

**UFRRJ
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA (PPGGE)**

DISSERTAÇÃO

Mobilidade e condição periférica: um olhar a partir dos estudantes de EJA e suas características no Colégio Estadual Brandão Monteiro em Belford Roxo – RJ

FLÁVIO JÚLIO FELIX DA SILVA

2024



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA (PPGCEO)**

Mobilidade e condição periférica: um olhar a partir dos estudantes de EJA e suas característica no Colégio Estadual Brandão Monteiro em Belford Roxo – RJ

FLÁVIO JÚLIO FELIX DA SILVA

Sob a orientação do Professor
André Santos da Rocha

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau **Mestre em Geografia**, no Programa de Pós-graduação em Geografia na Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Área Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia.

Seropédica, RJ
Julho de 2024

FICHA CATALOGRÁFICA:

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S586m Silva, Flávio Júlio Felix da, 1997-
Mobilidade e condição periférica: um olhar a partir dos estudantes de EJA e suas características no Colégio Estadual Brandão Monteiro em Belford Roxo - RJ / Flávio Júlio Felix da Silva. - Nova Iguaçu, 2024. 133 f.

Orientador: André Santos da Rocha.
Dissertação (Mestrado). -- Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA, 2024.

1. Educação de Jovens e Adultos. 2. Mobilidade Urbana. 3. Condição Periférica. 4. Região Metropolitana do Rio de Janeiro. 5. Centro e Periferia. I. Rocha, André Santos da, 1983-, orient. II Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA III. Título.

FOLHA DE APROVAÇÃO

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS / INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

FLÁVIO JÚLIO FELIX DA SILVA

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia,
no Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração em
Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 29/07/2024

Identificar membros da banca:

André Santos da Rocha. (Dr.) PPGGEO-UFRRJ
(Orientador, presidente da banca)

Maurílio Lima Botelho. (Dr.). PPGGEO-UFRRJ
(Membro Interno - banca)

Lirian Melchior. (Dra.) PPGGEO-UFRRJ
(Membro Interno - banca)

Mario Pires Simão. (Dr.) POSGEO-UFF
(Membro Externo- banca)

(Assinado digitalmente em 08/08/2024 12:04)

ANDRE SANTOS DA ROCHA
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
PPGGEO (12.28.01.00.00.35)
Matrícula: ###326#9

(Assinado digitalmente em 08/08/2024 11:20)

LIRIAN MELCHIOR
CHEFE DE DEPARTAMENTO - TITULAR
DeGEOIA (11.39.39)
Matrícula: ###074#0

(Assinado digitalmente em 27/08/2024 14:23)

MAURILIO LIMA BOTELHO
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DeGEOIA (11.39.39)
Matrícula: ###854#7

(Assinado digitalmente em 08/08/2024 11:16)

MARIO PIRES SIMÃO
ASSINANTE EXTERNO
CPF: ###.###.127-##

Visualize o documento original

em <https://sipac.ufrrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: **67**,
ano: **2024**, tipo: **HOMOLOGAÇÃO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**, data de
emissão: **08/08/2024** e o código de verificação: **03039f14aa**

DEDICATÓRIA

Este trabalho é dedicado a todos os estudantes-trabalhadores da
Baixada Fluminense.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por me dar fôlego, paciência e esperança nos últimos anos, que foram muito difíceis na minha vida e trajetória acadêmica. Confesso que pensei em desistir do programa diversas vezes por motivos adversos, mas, graças a Deus, consegui forças para concluir este trabalho.

À minha avó, Enilda, por me dar uma base de afeto, carinho e amor. Sem ela, este trabalho acadêmico não teria sido possível. Além disso, ela foi parte da minha inspiração para investigar a modalidade da EJA.

À minha futura esposa, Karen, uma mulher forte, inteligente e determinada, que, durante este período turbulento de construção da pesquisa, sempre me apoiou, inspirou e ajudou em todas as etapas, desde ouvir as primeiras ideias, até a construção da pesquisa e as longas reflexões que tivemos. Você é meu porto seguro.

À minha mãe, Tuquinha/Adenir, que, apesar de termos uma relação marcada por ritmos cotidianos divergentes, sempre acreditou nas minhas peripécias.

Ao meu orientador, André, um homem que emana tranquilidade e inspira confiança, sendo mais do que um orientador, ele se tornou um grande amigo que conheci durante o programa de mestrado. Sou imensamente grato pelas suas palavras de paz e serenidade que foram fundamentais para o meu progresso.

Ao meu amigo, Renan, que é um irmão que a universidade me deu durante a graduação. Sou extremamente grato pelas conversas, trabalhos e estudos compartilhados ao longo desses últimos anos.

Aos meus camaradas que conheci durante o Censo de 2022 no IBGE, Daniel, Ítalo, Iosiclei e Rafael, que, durante o serviço, trocávamos ideias sobre filmes, concursos e *ping-pong*.

Aos meus camaradas que conheci e estreitei relações durante o breve momento como Agente Comunitário de Saúde no município de Belford Roxo, Alef e Vinicius, que, durante as longas caminhadas pelo bairro de Shangri-lá, conversávamos sobre jogos, políticas e o futuro.

Às minhas três gatas: Valquíria, Ravena e Kiki, que foram minhas companheiras durante o contexto pandêmico e em todas as etapas da construção desta dissertação.

Aos meus dois grandes amigos que conheci, estreitei relações e ajudaram com a inspirações, reflexões e formatação, Maria Rosa e Caio Gomes.

Aos camaradas que fizeram parte da minha trajetória na pós graduação, Arthur, Matheus e Syllas.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001" e "This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001

Ao PPGGEO, por me proporcionar conhecer diversos docentes maravilhosos e colegas de turma que foram cruciais para o desenvolvimento do meu pensamento crítico e para o desenvolvimento desta pesquisa.

EPIGRÁFE

Fábrica – Legião Urbana, 1986

“Nosso dia vai chegar
Teremos nossa vez
Não é pedir demais
Quero justiça
Quero trabalhar em paz
Não é muito o que lhe peço
Eu quero um trabalho honesto
Em vez de escravidão[...]

RESUMO

SILVA, Flávio Júlio Felix da. **Mobilidade e condição periférica: um olhar a partir dos estudantes de EJA e suas características no Colégio Estadual Brandão Monteiro em Belford Roxo – RJ.** 2024. 133p. Dissertação (Mestrado em Geografia). PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA. UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO, 2024.

