

A Revista HISTEDBR On-line publica artigos resultantes de estudos e pesquisas científicas que abordam a educação como fenômeno social em sua vinculação com a reflexão histórica

Correspondência ao Autor

Nome: Elica Né Oliveira Ribeiro

E-mail: elicane.sesi@gmail.com

Instituição: Município de Altamira-PA, Brasil

Submetido: 27/01/2021

Aprovado: 04/03/2021

Publicado: 03/05/2021

 10.20396/rho.v21i00.8664108

e-Location: e021005

ISSN: 1676-2584

Como citar ABNT (NBR 6023): RIBEIRO, E. N. O.; SOUZA, C. A. M. de.; COSTA, R. P. da. Perspectiva de educação escolar em Altamira-PA no projeto de construção da rodovia transamazônica. **Revista HISTEDBR On-line**, Campinas, SP v. 21, p. 1-19, abr. 2021. DOI: 10.20396/rho.v21i00.8664108. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/8664108>. Acesso em: 3 maio 2021.

Distribuído Sobre





Checagem Antiplágio



PERSPECTIVA DE EDUCAÇÃO ESCOLAR EM ALTAMIRA-PA NO PROJETO DE CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA

  **Elica Né Oliveira Ribeiro***

Município de Altamira-PA

  **César Augusto Martins de Souza****

Universidade Federal do Pará

  **Renato Pinheiro da Costa*****

Universidade Federal do Pará

RESUMO

Este artigo tem como objetivo discorrer sobre os impactos da construção da Rodovia Transamazônica na educação escolar no município de Altamira. Dessa forma partimos do problema: O projeto de construção da rodovia Transamazônica influenciou o condicionamento da política educacional de Altamira em vista de realizar uma formação profissionalizante? Busca-se assim, indagar sobre as decorrências causadas com abertura da Transamazônica no âmbito educacional e identificar os investimentos realizados por esse projeto de integração que foi o responsável pelo rápido aumento do índice populacional no município. A partir da análise de entrevistas e relatos de memórias, bem como dos documentos escolares, foi possível compreender a realidade da educação escolar em Altamira na década de 1970, o que nos levou a considerar que partir da construção da Rodovia Transamazônica, a organização social de Altamira foi totalmente modificada, a fim de acompanhar a lógica do desenvolvimento que o projeto pregava, com isso a organização do ensino teve que ser modificada, realizando uma educação para a formação técnica para a preparação da mão-de-obra apta ao trabalho imediato.

PALAVRAS-CHAVE: Educação escolar. Projeto desenvolvimentista. Memória.

PERSPECTIVE OF SCHOOL EDUCATION IN ALTAMIRA-PA IN THE TRANSAMAZÔNICA HIGHWAY CONSTRUCTION PROJECT

Abstract

This article aims to discuss the impacts of the construction of the Transamazônica Highway on school education in the municipality of Altamira. Thus, we started with the problem: Did the project for the construction of the Transamazônica highway influence the conditioning of the educational policy of Altamira with a view to conducting professional training? Thus, it seeks to inquire about the consequences caused by the opening of Transamazônica in the educational scope and to identify the investments made by this integration project, which was responsible for the rapid increase in the population index in the municipality. From the analysis of interviews and memoirs reports, as well as school documents, it was possible to understand the reality of school education in Altamira in the 1970s, which led us to consider that starting from the construction of the Transamazônica Highway, the social organization of Altamira was totally modified, in order to follow the development logic that the project preached, with that the teaching organization had to be modified, carrying out an education for the technical training for the preparation of the workforce suitable for immediate work.

Keywords: School education. Developmental project. Memory.

PERSPECTIVA DE LA EDUCACIÓN ESCOLAR EN ALTAMIRA-PA EN EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA TRANSAMAZON

Resumen

Este artículo tiene como objetivo discutir los impactos de la construcción de la Carretera Transamazônica en la educación escolar del municipio de Altamira. Así, partimos del problema: ¿El proyecto de construcción de la carretera Transamazônica influyó en el condicionamiento de la política educativa de Altamira con miras a la realización de la formación profesional? Así, buscamos indagar sobre las consecuencias que provocó la apertura de Transamazônica en el ámbito educativo e identificar las inversiones realizadas por este proyecto de integración, que fue responsable del rápido aumento del índice poblacional en el municipio. A partir del análisis de entrevistas y relatos de memorias, así como documentos escolares, fue posible comprender la realidad de la educación escolar en Altamira en la década de 1970, lo que nos llevó a considerar que a partir de la construcción de la Carretera Transamazônica, la organización social de Altamira fue totalmente modificado, con el fin de seguir la lógica de desarrollo que predicaba el proyecto, con lo cual se tuvo que modificar la organización docente, realizando una educación para la formación técnica para la preparación de la fuerza laboral apta para el trabajo inmediato.

Palabras clave: Educación escolar. Proyecto de desarrollo. Memoria.

INTRODUÇÃO

Altamira é um município da região sudoeste do Estado do Pará, criado pela Lei 1.234/1911 como consta em Pará (1912, p. 19). Por sua localização geográfica na vastidão da floresta amazônica, na década de 1970 foi escolhido como cidade sede da inauguração da rodovia Transamazônica. Por isso, durante os trabalhos de abertura da rodovia todas as atenções para o desenvolvimento de serviços prestados à população voltaram-se para o Altamira, pois, era o único município próximo a rodovia que podia ofertar o mínimo de recursos para as demandas dos trabalhadores e das famílias de imigrantes.

A construção da Transamazônica¹ ocorrida no governo do presidente Emílio Garrastazu Médici (1969 - 1974), promoveu uma ideia desenvolvimentista ao longo das margens da rodovia, gerando um processo acelerado de urbanização com a criação de municípios novos como Uruará, Rondon do Pará, Medicilândia, Novo Repartimento, Pacajá, tendo os municípios polo definidos como área de segurança nacional, com prefeitos nomeados pelo governo estadual ou federal conforme elucida Oliveira *et al.* (2010).

A dificuldade de acesso à região e com poucos recursos estruturais, fez o município de Altamira necessitar de profundos investimentos para atender as exigências do empreendimento rodoviário, que de acordo com Martins de Souza (2014) marcaria decisivamente as memórias de uma grande parte do Brasil, como também ficaria conhecida como uma obra inacabada, mas o futuro e as memórias posteriores diriam se o então denominado maior projeto de colonização do mundo poderia ou não vir a ser a tão desejada integração.

