 anos de estrada de ferro destruídos em semanas”. E um dos entrevistados vem atestar o que o narrador anunciava:

Raimundo Araújo, aposentado: “foi eles arrancando aí e a máquina puxando”

Repórter: “O povo assistiu tudo?”

R.A.: “Ora, todo mundo via aí! Eu pelo menos via todo dia”

Ao final desse percurso analítico, é possível ‘permitir às metanarrativas aflorar’ (sétimo movimento). Trata-se do fundo moral, ético ao qual a narrativa se conecta e por meio do qual dialoga com o narratário, como produção simbólica da memória coletiva, da cultura. As narrativas sobre a EFB explicitam as tensões culturais amazônicas entre memória e esquecimento. Há uma Amazônia permanente devassada e uma floresta e suas riquezas constantemente exploradas. Os projetos de desenvolvimento, que tem à frente os governos militares, historicamente, ignoram as vozes locais, os anseios das populações ao longo da extensão da Estrada de Ferro. O trem é representado como algo a ser guardado como positivo, ação que deu certo e que trouxe alegrias para os envolvidos nesta instigante narrativa. Diante da Estação de Castanhal, a única que ainda guarda um dos trens exposto à visitação pública, Siqueira (2008, p.99) divide com o leitor sua angústia: “quantos amanhã lembrarão que ali, um dia, passou uma estrada de ferro?” A apropriação de dados e registros memoráveis é uma permanente luta contra o esquecimento. E este “pode mesmo estar na origem da perda de si mesmo” (CANDAU, 2016, p, 125).

A angústia do esquecimento impulsiona o narrador à busca incessante por registros do trem. “A memória é dialógica, uma vez que estabelece uma correlação com o outro e com o tempo, isto é, com o par presença/ ausência. É a ausência do presente que produz o passado” (BARBOSA, 2007, p. 47). É a dialética lembrança/esquecimento que se faz por meio de sistemas simbólicos que nutrem a memória coletiva.

Segundo Candau, as representações identitárias não são alimentadas apenas por um ponto de origem, mas são consolidadas por uma sucessão de acontecimentos comuns que alimentam a memória dos acontecimentos. “Há um eixo temporal, uma trajetória marcada por essas referências, que são os acontecimentos” (CANDAU, 2016, p. 98). A Estação de Ferro e seus resquícios evocam uma necessidade de guardar para aqueles que a viveram ou que cresceram ouvindo suas histórias.

Isto posto, vale citar Paul Ricoeur (1994, p. 116), que afirma que afirma que “toda história do sofrimento clama por vingança e exige narração”. As narrativas aqui selecionadas tem características semelhantes. Ao serem observadas como um conjunto de textos, com suas intenções

comunicativas, permitem “compreender a construção da intriga como uma síntese do heterogêno” (MOTTA, 2013, p. 140), afinal esta seleção reúne o que antes estava separado e, de certo modo, disperso. Todas elas parecem um ato de resistência contra a fragmentação e o esquecimento.

Siqueira (2008, p.205), no final de seu livro, apela a seus interlocutores: “precisamos escavar o tempo em busca de um filamento de luz que nos mostre, pelo menos, fragmentos do que foi a grandiosidade dessa obra e o quanto foi importante para o desenvolvimento e expansão da Zona Bragantina e do Estado do Pará”. O narrador aciona o interlocutor (‘precisamos escavar o tempo’) e ao escrever na primeira pessoa do plural, ele exorta à ação de parcerias. São os testemunhos, de que fala Halbwachs (2006, p. 30), referindo-se às nossas lembranças e a dos outros. A confiança na exatidão da recordação torna-se maior quando há muitas pessoas revivendo as mesmas experiências. “Nossas lembranças permanecem coletivas e nos são lembradas por outros”.

Ciro Marcondes Filho (2004) aponta que a comunicação ocorre como um processo social, um acontecimento, uma combinação de múltiplos vetores (sociais, históricos, subjetivos, temporais, culturais), que se dá pelo atrito dos corpos e das expressões e deve ser trabalhada como um “tornar comum”, como uma espécie de vínculo que se estabelece entre dois seres que sinalizam um para o outro e que tentam colocar em contato mundos que são próprios, peculiares, interiores a si mesmos. Comunicar efetivamente, para Marcondes Filho, é sentir junto, o mais denso e profundo que se possa imaginar.