Este trabalho busca compreender os impactos da formação dos estudantes da Educação de Jovens e Adultos (EJA) em relação à organização periférica urbana e ao direito à mobilidade urbana. Focaliza-se nas contradições socioespaciais enfrentadas pelos estudantes da EJA do Colégio Estadual Brandão Monteiro, localizado no bairro periférico de Nova Aurora, no município de Belford Roxo, na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. O objetivo é investigar como a periferização urbana e a mobilidade urbana influenciam e promovem a condição periférica dos estudantes em formação na EJA, além de buscar compreender como esses fatores se relacionam com o direito à educação e à cidadania. O estudo foi desenvolvido por meio de investigações históricas e geográficas sobre a construção urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) e o desenvolvimento de suas espacialidades. Utilizamos uma abordagem quanti-qualitativa para analisar as condições socioespaciais dos alunos da EJA, correlacionando esses dados com as discussões teóricas e práticas ao longo dos capítulos. Inicialmente, analisamos a história da construção urbana da RMRJ, com ênfase no movimento de periferização decorrente da implantação das vias de transporte. Em seguida, exploramos o desenvolvimento da modalidade EJA, destacando os marcos históricos e a consolidação da educação pública como um direito essencial para a cidadania. A literatura revisada incluiu bases legais, como decretos e leis, além de identificar movimentos sociais e políticos relevantes. A pesquisa revelou que a formação dos estudantes da EJA é significativamente afetada pelas condições socioespaciais impostas pela periferização urbana e pelas limitações de mobilidade. Esses fatores interferem no direito à educação e no exercício pleno da cidadania, evidenciando a necessidade de políticas públicas que promovam a inclusão e a equidade no acesso à educação e à mobilidade urbana.

PALAVRAS CHAVES: Educação de Jovens e Adultos, mobilidade urbana, periferização, condições socioespaciais, cidadania.

ABSTRACT

SILVA, Flávio Júlio Felix da. **Mobility and Peripheral Condition: A Perspective from EJA Students and Their Characteristics at Colégio Estadual Brandão Monteiro in Belford Roxo – RJ.** 2024. 133 p. Dissertation (Master's in Geography). POSTGRADUATE PROGRAM IN GEOGRAPHY. FEDERAL RURAL UNIVERSITY OF RIO DE JANEIRO, 2024.

This study aims to understand the impacts of the education of students in the Youth and Adult Education (EJA) program in relation to urban peripheral organization and the right to urban mobility. It focuses on the socio-spatial contradictions faced by EJA students at Colégio Estadual Brandão Monteiro, located in the peripheral neighborhood of Nova Aurora, in the municipality of Belford Roxo, within the Metropolitan Region of the State of Rio de Janeiro. The objective is to investigate how urban peripheralization and urban mobility influence and contribute to the peripheral condition of students in EJA, as well as to understand how these factors relate to the right to education and citizenship. The study was developed through historical and geographical investigations of urban construction in the Metropolitan Region of Rio de Janeiro (RMRJ) and the development of its spatialities. We used a quantitative-qualitative approach to analyze the socio-spatial conditions of EJA students, correlating these data with theoretical and practical discussions throughout the chapters. Initially, we analyzed the history of urban construction in the RMRJ, with an emphasis on the process of peripheralization resulting from the implementation of transport routes. Subsequently, we explored the development of the EJA modality, highlighting historical milestones and the consolidation of public education as an essential right for citizenship. The reviewed literature included legal bases, such as decrees and laws, as well as identifying relevant social and political movements. The research revealed that the education of EJA students is significantly affected by the socio-spatial conditions imposed by urban peripheralization and mobility limitations. These factors interfere with the right to education and the full exercise of citizenship, highlighting the need for public policies that promote inclusion and equity in access to education and urban mobility.

KEYWORDS: Youth and Adult Education, urban mobility, peripheralization, socio-spatial conditions, citizenship.

LISTA DE SIGLAS/ABREVIATURAS

BNCC - Base Nacional Comum Curricular

BRT - *Bus Rapid Transit*

CECIERJ - Fundação Centro de Ciências e Educação Superior à Distância do Estado do Rio de Janeiro

CNEAA - Campanha Nacional de Educação de Adultos e Adolescentes

CNER - Campanha Nacional de Educação Rural

CVM - Comissões de Valores Mobiliários

EAD - Educação à Distância

EJA - Educação de Jovens e Adultos

FIRJAN - Federação das Indústrias dos Estado do Rio de Janeiro

FJP - Fundação João Pinheiro

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano

IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

INEP - Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

LDBEN - Leis de Diretrizes e Bases da Educação Nacional

LDBs - Leis de Diretrizes e Bases

MEC - Ministério de Educação e Cultura

MOBRAL - Movimento Brasileiro de Alfabetização

ONU - Organização das Nações Unidas

PE - Pernambuco

PIB - Produto Interno Bruto

PL - Partido Liberal

PMDB - Partido do Movimento Democrático Brasileiro

PNAA - Plano Nacional de Alfabetização de Adultos

PNAD - Pesquisa Nacional por Amostra e Domicílios

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

PR - Paraná

RMRJ - Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro

SEA - Serviço de Educação de Adultos

UFRRJ - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

VLT - Veículo leve sobre trilhos

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01: SHANGRI-LÁ, BELFORD ROXO

FIGURA 02: DEZ MAIORES POPULAÇÕES DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

FIGURA 03: HORÁRIOS DOS RAMAIS SUPERVIA

FIGURA 04: INVESTIDOR ESTRANGEIRO – CARTEIRA

FIGURA 05: “A PASSAGEM VALE 5 REAIS; O GÁS VALE 80; JÁ AS VIDAS HUMANAS VALOR NENHUM TEM.”