Nesse processo operacional, um dos setores impactados que podemos destacar, foi o setor da educação que até o início da década de 1970 estava organizado para atender o público da população local. Entretanto, com o início das obras da Transamazônica, novas unidades de ensino tiveram que ser criadas e até mesmo o sistema de ensino precisou ser reestruturado, pois, a própria finalidade da educação teve que ser reorientada em função da visão desenvolvimentista que a rodovia impregnou na população.

Como reflexo, percebeu-se no estudo, que o ensino técnico foi uma modalidade de ensino que foi muito vislumbrada durante o processo de investimento na educação do município, modelo reforçado pelas políticas educacionais da época motivados pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB) nº 5.692/71. Como isso, áreas de investimento educacional como a formação de professores ficou relegada a ser realizados através de programas instantâneos o que influenciava diretamente na qualidade do ensino como destaca Leme e Brabo (2015, p. 3) ao dizer que: “[...] houve uma grande dificuldade em formar e capacitar professores que acabavam por ensinar de modo informativo”.

A partir dos elementos históricos da construção da rodovia Transamazônica apresentados e seus efeitos sobre a dinâmica da mobilização social da cidade de Altamira, sobre tudo no setor educacional, destacamos este trabalho objetivar discutir sobre os

impactos da construção da Rodovia Transamazônica na educação escolar no município de Altamira. Desse modo partimos do problema: O projeto de construção da rodovia Transamazônica influenciou o condicionamento a política educacional de Altamira em vista de realizar uma formação profissionalizante?

Para o recorte temporal determinamos os anos de 1968 a 1974, quando ocorreu a execução do projeto rodoviário. Como método de investigação pautamo-nos na abordagem qualitativa, com ênfase nos relatos orais que para Cruz (2009), tal metodologia permite ao pesquisador ir além do conhecimento superficial, garantindo a possibilidade de entender de forma profunda o objeto da pesquisa, recuperando o passado através das memórias entrelaçadas ao contexto social e histórico dos sujeitos. Para tanto, selecionamos professores que vivenciaram o processo de construção da rodovia e por isso tiveram suas carreiras transformadas para se adaptarem as condições de ensino que estavam se dando no município.

A técnica utilizada foi a entrevista semiestruturada, pois, de acordo com Triviños (1987, p. 146), são “[...] questionamentos básicos, apoiados em teorias e hipóteses, que interessa à pesquisa, e que, em seguida, oferecem amplo campo de interrogativas, [...] que vão surgindo à medida que se recebem as respostas do informante.” Tal técnica permite aprofundar as questões e contradições a partir dos atores sociais, o que tornou possível a percepção acerca de suas vivências na época da construção da BR-230 e como ocorreram transformações na cidade, sobretudo no tocante à educação escolar, o que possibilitou juntamente com outras fontes, como documentos disponibilizados pelas escolas e pelos próprios participantes, compor análises a partir do olhar dos entrevistados em relação a educação no município de Altamira à época da construção da Transamazônica.

Os entrevistados foram selecionados por serem protagonistas no processo de colonização da Transamazônica e por terem suas atuações profissionais na educação. Para tanto foi necessário um diálogo inicial para esclarecimento dos objetivos da pesquisa, e um convite para participarem da mesma. É importante ressaltar que utilizamos nomes fictícios no para identificar os entrevistados, como forma de preservar suas identidades e dessa forma deixá-los mais à vontade para responderem as questões colocadas.

ALTAMIRA E A CONSTRUÇÃO DA TRANSAMAZÔNICA

A partir do início da década de 1970, *slogans* com forte apelo nacionalista que marcariam a história de muitos brasileiros começaram a ser divulgados, dentre essas ideias inspiradoras podemos destacar a frase: “Integrar para não Entregar”. Propaganda criada pelo Regime Militar, no qual transmitia a ideia da Amazônia como um lugar vazio, de terras sem homens. Discurso fantasioso que incentivou milhares de pessoas a migrar em busca de uma vida melhor.

Com a veiculação de propagandas nacionalistas com a imagem de uma estrada que iria cortar o Brasil, ligando o oceano Atlântico ao oceano Pacífico, e ao mesmo tempo com

a construção de discursos incentivadores do progresso e prosperidade para as pessoas que em outras regiões do país encontravam-se em situação de pobreza, a Rodovia Transamazônica foi iniciada, e como destaca Morbach (2001, p. 4) “[...] os militares estarão empenhados em descrever esse vazio como esperança, como possibilidade, como um novo lugar: a partir do vazio tudo pode ser construído.”

Souza (2014, p. 180), afirma que, na década de 1970, o presidente Emílio Garrastazu Médici, cujo governo ficou conhecido como “[...] anos de chumbo [...]”, por ter sido o mais repressivo da ditadura (1969-1974), anunciou a construção de uma das maiores rodovias, para atravessar a Amazônia e possibilitar a integração rodoviária dos oceanos Atlântico e Pacífico. O projeto visava ocupar a região por sertanejos nordestinos que sofriam por causa da seca e com trabalhadores rurais que não tinham terras da região do sul.

Para que o projeto de integração da Amazônia ao resto do país o governo teve que promover a implementação de vários programas, o que fez a Transamazônica ser conhecida como o símbolo do milagre brasileiro:

[...] na primeira metade da década de 1970 o país vivia o auge do chamado “milagre econômico” ou “milagre brasileiro, período no qual a presença do Estado militar na região amazônica se fez sentir por meio da implementação de uma série de programas e metas governamentais voltados sobretudo para a construção de estradas e projetos de colonização e reforma agrária, visando à integração da Amazônia ao todo nacional, bem como ocupar seus “espaços vazios” ou “vazios demográficos”. (SILVA NETO, 2013, p. 1).

Os espaços geográficos considerados vazios pelo governo do regime militar ao qual Silva Neto (2013) se refere, seriam o território da Amazônia que as indústrias e o setor do agronegócio como um todo estavam interessados em explorar, por isso, se fundamentavam no discurso de se tornarem espaços desenvolvidos para o progresso do país, não considerando a presença de populações tradicionais existentes da região, os quais seriam incluídas apenas como atingidas pelo projeto “[...] e não como sujeitos, pois se referem a eles como se não existissem ou como obstáculo, parecendo ser algo sem importância ouvi-los.” (SOUZA, 2012, p. 35).

Sob o argumento do progresso é que ações de colonização foram sendo estruturadas para a ocupação do território amazônico, desse modo foi criado o Projeto de Integração Nacional (PIN), desenvolvido pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), que na época ficou responsável por “[...] criar núcleos urbanos integrados à Zona Rural em uma faixa de 10 km de largura de cada lado da rodovia Transamazônica, de modo favorecer a atividade agrícola e fixar o homem no campo.” (REGO, 2015, p. 90).