4. Eu narro para sobreviver

Os narradores analisados convocam ao reconhecimento da ‘grandiosidade’ da EFB e sua importância local. Nesses textos, percebemos claramente a delimitação de uma fronteira étnica, da busca de si por meio dos diálogos propostos que asseguram, como defende Barth (2011), como se constrói o ‘Nós’ em relação ao ‘Eles’. A convocação apela à interação e à comunicação como lugar de força - como lugar, espaço ou forma que suscita a ação (intervenção) e permite / acolhe a mudança (o imprevisível)” (FRANÇA, 2005, p. 19).

Os discursos circulam por meio das trocas comunicacionais, como representações significativas de construção de ‘si’ e do ‘outro’. Para Dominique Wolton (2006, p. 14), “a comunicação traz consigo um duplo desafio: aceitar o outro e defender sua identidade própria. No

fundo, a comunicação levanta a questão da relação entre ‘eu’ e o ‘outro’, entre eu e o mundo, o que a torna indissociável da sociedade aberta, da modernidade e da democracia”.

São as fronteiras atribuídas pelos grupos para a separação nós/eles; o modo como são identificados e se identificam; os símbolos identitários que fundam uma origem comum; e os processos pelos quais os traços étnicos são realçados nas interações sociais (POUTIGNAT; STREIFF-FENART, 2011). As fronteiras e o modo como os sujeitos visualizam suas regiões resultam de negociações, como sugere Castro (2011, p. 2018):

Região é projeção, é representação, é desejo de alteridade representado por uma determinada linguagem simbólica que não é, necessariamente, compartilhada por todo o conjunto social. A região Amazônica, por exemplo, enquanto representação, não chega a constituir um lugar coeso. O que ela produz é um verdadeiro campo de batalha discursivo, uma zona transitiva, uma fronteira.

Entendo que, como processos culturais e simbólicos, “no decorrer do tempo as fronteiras étnicas podem manter-se, reforçar-se, apagar-se ou desaparecer. Elas podem tornar-se mais flexíveis ou mais rígidas (...) Elas nunca são oclusivas, e sim mais ou menos fluidas, moventes e permeáveis” (POUTIGNAT; STREIFF-FENART, 2011, p. 154). Enquanto fronteira, a zona Bragantina, percurso do trem, pode ser vista como uma ‘região-memória’ (CANDAUI, 2016) ou um lugar de memória, porque durável e carregado de história, na qual se disputa a defesa das identidades locais, alimentadas por um passado comum.

5. Considerações finais

Ao investigar sobre as memórias e as histórias surgidas a partir dos deslocamentos do trem, busco passado e presente. O ontem como rastro, marca memorável (HALBWACHS, 2006; POLLACK, 1989; 1992) para entender o hoje e as diversas interações promovidas pela ferrovia. Por meio das narrativas dos viajantes desse trem, encontro suas memórias, suas marcas e produções simbólicas por entre trilhos e dormentes, os nós dessa rede comunicativa.

Vejo a implantação da ferrovia como o fortalecimento da dignidade e da identidade dos povos situados às margens da EFB. Foram 25 anos para que sua construção fosse concluída. E ao longo desse período, cidades foram crescendo e se constituindo, não só enquanto centros de comércio e produção agrícola, mas enquanto relações e laços de solidariedade e afetividade que passaram a ancorar as diversas identidades aí constituídas.

O passado é contabilizado em anos, anos passados e agora narrados, o que só é possível, nesse caso, porque a história da Maria Fumaça tem início, meio e fim. A ausência dói e deixa marcas. A retirada desses elos, ou nós, representados simbolicamente pelas estações, é apontada nas narrativas como injustiça e agressão por dismantelar esse meio de comunicação, esses caminhos de sonhos que fortaleciam os vínculos e as dignidades dos passageiros e trabalhadores da ferrovia.

Por fim, ao dar concretude ao roteiro de análise narrativa de Motta, acabei por construir – baseada na recuperação de meu passado e o de meus ancestrais – eu mesma, a minha própria narrativa. Daí porque eu comungo com o pré-texto do romance de Lindanor Celina, que abre este artigo: Ó trem, o trem, me leva pra Belém...