FIGURA 06: EVOLUÇÃO DOS IMPACTOS DA TARIFA TRENS URBANOS E METRÔ NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (2010 E 2023)

FIGURA 07: ESTAÇÃO PARACAMBI

FIGURA 08: POPULAÇÃO NOS CENSOS DEMOGRÁFICOS, SEGUNDO A ALFABETIZAÇÃO

FIGURA 09: GUIA DE LEITURA – CAMPANHA DE EDUCAÇÃO DE ADOLESCENTES E ADULTOS ANALFABETOS

FIGURA 10: SÍNTESE DAS BASES LEGAIS DA MODALIDADE DE EDUCAÇÃO JOVENS E ADULTOS

FIGURA 11: ORGANIZAÇÃO DA EDUCAÇÃO NACIONAL

FIGURA 12: TAXA DE ANALFABETISMO

FIGURA 13: EVOLUÇÃO DOS DOMICÍLIOS

FIGURA 14: URBANIZAÇÃO BELFORD ROXO

FIGURA 15: ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO MUNICIPAL DOS MUNICÍPIOS DA BAIXADA FLUMINENSE

FIGURA 16: CENSO ESCOLAR 2023 – MATRICULADOS NA EJA

FIGURA 17: COLÉGIO ESTADUAL BRANDÃO MONTEIRO

FIGURA 18: MATRIZ DA (NOVA) EJA ENSINO MÉDIO

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01: PESSOAS DE 14 A 29 ANOS COM NÍVEL DE INSTRUÇÃO INFERIOR AO MÉDIO COMPLETO, POR MOTIVO DO ABANDONO ESCOLAR OU DE NUNCA TER FREQUENTADO A ESCOLA

GRÁFICO 02: TURMA

GRÁFICO 03: GÊNERO

GRÁFICO 04: FAIXA ETÁRIA

GRÁFICO 05: ALUNOS QUE RESIDEM PRÓXIMO A ESCOLA

GRÁFICO 06: ATIVIDADES FORA DA ESCOLA

GRÁFICO 07: ATIVIDADES EXTRA-ESCOLARES ESTÃO LOCALIZADAS PRÓXIMO AO COLÉGIO?

GRÁFICO 08: MODAIS DE TRANSPORTES

GRÁFICO 09: TEMPO DE LOCOMOÇÃO

GRÁFICO 10: INTERMODALIDADE

GRÁFICO 11: “VOCÊ CONSEGUE CHEGAR NO HORÁRIO?”

GRÁFICO 12: MOTIVOS DE ATRASOS

GRÁFICO 13: “CASO TENHA PERDIDO UM DIA DE AULA DEVIDO AO ATRASO, CONSEGUIU COMPREENDER BEM O CONTEÚDO?”

GRÁFICO 14: “VOCÊ SENTE QUE O ATRASO PREJUDICA O RENDIMENTO ESCOLAR?”

GRÁFICO 15: PERCEPÇÃO DE TOLERÂNCIA SOBRE O ATRASO

GRÁFICO 16: IMPEDIMENTO DE ENTRAR EM AULA

GRÁFICO 17: SAÍDA DA UNIDADE ESCOLAR

GRÁFICO 18: PERCEPÇÃO DE IMPACTOS NO RENDIMENTO ESCOLAR RELACIONADO AO RETORNO PARA CASA MAIS CEDO

GRÁFICO 19: REPROVAÇÃO POR CAUSA DE ATRASO

GRÁFICO 20: “JÁ PENSOU EM DESISTIR DE ESTUDAR POR CAUSA DOS ATRASOS?”

LISTA DE MAPAS

MAPA 01: EIXOS DE FLUXOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

MAPA 02: DISPONIBILIDADE DE MODAIS DE TRANSPORTES PÚBLICOS NA RMRJ

MAPA 03: RENDA MÉDIA

MAPA 04: SANEAMENTO BÁSICO

MAPA 05: LETALIDADE VIOLENTA

MAPA 06: REGIÃO METROPOLITANA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

MAPA 07: REGIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

MAPA 08: MAPA DE CONURBAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA RMRJ

MAPA 09: PESO DA TARIFA DO TRANSPORTE PÚBLICO

MAPA 10: MORTE DE PESSOAS NEGRAS NOS TRANSPORTES

MAPA 11: VIOLÊNCIA SEXUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO

MAPA 12: REDE HIDROGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE BELFORD ROXO

MAPA 13: MUNICÍPIOS LIMÍTROFES DE BELFORD ROXO

MAPA 14: SUBPREFEITURAS E BAIRROS DE BELFORD ROXO

MAPA 15: ÁREA URBANIZADA DE BELFORD ROXO

MAPA 16: LOCALIZAÇÃO COLÉGIO ESTADUAL BRANDÃO MONTEIRO

LISTA DE QUADROS

QUADRO 01: ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES PÚBLICOS DA RMRJ

QUADRO 02: SÍNTESE DO MAPEAMENTO DE REPRESENTAÇÕES TERRITORIAIS SOBRE A BAIXADA FLUMINENSE - GRUPO 2 (OS DE DENTRO)

QUADRO 03: EMPRESAS DE ÔNIBUS

QUADRO 04: SÍNTESE DAS BASES LEGAIS DA MODALIDADE DE EDUCAÇÃO

QUADRO 05: ORGANIZAÇÃO DA EDUCAÇÃO NACIONAL

Sumário

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I – Do Centro à Periferia: Reflexões sobre o Desenvolvimento Espacial da RMRJ.....	5
1.1 Panorama da rede de transporte público da RMRJ:	5
1.2 Reflexões sócio espaciais do centro à periferia da RMRJ:	10
1.2.1 Nos vales dos Mares de Morros: A Baixada Fluminense:	13
1.3 Rascunhos da mobilidade urbana da Baixada Fluminense na RMRJ:	23
Capítulo II – Raio da X da EJA: história, perfis, bases legais e operacionais	37
2.1 Panorama históricos da formação da modalidade de EJA:	38
2.2 Bases legais e a operacionalização da modalidade da EJA:	47
2.3 A caracterização do perfil dos jovens e adultos e os dados para a Baixada Fluminense:	53
Capítulo III – Caracterização dos desafios dos alunos da modalidade da EJA do Colégio Estadual Brandão Monteiro - a lógica dos estudantes da periferia da periferia e sua mobilidade	58
3.1 Do brejo ao caos: Formação territorial de Belford roxo e sua condição periférica:	59
3.2 Caracterização do Colégio Estadual Brandão Monteiro:	69
3.2.1 Considerações sobre a NEJA:	74
3.3 Caracterização dos desafios dos estudantes de EJA em Belford Roxo:	76
CONSIDERAÇÕES FINAIS	94
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:	98
ANEXOS.....	111
ANEXO A: MAPA DA DESIGUALDADE: Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro.....	112
ANEXO B: Metodologia de cálculo do custo dos congestionamentos.....	113
APÊNDICE.....	114
APÊNDICE A: QUESTIONÁRIO	115
APÊNDICE B: QUESTIONÁRIO-ESTRUTURA DA ESCOLA	117

INTRODUÇÃO

Por isso que os nossos velhos dizem: “Você não pode se esquecer de onde você é e nem de onde você veio, porque assim você sabe quem você é e para onde você vai”. Isso não é importante só para a pessoa do indivíduo, é importante para o coletivo. (KRENAK, 1999, p.:27)

A Baixada Fluminense é uma região de grande importância socioeconômica e cultural, parte da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Esta área é caracterizada por sua diversidade étnica e cultural, abrigando uma população numerosa e heterogênea. Contudo, ao longo do tempo e com a consolidação dos municípios periféricos à metrópole do Rio de Janeiro, a Baixada Fluminense foi invisibilizada na produção acadêmica e científica. Hoje, essa lacuna está sendo preenchida¹.

