



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE CASTANHAL
FACULDADE DE PEDAGOGIA

LAILA KAREN SANTOS REIS

HISTÓRIA LOCAL: PESQUISA E POSSIBILIDADES NO ENSINO.

CASTANHAL
2022

LAILA KAREN SANTOS REIS

HISTÓRIA LOCAL: PESQUISA E POSSIBILIDADES NO ENSINO.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Pedagogia, do Campus Universitário de Castanhal, da Universidade Federal do Pará, como requisito parcial para obtenção do título de Licenciado(a) em Pedagogia.

Orientadora: Dra. Ivana de Oliveira Gomes e Silva.

CASTANHAL
2022

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)

R375h Reis, Laila Karen Santos.
HISTORIA LOCAL : pesquisa e possibilidades no ensino. /
Laila Karen Santos Reis. — 2022.
35 f. : il. color.

Orientador(a): Prof. Dra. Ivana de Oliveira Gomes E Silva
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade
Federal do Pará, Campus Universitário de Castanhal, Faculdade de
Pedagogia, Castanhal, 2022.

1. Projetos. 2. Amazônia. 3. Educação. 4. História. I.
Título.

CDD 388.09

LAILA KAREN SANTOS REIS

HISTÓRIA LOCAL: PESQUISA E POSSIBILIDADES NO ENSINO.

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à Faculdade de Pedagogia, do Campus Universitário de Castanhal, da Universidade Federal do Pará, como requisito parcial para obtenção do título de Licenciado(a) em Pedagogia.

Data da aprovação: 19/12/2022

Conceito: Excelente

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a. Dra. Ivana de Oliveira Gomes e Silva
Orientadora - UFPA

Prof.^a. Dra. Geise do Socorro Lima Gomes
Examinadora Interna – UFPA

Prof. Dr. Madison Rocha Ribeiro
Examinador Interno - UFPA

Dedico este trabalho aos meus pais Jucivaldo e Edivane. À minha irmã Júlia. Ao meu noivo Felipe e a todas as pessoas que me ajudaram a concluir essa etapa. Muito obrigada!

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Deus, pelo dom da vida e pelas infinitas bênçãos derramadas ao longo de toda a minha existência, principalmente por ter colocado pessoas muito especiais no meu caminho. Também agradeço a Nossa Senhora de Nazaré, mãe de Jesus, que sempre intercede e faz milagres na minha vida.

Sou inteiramente grata aos meus pais, Jucivaldo e Edivane que me criaram com dedicação, respeito e cuidado, que nunca deixaram faltar nada, principalmente amor, que me instruíram no caminho correto, agradeço também a minha irmã, Júlia que é minha companheira para toda a vida. Gratidão aos meus familiares que sempre torceram, cuidaram e me encheram de amor e risadas, de modo especial, minhas avós Maria José e Maria Domingas, e aqueles que não estão mais aqui, em memória de Raimundo, Tereza e Valdemar.

Também agradeço ao meu noivo, Felipe Duarte, por seu companheirismo e dedicação, que em muitos momentos foi meu porto seguro, sempre me incentivando a estudar e que vibrou comigo em cada vitória, além do mais agradeço a toda sua família que me acolheu com muito respeito e carinho.

Venho agradecer a todos os meus amigos e amigas que fizeram parte de toda a minha trajetória, que não me deixaram desistir, aos concelhos, as risadas, as brigas e aos elogios, aos que foram companheiros(as), em especial as que viveram comigo esses cinco anos de faculdade Monique Barroso, Hevelly Barbosa, Fernanda Rosiely, Elizama Oeiras e Alexia Silva, e a minha grande amiga Raquel Brito.

Agradeço a Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação (PROPESP) por financiar o Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica (PIBIC), da Universidade Federal do Pará (UFPA), cujo fui bolsista e pesquisadora no período de um ano, obtive muitos aprendizados, apresentei trabalhos, participei de monitorias, eventos e reuniões, fiz pesquisas bibliográficas e empíricas, agradeço ao meu colega Angeson Benedito que me ajudou e contribuiu na pesquisa empírica. Esse programa é fundamental na vida do discente, pois dispõe de oportunidade e prepara o aluno para a iniciação científica.

Sou grata ao Campus Universitário de Castanhal, que foi minha segunda casa durante os cinco anos de faculdade, também a todos os profissionais que nele trabalham para proporcionar aprendizado aos discentes.

Agradeço a minha orientadora Ivana de Oliveira Gomes e Silva, que me auxiliou e direcionou quando eu mais precisei, obrigada também a todos os professores e professoras que passaram na minha vida estudantil, desde a educação infantil até o nível superior.

Agradeço aos participantes da pesquisa de campo, que mesmo com receio da transmissão da COVID-19, aceitaram fazer parte desse projeto e trouxeram à pesquisa suas memórias e seu olhar a respeito da construção BR-010 e seu marco histórico na cidade de Castanhal, também agradeço aos que participaram do questionário virtual, que tiraram um tempo de seu dia corrido para responder, foi por meio do questionário que foi possível analisar acerca do ensino de história local.

De modo geral, agradeço a todos que me ajudaram e torceram por mim, de forma direta ou indiretamente, vocês também fazem parte desse sonho e dessa conquista, meus sinceros agradecimentos!

RESUMO

O presente trabalho é produto do Plano de Trabalho intitulado “Memórias da BR-010”, que faz parte do Projeto de Pesquisa “Avanço Tardio do Capital na Amazônia: grandes projetos, memórias e representações”, vinculado ao Programa de Iniciação Científica (PIBIC- UFPA). O projeto tem por objetivo analisar a percepção popular acerca da relação entre Estado e população local, destacando o âmbito local, natureza e sociedade atingidos pela obra rodoviária, nas décadas posteriores à 1950, a partir dos relatos de moradores do entorno do município de Castanhal-Pará. A pesquisa possuiu abordagem qualitativa, previu pesquisa bibliográfica, observações no campo empírico, com realização de entrevistas. O trabalho contribui para a produção de conhecimentos de caráter regional, aponta a possibilidade do ensino de história local desde o ensino fundamental, ao explicar articulações entre eventos locais, nacionais e globais, desde a iniciação científica.

PALAVRAS-CHAVE: grandes projetos; Amazônia; educação; história.

ABSTRACT

The current article is a product upon of a work plan entitled “BR-010 Memories”, which is part of the Scientific Initiation Research Project (PIBIC), “Late Advancement in the Amazon Capital: large projects, memories and representations” The project aims to analyze the popular perception about the relationship between the State and the local population. The local environment, nature and society affected by the process work, in the decades after 1950, observed from residents reports around Castanhal-Pará municipality. The research had a qualitative approach, predicted bibliographical research, observations in the empirical field with interviews. The work contributes to the knowledge production about the regional character, making possible the local teaching History in elementary school, by explaining articulations between local, national and global events, from scientific initiation.

KEYWORDS: projects; Amazon; education; history.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Belém, Castanhal e Santa Maria – Rodovias BR-010 e BR-316	pág.17
Figura 2 – Moradores de Castanhal (Gráfico)	pág.25
Figura 3 – História de Castanhal (Gráfico)	pág.26
Figura 4 – Acesso a história de Castanhal (Gráfico)	pág.26

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	CONTEXTO HISTÓRICO	12
3	RESULTADOS	14
4	ANÁLISE	20
	4.1 Questionário Virtual	22
5	CONCLUSÃO	25
	REFERÊNCIAS	27
	APÊNDICE A – Entrevista I	29
	APÊNDICE B – Entrevista II	30
	APÊNDICE C – Entrevista III	31
	APÊNDICE D – Entrevista IV	32

1 INTRODUÇÃO

O projeto de pesquisa “Avanço tardio do capital na Amazônia: grandes projetos memórias e representações” aprovado no Edital PIBIC 2021, ofertado pela Universidade Federal do Pará, com o plano de trabalho intitulado “Memórias da BR-010: Comunidades e Meio Ambiente”, surge como desdobramento da tese de doutoramento em Geografia, produzida pela professora e coordenadora do projeto em tela, Dra. Ivana de Oliveira Gomes e Silva.