Outra estratégia de colonização do governo militar para Amazônia foi a criação do primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), que objetivada incentivar o crescimento e expansão do mercado, por isso buscou realizar o potencial de crescimento representado pelos fatores básicos de que dispunha o país, e em uma das três bases principais,

enfocava o aproveitamento ao máximo do recurso humano ou seja, investimentos na qualificação da mão de obra como está determinado em Brasil (1971a).

Nesses termos, a fim de atender as diretrizes do projeto desenvolvimentista, a educação a ser realizada no contexto do projeto da rodovia Transamazônica, deveria ser para a formação da mão-de-obra, para assegurar o processo de desenvolvimento econômico do país através da consolidação da estrutura do capital humano.

Realizar-se-á programa intensivo de preparação de mão-de-obra, dentro da política de educação permanente. - Ao mesmo- tempo, a expansão das oportunidades de emprego deverá efetivar-se a taxas crescentes, superiores às do crescimento da oferta de mão-de-obra, em níveis de renda e produtividade acima dos de economia de subsistência. Tais oportunidades serão abertas pelo crescimento acelerado, com adequada política tecnológica e definição de prioridades setoriais e regionais, bem como pela mobilidade social e ausência de preconceitos, raciais ou de outra ordem. (BRASIL, 1971b, p. 19).

Os projetos de ocupação da Amazônia são armações articuladas do estado, que para se realizarem precisam da presença do homem para acontecerem, para tanto, esses sujeitos precisam ser preparados para se adequarem a tais estruturas, e é nessa organização que a educação aparece como mediadora da preparação da mão de obra. No caso da rodovia Transamazônica, sua criação abriria as portas da região para a indústria e o agronegócio, daí a importância de promover uma educação condizente para as pessoas que estivessem no entorno do projeto, para garantir as condições ideais da subsistência do empreendimento rodoviário.

O processo de colonização ocorreu em toda Amazônia brasileira com a exploração dos recursos naturais, muitas vezes ocorreu em grande escala, aproveitando a interação entre os sujeitos nativos, bem como a relação existente entre aqueles que residiam no lugar desde o período do ciclo da borracha. Com a criação da rodovia Transamazônica essa relação precisou ser alargada devido ao processo de migração de outros sujeitos de fora da região, o que por vez abalou o sistema social da população local como destaca Martins de Souza (2014, p. 7) quando diz que “[...] o cotidiano nunca mais seria o mesmo para ribeirinhos, indígenas e outros sujeitos da região que viam suas vidas serem bruscamente alteradas.”

Em estudo sobre o povoamento ao longo da rodovia Transamazônica, Moran (1977, p. 363) chama atenção para um esquema que:

[...] oferece um laboratório especialmente bom para esse tipo de estudo. Além de nova população de imigrantes, a qual manifestará uma ampla variedade de adaptações, há também uma população de residentes locais que tem vivido na região por uma ou mais gerações. Esses últimos desenvolveram suas próprias estratégias adaptativas para lidar com o ambiente físico; mas agora eles têm que se ajustar às novas condições sociais e institucionais trazidas das pela colonização planejada (ou dirigida). Os recém-chegados, por outro lado, vêm passando por um

processo rápido de adaptação às mudanças em suas condições físicas e socioeconômicas.

Durante a abertura da rodovia, era comum diariamente a chegada de novos moradores de todas as partes do país, para contribuir com o aumento populacional da cidade de Altamira e também para tomar posse de lotes de terras em áreas determinadas pelo governo através do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), como descrevem Romani, Souza e Nunes (2014, p. 180): “Contudo, não apenas Altamira experimentou tal fervilhar, pois outras cidades como Marabá, Tucuruí e Itaituba, no Pará, assim como Estreito, no Maranhão, Humaitá e Lábrea, no Amazonas, tornaram-se tema de debates nacionais.”

Durante o início das obras a população urbana de Altamira teve um aumento considerável, saindo da quantia de 3.055 pessoas no final da década de 1960, para 15.345 na década de 1970, e atingindo o total de 46.496 no início da década de 1980 como está constatado no senso demográfico populacional da época em IBGE (2000).

Devido as propagandas fictícias produzidas pelo governo que alimentavam o sonho da prosperidade através da posse de terras produtivas, da criação de indústrias e aquecimento do comércio, a Transamazônica se tornou uma realidade frustrante para os migrantes que chegaram na região. Freitas e Alves (2017), analisando as narrativas de famílias de migrantes demonstram que o período da chegada foi recheado de muitos transtornos. Nas narrativas as famílias recordam as dificuldades que passaram na época, lembrando os sofrimentos enfrentados, como o medo da floresta e o trabalho duro no campo.

No que diz respeito ao aspecto escolar, Freitas e Alves (2017), relatam as dificuldades que os membros das famílias entrevistadas tinham para se ter acesso ao estudo, um dos motivos era as crianças serem mão-de-obra necessária para ajudar na produção da agricultura familiar, outro motivo eram as tribulações existentes para se chegar ao estabelecimento de ensino situados na zona urbana, distante da residência dos agricultores.

De acordo com as vozes de Joana e Pedrina, seu cotidiano infantil era permeado por brincadeiras, estudos e trabalho. Estudavam quando possível, em escolas municipais da cidade, ou nem frequentavam a escola, como foi o caso de Joana, declarando que sua vida sempre foi de muito trabalho e pouco estudo. Às vezes, era matriculada, mas precisava sair, para ajudar a família na roça. Com relação ao seu processo de socialização e grupalização, quase sempre se resumia à família ou vizinhos, mas ainda havia o grupo comunitário, geralmente o escolar ou religioso ou da vizinhança. (FREITAS; ALVES, 2017, p. 9).

A zona urbana de Altamira era o lugar onde as crianças, de toda região poderiam estudar, e mesmo com as poucas condições de acesso, muitas famílias ansiavam que os filhos frequentassem a escola. Nesse ensejo, vale a pena ressaltar que ainda depois da inauguração da rodovia Transamazônica, nos assentamentos criados na zona rural do município não foram construídas escolas, o que deixando claro que Altamira precisaria de grandes investimentos na educação para atender as demandas da população em idade escolar.

Embora as famílias tivessem migrado para a região de Altamira em busca de prosperidade econômica e oportunidade de vida melhor, o acesso ao ensino se tornou um dos fatores determinantes para a permanência das pessoas nas povoações que estavam sendo criados no projeto da Transamazônica. Por isso, oportunizar o mínimo de educação escolar era uma obrigação do governo em função da concretização da rodovia, dessa forma é que em Altamira foi criado o primeiro o Projeto Integrado de Colonização (PIC)², que deu suporte para a efetivação o projeto educacional desenvolvido pelo Projeto Rondon³, que em 1971 realizou convênio com a Universidade Federal de Viçosa (UFV) para a criação do Campus Avançado de Altamira com intuito de desenvolver atividades formativas nas áreas de ciências agrárias, devido as características econômicas da região.

