

A CHEGADA DAS INSTITUIÇÕES ESCOLARES NA REGIÃO DA RIO D'OURO: UM OLHAR PARA A ESCOLARIZAÇÃO NA BAIXADA FLUMINENSE POR MEIO DA FERROVIA

Joana D'Arc Cesar Viana¹
Fernando César Ferreira Gouvêa²

RESUMO

O artigo parte de estudos preliminares sobre o processo de escolarização na localidade de Cava, cidade de Nova Iguaçu na Baixada Fluminense, cujo território faz parte da região metropolitana do Rio de Janeiro. O estudo buscou analisar o surgimento de programas e institutos de ensino após a implementação da Estrada de Ferro Rio D'Ouro. A intenção é aprofunda-se na investigação da chegada dessas entidades escolares pós-ferrovia, suas ressignificações e suas abordagens metodológicas diante das particularidades locais.

Palavras-chave: Baixada Fluminense, Educação, Ferrovia, Políticas de Educação.

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa faz parte de um estudo que se inicia sobre o aparecimento de instituições de ensino a partir das ferrovias e acervos ligados a memória ferroviária na região da Baixada Fluminense, Rio de Janeiro. A intenção preliminar é analisar as ferrovias, a chegada de fluxo humano, a formação das cidades, e como ocorreram as ofertas de ensino.

Para a construção das argumentações utilizou-se pesquisa bibliográfica, reportagens, visitas técnicas as edificações da Rio D'Ouro utilizadas como espaço educativo e instituições de ensino que surgiram durante o período de funcionamento da estrada de ferro.

A Estrada de Ferro Rio D'Ouro foi construída no segundo período regencial com a intenção de atender a população da capital de São Sebastião do Rio de Janeiro por volta de 1870. Ano que a província sofria com uma forte estiagem hídrica. Por isso, a ferrovia foi construída para atender uma lógica social e não econômica.

A ferrovia foi instituída para transportar materiais e trabalhadores até a região de Rio D'Ouro, local onde encontravam-se os mananciais de água potável. A linha férrea e suas estações foram construídas de maneira contínua até o final do curso, com isso, a dinâmica local sofreu modificações após a chegada da estrada de ferro (Rodriguez,2014).

Diante dessas reflexões, o objetivo desse estudo foi verificar de que forma a ferrovia influenciou para o surgimento de instituições escolares nesta região da Baixada Fluminense,

¹ Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Educação, Contextos Contemporâneos e Demandas Populares - (PPGEduc/UFRRJ). Endereço de e-mail: darcvial@yahoo.com.br. Link currículo da Plataforma Lattes: <http://lattes.cnpq.br/7326042579890952>

² Pós-Doutor, Doutor e Mestre na área da História da Educação. Professor do Programa de Pós-Graduação em Educação, Contextos Contemporâneos e Demandas Populares - (PPGEduc/UFRRJ). Orientador. Endereço de e-mail: gouveafcf@uol.com.br. Link currículo da Plataforma Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6186337020612168>

localidade considerada tipicamente rural. Além de observar os processos de aparecimento, desaparecimento, escassez e permanência desses estabelecimentos dedicados a formação do indivíduo.

As reflexões também serão voltadas aos programas de incentivo a educação criados por políticas públicas de governo na metade do século XX. Ademais, a pesquisa se atentou aos aspectos sociais pós - desativação da Estrada de Ferro Rio D'Ouro no início da década de 1970 e os impactos para a população das regiões de Cava, Tinguá, Rio D'Ouro e seu entorno.

METODOLOGIA

Esse tema partiu da perspectiva histórica, cultural e educacional visando empreender na concepção da história local e no campo da memória, ou seja, o prisma para um novo olhar elucidando esta região do Rio de Janeiro que faz parte do antigo 3º da Cidade de Nova Iguaçu.

Nesse sentido, pensou-se os impactos da ferrovia Rio D'Ouro nessa área tipicamente rural que a pesquisadora Jordana Quedes (2014), utiliza a “expressão tropeiros da educação” para descrever as dificuldades desses preceptores no exercício de seu ofício.