A pesquisa focalizou alguns projetos de desenvolvimento na Amazônia, como a Usina Hidrelétrica (UHE) de Belo Monte, objeto da pesquisa da tese de doutoramento da orientadora desta pesquisa e a Rodovia BR-010 em Castanhal, suas consequências socioambientais e as representações da população local, na sequência.

O plano de trabalho “Memórias da BR- 010: comunidade e meio ambiente” visou explorar os pontos da história que não foram divulgados, buscou recuperar um olhar da população acerca da extinção da ferrovia Belém-Bragança, e a implantação da rodovia, na busca por entender como essa questão foi se estabelecendo ao longo dos anos.

O ensino de história local é considerado um ponto de partida possível para o processo de criação de uma identidade cultural, desde o fundamental menor, pois ao conhecer a história do município de Castanhal, os alunos terão curiosidade em conhecer mais acerca de seus antepassados e a partir do conhecimento da sua história, desenvolver uma relação de pertencimento ao lugar.

O plano de trabalho levou a pesquisadora a buscar elementos para propor tal conteúdo nas atividades curriculares, ante o exposto, sua relevância é trazer aspectos históricos de Castanhal, a partir das memórias da população, acerca das transformações sofridas pela cidade nos anos posteriores à 1950. A partir dessa análise, defende-se possibilidade de a história da cidade adentrar as salas de aula, por meio de conteúdos da história local. Dessa forma, acredita-se que os alunos entenderão o processo de formação do município, que poderá despertar um sentimento de interesse e de pertencimento, ou seja, será estimulado o desenvolvimento de uma identidade cultural local.

Na metodologia do plano de trabalho, a pesquisa bibliográfica é o ponto de partida que prepara a realização da pesquisa empírica. Segundo Amaral (2007) a pesquisa bibliográfica consiste em:

A pesquisa bibliográfica é uma etapa fundamental em todo trabalho científico que influenciará todas as etapas de uma pesquisa, na medida em que der o embasamento teórico em que se baseará o trabalho. Consistem no levantamento, seleção, fichamento e arquivamento de informações relacionadas à pesquisa (AMARAL, 2007, p. 01).

Portanto, destaca-se a pesquisa bibliográfica como ação primária para a iniciação de um trabalho científico, pois é por meio dela que o pesquisador irá se debruçar diante dos estudos, arquivos e notícias a respeito do assunto abordado, nesse contexto, o pesquisador irá trabalhar colhendo informações. Pode-se observar essa questão na citação de Severino (2007):

O fichário de documentação bibliográfico constitui um acervo de informações sobre livros, artigos e demais trabalhos que existem sobre determinados assuntos, dentro de uma área do saber. Sistemáticamente feito, proporciona ao estudante rica informação para seus estudos (SEVERINO, 2007, p. 70).

A pesquisa de campo foi prevista no plano de trabalho, principalmente para a análise e comprovação dos dados, como observa-se no texto de Severino (2013), onde o autor mostra que a relação entre pesquisador e entrevistado deve acontecer em condições naturais:

Na pesquisa de campo, o objeto/fonte é abordado em seu meio ambiente próprio. A coleta dos dados é feita nas condições naturais em que os fenômenos ocorrem, sendo assim diretamente observados, sem intenção e manuseio por parte do pesquisador. Abrange desde os levantamentos (surveys) [pesquisas], que são mais descritivos, até estudos mais analíticos (SEVERINO, 2013, p. 95 e 96).

A pesquisa de campo começou com um levantamento sobre possíveis informantes, após localizar quatro interlocutores, realizou-se entrevistas semiestruturadas com moradores do município de Castanhal. Devido a pandemia da Covid-19, onde muitas pessoas idosas faleceram em decorrência da doença e as que conseguiram vencer ainda tem muito medo da contaminação, isso dificultou o processo de entrevistas. Apesar desse obstáculo, conseguimos localizar e convidar quatro moradores para participarem da entrevista, que se deu tanto pessoalmente, quando em formato de questionário. Para a entrevista foram elaboradas um total de cinco perguntas, cujo o foco principal é fazer com que os entrevistados recordassem momentos da história da cidade e da construção da rodovia.

Segundo Duarte (2004, p. 216) entrevistas bem realizadas e estruturadas permitem que o pesquisador faça uma espécie de mergulho profundo onde é possível coletar maneiras que cada sujeito tem de significar sua realidade e em cima disso levantar informações consistentes do grupo estudado.

Realizar entrevistas, sobretudo se forem semiestruturadas, abertas, de histórias de vida etc. não é tarefa banal; propiciar situações de contato, ao mesmo tempo formais e informais, de forma a “provocar” um discurso mais ou menos livre, mas que atenda aos objetivos da pesquisa e que seja significativo no contexto investigado e academicamente relevante é uma tarefa bem mais complexa do que parece à primeira vista. (DUARTE, 2004, p. 216).

O processo de entrevistas ocorreu da seguinte maneira: duas foram realizadas nas residências dos interlocutores, outra foi ambientada no Campus Universitário de Castanhal, a última entrevista foi realizada por meio de um questionário, por motivo de doença do entrevistado.

2 CONTEXTO HISTÓRICO

Desde o período colonial a Amazônia vem sendo um alvo dos interesses mercantis de grupos estrangeiros, em atividades como o extrativismo em larga escala, passando pela extração ilegal de madeira, atividades ilegais de mineração, desmatamento e queimadas para atividades de pecuária, financiadas por órgãos governamentais envolvendo de diversos investidores, públicos e privados, o fato é que a história da floresta é marcada pela exploração exacerbada do Capital (GOMES E SILVA, 2020).

No texto do projeto, a autora cita alguns projetos desenvolvimentistas que ainda estão no papel, que caso sejam implementados trarão muitos problemas para os povos indígenas e ribeirinhos, a natureza e a sociedade como um todo, como exemplos, temos, o projeto da ferrovia EF-170 (Ferrogrão), o Complexo Hidrelétrico do Tapajós e a Hidrovia do Tapajós. O real objetivo desses projetos é facilitar e acelerar o transporte de minerais e produtos agrícolas arrancados do interior da floresta para exportação como *commodities*. *Commodities* é uma expressão da língua inglesa, que significa mercadorias de origem primária, produzidas em larga escala em países subdesenvolvidos, para alimentar a indústria nos países desenvolvidos.

As populações amazônicas demonstram preocupação com tais empreendimentos, como é o caso da Associação Para Povos Ameaçados, que esclarece em documentação recente:

O relatório examina de perto a região média e baixa da Bacia Hidrográfica do rio Tapajós, área que se destaca por sua cultura e biodiversidade singulares. No entanto, devido à sua posição geográfica e abundância de minerais, se tornou também um dos focos de destruição da Amazônia no Brasil (Associação Para os Povos Ameaçados, 2021).

Os projetos de infraestrutura como as rodovias e hidrelétricas atingem áreas riquíssimas em biodiversidade, que estão ameaçadas devido a ganância do capital, a maioria dos crimes socioambientais está sendo cometido de forma considerada “legal”, tendo o apoio e o investimento de várias empresas nacionais e internacionais, contando com a conivência de governantes e legisladores.

Projetos como o da construção da BR-010, também conhecida como Rodovia Bernardo Sayão ou Transbrasiliana, ou ainda, Rodovia Belém-Brasília, são projetos elaborados com o objetivo de servir ao capital, pois com as estradas o processo de extração e escoamento de matéria-prima torna-se mais fácil e prático.

Antes desse investimento econômico rodoviário, até a década de 1940, o meio de transporte mais “popular” eram as ferrovias, que operavam tanto no transporte de passageiros quanto no transporte de cargas. Após 1950, com o Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek, a chegada de indústrias automobilísticas nas regiões Sul e Sudeste, com entrada maciça de investimento estrangeiro e a consolidação de empreiteiras, houve o processo de desativação e extinção das ferrovias, que deram lugar às rodovias.