PROJEÇÃO HISTÓRICA DA EDUCAÇÃO ESCOLAR DE ALTAMIRA

A tomada do território de Altamira por imigrantes, tem início com contexto da exploração da extração do látex e outras especiarias florestais no ciclo da borracha durante o período colonial. Por causa da forte influência desse comércio o movimento sócio político fez Altamira ser elevada à categoria de cidade em 1910, e por isso, até o início da década de 1970 muitos serviços públicos já eram prestados à população, como telegrafo, serviço de higiene sanitária, Coletoria da Fazenda do Estado e educação escolar, que de acordo com Umbuzeiro e Umbuzeiro (2012) até a segunda metade do século XX continha 15 escolas primárias, com 28 professores e 1224 alunos matriculados na rede pública.

Os documentos oficiais registram que a educação escolar de Altamira inicia por meio da ação administrativa do estado como está noticiado no jornal Estado do Pará (1911, p. 1):

Em data de 24 do cadente mez, o sr. Dr. Governador do Estado baixou o seguinte decreto, creando uma escola elementar mixta na vila de Alta-Mira, sede do município deste nome: O governador do Estado adoptando a proposta do secretario de Estado do interior, justifica e instrução pública e nos termos dos artigos 18 e 19 do dereto n. 1689 de 28 de abril de 1910, decreta: Art. único- Fica creada uma eschola elementar mixta na villa de Alta-Mira, no rio Xingú, comarca deste nome. O secretario de Estado do interior, justifica e instrução publica assinam o faça executar. Palácio do governador do Estado do Pará. 24 de novembro de 1911-JoãoAntonio Luix Coelho, Augusto Olympio de Araujo e Souza. Para reger essa eschola foi nomeada, interinamente, a normalista Ignacia Jacyntha de Azevedo.

O decreto da criação da primeira escola de Altamira evidencia que a educação na região acompanhava o movimento da lógica desenvolvimentista, pois, ao ser noticiado no jornal que o secretário de estado do interior propôs ao governo a criação da instituição de ensino, demonstra que ambos estavam atentos as requisições da população local, que movimentava grande potencial econômico da produção do látex e por isso tinham poder para influenciar a política do estado, por isso era de interesse da administração que na cidade

houvesse o serviço de educação escolar para demarcar sua presença institucional junto da população.

Assim foi determinado a criação uma escola de formato misto que reunia em um mesmo espaço meninos e meninas para aulas regulares, e pelo mesmo decreto o estado empossou também a primeira professora do município, selecionada por meio de concurso, com formação de normalista. Tais características demonstram que o governo estava interessado em criar no município e região, instituições que refletissem o pensamento da organização administrativa do estado, por isso, investiu na realização da educação escolar formal.

Com o passar dos anos a população do município aumentou e para dar seguimento no projeto de expansão da posse do território, o estado se articulou com outras organizações como a Igreja Católica, que através da Prelazia do Xingu com trabalhos pastoris ajudou na condução de serviços de atendimentos à população. No caso da educação, a Prelazia fundou no ano de 1953 o Instituto Maria de Mattias, que além do ensino primário foi autorizado pelo estado a funcionar o curso normal regional, para atender a carência de professores formados na região.

A relação estabelecida entre o estado e a igreja na região do Xingu, foi uma parceria que ao mesmo tempo que possibilitou a instituição religiosa se fixar na região e concretizar seus objetivos pastorais, também auxiliou na mobilização de expansão da organização da administração pública na região, posto, os religiosos conseguirem fazer contatos com grupos étnicos e sociais que os políticos não conseguiam. Nesse ensejo, a presença da Igreja no contexto educacional foi muito importante, por que ampliou a possibilidade da oferta do ensino primário e formação de professores, o que teve resultado positivo direto na educação local, pois, com mais profissionais aptos a exercer o magistério outras unidades de ensino puderam ser criadas, sem depender de que professores da capital do estado migrassem para Altamira.

Com os professores formados pelo Instituto Maria de Mattias⁴, foi possível o município ter pessoal suficiente para poder criar novas instituições de ensino como o Grupo Escolar Porfirio Neto que foi inaugurado em 1960 pelo prefeito José Burlamaqui de Miranda. Também em 1970 foram criados os Grupo Escolares Deodoro da Fonseca e o Grupo Escolar Prof. Antônio Gondim Lins, com funcionamento em três turnos, sendo: 1º turno 7:00 -10:00hrs, 2º turno 10:00- 13:00hrs, 3º turno 14:00 – 17:00hrs.

A aceleração repentina da demografia populacional com a abertura da transamazônica foi um fenômeno que levou a administração pública municipal a buscar outras parecerias, requere mais recursos das esferas estaduais e federais. Dentre os investimentos que o estado teve que realizar para atender a demanda social, foi a criação da 10ª Unidade Regional de Educação do Estado (URE), que em 1970 passou a ser o órgão responsável pela educação no município. Também foram tomadas medidas de parceria com instituições como o Serviço Social da Indústria – SESI, que em 1973 é implantado no

município criando a escola de 1º Grau Mirtes de Oliveira, com uma educação focada na proposta do desenvolvimento.

De acordo com documentos do SESI, a instalação de sua unidade na Transamazônica foi baseada nos resultados de pesquisas realizada na região, que constatou:

I- a grande quantidade de indústria, II- a carência de escolas primárias, III- grande número de trabalhadores analfabetos e seus dependentes a procura de escolas. Visando a colaboração para melhoria dos trabalhadores foram instalados três centros de atividades do SESI na área da Transamazônica, além de Altamira, Marabá e Santarém. De acordo com as diretrizes desta ação foram adotadas prioridades e critérios de atendimento de acordo com a realidade de cada município. (SESI, 1973, p. 1).

A organização escolar do SESI contava com uma equipe bem estrutura para os padrões das instituições de ensino do município, sendo que no quadro de funcionários havia uma diretora, uma educadora, quatro professoras primárias, duas professoras de supletivo e uma merendeira, dois profissionais responsáveis pelo lazer, um assistente e social e um datilógrafo. Essa equipe era responsável por realizar programações artísticos culturais, cursos domésticos e orientação social, lazer e serviço social.

A escola primária de Altamira funcionou com quatro turmas de primeira série e duas de primeiro nível do supletivo, possuindo no início do período com 90 alunos do sexo masculino e 50 do sexo feminino. Com o término do ano escolar, ficamos com 77 alunos do sexo masculino e 45 do sexo feminino. Funcionava em 3 turnos por existirem apenas 2 salas de aula, comportando um número de 25 alunos em cada turma. (SESI, 1973, p. 6).