Referências

- BARBOSA, Marialva. **Percursos do olhar: comunicação, narrativa e memória**. Niterói: EDUFF, 2007.
- BARTH, Fredrik. **O guru, o iniciador e outras variações antropológicas**. Rio de Janeiro: Contracapa, 2000.
- BRAGA, José Luis. **Constituição do campo da comunicação**. Verso e Reverso, vol. XXV, n. 58, janeiro-abril 2011. Disponível em <file:///C:/Users/V%20niaMaria/Documents/Editais/UFPA%202016/constitui%C3%A7%C3%A3o%20do%20campo%20da%20comunica%C3%A7%C3%A3o%20jos%C3%A9%20luis%20braga.pdf>. Acesso em 24 set. 2016.
- CANAU, Joel. **Memória e identidade**. São Paulo: Contexto, 2016.
- CASTRO, Fábio Fonseca de. **Entre o mito e a fronteira**. Belém: Labor editorial, 2011.
- CRUZ, Ernesto. **A Estrada de Ferro de Bragança: visão social, econômica e política**. Belém: SPVEA, 1955.
- EMMI, Marília Ferreira. **Um século de imigrações internacionais na Amazônia brasileira (1850-1950)**. Belém: NAEA, 2013.
- FRANÇA, Vera. **Sujeito da comunicação. Sujeitos em comunicação**. Disponível em: <http://www.fafich.ufmg.br/gris/images/Sujeito%20da%20com11.%201.pdf>. Acesso em 30 out. 2016.
- HALBWACHS, Maurice. **A memória coletiva**. São Paulo: Centauro, 2006.
- HALL, Stuart. **Da diáspora: identidades e mediações culturais**. Belo Horizonte: UFMG, Brasília: Representação da Unesco no Brasil, 2003.
- LACERDA, Franciane Gama. **Migrantes cearenses no Pará: faces da sobrevivência (1889-1916)**. São Paulo, 2006. Tese (Doutorado em História Social) Programa de Pós-Graduação em História Social, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2006.
- MARCONDES FILHO, Ciro. **O escavador de silêncios: formas de construir e de desconstruir sentidos na comunicação**. São Paulo: Paulus, 2004.
- MARTÍN-BARBERO, Jesús. **Ofício de cartógrafo: travessias latino-americanas da comunicação na cultura**. São Paulo: Loyola, 2004. (Coleção Comunicação Contemporânea, 3).
- MENEZES, Bruno. **Obras completas**. Ficção. Belém, SECULT, 1993.
- MCLUHAN, Marshall. **Os meios de comunicação como extensões do homem (understanding media)**. Tradução de Décio Pignatari. São Paulo: Cultrix, 1964.
- MOTTA, Luiz Gonzaga. **Análise crítica da narrativa**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2013.
- POLLACK, Michael. Memória, esquecimento e silêncio. In: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v. 2, n.3, 1989. p. 3-15.
- _____. Memória e identidade social. In: **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, v.5, n. 10, 1992. p. 200-212.
- POUTIGNAT, P.; STREIFF-FENART, J. **Teorias da etnicidade**. 2.ed. São PAULO: Unesp, 2011.
- RIBEIRO, W. O. Entre a metrópole e a cidade média: a complexidade das interações espaciais e das dinâmicas de centralidade da cidade de Castanhal, no nordeste paraense. **Geusp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 20, n. 1, p. 115-129, mês. 2016.
- RICOEUR, Paul. **Tempo e narrativa**. Campinas, SP: Papirus, 1994. v.1. 326p.

- ROCHA, Antônio Elielson S. da. **São Luis**: a vila Caripi e a colonização da Região Bragantina, Pará. Belém: 4 Cores, 2015.
- RÜDIGER, Francisco. **As teorias da comunicação**. Porto Alegre: Penso, 2011.
- SARGES, MARIA DE NAZARÉ. **Belém**: riquezas produzindo a Belle Époque (1870-1912). 3.ed. Belém: Pakatatu, 2010.
- SARLO, Beatriz. **Tempo passado**: cultura da memória e guinada subjetiva. Belo Horizonte: UFMG; São Paulo: Cia das Letras, 2007. 136p.
- SIQUEIRA, José Leôncio Ferreira de. **Trilhos**: o caminho dos sonhos – Memorial da Estrada de Ferro de Bragança. Bragança, 2008.
- SOUZA; ALCÂNTARA; SANTOS FILHO. As redes geográficas e a periodização da formação territorial no município de Benevides-PA. **Anais**. VII Congresso Brasileiro de Geógrafos. 10 a 16 ago. 2014. Vitória-ES.
- SIQUEIRA, José Leôncio Ferreira de. **Trilhos**: o caminho dos sonhos (Memorial da Estrada de Ferro de Bragança). Bragança: Prefeitura Municipal de Bragança, 2008.
- WOLTON, Dominique. **É preciso salvar a comunicação**. São Paulo: Paulus, 2006.