De acordo com Andrade (2013), a “BR- 010 está estabelecida como uma ramificação da “Meta-síntese”, a construção de Brasília, a nova capital do país, que em conjunto com o “cruzeiro rodoviário”, composto pelas seguintes rodovias: Belém-Brasília, Acre-Brasília, Fortaleza-Brasília, Belo Horizonte-Brasília e Goiânia-Brasília, com isso o objetivo era estabelecer a integração nacional e um elo a capital do país.

O *locus* da pesquisa é o município de Castanhal, no estado do Pará, por onde passa um trecho da BR-010, que coexiste com a BR-316, desde a capital Belém até a cidade de Santa Maria, onde se separam.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a Rodovia Capitão Pedro Teixeira, conhecida popularmente como BR-316, foi iniciada no final de década de 1960 e concluída no ano de 1970, sua extensão é de 2.030 km, começa em Belém/Pará e termina em Maceió/Alagoas.

A Amazônia Legal apresenta uma configuração geográfica com padrões tradicionais de cidades cuja gênese ocorria inicialmente às margens dos rios e mais recentemente, por meio de rodovias, contudo, as rodovias e ferrovias marcam o nordeste paraense e o desenvolvimento urbano. A partir de Belém, as cidades cortadas pelas rodovias federais, trazem um diferencial, nas tradições, na presença de população migrante e, principalmente, quando “o rio não é a rua”, diferenciando-se da tradição ribeirinha.

FIGURA 1 – Belém, Castanhal e Santa Maria – Rodovias BR-010 e BR-316.



Fonte: www.viamichelin.pt/web/Mapas-plantas/Mapa_planta-Santa_Maria_do_Para-68738-Para-Brasil.

As histórias contadas pelos moradores de Castanhal evidenciam os contornos peculiares dessa formação sociocultural.

3 RESULTADOS

O processo de pesquisa de campo foi algo diferente e instigante, no entanto a dificuldade em achar pessoas idosas que pudessem participar da entrevista fez com que esse processo fosse mais demorado que o previsto.

Os resultados da pesquisa empírica são dados relativos à entrevistas, realizadas com um total de quatro participantes, a seleção dos interlocutores se deu por uma amostra por conveniência. Três entrevistas foram realizadas na residência dos entrevistados, sendo uma

por escrito, diante de dificuldades para acesso ao idoso. Uma outra foi feita no Campus Universitário de Castanhal. Em que pese utilizarmos os Termos de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE, assim como os termos de autorização do uso de imagem e voz terem sido devidamente assinados, iremos utilizar somente abreviações ao citarmos os participantes, serão eles: E.B, H.S, D.O e J.M.

A primeira pergunta elaborada e aplicada foi relacionada ao período anterior às rodovias, buscando as memórias antigas do município: “Como era a relação da população de Castanhal com a natureza? Quais suas memórias com as matas, animais, rios e igarapés? J.M. (75 anos), em seu questionário forneceu a seguinte resposta:

Em 1963 ou 64 teve um projeto Agro Florestal, onde foram desmatado (sic) para plantação de um seringal, um perímetro próximo ao supermercado Mateus (da BR) até a Bracol dos dois lados da BR, foi desmatado, queimado e destruído uma floresta a troco de nada, porque o projeto faliu e o dinheiro sumiu, e a borracha que produziu não deu para fazer um chiclete. O igarapé da caixa d’água que ficava na estrada de São Francisco era o ponto de encontro da garotada para o banho da tarde, água corrente e limpa que os garotos do bairro Ianetama que era o bairro mais próximo se juntavam para brincar, agora virou esgoto urbano. O igarapé Castanhal outro local que era lugar de encontro para o banho no tubão desde o Ibirapuera até a BR, a garotada tomava banho, tudo era água limpa e corrente que depois da canalização virou esgoto urbano. (J.M. Entrevista IV. [Maio 2022]. Entrevistadores: Laila Reis e Angeson Marques – por meio de questionário. Castanhal 2022. A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice D).

Nesta citação pode-se observar a percepção do entrevistado sobre o quanto a cidade de Castanhal sofreu transformações negativas em relação ao meio ambiente ao longo dos anos, destacando o fato de vários igarapés terem sido aterrados, atualmente transformados em esgotos e/ou canais, que por uma série de fatores, provocam inundações à cidade nos períodos de chuva intensa. Além disso, várias áreas foram desmatadas, com projetos financiados pelo poder público, que além de desmatar e destruir a paisagem originária, não alcançaram seus objetivos anunciados. Revela-se aí outra face das políticas desenvolvimentistas na Amazônia, um padrão, no qual muitos recursos são destinados aos grupos empresariais, que recebem vultosas quantias em dinheiro e não cumprem as finalidades dos projetos, restando prejuízos ao erário público e à natureza, sacrificada em nome do “progresso”.

Outro entrevistado que pode confirmar essa questão, H.S. (65 anos), participante da pesquisa que em seus relatos diz:

Ali no centro da cidade, aqui Barão do Rio Branco, na frente do Sesc, naquele canal existia igarapé, lá na Comandante Assis, igarapé grande,

saindo para cá, de quem vai para São Francisco do Pará, Igarapés, ali na Estrela, tinha Igarapé grande, aqui na Piçarreira onde hoje é a Pirapora tinha igarapé grande. Então, nesses canais que você encontra aí na BR. (H.S. Entrevista II. [Abril 2022]. Entrevistadores: Laila Reis e Angeson Marques. Castanhal 2022. A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice B).

Nota-se através dos relatos dos entrevistados que o município de Castanhal era repleto de igarapés e matas na década de 1950, para tantos rios há a necessidade de um ambiente de florestas e matas ciliares, possibilitando ecologicamente sua existência, e que aos poucos, com o crescimento da cidade foi se perdendo, muito por conta do pensamento errôneo, de que progresso é oposto de sustentabilidade, o que evidencia uma falta de consciência ambiental.

De acordo com as memórias dos interlocutores, nota-se uma diferença entre o município de Castanhal de 72 anos atrás para o de hoje, principalmente a questão ambiental, acredita-se que se Educação Ambiental (EA), fizesse parte do plano de governo dos gestores do município e/ou na grade curricular das escolas, os prejuízos socioambientais não seriam tão significativos.

A Educação Ambiental é antes de tudo, um ensino voltado para a sensibilização para a sustentabilidade e preservação do meio ambiente, também é por meio dela que se constroem valores ambientais. A EA vem se mostrando muito importante, principalmente dentro das escolas, pois estabelece um elo entre o individual e o coletivo nas ações estimuladas no espaço escolar e na comunidade no entorno.

Entendem-se por educação ambiental os processos por meio dos quais o indivíduo e a coletividade constroem valores sociais, conhecimentos, habilidades, atitudes e competências voltadas para a conservação do meio ambiente, bem de uso comum do povo, essencial à sadia qualidade de vida e sua sustentabilidade. *Política Nacional de Educação Ambiental - Lei nº 9795/1999, Art 1º. (BRASIL, 1999)*

O segundo questionamento foi em relação à antiga ferrovia, e como se dava a relação desses dois meios de transporte (rodovia e ferrovia). Na entrevista E.B (60 anos), se recordou de seu tempo de criança em sua fala:

No tempo que tinha o trem, que vinha onde é essa passagem Santa Helena hoje em dia, ainda tinha os trilhos do trem, porque ele passava por aqui quando vinha lá de Bragança, Capanema, não sei como era que, acho que devido a exposição cortaram essa passagem daqui, mas ainda tinha na época que nós viemos morar aqui, eu mesma nunca cheguei a andar no trem, antes de vir pra cá eu morava na Comandante Assis e ficavam dois quarteirões pra chegar na Barão, ai quando o

trem ia sair da estação, lá onde hoje é a loja Marilar... quanto eu tinha 5 anos, quando ele vinha saindo começava o apito, e a meninada corria para ver o trem passar, só faltava não ter fim mais, meu sonho era andar no trem... já quando eu tinha uns 7-8 anos de idade, já não tinha mais o trem. (E.B. Entrevista I. [Janeiro 2022]. Entrevistadores: Laila Reis. Castanhal 2022. A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice A).