Conforme a estatística apresentada no relatório do SESI (1973), as matrículas estavam divididas por grupos de faixa etária, 1º GRUPO (7 a 10 anos) 69 alunos, 2º GRUPO (11 a 20 anos) 30 alunos, 3º GRUPO (21 a 40 anos) 23 alunos. Pelo explanado no documento no primeiro ano de funcionamento não houveram evasão nos dois primeiros grupos, somente o terceiro grupo que correspondia aos alunos do curso supletivo que ocorreram evasão entre os alunos do sexo masculino, o que pode ter sido ocasionado pela necessidade de se dedicar ao trabalho.

Para a melhoria do nível de ensino ofertado aos alunos o SESI promoveu um curso de Psicologia Infantil no período das férias escolares para seus professores, sob a argumentação de: “Procurando também, melhorar o nível de nossos professores que, em consequência do próprio meio em que vivem tornando-se desatualizados. Tal fato deve-se ainda a dificuldade de comunicação aos centros mais adiantados [...]” (SESI, 1973 p. 9). Esse foi um curso muito importante para o aprimoramento dos profissionais da educação e para a própria organização do ensino, pois, nele foram realizados debates sobre a idade dos alunos para os enquadrarem nas séries de acordo com suas idades. Professora Isa que lecionou por muitos anos na escola ligada a instituição comenta que:

Sempre eram ofertados cursos de aperfeiçoamento, cursos didáticos, eram muitos cursos que tínhamos, éramos muito bem assistidas sempre vinham pessoas de Belém, e algumas vezes nós íamos para Belém fazer os cursos, davam todo apoio, traziam material era tudo, o SESI na época era a melhor escola da cidade e a que pagava melhor os professores. (PROFESSORA ISA, 2018).

Observa-se que para atender as crescentes demandas e as carências da educação em Altamira, a Escola do SESI é ampliada para atender as necessidades do setor educacional. Ao término do primeiro ano de funcionamento percebe-se uma diminuição do número de alunos, no ano seguinte este número em relação ao início aumenta significativamente, evidenciando o aumento da demanda educacional na cidade.

A obra de construção da rodovia Transamazônica foi um projeto com perspectivas de alavancar o progresso econômico e estrutural do país, que acelerou o processo migratório para a região do sudoeste do estado do Pará, com isso tumultuou a rotina do município de Altamira, que até o momento da inauguração da rodovia e depois durante a organização de acomodação dos grupos sociais precisou fazer muitos ajustes a fim de dar seguimento ao planejamento de ocupação do território. Nesse contexto a educação foi um dos setores muito movimentado, pois, a época não se tinha noção do grau da demanda de matrículas, por isso, até o momento da inauguração Transamazônica é possível notar o interesse da administração pública em aumentar sua oferta.

ESCOLA E ENSINO NO CENÁRIO DE CONSTRUÇÃO DA RODOVIA TRANSAMAZÔNICA

Para contextualizar melhor a organização educacional e evidenciar as finalidades da educação no processo de construção da rodovia Transamazônica, realizamos entrevistas com cinco professores que acompanharam à época o processo de escolarização de Altamira. Ressaltamos que para preservar suas identidades e deixá-los mais à vontade para responder as perguntas, utilizamos nomes fictícios no lugar dos originais.

Comecei a estudar no grupo escolar, ficava perto da antiga prefeitura, era uma escola precária, improvisada, acho que de uma casa fizeram uma escola. Ensinavam direitinho, estudei alfabetização e primeira série. Segunda série, já tinha a construção do grupo onde era a 12ª Unidade Regional de Ensino, era o grupo escolar do Dr. Porfírio Neto, passei para lá, fiz 2ª, 3ª, 4ª e 5ª série, depois, tinha um exame que a gente fazia, o exame de admissão que era tipo um vestibularzinho para passar para o ginásio, se você não passasse, não podia entrar para no ginásio. Fiz o exame de admissão, tinha um livro, “Livro de Admissão ao Ginásio” estudei nele, fiz e passei! Fui para o Instituto Maria de Mattias e fiz o ginásio lá, até a 8ª série, graças a Deus nunca fui reprovada! Depois da 8ª série, naquela época não era magistério, era o Curso Pedagógico, os professores, vinham de Manaus, mais eram freiras vinham de outras escolas. Também tinham uns professores daqui por sinal muito bons, inclusive eu tive o privilégio de

ter como professor o 2º bispo de Altamira o Dom Erwin, ele dava aula de filosofia, psicologia e de inglês. Veio da Áustria com muita experiência. Nós gostávamos muito. Então me formei lá no Instituto Maria de Mattias. (PROFESSORA ISA, 2017).

A fala da professora Isa que narra sua trajetória educacional até chegar a formação de professora, apresenta muitos elementos ilustrativos da história da educação altamirense, mostrando que o processo de escolarização do município seguia as diretrizes nacionais, com o adendo da presença da igreja na formação de professores.

O processo escolar dos alunos no município de Altamira iniciava geralmente aos sete anos, era ofertado o primário⁵ e, só poderia fazer o ginásio⁶ ao passar no teste de admissão. Este teste de admissão era obrigatório e durou 40 anos no Brasil. Silva (2016) explica que as inscrições para o teste eram pagas, e a idade mínima era de 11 anos. As provas eram orais e escritas e realizadas nas escolas em que as crianças desejavam estudar, sendo elaboradas, aplicadas e corrigidas pelos professores desta mesma escola, os conteúdos se dividiam em quatro áreas do conhecimento: Língua Portuguesa, Matemática, História do Brasil e Geografia do Brasil.

O teste de admissão ao ginásio que a entrevistada se refere, era uma forma de seleção determinado pelas leis vigentes, sendo extinto com a LDB nº 5.692/71 que alterou o sistema de ensino, integrando o ensino primário ao ginásio, estabelecendo ser primeiro grau, com a duração de oito anos e, o segundo grau, com duração de três anos. Outro elemento que sofreu alteração pela legislação que a professora expõe, foi no que diz respeito a nomenclatura de Colegial para 2º grau, que incidiu no tipo de formação tendendo a ser mais técnico. No caso de Altamira, a formação de professores era feita por um aperfeiçoamento no Curso Pedagógico.