Assim, as metodologias pensadas para ajudar a sustentar os argumentos dessa pesquisa serão acervos documentais e bibliográficos com auxílio do Centro de Memória e Imagem – CEDIM, consulta ao Almanak Laemmert por entender a riqueza de informações contidas nesse documento, buscas por documentos, jornais da época, imagens e catálogos no acervo da Cúria Diocesana da cidade de Nova Iguaçu.

A intenção inicial é buscar nestes documentos fontes documentais que possam responder como se deu o surgimento das cidades e das escolas a partir dos trilhos? E a partir dessas inquietações, utilizar as fontes como base para tentar responder as perguntas com o auxílio das premissas que envolvem a história local.

No entanto, reafirmo que esta é uma pesquisa que se inicia no âmbito do doutoramento, e por estar em fase primária, às leituras e os desafios da pesquisa podem resultar em outros caminhos e outras perspectivas.

REFERENCIAL TEÓRICO

A partir das Ciências Humanas se proporcionou a interpretação das fontes e a elas se atribuiu diversos significados. O resultado foi uma gama de investigações, levando ao entendimento da cultura ocidental em diferentes linhas de pensamento.

Nessa ótica, esta pesquisa optou por referenciais teóricos cujas reflexões se debruçam majoritariamente nos campos da educação, da historiografia e da memória ferroviária. Com o intuito de analisar por meio desses referenciais teóricos, metodológicos e conceituais os aspectos políticos-educacionais e sócio-culturais dessa comunidade.

Destarte, que as abordagens dos aspectos históricos e educacionais dessa localidade serão sustentadas com base nos estudos da pesquisadora Amália Dias (2014) que trata sobre o Processo de escolarização no município sede de Nova Iguaçu no início do século XX, entre os períodos de 1919 a 1950 e a estudiosa Jordânia Rocha de Q Guedes (2014) que faça uma análise sobre a Escolarização em Iguaçu no século XIX, período delimitado historicamente como regencial.

No campo da memória ferroviária as análises serão orientadas por autores como Eduardo Romero Oliveira (2019) que realiza uma aprofundada análise sobre as ferrovias no Brasil no âmbito da memória, da história, da iconografia, dos acervos documentais, dos sítios industriais e pátios ferroviários, assim como Hélio Suevo Rodrigues (2014) que aborda em seus estudos um interessante e aprofundado olhar sobre a formação das estradas de ferro no estado do Rio de Janeiro.

Nesse contexto, um dos conceitos que permearão a pesquisa serão a educação por entender que ela não se limita e quando pensamos na pós - modernidade, devendo ela ser inclusiva, sócio-afetiva e considerando os saberes e as tendências de seu tempo. Por este motivo, é importante compreender as demandas que circundaram os indivíduos no período entre o final do século XIX até a metade do século XX, onde será justamente o espaço – tempo que se lançará a lente para essa pesquisa.

A memória ferroviária trata-se do desdobramento do conceito de patrimônio industrial cunhado na segunda metade do século XX. O conceito de memória ferroviária foi legitimado em 2003 a partir da Carta de Nizhny Tagil na Rússia. Esse campo da reminiscência das ferrovias é pensado nos campos da historiografia, patrimônio cultural e recentemente na educação. Pois, parte do princípio do imaginário coletivo dos indivíduos e suas lembranças sobre as ferrovias desde seu surgimento no século XIX, após o evento da Revolução Industrial (Oliveira, 2019).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Hodiernamente, a história local é um campo que aborda conceitos territoriais, sociais, temporais, econômicos, políticos e culturais. Ela também auxilia na compreensão das especificidades regionais dentro de uma totalidade. Além de dialogar metodologicamente com

teorizações tradicionais, críticas e multidisciplinares. É importante que se haja múltiplos estudos sobre essa região da Baixada Fluminense para ajudar a descortinar a vida e a memória dessa localidade.

Nesse sentido, pensar a História da Educação na historiografia da Baixada Fluminense é pensar a experiência de “variedades humanas” nesse “grande sertão” a partir dos encontros possibilitados pela educação em suas diversas matizes, desde a educação em sentido amplo, compreendendo as ações e experiências educativas realizadas na vida em comunidade, até as ações pedagógicas planejadas e realizadas em ambiente educacional especializado (Dias, et al, 2021, p. 44).