A maioria dos entrevistados lembra do trem, das estações, do barulho, com uma certa emoção e carinho, uma lembrança afetuosa, que mesmo sem nunca ter andado no trem. Existe uma conexão com sua infância/adolescência. Segundo Mares (2019, p.83) “[...] a dimensão dos afetos e emoções podem ser reveladores do conhecimento, percepção e orientação do espaço, estimulando a reflexão sobre possibilidade de desenvolvimento de uma racionalidade ético-afetiva na cidade”.

Segundo a jornalista Larissa Corrêa (2022), estrada de ferro Belém-Bragança teve suas obras iniciadas em 1883, pelo governo provincial, sendo concluída pelo governo do Estado do Pará em 1908. Com 222 quilômetros de extensão, foi implantada no período histórico conhecido como *Belle Époque*, com o objetivo de facilitar o escoamento de produtos agrícolas e conectar a capital do Estado (Belém) com o polo agrícola e pesqueiro da Zona Bragantina. Desde 1884 já era possível o deslocamento de trem entre Belém e Benevides. Foram 25 anos para o trecho total ser construído, foi a primeira ferrovia da região amazônica, e originalmente o projeto deveria conduzir a ferrovia até São Luís no Maranhão. Existiram 31 estações ao longo da ferrovia, atualmente em Bragança resta uma estação ainda conservada, no Ramal Benjamin Constant, distante 20 quilômetros do centro da cidade.

Quando a rodovia BR-010 passou a ser construída, a ferrovia entrou para o plano de extinção de transportes. A ferrovia funcionou durante 80 anos, no dia 31 de dezembro de 1964 seria a data final para o seu funcionamento.

A terceira pergunta aborda o processo de migração para a cidade de Castanhal após a instalação da rodovia Belém-Brasília (BR-010). E.B., fala destacando as empresas, de indústria e comércio, que se estabeleceram na cidade após a construção da BR-010.

Com certeza, na época empresa mesmo só tinha a CTC, aí depois veio a Hiléia, o café Maratá, depois já veio a Marisa Alimentos que antes era lá no centro, dessa eu sei falar, eu trabalhei 10 anos na Marisa... e foi crescendo, muitas fábricas e supermercados grandes e ainda acho que vai crescer mais. (E.B. Entrevista I. [Janeiro 2022]. Entrevistadores: Laila Reis. Castanhal 2022. A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice A).

Grande parte do setor empresarial se estabeleceu em Castanhal realmente por conta da implementação da rodovia, pois a estrada é um meio mais prático e fácil de transportar pessoas e cargas, receber e escoar a produção de mercadorias e *commodities*, também pelo fato de Castanhal ser uma cidade cuja economia está marcada pelas atividades comerciais e por ser uma cidade-polo.

O entrevistado J.M., diferente de E.B., que falou sobre a migração das empresas, vêm relatar sobre a migração de pessoas para a cidade:

O maior fluxo migratório em Castanhal e em todo o nordeste do Pará, foram de japoneses, no início do século. Mas teve muito fluxo migratório de nordestinos, compreendendo: Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba. Também veio (sic) em menor quantidade e por motivos diferentes, baianos, mineiros e pernambucanos, estes já atraídos pelo desenvolvimento da região, pois alguns se tornaram empresários na indústria e na pecuária, no transporte e outros no comércio. (J.M. Entrevista IV. [Maio 2022]. Entrevistadores: Laila Reis e Angeson Marques – por meio de questionário. Castanhal 2022. A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice D).

Acredita-se que a migração regional para a cidade, se deu por conta das várias empresas que se estabeleceram no município, essas pessoas vieram em busca de trabalho e de uma nova vida. A vinda de pessoas de diferentes estados também se deu através de propagandas políticas, como o plano de metas no governo de Juscelino Kubitschek (JK, 1956-1961) e um tempo depois a famosa frase “integrar para não entregar” implementado na ditadura civil-militar (1964-1985).

Assim como pode-se observar no texto “Geopolítica Rodoviária na Amazônia”, de Oliveira Neto e Nogueira, (2014, p. 231), que citam Miyamoto (1995), expressando a visão que corrobora a propaganda estatal:

Uma das características é o uso das rodovias para consolidar e promover a ocupação do espaço e unir o território, integrando o país, além de garantir a sua própria soberania e segurança, estabelecendo o fortalecimento do poder estatal, promovendo o escoamento de riquezas. (MIYAMOTO, 1995 apud OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2014, p. 231).

Desse modo, é importante frisar que esse processo de ocupação foi um projeto colonizador de vários governos que visavam a integração nacional, o uso de mão de obra barata de Norte a Sul, e o escoamento de matéria-prima da Amazônia. Por meio desse ponto foi elaborada a quarta pergunta feita aos entrevistados: “Houve alguma resistência da população a respeito da construção da rodovia?”.

D.O. diz: “Todo mundo apoiou a BR, porque o pessoal sofria muito na estrada.”, enquanto E.B e J.M. contam que não se lembram se houve ou não conflitos em relação a construção da BR-010. Já H.S. revela que houve conflitos relacionados à demolição da estação de trem, mas não fala nada diretamente relacionado às obras da rodovia.

A quinta e última pergunta busca provocar os entrevistados, aguçando seu senso crítico em relação a Rodovia Belém-Brasília, o questionamento procura instigar os moradores para que possam pontuar os benefícios e malefícios trazidos pela rodovia.

Apesar do questionamento intrigante, a maioria dos entrevistados conta que não houve nenhum malefício, que a rodovia veio para trazer o progresso, como é o caso de D.O, em seu relato:

Não, eu pelo menos achei bom. Que foi uma coisa que fizeram de bom porque o transporte melhorou. A gente já pega... Já vai tranquilo porque antigamente era muito ruim, então eu achei bom e o pessoal também todo mundo acharam (sic) bom. Todo mundo melhorou. (D.O. Entrevista III. [Maio 2022]. Entrevistador: Angeson Marques. Castanhal 2022. A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice C).

Somente J.M. mostrou preocupação com o meio ambiente em sua resposta, conta que passou muito tempo viajando a trabalho, mas que percebeu as diferenças ambientais na cidade:

Quanto às causas negativas que a rodovia trouxe para a região, ao longo de seu percurso, foi contra o meio ambiente, que em consequência do crescimento demográfico desapareceram muitas coisas, como sítios, quintais nas casas e igarapés. (J.M. Entrevista IV. [Maio 2022]. Entrevistadores: Laila Reis e Angeson Marques – por meio de questionário. Castanhal 2022. A entrevista na íntegra encontra-se transcrita no Apêndice D).

Nota-se que sua memória afetiva não está relacionada às suas aquisições, mas sim da própria cidade, J.M. conta que sente falta dos inúmeros igarapés do município e também da falta dos enormes quintais das casas, que hoje em dia não existe mais, devido ao crescimento do município.

Ao trabalhar na análise das entrevistas, chegou-se à conclusão que a população das diversas cidades ao longo da trajetória da rodovia, não ficaram sabendo do massacre contra a floresta e contra os povos indígenas, que se encontravam as margens da Belém-Brasília, esses cidadãos foram completamente iludidos com a história do “o progresso está chegando”, tanto

que até hoje acreditam nessa versão da história veiculada pelos empreendedores e pelo Estado.

4 ANÁLISE

Desde a invasão europeia, no século XVI, a Amazônia sofre sucessíveis investidas de exploração, seja de maneira “legal”, que são as obras dos governos que prejudicam o ecossistema, seja de forma ilegal, com os garimpeiros, fazendeiros, posseiros, madeireiros, que entram na floresta visando somente seu lucro pessoal e acabam destruindo o meio ambiente.

Pode-se notar esse fato na seguinte afirmação de Gomes e Silva (2017):

Em uma perspectiva histórica mais ampliada, temos registros que provam que Amazônia, assim como na maior parte do território americano, conflitos territoriais datam da chegada dos europeus, no século XVI, aproximadamente: massacres, pilhagem, escravização dos nativos, voracidade na busca por riquezas. (GOMES E SILVA, 2017, p. 30).