Outro interlocutor entrevistado foi o Professor Pedro, que na época estudou no Curso Pedagógico e em seguida passou a exercer a profissão na rede municipal graças a formação de professores:

Na construção da Transamazônica, o Instituto Maria de Mattias começa a receber sexo masculino no curso pedagógico, conseqüentemente fui convidado a trabalhar na escola Dom Clemente recém reconstruída pelo empreendimento da Transamazônica e fomos trabalhar ainda no 2º ano do curso pedagógico, posteriormente o Bispo do Xingu Dom Erwin vice-diretor, na época padre, me convidou para trabalhar educação física no Maria de Mattias. Fui agraciado, passei no vestibular para educação para física em Belém. (PEDRO, 2017).

É possível perceber na fala do entrevistado que a finalidade da formação de professores realizada pela igreja foi uma proposta com resultado positivo na educação do município, pois, a medida que o Instituto Maria de Mattias formava professores, o mercado de trabalho absorvia essa mão-de-obra, podendo assim aumentar a quantidade de matrícula no ensino primário.

Concomitante a luta para promover a educação com criação de novas escolas, na década de 1970 estavam também ocorrendo mudanças no formato do sistema de ensino, o que em Altamira requereu mais empenho dos agentes públicos em se adequarem as normas estabelecidas pela LDB 5.692/71, dessa forma o Professor Pedro esclarece que para adequar a oferta do ensino aos parâmetros da legislação foi preciso construir uma escola para tais especificidades denominada Escola Polivalente:

Na década de 70, passou para um ensino tecnicista lei 5.692/71, foi uma transição de um novo modelo de educação no Brasil, foi a reforma do ensino. O que acontece? A escola passa a visualizar a questão do profissionalismo. E a construção da escola Polivalente no primeiro momento foi para atender a demanda do Ensino médio, no entanto, não tínhamos professores capacitados para atender o Polivalente. Aí, o que o Estado fez, passa a dar formação, que era o curso de férias para os professores que iam trabalhar no Polivalente. Aí então se implantou o Ensino Fundamental. O Ensino Médio, existe hoje no Polivalente, porque o Mattias era a única escola autorizada do município e região para atender o ensino médio. O IMM ofertava o magistério, técnico contabilidade e técnico de comércio. Como a demanda aumentou não tinha onde colocar aluno, então o Polivalente que atendia só de 1º ao 9º ano ele vai ser cedido como anexo do IMM. A professora Marines que trabalhava no IMM foi nomeada vice diretora do Polivalente, porque a diretora era a Irmã Clemens. Então, eu creio que quase ninguém lembra disso! O ensino médio no Polivalente foi graças ao Mattias. Tanto que os alunos do Mattias apesar de estudarem no Polivalente, os certificados, a documentação deles é toda do Mattias. Isso perdurou até por volta de 1979. Depois, o Mattias foi transferindo a responsabilidade, para a escola. Então a escola Polivalente passa atender o ensino fundamental e médio profissionalizante que era técnico em comercio e técnico em contabilidade. (PEDRO, 2018).

A construção da escola Polivalente em Altamira assumiu uma configuração peculiar, pois, ela foi uma instituição organizada para a formação de profissionais técnicos, nos moldes estabelecido LDB 5.692/71 para o 2º grau. Assim, desse espaço de ensino saíram os primeiros habilitados na região para atuarem profissionalmente no mercado de trabalho em áreas como o comercio, indústria e serviço público.

A educação altamirense da década de 1970 foi um setor que devido ao descontrole da rotina social, abruptamente recebeu investimentos para atender as demandas que chegavam devido a imigração. Um exemplo desse atendimento imediato importante a ser destacado é o Movimento Brasil Alfabetizado (MOBRAL), que no cenário da Transamazônica também foi implantado como forma de promover a alfabetização para a população de jovens e adultos que se aglomerava na cidade. A respeito desse programa a Professora Joana que fez parte da implantação dessa modalidade de ensino no município nos anos 1978, explica que:

A forma de abordagem no MOBRAL não desprezava o que Paulo Freire pregava: conhecer a realidade, está voltado para a formação do homem.

Não desprezávamos isso, ao contrário pegamos lá e trouxemos para cá! Por isso deu muito certo, porque as pessoas falavam que o MOBRAL era muito mecânico, não tinha uma abordagem social, uma abordagem libertadora. Como trabalhávamos com os irmãos Lassalistas, da igreja católica, era muito interessante na época, pegávamos o que era bom e trazíamos para cá, aproveitamos os dois lados bons das duas ideologias, não ficamos arraigados no ba, be, bi, bo, bu! Fizemos um trabalho mais amplo, partindo das necessidades dos alunos. E as coisas funcionou, ficou muito bacana, não podemos ficar com uma visão! Sei que nem todo mundo teve essa oportunidade de fazer este trabalho. Nós formamos muita gente, muitos professores hoje passaram pelo MOBRAL na época, e muitos políticos saíram deste movimento, por que? Porque deu certo! (PROFESSORA JOANA, 2018).

A fala da professora expõe várias informações importantes a serem consideradas, pois, sendo o MOBRAL um projeto educacional organizado pelo governo ligado ao regime militar, promovia uma alfabetização funcional. Entretanto, no relato da entrevistada é dito que o método aplicado era o freiriano que articula questões sociais e políticas na formação. E essa reorientação formativa se deu pelo fato de quem coordenada essa modalidade de ensino era a igreja católica através da congregação dos Irmãos Lassalistas que eram ligados a teologia da libertação, e dessa maneira realizavam formações com os professores e orientavam a elaboração de uma sequência didática que contemplasse o método Paulo Freire no trabalho docente.

Na mesma linha dos projetos educacionais empreendidos em Altamira em função da movimentação que a Transamazônica ocasionou, destacamos ainda o Projeto Rondon, que desenvolvia trabalhos no PIC-Altamira, nas escolas do município, bem como, trabalhos voltados para apoiar a comunidade em geral. Embora não fosse ligado a escola, o Projeto Rondon realizava ações educativas e por isso tinha constante programações que envolviam as instituições de ensino como é possível notar na entrevista realizada com a Professora Maria que foi uma das coordenadoras do projeto no município:

Em 1978 passa a ser coordenado por mim. Era dado apoio, para orientar, coordenar e elaborar estratégias para conseguir um melhor rendimento para educação nas escolas, isso nas escolas. Mas o projeto Rondon tinha atuação em todas as áreas do conhecimento: Projeto de implantação de teste de campineira voltado para pecuária, produção de alimentos com programa uma horta em cada quintal, cursos para parteira o projeto Rondon mandava os materiais para o curso, incentivo na arborização da cidade com a produção de mudas, hortas comunitárias e escolares fazíamos aqueles canteiros suspensos por causa da terra seca, atendimentos odontológicos com palestras nas escolas para prevenção, teve curso de apicultura ministrado por biólogos de fora, tinha atendimento médico, tanto na cidade, escolas quanto aos ribeirinhos. (PROFESSORA MARIA, 2017).