Este território está passando por grandes transições demográficas, sociais e econômicas. Podemos citar, a exemplo, a dispersão das universidades públicas e institutos federais para os municípios que compõem a Baixada Fluminense. Estas instituições de ensino possuem um papel fundamental na construção do pensamento científico sobre a região. Elas estão pavimentando o caminho para os autores que residem na Baixada, contribuindo para a produção de conhecimento científico e acadêmico. Diante disso, uma referência na construção do pensamentos acadêmicos e científicos sobre a região, é o Seminário de Estudos Contemporâneos sobre a Baixada Fluminense, que ocorre anualmente, é um evento que abre oportunidades para estudantes, pesquisadores e professores divulgarem seus trabalhos e construir coletivamente a história da Baixada Fluminense.

O território da Baixada Fluminense é vivo, múltiplo e orgânico. Desde a infância, tive curiosidade pelos processos de edificação do meio urbano. Em pouco menos de três décadas, presenciei a metamorfose do espaço, observei as áreas antes verdejantes se transformando em espaços “barrosos”, as tonalidades dos tijolos das casas em construção. Percebi que o bairro de Shangri-lá, Belford Roxo, onde habitava, estava recebendo mais pessoas, vindas de todos os cantos do Brasil. Essa percepção foi confirmada recentemente, quando atuei como Agente Comunitário de Saúde em Belford Roxo em 2023, entrevistando e cadastrando indivíduos em extrema vulnerabilidade social e econômica. No entanto, sempre notei que este território foi marginalizado em relação às políticas públicas de construção do espaço urbano. A paisagem que encontrei no interior de Belford Roxo era similar à de outros municípios vizinhos, como Nova Iguaçu, São João de Meriti, Duque de Caxias, Nilópolis e Mesquita.

Nasci em Nova Iguaçu e moro em Belford Roxo, junto com minha avó desde os primeiros meses de vida. Minha mãe me concebeu na adolescência e meu pai foi assassinado quando eu tinha apenas três anos de idade. Minha história não difere muito da de muitos moradores da Baixada Fluminense. Apesar de minha avó ser migrante do Estado do Espírito Santo e ter trabalhado na fazenda de arroz durante toda a infância, ela não teve oportunidade de frequentar a escola e ser alfabetizada. No entanto, ela sempre me proporcionou condições para

¹ O Centro de Documentação e Imagem do Instituto Multidisciplinar da UFRRJ (CEDIM – IM/UFRRJ) é uma das formas de registro dos estudos acadêmicos produzidos na Baixada Fluminense. Uma iniciativa importante na região é o Seminário de Estudos Contemporâneos da Baixada Fluminense, que reúne pesquisadores, professores e estudantes para a divulgação de pesquisas. Além disso, há a organização de publicações acadêmicas, como o livro "Sociedade e Natureza na Baixada Fluminense", que aborda temas essenciais para a compreensão das dinâmicas sociais e ambientais da região.

prosseguir com meus estudos, influenciando minha leitura através da compra de quadrinhos. Como resultado, me tornei o primeiro graduado da família em uma universidade pública. Devo isso a uma mulher que não possuía nenhum grau de escolaridade. Este foi meu primeiro contato com uma das pessoas que necessitam de políticas públicas, como a modalidade da EJA.

Meu segundo grande contato ocorreu durante o estágio obrigatório que fiz na graduação. Por estudar de manhã e trabalhar à tarde, só me restava o turno da noite para cumprir as horas do estágio obrigatório. Foi então que percebi a importância da docência para essa população. Apesar de esse público estar focado em concluir os estudos e obter uma qualificação mínima para ingressar no mercado de trabalho formal, durante o estágio foi evidente a troca de experiências e emoções que ocorreram nas conversas desenvolvidas durante aquelas noites. Após concluir a graduação em licenciatura em Geografia, busquei a pós-graduação em Educação de Jovens e Adultos no Instituto Federal do Rio de Janeiro, localizado em Nilópolis. A partir de então, aprofundi-me nos debates sobre essa modalidade de ensino, a ponto de minha dissertação ser uma ampliação do meu trabalho de conclusão do curso de especialização.

Refletindo sobre as palavras de Krenak (1999), percebo que um dos papéis cruciais de um geógrafo pesquisador da periferia da Baixada Fluminense é evidenciar as contradições presentes e, assim, encontrar possibilidades para a construção de um espaço menos desigual.

A problemática que abordaremos ao longo da pesquisa é a relação entre a formação espacial e social, com foco no elemento da mobilidade urbana na RMRJ, mais especificamente no município de Belford Roxo, e como isso influencia o desempenho escolar na modalidade da Educação de Jovens e Adultos.

Dessa forma, esta dissertação tem como objetivo inicial analisar o processo de formação do espaço urbano na RMRJ, partindo da perspectiva da expansão de fluxos de mercadorias associada à consolidação dos centros urbanos nos municípios da Baixada Fluminense. Paralelamente, ao longo dos capítulos, discutiremos como as políticas públicas promovidas nesses municípios só foram efetivamente manifestadas a partir de interesses econômicos, conforme percebidos pela classe dominante.

O objetivo central explorado nesta pesquisa é o impacto do desenvolvimento da mobilidade urbana na RMRJ sobre o cotidiano dos habitantes da periferia da Baixada Fluminense, tendo como foco os estudantes da EJA em uma escola no município de Belford Roxo e paralelamente aos desafios no desenvolvimento das atividades educacionais. Assim, a mobilidade urbana desempenha um papel crucial na vida das pessoas, influenciando diretamente seu acesso a serviços básicos, oportunidades de trabalho, educação, lazer no dia a dia. Isso se reflete na prática cidadã e no gozo dos direitos fundamentais dos indivíduos que compõem a população brasileira.