A partir dessa citação, obtém-se a afirmativa que essa questão na floresta amazônica é recorrente, desde a colonização das Américas, o grau de violência de quem exerce o poder é muito alto, que destrói, polui e assassina moradores e ativistas ambientais, que lutam para proteger a floresta, assediam e contaminam os povos que nela habitam, como exemplos recentes temos os casos da missionária Dorothy Stang, assassinada em 2005, do indigenista Bruno Pereira e o jornalista Dom Phillips, ambos mortos em 2022, entre tantos outros casos de pessoas assassinadas.

Segundo o professor Aziz Ab’Saber (2005), a região do sul do Pará, entre Marabá, Serra dos Carajás e Serra Pelada, foram as áreas que sofreram maior devastação de matas tropicais em toda a Amazônia brasileira. Contando que esse parâmetro foi de 2005 acredita-se que hoje, 17 anos depois, outras áreas estejam devastadas ou em processo de devastação.

Pode-se afirmar essa questão na atualidade tendo o texto “Vozes do Tapajós: perspectivas indígenas sobre os projetos de infraestrutura planejados”, como referência “A destruição da floresta tropical está cada vez mais acelerada: nos primeiros seis meses de 2020, por exemplo, mais floresta foi destruída do que nunca no Brasil desde o início dos registros”. (Associação para os Povos Ameaçados (APA), 2021, p.06).

A situação da Amazônia é extremamente alarmante, a destruição da floresta se dá unicamente para atender os interesses do Capital. As contradições podem ser percebidas pelo fato de o Brasil ser um dos maiores produtores de soja e de carne bovina do mundo, mas a fome se instala nas casas dos brasileiros, evidenciando a desigualdade social reinante no país.

De acordo com o que foi apresentado no texto, é importante frisar que é direito dos cidadãos conhecer os projetos que foram instalados na Amazônia, saber de sua procedência e história, ademais é necessário contá-la de maneira fiel repassando esse conhecimento para que não se perca, pois cada cidade tem sua história e a sociedade precisa conhecê-la. Assim passamos a refletir nas formas curriculares de apresentar tais relatos.

O ensino de história local caracteriza-se por estudar espaços e sujeitos de uma localidade, de forma política, cultural e social, possibilitando trabalhar com uma realidade muito próxima das relações social vivenciadas no local. Segundo os Parâmetros Curriculares Nacionais (1998, p.16) faz parte do escopo do currículo nacional analisar “A tensão entre o global e o local, ou seja, entre tornar-se pouco a pouco cidadão do mundo sem perder suas raízes, participando ativamente da vida de sua nação e de sua comunidade”.

Após um ano como bolsista tive a oportunidade de conhecer mais acerca da história de Castanhal, onde nasci e vivo, e me deparei com a seguinte pergunta “quantos Castanhalenses conhecem a história da cidade?”. Nesse momento percebe-se a importância da pesquisa para a criação de identidade pessoal, cultural, social e histórica que está relacionada à memória local.

A ideia principal desse estudo passou a ser a possibilidade de trazer para o meio educacional a relevância da história local e seu uso como conteúdo nas salas de aula, para assim possibilitar que o discente reflita sobre as problemáticas históricas socioambientais, que estão relacionadas ao seu meio de convívio.

O ensino de história local apresenta-se como um ponto de partida para a aprendizagem histórica, pela possibilidade de trabalhar com a realidade mais próxima das relações sociais que se estabelecem entre educador/educando sociedade e o meio em que vivem e atuam.

O ensino de história local ganha significado e importância no ensino fundamental, exatamente pela possibilidade de introduzir a formação de um raciocínio de história que contemple não só o indivíduo, mas a coletividade, apresentando as relações sociais que ali se estabelecem na realidade mais próxima (BARROS. 2013, p.03)

De acordo com Barros (2013) o ensino de história local é fundamental para que o indivíduo entenda o processo de formação da sua cidade, esses ensinamentos valorizam o

cotidiano dos alunos, possibilitando-os a refletir acerca dos conflitos e problemáticas enfrentadas por gerações anteriores, dessa forma, é possível que o indivíduo crie um sentimento de pertencimento ao seu local de origem, à sua cidade/localidade de nascença.

4.1 Questionário Virtual

A partir da ideia de incluir a história local como possibilidade de conteúdo, elaborou-se em uma plataforma digital, um questionário para investigar se o ensino de história local foi contemplado no ensino fundamental menor. As perguntas foram divididas em duas partes, sendo quatro de cunho pessoal (nome, idade, sexo e escolaridade) e quatro direcionadas à pesquisa, basicamente perguntou-se a naturalidade, se mora em Castanhal - PA, se conhece a história da sua cidade, se na escola teve acesso à história local, totalizando ao final oito perguntas.

Participaram da pesquisa 33 pessoas, desse total, 20 das pessoas participantes são nascidas em Castanhal e as outras 13 pessoas são moradoras das cidades de Belém, Capanema, Irituia, Curuçá, Mãe do Rio, Santa Izabel, Santarém Novo, Santo Antônio do Tauá (PA), Passo Fundo (RS) e Teixeira de Freitas (BA). Dos participantes, apenas 15,2%, não moram na cidade de Castanhal, os 84,8% que moram no município corresponde a 28 pessoas, no universo de pesquisados.

A ideia de investigar o ensino de História Local revelou algumas situações interessantes, ainda mais com a possibilidade de comparar respostas de moradores de municípios, estados e regiões diferentes. Essa amostragem de sujeitos de regiões diversas serve para indicar a forma com que a história local aparece nas memórias de interlocutores de diferentes realidades socioeducacionais no país.

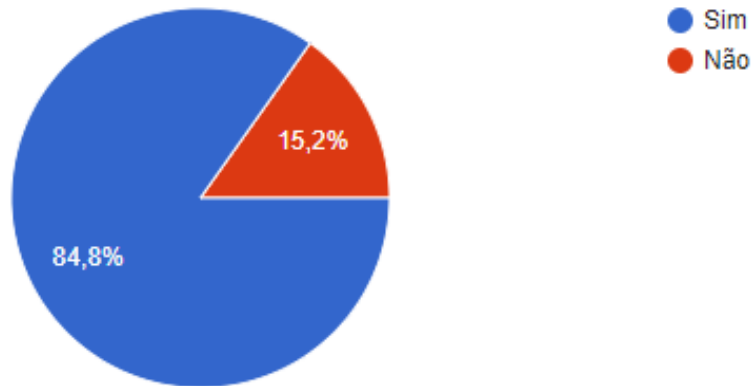
Destacamos a importância do tema história local para o debate educacional, ainda em tempos de adaptação dos sistemas de ensino às normativas da BNCC, que define um conjunto de aprendizagens para o ensino na educação básica. O alinhamento dos currículos precisa ser pensado de modo a inserir a dimensão regional e local das diferentes regiões do país, para que garanta aos estudantes o conhecimento sistemático do lugar, da região e do país em que vivem, com vistas à formação cidadã.

A seguir expõe-se a sequência de gráficos gerados a partir das respostas obtidas, que são analisadas após as figuras.

FIGURA 2 – Moradores de Castanhal (Gráfico)

Você mora em Castanhal?

33 respostas

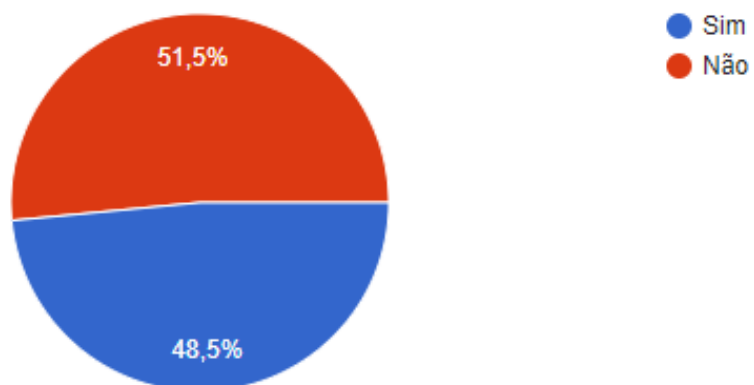


Fonte: <https://docs.google.com/forms/d/1bmFNJqS5McB48wrq9AoBs0xw46JkbhQ4VGGTiJ3FoQ/edit?hl=pt-br>.