O relato da Professora Maria demonstra que o Projeto Rondon estava em Altamira com para de realizar ações de campanha, dessa forma prestava atendimento médico, realizava oficinas de formação, promovia atividades recreativas, e por ser um programa sem

base fixa utilizava os espaços das instituições como escolas, igrejas, associações. Por ser da Universidade Federal de Viçosa financiado pelo governo federal, o Projeto Rondon não estava vinculado a nenhuma instituição local do município ou do estado, o que expõe a efemeridade de sua execução, denotado na narrativa da Professora Maria (2018)

Nos anos 80 foi o caos, porque o governo veio, trouxe todo mundo e, de repente foram embora. Quer dizer, como o Pará ia fazer? E a cidade? Eles não estavam preparados para aquele ônus, e o povo que já estava aqui já era paraense, muitos que puderam foram embora, mas muitas não tinham como, havia famílias que venderam tudo para vim para cá. Então, os governos fazem seus grandes projetos, se entusiasma, coloca o povo para frente, e depois sai, e deixa o povo abandonado. Como o estado ia assumir aquele monte de aluno? Muitas pessoas para darem assistência à saúde. Então ficou muita pobreza, muita violência e doenças. Pois Altamira ia sair da área de segurança nacional, como ia fazer? Se não tinha os recursos do governo federal.

As ações imediatas dos governos das esferas federal, estadual e municipal para dar conta do caos social ocorrido em Altamira, ocorrido com implantação do projeto rodoviário da Transamazônica, por serem implantadas de forma emergencial em muitas áreas se mostraram paliativas. O Projeto Rondon foi um desses empreendimentos, que no momento que o investimento acabou os serviços assistenciais foram suspensos e com isso a população ficou desassistida.

Professora Maria conta que depois do abandono por parte do estado, a população teve que se mobilizar para encontrar uma solução viável para que suas necessidades fossem atendidas, dessa forma a sociedade em geral se organizou para promover ações que ajudassem a melhorar a situação da saúde, educação e segurança. Dessa forma é que em 1984 foi criado o Grupo de Participação e Renovação de Altamira (GRUPARE), formado por instituições públicas e privadas que se uniram e, mesmo com poucos recursos conseguiram vencer os desafios e alcançar novas conquistas.

CONCLUSÃO

O projeto da Rodovia Transamazônica foi um empreendimento muito além da simples abertura de uma estrada que liga o país de um extremo ao outro no meio da floresta amazônica. Pelo que podemos constatar ao longo da pesquisa haviam intenções de promover a ocupação do território, favorecer a exploração dos recursos naturais, acelerar o desenvolvimento econômico e social do país.

A migração, foi um dos fatores determinantes de forte impacto na demografia social local, considerando que a cidade precisou se readaptar para atender uma demanda populacional bem acima do habitual. Houve uma necessidade da ampliação do número de escolas e também no nível de ensino ofertado. Pode-se destacar como limitação para a

construção deste estudo, a carência de documentos oficiais sobre o processo educacional do período analisado.

Ao analisar as entrevistas e os relatos das memórias, bem como os documentos cedidos pelas escolas, foi possível compreender a importância que as organizações sociais e instituições não governamentais tiveram para ajudar a melhorar sobretudo o setor educacional.

Por tanto, com o advento deste grandioso projeto esperava-se um planejamento educacional que funcionasse antes do início da construção, considerando o aumento populacional, em decorrência dos trabalhadores e migrantes com suas famílias vindos de outras regiões do Brasil em busca de oportunidades de emprego, culminaria no acréscimo da demanda educacional, e a estrutura existente não seria suficiente. Esperava-se segurança e desenvolvimento para implantação desta Rodovia, porém, diante de todo o contexto, foi possível perceber que os grandes projetos governamentais de integração para esta região não se preocuparam com problemas que seriam gerados, a saber, os sociais, os culturais e os da própria infraestrutura local, sendo presenciado até hoje o descaso e o abandono, que influenciam diretamente na educação dos cidadãos.

No tocante da análise das fontes documentais e dos relatos dos entrevistados, consideramos que a partir da construção da Rodovia Transamazônica, a organização social de Altamira foi totalmente modificada, a fim de acompanhar a lógica do desenvolvimento que o projeto pregava. Com isso a organização do ensino teve que ser modificada, realizando uma educação formação técnica, de mão-de-obra aptas ao trabalho imediato.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Decreto-Lei nº 4.244 de 9 de abril de 1942.** Lei Orgânica do Ensino Secundário. Disponível em: Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-4244-9-abril-1942-414155-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 ago. 2019.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 8.529, 02 de jan. 1946.** Lei Orgânica do Ensino Primário. Disponível em: http://www.histedbr.fe.unicamp.br/navegando/fontes_escritas/6_Nacional_Desenvolvimento/lei%20org%C2nca%20do%20ensino%20prim%C1rio%201946.htm. Acesso em: 02 ago. 2019.

BRASIL. **I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) – 1972-1974.** Brasília: Presidência da República, 17 de dezembro de 1971. 1971b. Disponível em: https://www.normasbrasil.com.br/norma/lei-5727-1971_80434.html. Acesso em: 02 ago. 2019.

BRASIL. **Lei nº. 5.692, de 11 de agosto de 1971.** 1971a. Fixa diretrizes e bases para o ensino de 1o e 2o graus, e dá outras providências. Lei de Diretrizes e Bases da Educação

Nacional. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-5692-11-agosto-1971-357752-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 01 ago. 2019.

CRUZ, V. A. G. **Pesquisa em educação**. São Paulo: Pearson Haal, 2009.

ESTADO DO PARÁ. **Jornal de Propriedade de uma sociedade anônima**, Belém, a. 1, edição 235, 1911. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=800082&pasta=ano%201911&pesq=Altamira&pagfis=939>. Acesso em: 12 set. 2019.

FREITAS, L. G. ; Alves A. L. M. S. . A infância em Altamira na década de 1970: os impactos socioculturais na educação da criança. **Revista Profissão Docente** (Online), v. 17, p. 109-119, 2017. Disponível em: <http://www.revistas.uniube.br/index.php/rpd/article/viewFile/1079/1335>. Acesso em: 02 abr. 2018.

IBGE. **Censo Demográfico 2000**: características gerais da população. Resultados da amostra. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/83/cd_2000_caracteristicas_populacao_amostra.pdf. Acesso em: 10 ago. 2019.