Para construir uma base sólida sobre o pensamento do espaço urbano, foi fundamental nos alicermos nos conceitos teóricos apresentados nas obras de Castells (2021), Lefebvre (2016 e 2019), Santos (2020) e Singer (1980). Assim, obtivemos uma compreensão do desenvolvimento do espaço urbano sob os preceitos modernos, ocidentais e capitalistas, nos quais percebemos que a sociedade brasileira foi inserida na fase do capitalismo tardio.

Ao refletirmos sobre a consolidação deste espaço urbano brasileiro, a desigualdade social e econômica emerge como um produto que sustenta o paradigma atual. Diante disso, mergulhamos na compreensão das múltiplas facetas do espaço urbano através das concepções

Ribeiro (1995, 2006 e 2012), Kowarick (1979), Ludd(2005), Santos (2013 e 2020) e Oliveira (2003).

Dessa base teórica e crítica do espaço urbano, foi fundamental para o entendimento da consolidação do espaço urbano da RMRJ, fazemos uso das obras de Abreu (2013) e Campos (2012), que narram os momentos históricos da formação do espaço do município do Rio de Janeiro e a formação das zonas periféricas. Quanto aos debates da formação dos conceitos da periferia, evocamos os pensamentos de Corrêa (1986) e D'andrea (2020). Para uma visualização sobre as problemáticas vivenciadas na RMRJ, foi realizada o uso dos “Mapas da Desigualdade” organizados pela Casa Fluminense(2020).

Para a realização da leitura e aprofundamento sobre os municípios periféricos da RMRJ, foi indispensável trazer o debate sobre a Baixada Fluminense. Sobre o desenvolvimento do pensamento espacial, teórico, social, histórico e crítico, vislumbramos os trabalhos construídos por Rocha (2013 e 2014), Simões (2007), Maia e Rodrigues (2009), Monteiro (2005) e Oliveira (2021).

Ainda sobre a Baixada Fluminense, optamos por selecionar o município de Belford Roxo, pois é a localidade do nosso objeto de estudo, o Colégio Estadual Brandão Monteiro. Foi realizado um levantamento da história territorial do município. Além disso, buscamos compreender o processo de emancipação através de Simões (2007) e o desenvolvimento do cenário político nas obras de Monteiro (2013). Em síntese sobre as informações territoriais do município, buscamos o Estudo Socioeconômico de Belford Roxo elaborado pelo TCE em 2016 e a dissertação de Almeida(2018) que trata do desenvolvimento econômico do mesmo.

Em voga, a percepção e conceituação da mobilidade urbana, buscamos as bases legais que alicerçaram esse direito fundamental para sobreviver no espaço urbano. Assim, essas bases estão fundamentadas na Constituição Federal de 1988 e na Carta Mundial do Direito à Cidade de 2004, as quais posteriormente contribuíram para a instauração da Política Nacional de Mobilidade Urbana em 2012.

Paralelamente, sobre a busca conceitual do direito à mobilidade urbana, adentramos a outro ponto da pesquisa que trata do acesso ao direito à educação básica. Tal direito teve origens na consolidação das Constituições Federais manifestadas no século XX, mas também, para realizar uma leitura crítica sobre a gênese do direito à educação, recorreremos às obras de Saviani (2007 e 2008), Paiva(1986), Fernandes e Terra (1994), Haddad e Di Pierro (2000) e Freire (2018).

Além disso, buscamos compreender a consolidação da EJA através da LDBEN9394/96 e DCNS. Também nos debruçamos sobre a compreensão da história do acesso a essa modalidade através dos escritos de Abreu Júnior e Prado (2020) e recorreremos às contribuições sobre os sujeitos da EJA desenvolvidas por Freire (1987) e Arroyo (2017).

A pesquisa utilizará o método Dialético, pensando a interpretação das contradições, adotando uma abordagem quali-quantitativa que inclui a coleta de dados qualitativos e quantitativos, por meio de entrevistas, questionários e análise documental. A análise foi embasada em revisões bibliográficas, dados estatísticos, notícias e estudos de caso, buscando ampliar a compreensão sobre a interação entre mobilidade urbana, condições periférica e as vivências dos sujeitos da periferia, em específico os estudantes da modalidade da EJA.

Outrossim, aplicamos uma pesquisa exploratória, o levantamento bibliográfico e documental (GERHARDT; SILVEIRA, 2009. p.35 apud. GIL, 2007) são essenciais para compor: a análise conceitual, teórica, histórica, social e econômica do objeto. Em concomitância, com os levantamentos de dados dos sujeitos da EJA através de entrevistas utilizando questionário semiestruturados².

Como resultado, tivemos esta dissertação dividida em três capítulos.

No primeiro capítulo foi realizada a construção do pensamento do espaço urbano através das contribuições bibliográficas citadas nos parágrafos anteriores. Também, foi edificado neste capítulo, a contribuição da mobilidade urbana para dispersão das populações para periferia e associamos como a organização política desse espaço viário dita os ritmos do cotidiano dos cidadãos periféricos.

No segundo capítulo, buscamos compreender a consolidação do direito à educação básica e pública. Optamos por recorrer a textos críticos que tratam-se sobre a construção história desse direito fundamental, além de visualizarmos alguns como que esses momentos da consolidação do direito à educação serviu de interesse para os novos autores políticos que estavam no poder. Nos outros tópicos, buscamos compreender a constituição das bases legais do direito à educação, além de compreender como foi criada e operacionalizada a modalidade da EJA.

Por fim, no terceiro e último capítulo, buscamos realizar uma síntese das problemáticas desenvolvidas no decorrer da dissertação, sendo necessário a compreensão da consolidação territorial do município de Belford Roxo. Além da contextualização espacial e social do Colégio Estadual Brandão Monteiro para enfim realizar uma análise das respostas fornecidas pelos estudantes da modalidade da EJA.

² “Entrevista semiestruturada: o pesquisador organiza um conjunto de questões (roteiro) sobre o tema que está sendo estudado, mas permite, e às vezes até incentiva, que o entrevistado fale livremente sobre assuntos que vão surgindo como desdobramentos do tema principal.” (GERHARDT; SILVEIRA, 2009. p.72)

CAPÍTULO I – Do Centro à Periferia: Reflexões sobre o Desenvolvimento Espacial da RMRJ

Este capítulo busca não apenas apresentar, mas também analisar criticamente o desenvolvimento espacial da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, especialmente sob a ótica das construções geográficas da periferia. O objetivo central é explorar como a classe dominante contribuiu para a formação dos centros urbanos, resultando em um significativo abismo social. Nesse contexto, destaca-se o papel das vias urbanas, que não apenas conectam, mas também podem gerar desgastes físicos e psicológicos consideráveis para os habitantes das áreas periféricas.