FIGURA 3 – História de Castanhal (Gráfico)

Conhece a história da cidade de Castanhal?

33 respostas



Fonte: <https://docs.google.com/forms/d/1bmFNJqS5McB48wrq9AoBs0xw46JkbhQ4VGGTiJ3FoQ/edit?hl=pt-br>.

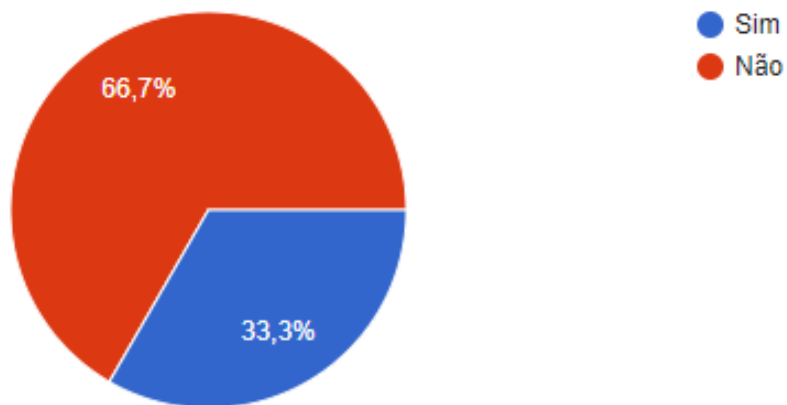
Pode-se observar no gráfico acima que mais da metade das pessoas residentes no município, afirmam não conhecer a história de Castanhal. Algumas pistas indicam que as pessoas que afirmaram conhecer, conhecem a história apenas de maneira superficial, a partir de relatos assistemáticos, sem aprofundamento.

Na última pergunta, o questionamento foi a respeito da escola, se nela, houve o ensino de história local, 66,7% dos participantes votaram que não, enquanto 33,3% disseram que sim.

FIGURA 4 – Acesso a história de Castanhal (Gráfico)

Na escola, você teve acesso a história da sua cidade?

33 respostas



Fonte: <https://docs.google.com/forms/d/1bmFNJqS5McB48wrq9AoBs0xw46JkbhQ4VGGTiJ3FoQ/edit?hl=pt-br>.

A partir da pesquisa e suas revelações, defendemos a ideia de ocupar a parte diversificada da BNCC, que atualmente regulamenta o currículo nacional, com a história local, parte do conteúdo do componente curricular de História e Geografia, por exemplo.

O ensino de História pode desempenhar um papel importante na configuração da identidade ao incorporar a reflexão sobre o indivíduo nas suas relações pessoais com o grupo de convívio, suas afetividades, sua participação no coletivo e suas atitudes de compromisso com classes, grupos sociais, culturais, valores e com gerações passadas e futuras (BARROS, 2013, p. 05).

Portanto, o ensino de história local se faz necessário, para que o indivíduo se reconheça como pertencente à sua cidade/Estado/Região e que esse ensino possibilite que o aluno individualmente, assim como o coletivo das classes escolares criem uma identidade cultural favorável ao seu meio social, valorizando sua cultura e valores, como as danças, culinária, músicas, literatura, sotaques, costumes, entre outras interfaces.

A pesquisa “Memórias da BR-010”, se fez importante nesse sentido, pois possibilitou um aprofundamento histórico/geográfico em relação à cidade, visto que a construção da

rodovia trouxe impactos positivos e negativos para os povos que vivem à margem de sua trajetória.

A pesquisa buscou compreender como ocorreu esse processo através da percepção dos moradores do entorno do município de Castanhal, desse modo a pesquisa poderá contribuir, se utilizada no ensino de história local, ao possibilitar que os alunos compreendam melhor os processos de formação da cidade, por meio do olhar de gerações passadas.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A maioria dos autores que abordam o tema “Amazônia” aponta que a floresta deve ser preservada, pois possui uma infinidade de etnias, plantas e animais que dependem unicamente de seu ecossistema para sua sobrevivência, outro fator levando em consideração é que a floresta amazônica é capaz de absorver dióxido de carbono (CO₂). O gás carbônico liberado em excesso na atmosfera provoca grave desequilíbrio, produzindo o efeito estufa, fenômeno agravado com as emissões industriais de poluentes, queimadas na floresta, uso de combustíveis fósseis. Atividades que aumentam a quantidade do composto na atmosfera, agravam os eventos de catástrofes socioambientais relacionadas ao aquecimento global.

A questão ambiental é bastante preocupante, principalmente por conta do aumento da temperatura provocado por combustíveis fósseis, agravando as consequências do aquecimento global: enchentes, temperaturas elevadas, perda de habitats e desequilíbrio ambiental, são preocupações recorrentes da Conferência das Partes, 26ª edição (COP-26), na Conferência das Nações Unidas (ONU) sobre o meio ambiente.

A Educação Ambiental é um processo educativo que não ensina somente conceitos, ensina sobre valores de conservação das condições de vida, que são conhecimentos de extrema necessidade, principalmente em momentos de crise ambiental. Nas entrevistas realizadas percebe-se que apesar das mudanças ambientais serem significativas para os moradores, os interlocutores apontam as questões econômicas como um pouco mais importantes. A partir das análises dos autores que tivemos contato, acredita-se que esse fator se dá por conta do crescimento demográfico e econômico da cidade de Castanhal após a implementação da rodovia BR-010 e da propaganda desenvolvimentista do Estado, a serviço do capital.

Sabe-se que as rodovias, segundo Neto e Nogueira (2014, p.239), “são relevantes instrumentos de ordem geopolítica”, por isso fizeram parte dos projetos de colonização implantados na Amazônia. A introdução das rodovias gerou diversos impactos na região, como a criação de cidades, o desmatamento, o aumento no fluxo de mercadorias e pessoas, que priorizam escoamento de matéria prima, implicando diretamente na questão ambiental, ocasionando mudanças, que a princípio mostram-se imperceptíveis, mas que aos longos dos anos se destacam.

Essas mudanças, contudo, são perceptíveis por meio das memórias, que criam um elo entre passado e presente, possibilitando uma análise mais profunda a respeito da história local e é por meio das entrevistas que os interlocutores relembram sua infância e juventude e repassam as transformações pela qual o município de Castanhal passou nas décadas posteriores a 1950.

A pesquisa se faz importante, pois recupera parte da história do município de Castanhal que foi vivenciada pelos próprios moradores, relatando algo mais próximo da realidade dos sujeitos históricos e trazendo um sentimento de afetividade em suas memórias, o sentimento de pertencimento e o conceito de lugar, tão caro à ciência geográfica. É por meio dos resultados da pesquisa, pelas memórias de lugar apresentadas, que o ensino de história local pode se basear e levar para dentro das salas de aula os relatos de experiências reais e únicas, vividas pelos interlocutores.

Trabalhar com o tema “Memórias da BR-010”, que foge um pouco das representações acerca das matrizes curriculares do curso de Pedagogia, gerou certa estranheza na maioria das pessoas com quem eu falava, foi algo desafiador, que ao mesmo tempo trouxe motivação, pois trata assuntos relevantes para a sociedade, como é o caso dos investimentos de infraestrutura e a colonização na Amazônia, a história local do município de Castanhal, a educação ambiental. Esse mergulho na história local mostra novas perspectivas para a formação docente, desde o curso de Pedagogia, assim como para a educação básica, desde a educação infantil até o ensino médio, pois a História e a Geografia, por exemplo, são ciências que estudam o espaço geográfico e as transformações produzidas ao longo do tempo pela humanidade. A educação escolar tem papel civilizatório importante, visto que a partir dos conteúdos históricos e geográficos, a criticidade dos estudantes é estimulada, assim como sua capacidade de entendimento da realidade e das possibilidades de intervenção e mudanças sociais.