LEME, R. B.; BRABO, T. S. A. M. **Formação de professores na ditadura militar (1964 - 1985) e suas consequências na atualidade**. In: XXV Semana da Educação e Pedagogia formação e atuação dos professores na escola pública, 2015, Presidente Prudente. Congresso Nacional de Formação de Professores, 2015. v. 02. p. 3952-3960. Disponível em: <http://www.marilia.unesp.br/Home/Eventos/2015/jornadadonucleo/formacao-de-professores-na-ditadura-militar-1964--1985.pdf>. Acesso em: 05 set. 2019.

MORAN, E. F. Estratégias de sobrevivência: o uso de recursos ao longo da rodovia Transamazônica. **Acta Amazônica**, Manaus, v. 7, p. 363-379, 1977. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/aa/v7n3/1809-4392-aa-7-3-0363.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2018.

MORBACH, M. R. A Publicidade no Período Médiçi: os efeitos da propaganda de ocupação da Amazônia. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, 24., Campo Grande, 2001. **Anais [...]**. Campo Grande: INTERCOM, 2001. Disponível em: <http://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2001/papers/NP3MORBACH.PDF>. Acesso em: 02 set. 2019.

OLIVEIRA C. *et al.* **Processos de colonização cidade de Altamira-Pa**. Recanto das Letras, Julho de 2010. Disponível em: <https://www.recantodasletras.com.br/artigos/2408787>. Acesso em: 30 maio 2018.

PARÁ. Governador, 1909-1912 (João Antônio Luiz Coelho). Mensagem ao Congresso Legislativo do Pará. Belém: **Imprensa Oficial do Estado do Pará**, 1912 Disponível em: http://ddsnext.crl.edu/titles/172?terms=6%20de%20novembro%20de%201911&item_id=3973#?h=6%20de%20novembro%20de%201911&c=4&m=144&s=0&cv=1&r=0&xywh=-648%2C1072%2C3159%2C2229. Acesso em: 11 mar. 2021.

REGO, R. L. A integração cidade-campo como esquema de colonização e criação de cidades novas: do Norte Paranaense à Amazônia Legal. **R. B. Estudos urbanos e regionais**, v. 17, n. 1, abr. 2015. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/4978>. Acesso em: 9 fev. 2018.

ROMANI, C.; SOUZA, C. M.; NUNES F. A. Conflitos, fronteiras e territorialidades em três diferentes projetos de colonização na Amazônia. **Tempos Históricos**, v. 18, 2. Semestre, p. 164-190, 2014. Disponível em: <http://saber.unioeste.br/index.php/temposhistoricos/article/viewFile/11610/8276>. Acesso em: 20 fev. 2018.

SESI. **Relatório Anual**. Escola Primária de Altamira. Altamira: [s. n.], 1973.

SILVA NETO, M. A. Políticas públicas, propaganda e movimentos sociais na Amazônia do período militar. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA DA ANPUH, 17., 2013, Natal, RN. **Anais** [...]. Natal, RN: UFRN, 2013. Disponível em: http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1394142879_ARQUIVO_PAPER.pdf. Acesso em: 05 set. 2019.

SILVA, C. B. Autores, textos e leitores: diferentes formas de narrar o “tempo dos exames de admissão ao ginásio” (1950-1970). **História Oral**, vol. 19, n.1, p.81-114, jan./jun. 2016. Disponível em: <http://revista.historiaoral.org.br/index.php?journal=rho&page=article&op=view&path%5B%5D=631&path%5B%5D=pdf>. Acesso em 17 fevereiro 2018.

SOUZA, C. A. M. de. **A estrada invisível: memórias da Transamazônica**. 2012. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

SOUZA, C. A. M. de. Ditadura, grandes projetos e colonização no cotidiano da Transamazônica. **Revista Contemporânea**, ano 4, v. 1, n. 5, 2014. Dossiê 1964-2014: 50 Anos Depois, A Cultura Autoritária Em Questão.

THEODORO, S. H. **Mediação de conflitos socioambientais**. Rio de Janeiro: Garamond Universitário, 2005.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

UMBUZEIRO, A. U. B.; UMBUZEIRO, U. M. **Altamira e sua história**. Belém: Ponto Press, 2012.

AUTORIA:

* Graduada em Pedagogia pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Professora da Educação Infantil do Município de Altamira-Pa. Contato: elicane.sesi@gmail.com

** Doutorado em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Professor da Universidade Federal do Pará (UFPA), Faculdade de Educação do Campus de Bragança. Contato: cesar@ufpa.br

*** Doutorado em Educação pela Universidade Federal do Pará (UFPA). Professor da Universidade Federal do Pará (UFPA) Faculdade de Educação do Campus de Altamira-Pa. Contato: rentopa@ufpa.br

COMO CITAR ABNT:

RIBEIRO, E. N. O.; SOUZA, C. A. M. de.; COSTA, R. P. da. Perspectiva de educação escolar em Altamira-PA no projeto de construção da rodovia transamazônica. **Revista HISTEDBR On-line**, Campinas, SP v. 21, p. 1-19, abr. 2021. DOI: 10.20396/rho.v21i00.8664108. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/8664108>. Acesso em: 3 maio 2021.

Notas

¹ A Transamazônica denominada BR 230, construído no governo de Emilio Garrastazu Médici, foi um projeto rodoviário com 4.000 km de extensão que atravessa os estados de Paraíba, Piauí, Maranhão, Pará e Amazonas.

² De acordo com Theodoro (2005), PIC era parte de um conjunto de projetos do governo militar que visavam acelerar o desenvolvimento econômico do país, por isso, foi uma modalidade de assentamento criado no início da década de 1970, que distribuíam lotes de terra com estrutura de estradas vicinais e escolas.

³ Empreendimento criado no ano de 1968 que desenvolvia ações educacionais em regiões do país de difícil acesso.

⁴ O Instituto Maria de Mattias, criado pela Prelazia do Xingu, inaugurado no ano de 1953, ficou sob a administração das religiosas da congregação das Irmãs Adoradoras do Sangue de Cristo. O nome do instituto é uma homenagem a fundadora da congregação.

⁵ Ensino primário nesse período, organizava-se, dividido em dois cursos sucessivos – elementar e complementar. Art. 41. O ensino primário elementar é obrigatório para todas as crianças nas idades de sete a doze anos, tanto no que se refere à matrícula como no que diz respeito à frequência regular às aulas e exercícios escolares. Art. 7º O curso primário elementar, com quatro anos de estudos. (BRASIL, 1946).

⁶ Em 1942, o ensino secundário sofreu nova alteração com o Decreto-Lei nº 4.244. Foi dividido em dois ciclos: um primeiro de quatro anos, chamado de ginásio.