Ao examinar essa dinâmica, procuraremos entender não apenas os aspectos físicos do desenvolvimento urbano, mas também as implicações sociais desse processo. Será investigado como as decisões de planejamento urbano influenciam diretamente a qualidade de vida das populações periféricas, levando em consideração não só a acessibilidade física, mas também as condições de moradia, o acesso a serviços básicos através da mobilidade urbana.

1.1 Panorama da rede de transporte público da RMRJ:

Há, em todas as cidades, uma parcela da população que não dispõe de condições para se transferir da casa em que mora, isto é, para mudar de bairro, e que pode ver explicada a sua pobreza pelo fato de o bairro de sua residência não contar com serviços públicos, vender serviços a alto preço, obrigar os residentes a importantes despesas de transporte. (SANTOS, 2020. p.:111)

O Estado do Rio de Janeiro enfrenta uma notável carência de uma diversidade de infraestruturas de integração modal de transportes urbanos para atender às necessidades básicas de seus habitantes. Conforme mencionado por Santos (2020), isso reflete uma disparidade socioeconômica que afeta a qualidade de vida urbana, especialmente no que diz respeito ao direito de integração e acesso aos serviços presentes nos espaços políticos, de lazer, saúde, educação, entre outros.

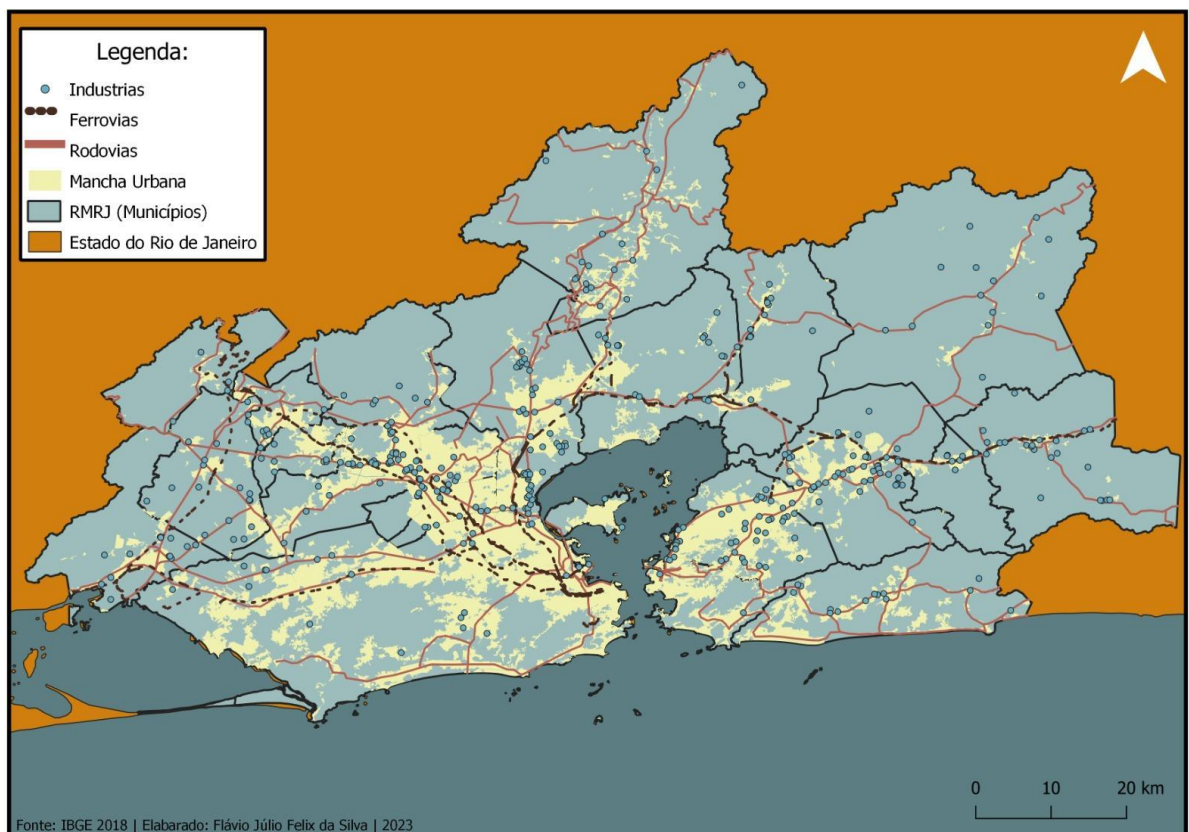
Primeiramente, antes de iniciarmos o debate sobre a mobilidade urbana nos municípios periféricos da metrópole do Estado do Rio de Janeiro, destacaremos a ideia da construção do conceito em torno de uma região metropolitana. Um exemplo espacial, é a Região Metropolitana Fluminense, que não se limita apenas à quantidade de municípios integrados, mas também tem uma dimensão qualitativa, como menciona Castells (2021, p. 53): “a difusão no espaço das atividades, das funções e dos grupos e sua interdependência segundo uma dinâmica social amplamente independente da ligação geográfica”. Dessa forma, a integração espacial dos municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro é delineada pela herança do modal ferroviário e pela construção das rodovias no século XX, o que conseqüentemente aumentou os fluxos demográficos e econômicos entre os municípios.

Dessa modo, temos inicialmente, a forte presença de vestígios das antigas estruturas ferroviárias, construídas durante o período imperial e na primeira república com o intuito de escoamento de produtos agroexportadores (OLIVEIRA, 2003), acabou-se sendo “refuncionalizada” para o desenvolvimento das dinâmicas migratórias das populações mais pobres em direção ao interior (ABREU, 2013).

A herança do modal de transporte ferroviário desempenhou um papel fundamental na composição da paisagem do espaço metropolitano, promovendo a expansão populacional de novos bairros que viriam a compor a periferia da cidade e o surgimento de bairros centrais em municípios periféricos na Região Metropolitana (ABREU, 2013). Essas infraestruturas eram essenciais para o escoamento de produtos agrícolas e minérios. Agora, servem como espaço de deslocamento de pessoas dos municípios periféricos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro para o Centro do Rio de Janeiro (CAMPOS, 2005).