Como a proposta desse estudo preliminar é de considerar a chegada das instituições escolares e políticas educacionais que surgiram com a chegada da ferrovia RIO D’Ouro, o entendimento sobre o conceito de historio local se fez presente para a compreensão das políticas públicas educacionais e a historicização dos territórios que “... de maneira igual, as legislações, que se propõem a instituir o ensino do local e do regional, devem reconhecer as interconexões da História que são inerentes aos distintos ambientes territoriais e temporais...” (Souza; Coutinho, 2023, p. 158).

A localidade da Vila Iguassu, por exemplo, era tipicamente rural. Os primeiros registros apontam que havia aproximadamente 963 habitantes livres e 1219 escravizados. Somente a partir de 1816 há o aumento de aglomerados humanos trazido pelo benefício econômico da Estrada Real do Comércio. Apesar da prosperidade econômica, persistia a ausência de instituições de ensino, em que o cenário educacional atendia as demandas do império. Direito a educação e letramento elitizado, modelo econômico agrário e mão-de-obra escravizada eram algumas características desse regime de governo (Almanack Laemmert, p 1777. Acesso em 10/06/2023).

A parti de 1827 foi instituída as escolas de primeiras letras em todas as províncias e nos lugarejos da colônia. Além disso, a oferta do ensino primário por distinção de gênero era uma prática muito comum. Poucas instituições escolares ofereciam ensino misto. As academias militares, Escolas Politécnicas que preparavam para carreira militar, e as instituições que ofertavam ensino superior “... reforçavam o caráter elitista da educação brasileira, a que tem acesso os nobres, os proprietários de terras e uma camada intermediária...” (Aranha, 2004, p.153)

As pesquisadoras Angélica Borges e Amália Dias (2021) fazem uma interessante abordagem a respeito da diligência e o surgimento das escolas na região de Iguassu a partir de 1870. As estudiosas analisam documentos dos presidentes e inspetores de províncias por meio de fontes primárias e documentais. Suas análises destacaram algumas políticas públicas, como

exemplo o Decreto Provincial de 1869 que na época designava a obrigação de se instituir escolas para cada gênero “escola para cada sexo.” Além disso, a Lei do Ventre Livre, segundo as autoras, trouxe a tona discussões sobre a escolarização dos homens livres por meio de projetos instituídos como mudanças consideradas civilizatórias e necessárias para a sociedade da década de 1870 porque “... A “civilização” e a “ordem” através da educação e consequentemente da implantação de escolas foram necessários e urgentes...” (Guedes, 2014, p.79).

O período analisado pelas autoras é concomitante ao ciclo da chegada da industrialização e a construção de estradas de ferro. Na época também se registra inspeção do engenheiro Antônio Pereira Rebouças que visita à região da Vila de Iguassu para ver de perto seus mananciais. Em 1876 iniciam-se as obras que foram concluídas após dez anos, assim, em 1886 o trecho inicial Rio D’Ouro e Tinguá foram finalizados. Com a chegada da ferrovia houve o aumento de fluxos humano e, por conseguinte, em 1896, foi registrado o aumento de escolas nessa região. As fontes mostram a presença de vinte e uma escolas estaduais e cinco municipais em 1898. A partir dos anos de 1920 esse número aumenta para 43 no total, como aborda os estudos de Borges e Dias (2021) que “... em 1926 o município já ocupava o 4º lugar no número de escolas primárias do Estado...” (p. 54).

Até 1921, os trechos da Estrada de Ferro Rio D’Ouro funcionavam exclusivamente para a captação de água dos mananciais da região. Após essa data, foram criadas leis e decretos para permitir a utilização da ferrovia para operar com a movimentação de transporte de passageiros e bagagens (Rodriguez, 2004).

Os registros de Ato de Criação apontaram, a princípio, a criação de duas escolas nessa região em localidades distintas: Escola Municipal Vereador Sá Freire na região da Rio D’Ouro onde localiza-se a primeira adutora inaugurada em 1883, mesmo ano de inauguração das estações ferroviárias e sua ferrovia. E a Escola Municipal Barão de Tinguá, localizada a aproximadamente 30km da região de D’Ouro onde encontra-se a segunda adutora fundada em 1886 na localidade de Tinguá.