REFERÊNCIAS

- AB'SABER, Aziz. Aziz Ab'Saber: problemas da Amazônia brasileira. Dossiê da Amazônia I, 2005.
- ANDRADE, Rômulo de Paula. Narrativas de natureza e destruição na construção da rodovia Belém-Brasília (1958-1960). ANPHUN Brasil. XXVII Simpósio Nacional de História. Natal – RN. 2013.
- ASSOCIAÇÃO PARA OS POVOS AMEAÇADOS (APA). Vozes do Tapajós: perspectivas indígenas sobre projetos de infraestrutura planejados. Birkenweg 61, CH-3013 Bern, 2021.
- BARROS, Carlos Henrique Farias de. Ensino de História, Memória e História Local. Universidade Salgado de Oliveira (PE), 2013.
- BECKER, Bertha. Amazônia: Geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro, Garamond. 2007 [1ª ed. 2004].
- CORRÊA, Larissa. O Liberal. Estrada de Ferro de Bragança, o “Expresso 222” do nordeste paraense. Disponível em: <https://www.oliberal.com/para/e-para-isso-estrada-de-ferro-de-braganca-o-expresso-222-do-nordeste-paraense-1.560636> Acessado em 01 dez 2022.
- DUARTE, Rosália. Entrevistas em pesquisas qualitativas. Editora UFPR. Curitiba, 2004.
- GOMES E SILVA, Ivana de Oliveira. Conflitos Territoriais na Amazônia: (Des)Identidades do Trabalho e Lutas de Resistência na Área de Controle da UHE de Belo Monte (PA). Tese. UNESP, 2017.
- GOMES E SILVA, Ivana de Oliveira; THOMAZ JR; SILVA, Paulo Lucas da. BELO MONTE E DES-ENVOLVIMENTOS NA AMAZÔNIA. In: XII ENANPEGE - Geografia, Ciência e Política, 2017, Porto Alegre.
- GOMES E SILVA, Ivana de Oliveira. Avanço Tardio do Capital na Amazônia: Grandes projetos memórias e representações. Campus Universitário de Castanhal. Faculdade de Pedagogia, 2020.
- GOMES E SILVA, Ivana de Oliveira. Memórias da BR-010: Comunidades e Meio Ambiente. Faculdade de Pedagogia. 2021.
- GUIA [DE] ELABORAÇÃO DE TRABALHOS ACADÊMICOS / Rose Suellen Lisboa (org.). — 2. ed., rev., ampl. e atual. — Belém : Universidade Federal do Pará, Biblioteca Central, 2021.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Catálogo 43994. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=443994> Acessado em: 30 nov. 2022.
- IMASUL. Conceitos de Educação Ambiental. Campo Grande (MS). Ministério do Meio Ambiente. Disponível em: <https://www.imasul.ms.gov.br/conceitos-de-educacao->

[ambiental/#:~:text=%22Entendem%2Dse%20por%20educa%C3%A7%C3%A3o%20ambiental,de%20vida%20e%20sua%20sustentabilidade.%22](#) . Acesso em: 31 out. 2022.

IPATRIMÔNIO, Patrimônio Cultural Brasileiro (beta). Castanhal – Conjunto ferroviário da antiga estrada de ferro de Bragança. Disponível em: <https://www.ipatrimonio.org/castanhal-conjunto-ferroviario-da-antiga-estrada-de-ferro-de-braganca/> . Acessado em: 01 dez. 2022.

MICHELIN. Mapas: Santa Maria do Pará. Disponível em: https://www.viamichelin.pt/web/Mapas-plantas/Mapa_planta-Santa_Maria_do_Para-68738-Para-Brasil. Acesso em 27 out. 2022.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Geopolítica rodoviária na Amazônia. Porto Alegre: Editora Letra1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014. ISBN 978-85-63800-17-6.

PESQUISA DE TCC. REIS, Laila. Formulário. Castanhal/Pará. Disponível em: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScUpBPiXHnZH0pEh-2li0vPFLu7GQFrCuMbj0bgo5y9JL-NGw/closedform2022>.

REVISTA GEOGRAFIA EM ATOS, Departamento de Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, UNESP, Presidente Prudente, (Afetos e emoções: abordagens teórico-metodológicas na análise do Espaço Geográfico), n. 12, v. 5, p. 82- 98, jul/2019. ISSN: 1984-1647.

SEVERINO, Antônio Joaquim, 1941. Metodologia do Trabalho Científico. 23. ed. Revista e Atualizada – São Paulo: Cortez. 2007. ISBN 978-85-249-1311-2.

SEVERINO, Antônio Joaquim, 1941. Metodologia do Trabalho Científico (livro eletrônico). 1. Ed. São Paulo: Cortez, 2013. ISBN 978-85-249-2081-3.

APÊNDICE A – ENTREVISTA I

Transcrição das Respostas

Memórias de E.B. (60 anos) cujo a entrevista foi realizada em sua residência no bairro do Cristo Redentor, no dia 19/01/2022, na cidade de Castanhal, estado do Pará.

1. Como era a relação da população com a natureza? Quais suas memórias com as matas, animais, rios e igarapés?

Resposta: “Tudo era considerado, respeitado, tinha o açude de Mimo ali, aquela represa de agua, ai na época de chuva forte, o Ibirapuera estourava, vinha muita agua naquele canal perto a 1º de maio, não ficava casas ali perto, só era o canal que antes era um rio, era muito fundo, aquele canal era uma baixada, agora está tudo aterrado e animal, cada um cuidava do seu... era tudo muito respeitado, não tinha maldade com os animais”.

2. Você chegou a ver a ferrovia? Como era a relação entre essas duas vias de transição?

Resposta: “No tempo que tinha o trem, que vinha onde é essa passagem santa helena hoje em dia, ainda tinha os trilhos do trem, porque ele passava por aqui quando vinha lá de Bragança, Capanema, não sei como era que, acho que devido a exposição cortaram essa passagem daqui, mas ainda tinha na época que nós viemos morara aqui, eu mesma nunca cheguei a andar no trem, antes de vir pra cá eu morava na comandante Assis e ficavam dois quarteirões pra chegar na barão, ai quando o trem ia sair da estação, lá onde hoje é a loja marilar... quanto eu tinha 5 anos, quando ele vinha saindo começava o apito, e a meninada corria para ver o trem passar, só faltava não ter fim mais, meu sonho era andar no trem... já quando eu tinha uns 7-8 anos de idade, já não tinha mais o trem”

3. Com a rodovia, você notou algum movimento migratório para a cidade (tanto de pessoas, quanto de empresas)?

Resposta: “Com certeza, na época empresa mesmo só tinha a CTC, ai depois veio a Hiléia, o café Maratá, depois já veio a Marisa alimentos que antes era lá no centro, dessa eu sei falar, eu trabalhei 10 anos na Marisa... e foi crescendo, muitas fabricas e supermercados grandes e ainda acho que vai crescer mais”

4. Houve alguma resistência da população a respeito da rodovia?

Resposta: “que eu me lembre, não”

5. Quais benefícios e malefícios que a rodovia trouxe para a população?

Resposta: “Bom, beneficio foi que melhorou bastante ne? A questão de locomoção, veículo e os malefícios é que as pessoas ainda não tem aquela noção de a travessia, de atenção ao

atravessar a rua, de olhar pro lado e para o outro e os animais também, que eles ficam perdidos e acabam sendo atropelados.”

APÊNDICE B - ENTREVISTA II

Memórias de H.S. (65 anos) cujo a entrevista foi realizada no campus universitário de Castanhal, no bairro Jaderlândia, no dia 01/04/2022, na cidade de Castanhal, no estado do Pará.

1. Como era a relação da população com a natureza? Quais suas memórias com as matas, animais, rios e igarapés?

Resposta: “Ali no centro da cidade, aqui Barão do Rio Branco, na frente do Sesc, naquele canal existia igarapé, lá na Comandante Assis igarapé grande, saindo para cá, de quem vai para São Francisco do Pará, Igarapés, ali na Estrela, tinha Igarapé grande, aqui na Piçarreira onde hoje é a Pirapora tinha igarapé grande. Então, nesses canais que você encontra aí na BR.”