Em consonância com a funcionalização da matriz ferroviária, durante o século XX, a expansão da malha rodoviária no Estado do Rio de Janeiro, teve o intuito aumentar os fluxos econômicos do desenvolvimento do espaço industrial (CAMPOS, 2005) colateralmente, aumentou consumo de automóveis individuais³. Essa construção de espaços de consumo de veículos motorizados e o escoamento dos fluxos industriais, foram alicerçadas com as edificações de importantes rodovias como: a Presidente Dutra (BR-116), Rio-Santos (BR-101), Washington Luís (BR-040) e Avenida Brasil (BR-101) que cortam boa parte dos municípios da região metropolitana. Essas rodovias desempenharam um papel crucial no desenho do modal de transporte predominante entre os municípios satélites e a metrópole (Mapa 01).

MAPA 01: EIXOS DE FLUXOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO



Fonte: IBGE, 2018. Elaborado por Flávio, 2023.

Outro fator interessante para a construção do espaço da Região Metropolitana do Rio de Janeiro está correlacionado ao processo de desindustrialização da metrópole que ocorreu na

³ IBGE - Frota nacional de veículos cadastrados — 1927-85. Disponível em: < https://seculoxx.ibge.gov.br/images/seculoxx/economia/atividade_economica/setoriais/transportes/8_12a_trans1927_85.xls > Acessado em: 04 de Julho de 2023.

segunda metade do século XX (ABREU, 2013). Este fator foi crucial para o aumento das manchas urbanas, como ilustrado no Mapa 01.

Consequentemente, esses fatores mencionados nos parágrafos anteriores provocaram maiores fluxos de mercadorias e serviços, interligando-se a um conjunto de municípios limítrofes. Essas estruturas viárias são respaldadas pela Lei Estadual Complementar Nº 184/2018, reforçando suas funções e serviços inerentes à administração da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Assim, podemos averiguar a materialização da atual configuração da RMRJ, que inclui os 22 municípios: Belford Roxo, Cachoeiras de Macacu, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, Queimados, Rio Bonito, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica e Tanguá.

Diante disso, a base legal da mobilidade da RMRJ, também, foi assegurada pela Lei Estadual Complementar Nº 184/2018, no que tange a gestão e a organização dos transportes públicos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro sendo de responsabilidade da administração estadual. Além disso, com a harmonia dos entes federativos, o atual arcabouço de direitos e deveres presente na constituição federativa confere aos municípios a competência para fornecer diretamente, por meio de concessão ou permissão, os serviços de transporte público, em conformidade com as diretrizes da União e do Estado. Desse modo, a estruturação da implementação do direito à mobilidade urbana na RMRJ está devidamente delineada no Quadro 01:

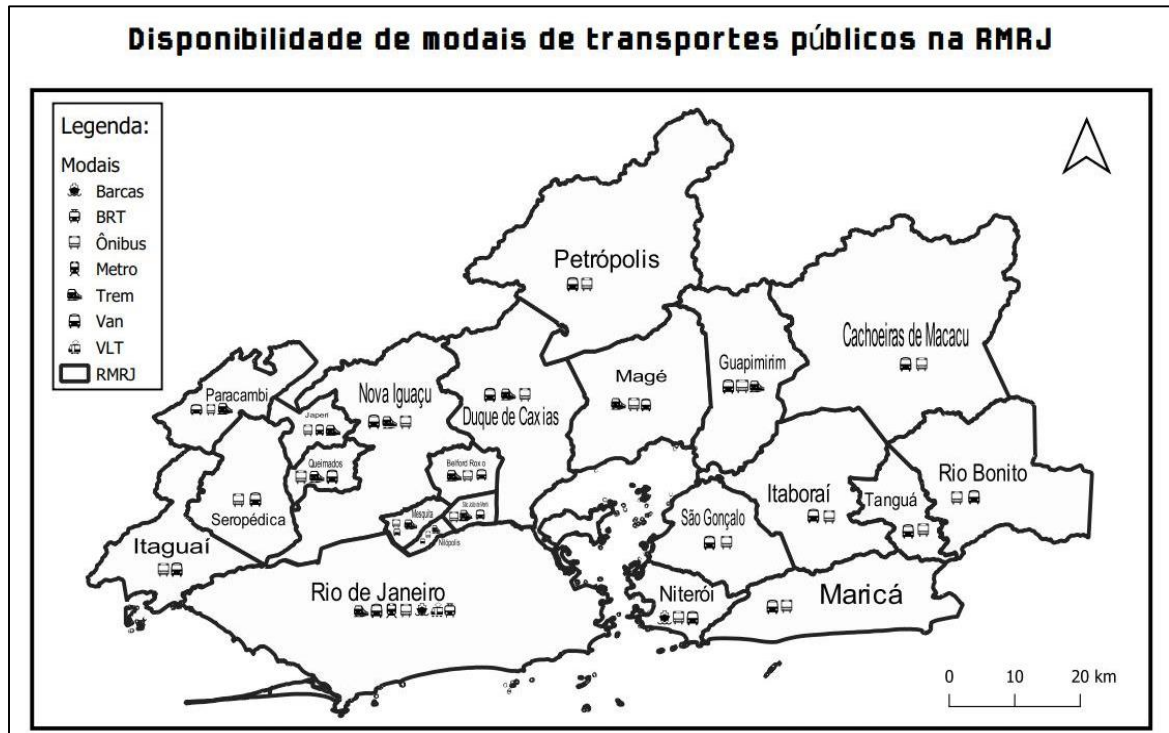
QUADRO 01: ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTES PÚBLICOS DA RMRJ

Serviços de Transporte Público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro	
Modalidade	Administração
Barcas	CCR - Barcas
BRT	MOBI - RIO
Metrô	METRÔRIO
Ônibus	DETRO - RJ
Trem	Supervia
Vans	DETRO - RJ
VLT	VLT - Carioca

Fonte: Secretaria de Transportes e Mobilidade Urbana do Estado do Rio de Janeiro. Elaborado por Flávio, 2023.