É interessante pontuar que as escolas foram construídas por volta de 1926, período marcado pelo aumento de fluxo de pessoas, após as locomotivas a vapor da Estrada de Ferro Rio D’Ouro ofertarem o deslocamento de passageiros entre as regiões atualmente denominadas de Baixada Fluminense e zona norte do Rio de Janeiro (Dias, 2014).

Essa oferta também afetou positivamente a comunidade dessa região. Isso se deve ao fato de que as instituições ofereciam inicialmente, apenas o ensino das primeiras letras. Nesse

sentido, conceder aos moradores o deslocamento para outros bairros e cidades, abriu à possibilidade de acesso a outros níveis de escolaridade.

Moura e Cruz (2021) em suas reflexões a respeito dos estudos do teórico Florestan Fernandes dizem que “... para compreensão de estudos que requerem tamanha complexidade e vastidão é preciso respaldo em análises sócio-históricas que contemplem as condições econômicas, política, sociais e culturais da sociedade em determinado tempo e espaço e em condições historicamente determinadas...” (p.12952). Nesse viés, é relevante pensar na dificuldade do ingresso em uma instituição de ensino profissionalizante naquele período, como também, na inserção do indivíduo em uma instituição de ensino superior. Assim é importante destaca que a universidade caracteriza-se em uma instituição elitista, pois:

Privilegiar-se educacionalmente, monopolizando a maior parte dos recursos educacionais da comunidade para seus próprios fins e eximir-se, socialmente, dos sacrifícios cívicos que poderiam resultar de uma compreensão adequada das funções da educação escolarizada no equilíbrio de uma sociedade regional republicana. (Fernandes, 2020, p. 91).

Há outra importante observação a ser feita diante desse fato. O transporte era bastante necessário para aqueles que desejavam cursar séries avançadas devido à falta de oportunidade no local, porém restringia a disponibilidade de escolarização em nível de admissão e ensino secundário. A oferta em grande medida, oportunizada apenas uma pequena parcela da população que possuía meios para se deslocar em direção a outras regiões.

É importante que entendamos os processos de desenvolvimento, a história local, entender e processos de desterritorialização³ que estão imbricados na região da Baixada Fluminense em cada movimento dos indivíduos, a partir do momento que eles não são sujeitos de sua própria história, e acima de tudo, compreender que os processos educativos são feitos por pessoas, seja em que espaço tempo for.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse estudo por sua vez, limitou-se em elucidar as primeiras impressões levaram a conclusão de que a Estrada de Ferro influenciaram para a chegada de instituições de ensino assim como no aumento de oferta e possibilidade de mudança de nível de escolaridade dos municípios por meio de seu deslocamento nos trens a vapor.

No entanto, as percepções no campo da memória ainda estão incipientes por ainda encontrar-se no campo da literatura e de arcabouço teórico. As percepções iniciais abriram outras chaves de leitura sob o prisma da história oral. Isso porque as discussões sobre esse

³ Conceito utilizado pelos pesquisadores Gabriel Souza e Maria Angélica Coutinho.

estudo partiram da perspectiva de um olhar nos processos de escolarização a partir das ferrovias.

As ferrovias e tudo que se constituiu como memória sobre elas, por sua vez estão presentes na arte, na arquitetura, na música, na poesia, nos textos lidos nas salas de aula, nas brincadeiras infantis. Assim, pode-se pensar as ferrovias, as memórias, as histórias e as escolas. Nesse contexto, as reflexões sobre a educação, a memória ferroviária e os indivíduos serão a motriz para elucidar as novas perspectivas dessa pesquisa.

REFERÊNCIAS

ALMANACK Laemmert: **Administrativo, Mercantil e Industrial. Rio de Janeiro: 1891 a 1940.** Disponível em <http://memoria.bn.br/hdb/periodico.aspx>. Acesso em: 10/06/ 2023.

BRASIL, INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL. **Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007.** Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, alteram dispositivos da Lei nº 10.233 de 05 de junho de 2001 e dá outras providências. Diário oficial da União. Brasília, 31 de maio de 2007.

_____. **Portaria de nº 407 de 21 de dezembro de 2010.** Dispõe sobre o estabelecimento dos parâmetros da valorização e procedimentos na lista do Patrimônio Cultural ferroviário, visando à proteção da memória ferroviária em conformidade com o art. 9º da Lei de nº 11.483/2007. Diário Oficial da União. Brasília, 23 de dezembro de 2007.