2. Você chegou a ver a ferrovia? Como era a relação entre essas duas vias de transição?

Resposta: “Eu mora próximo da ferrovia, e eu ia para lá ver o tempo passar, de casa eu ouvia o apito dele já no Apeú [vila próxima de Castanhal]. Então, eu e outras crianças que estavam brincando peteca ali ou papagaio, a gente corria e ia ver ele passar, que é muito próximo ali é 300, 400 metros da ferrovia. Mas eu nunca andei de trem”

3. Com a rodovia você notou algum movimento migratório para a cidade (tanto de pessoas, quanto de empresas)?

Resposta: “Sim, foi a partir da rodovia. Houve... com essa construção, houve primeiramente um desenvolvimento da cidade, e nos anos 60 para anos 70 houve, inclusive pelo desenvolvimento da... esse movimento migratório de todo o país mesmo. Mas começaram muitos baianos aqui, chegaram, muito baianos, cearenses, sulistas”

4. Houve alguma resistência da população a respeito da rodovia?

Resposta: “Então, houve aquele atrito e eu saio narrando essa história da demolição da estação, a partir dela, onde estava ali, eles saíram andando conversando com os empresários da época para pedir opinião - olha fulano! O que é que você acha... E “tau e tau” - então eu venho costurando esse diálogo e eles revoltados, e eles saem para ter com prefeito da época, para conversar, para saber o motivo “tal”, porque quem tá sabendo, quem está na situação, eles sabem o motivo porque está fazendo, mas quem é aquelas pessoas, vamos dizer,

ignorantes, quer dizer, que estão por fora da situação ali e que tinham muito amor e que viam ali como um meio de vida e tudo, N/É, e que trabalhavam lá e que tinham a estação como símbolo e outras coisas não queriam ver demolida, queriam saber o motivo que estavam demolindo. Então, houve esse paralelo aí. E aí eu construí esse diálogo entre eles para chegarem até o prefeito para saber”

5. Quais benefícios e malefícios que a rodovia trouxe para a população?

Resposta: “Malefícios, não dá para te dizer... Malefícios, eu não vejo malefício nenhum. A não ser para, e acho que não se deve considerar, é só um ponto. A não ser para as aves e caças. Porque que te digo isso?! Meu pai ele era caçador, meu pai ele era carpinteiro, fazia guarda roupa, cama, telhado, casas, essas coisas, e gostava de caçar... ele caçava, ele caçava aves, paca, tatu e a gente se alimentava disso. Ele e outros caçadores faziam isso. O único malefício, que não é malefício é essa: aves que ele matava, também essas aves; e caças que foram... saíram dali, N/É. Eles também deixaram de caçar porque foram se distanciando, isso não é malefício. Agora o benefício é o crescimento e o desenvolvimento da cidade”

APÊNDICE C - ENTREVISTA III

Memórias de D.O. cujo a entrevista foi realizada em sua residência no bairro Jaderlândia, no dia 11/05/2022, na cidade de Castanhal, no estado do Pará.

1. Como era a relação da população com a natureza? Quais suas memórias com as matas, animais, rios e igarapés?

Resposta: “...Apeú, a gente ia tomar banho lá. Depois acabou, ficou só lá pra dentro, nós tomava nesse daqui da beira da pista, nós de pé pra lá tomar banho. Dia de domingo... Sabe como jovem é?!). Dava muita gente, não era só eu não, era muita gente, minha família, meus colegas, a gente ia pra lá...” [Entrevistador: *E a senhora lembra se tinha muita mata aqui?*] –

Resposta: “Tinha muita mata sim” [Entrevistador: *E tinha caça? Utilizavam essa caça?*] –

Resposta: “Não, não lembro se utilizavam essas caças. Até porque, a mata que tinha não dava pra ter caça assim, paca, veado, não tinha não. Era só aquela capoeirinha bem fraquinha que o pessoal invadiu. Ai por isso que cresceu muito rápido porque o pessoal invadiu.”

2. Você chegou a ver a ferrovia? Como era a relação entre essas duas vias de transição?

Resposta: “Eles preferiam usar o trem porque ia de trem. Carro só quem tinha carro pequeno para ir. Se não fosse de trem ia de caminhão para Belém, para essas estradas, para esses lugares todinhos, todos era de caminhão - Pau-de-arara.” [Entrevistador: *Mas a população*

mesmo usava mais o trem?] – Resposta: “Mas o pessoal, assim mais bacana era o trem né”
 [Entrevistador: *E o pau-de-Arara?*] - Resposta: “Os Pau-de-arara era os mais carente. Já existia o pau-de-arara junto com o trem. Era porque vinha do interior pra cá pra trazer farinha, trazer frutas, frango, essas coisas do interior, vinha tudo do interior no caminhão que trazia. Nós pelo menos do interior vinha tudo de caminhão, meu pai trazia farinha pra vender pra cá, laranja, essa coisas, vinha tudo de caminhão pau de caminhão - pau-de-arara que chamavam”.

3. Com a rodovia você notou algum movimento migratório para a cidade (tanto de pessoas, quanto de empresas)?

Resposta: “Lembro sim, até porque trabalhei com uns quantos que não eram paraense. Lá da mulher que era dona do Palace Hotel era de São Paulo. O outro meu patrão era de Goiânia”.

4. Houve alguma resistência da população a respeito da rodovia?

Resposta: “Todo mundo apoiou a BR, porque o pessoal sofria muito na estrada.”

5. Quais os benefícios e malefícios que a rodovia trouxe para a população?

Resposta: “Não, eu pelo menos achei bom. Que foi uma coisa que fizeram de bom porque o transporte melhorou. A gente já pega... Já vai tranquilo porque antigamente era muito ruim, então eu achei bom e o pessoal também todo mundo acharam bom, todo mundo melhorou.”

APÊNDICE D - ENTREVISTA IV

Memórias de J.M. (75 anos) cujo a entrevista em forma de questionário foi realizada em sua residência no bairro Cristo Redentor, no dia 31/05/2022, na cidade de Castanhal, no estado do Pará.

1. Como era a relação da população com a natureza? Quais suas memórias com as matas, animais, rios e igarapés?

Resposta: “Em 1963 ou 64 teve um projeto Agro Florestal onde foram desmatado para plantação de um seringal, um perímetro próximo ao supermercado Mateus (da BR) até a Bracol dos dois lados da BR, foi desmatado, queimado e destruído uma floresta a troco de nada, porque o projeto faliu e o dinheiro sumiu, e a borracha que produziu não deu para fazer um chiclete...O igarapé da caixa d’água que ficava na estrada de São Francisco era o ponto de encontro da garotada para o banho da tarde, água corrente e limpa que os garotos do bairro Ianetama que era o bairro mais próximo se juntavam para brincar, agora virou esgoto urbano...O igarapé Castanhal outro local que era lugar de encontro para o banho no tubão desde o Ibirapuera até a BR, a garotada tomava banho, tudo era agua limpa e corrente que depois da canalização virou esgoto urbano”

2. Você chegou a ver a ferrovia? Como era a relação entre essas duas vias de transição?

Resposta: “A ferrovia E.F.B. estrada de ferro, foi construída do início do século 20 e esteve em ativa por mais de 50 anos, a estação da ferrovia compreendia da Beijamim Constant até a loja Marilar”

3. Com a rodovia você notou algum movimento migratório para a cidade (tanto de pessoas, quanto de empresas)?

Resposta: “O fluxo migratório em Castanhal e em todo o nordeste do Pará foram de japoneses no início do século, mas teve muito fluxo migratório de nordestinos, compreendendo: Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba. Também veio em menor quantidade e por motivos diferentes, baianos, mineiros e pernambucanos, estes já atraídos pelo desenvolvimento da região, pois alguns se tornaram empresários na indústria e na pecuária, no transporte e outros no comércio”

4. Houve alguma resistência da população a respeito da rodovia?

Resposta: “Quanto a aceitação ou recusa dessas mudanças, não tenho na minha lembrança nenhum protesto”

5. Quais os benefícios e malefícios que a rodovia trouxe para a população?

Resposta: “Quanto as causas negativas que a rodovia trouxe para a região ao longo de seu percurso foi contra o meio ambiente que em consequência do crescimento demográfico desapareceram muitas coisas como sítios, quintais nas casas e igarapés”.