_____. **Manual Técnico do Patrimônio Ferroviário, Brasília 2010.**

BORGES, Angélica; DIAS, Amália. **Capilarização da escola pública na Baixada Fluminense: reflexões em torno de Iguazu (1870- 1933).** In: SILVA, Alexandra; LIMEIRA, Aline; LEONARDI, Paula (orgs.). Um mar de escolas: diálogos e pesquisas em história da educação. Editora Appris, Curitiba, p. 95-110, 2021.

CUNHA, Luiz Antônio. Ensino superior e a universidade no Brasil. In: VEIGA, Cynthia Greive; LOPES, Eliane Marta Teixeira; FARIA FILHO, Luciano Mendes de (Orgs.). **500 anos de educação no Brasil.** Belo Horizonte: Autêntica, 2000. p. 151-204.

DIAS, Amália. **Entre laranjas e letras: processo de escolarização no distrito –sede de Nova Iguaçu (1916-1950).** Rio de Janeiro, Quartet: Faperj, 2014.

_____. **Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil.** In Revista do Patrimônio Histórico Nacional, nº 34, Brasília-DF, 2012.

Comissão Internacional para Conservação do patrimônio Industrial (TICCIH). **Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial.** Nizhny Tagil, 2003.

FERNANDES, Florestan. Universidade brasileira: reforma ou revolução? Expressão Popular, 2ª ed., São Paulo, 2020. 400p.

GUEDES Jordania Rocha de Q. **O processo de escolarização em Iguassú no século XIX - as aulas régias (1808-1837)**. Recôncavo: Revista de História da UNIABEU, vol. 4, Número 6 janeiro /junho, 2014, p. 79 – 90.

MOURA, Aline de Carvalho; CRUZ, Andreia. A Reforma Universitária de 1968 pelas lentes de Florestan Fernandes. In: EDUCERE - XV Congresso Nacional de Educação, 2021, Paraná. **ANAIS Inspirações, Espaços e tempos da educação**. EDUCERE. Curitiba, 2021. p. 12951-12960.

NASCIMENTO Emanuel Braga¹, Márcia Conceição², RICHTER, Monika³, FERREIRA. **A ferrovia a serviço das águas: Estrada de Ferro Rio D'ouro**. 1- Pesquisador Voluntário, Discente do Curso de Turismo IM/UFRRJ; 2. Bolsista de Iniciação Científica CNPQ, Discente do Curso de Turismo IM/UFRRJ; 3. Prof. Dra. do DES IM/UFRRJ. Disponível em <http://eventos.ufrj.br/raic/files/2016/06/2928-10225-3-SM.pdf> Acesso em 15/05/2018.

_____. **Memória ferroviária e cultura do trabalho: balanços teóricos e metodologias de registro de bens ferroviários numa perspectiva multidisciplinar**. Cultura Acadêmica. FAPESP, São Paulo, 2019.

_____. **Memória Ferroviária: esforço de revisão crítica da memória histórica sobre a ferrovia e seu valor patrimonial**. Cultura Acadêmica. FAPESP, p.21- 44, São Paulo, 2019.

_____. CORRÊA, Lucas Mariani. **Leituras e releituras: história ferroviária e a consolidação da temática nas pesquisas de pós – graduação no Brasil (1972-2017)**. Cultura Acadêmica, São Paulo, p. 82- 112, 2019

OLIVEIRA, José Luiz. **As origens do MOBREAL – (1967-1970)**. 264 f. Dissertação de Mestrado em Educação- Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 1989. Disponível em <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/8912>. Acesso em 17/06/2023.

RODRIGUEZ, Hélio Suevo. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro**. O regate de sua memória. Editora Open Plus Gráfica e Editora, Rio de Janeiro, 2004.

SOUZA, Gabriel Costa de; COUTINHO, Maria Angélica da Gama Cabral **Legislações de História Local/Regional: uma análise pedagógica sobre as normativas dos Estados Brasileiros que instituem o ensino do localismo/regionalismo**. In GOUVÊA, Fernando (org). **Da Baixada aos Andes: viagens e escalas pela Historiografia da Educação LatinoAmericana**. Pedro & João Editores, São Carlos, p. 143-1702023.