Quanto a qualidade dos serviços de transportes públicos que permeiam a RMRJ ficam cada vez mais precários com a distância que tem com a metrópole. Essa leitura do espaço urbano metropolitano, pode ser apreendida quando Singer (1980) afirma que uma das características do uso do solo urbano, é que a medida que nos afastamos do centro, os serviços públicos ficam cada vez mais escassos. Nessa perspectiva, podemos apresentar um dos traços presentes nas zonas periféricas que compõem a RMRJ é a vulnerabilidade de serviços pautado na mobilidade urbana, principalmente na integração de modais urbanos para transporte de pessoas. Tendo o município do Rio de Janeiro com a maior concentração de modalidades serviços de mobilidade urbana como: BRT, VLT, metrô, trens, barcas, ônibus e vans. Enquanto os restantes dos municípios da RMRJ coexistem com pouca disponibilidades de modais de transportes públicos como: ônibus, vans e trens (Mapa 02).

MAPA 02: DISPONIBILIDADE DE MODAIS DE TRANSPORTES PÚBLICOS NA RMRJ



Fonte: Secretaria de Transporte do Estado do Rio de Janeiro. Elaborado por Flávio, 2023.

Diante dessas complicações de acesso aos direitos através da mobilidade urbana, que a periferia vivencia em relação ao centros. Nessa perspectiva, nos aprofundaremos sobre as conceituações da periferia, duas acepções que D'andrea (2020) realiza é a dimensão qualitativa da periferia urbana brasileira apresentada uma heterogeneidade de semânticas construídas ao longo do tempo pelos atores sociais, sendo destacado na década 1990 como caráter de denúncia da má distribuição de riquezas e na desigualdade sociais e nas primeiras décadas do anos 2000 como categoria representações espaciais. Enquanto, a dimensão quantitativa a periferia urbana brasileira é vista como oposto de concentração de riqueza e acessibilidade. Em confluência com os preceitos de D'andrea (2020) quanto às dimensões conceituais acerca da periferia, a ciência geográfica desempenha um papel fundamental nas interpretações da dimensão qualitativa e na leitura dos elementos que compõem a paisagem da periferia da região metropolitana enquanto quantitativa, diante disto, Pádua (2018) aborda:

A Geografia, que procura os conteúdos da sociedade a partir de sua dimensão espacial, necessariamente trata da prática sócioespacial, embora tenha sido preciso descobri-la. Assim que se descobriu sua condição socioespacial, o espaço do geógrafo passou a ser entendido como uma prática social materializada no espaço. A noção de produção de espaço permitiu ampliar essa interpretação, visto que o espaço é produto de relações sociais determinadas, mas ele é também indutor de relações sociais novas, produzindo novas formas de usar o mundo sensível, pois também induz a prática. (PADUA, 2018, p.41)

Diante dessas perspectivas apontadas por D'andrea (2020) e Pádua (2018), precisamos nos ater no que diz Política Nacional de Mobilidade Urbana⁴ ao conceito da mobilidade urbana,

⁴LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acessado em 13 de Novembro de 2023.

sendo relacionado nas condições de deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. Assim, é interessante salientar que as condições de deslocamentos de pessoas dependem dos espaços de circulação de meios transportes.

No decorrer dos próximos tópicos e capítulos desta dissertação, perceberemos que as matrizes de transportes públicos coletivos da RMRJ estão atreladas ao processo de formação histórica e espacial do espaço fluminense.

Sendo um elemento presente nos grandes aglomerados urbanos na região sudestina é a precariedade de fornecimento de serviços de mobilidade urbana de pessoas. Tem uma ideia que é muito presente quanto na obra *Urbanização Brasileira* de Milton Santos (2020), como nos eternos versos da música “trem das onze”⁵ composta por Adorian Barbosa e popularizado pelos grupo de Samba “Demônios da Garoa” em 1964, retratação da perspectiva do indivíduo periférico, relacionada ao limite do horário de circulação do serviços de mobilidade urbana e a falta de uma intermodalidade de transportes públicos, o que ocasiona transtornos no cotidiano do cidadão metropolitano e esses infortúnios ditam o ritmo da vida da população pobre periférica.

Diante disso, perceberemos que o direito social da locomoção urbana é afetado pelos efeitos das políticas neoliberais através concessões de exploração de serviços públicos realizados em acordos entre o Estado e entidades privadas. O direito de execução do direito da mobilidade urbana gestada através de organizações privadas, são visadas pela lógica do lucro e resultaram no sucateamento dos sistemas de transporte público, o aumento nas tarifas, a limitação de circulação de transporte público, a construção de espaços voltados para a circulação de veículos particulares e nos estímulos ao desejo de possuir um carro próprio. Ao mesmo tempo, os cidadãos são constantemente bombardeados por esses discursos neoliberais, o que gradualmente leva à perda do senso de cidadania, transformando-os em meros consumidores (SANTOS, 2013).

Assim, efeitos colaterais da má gestão da mobilidade urbana, resulta-se numa visão reducionista desse direito como mercadoria. Consequentemente, o produto deste pensamento político é manifestado em: congestionamentos, acidentes e aumento da violência no trânsito, que são vivenciados diariamente pelas populações periféricas que realizam os deslocamentos pendulares.

⁵ “Não posso ficar nem mais um minuto com você/Sinto muito amor, mas não pode ser/Moro em Jaçanã/Se eu perder esse trem/Que sai agora às onze horas/Só amanhã de manhã [...]”. BARBOSA, Adorian. Trem das Onze.

1.2 Reflexões sócio espaciais do centro à periferia da RMRJ:

E naquela terra encharcada e fumegante, naquela umidade quente e lodosa, começou a minhocar, a esfervilhar, a crescer, um mundo, uma coisa viva, uma geração, que parecia brotar espontânea, ali mesmo, daquele lameiro, e multiplicar-se como larvas no esterco. (AZEVEDO, 2004, p.22)

A obra literária, *O Cortiço*, narra na perspectiva naturalista⁶, um período de transição de paradigmas da sociedade brasileira. O modo de produção, *plantation*⁷, estava em declínio no final do século XIX com o fim institucional da mão de obra escrava, migrações de estrangeiros, empreendimentos fabris e a promoção da classe burguesa no cenário político (FERNANDES, 2020). É, no cortiço de Azevedo, que são construídos os arquétipos depreciativos dos sujeitos que habitam periferias.

No universo do autor, visualizamos a materialização das sociedades de classes no espaço carioca. Introduzido no cotidiano dos moradores do cortiço o ritmo capitalista, industrial e urbano. Este último, Lefebvre (2019) sinaliza que o urbano “é um campo de tensões altamente complexo: uma virtualidade, um possível e impossível que atrai para si o realizado, uma presença-ausência sempre renovada, sempre exigente” (LEFEBVRE, 2019, p. 56).

O crescimento do cortiço na obra literária de Azevedo é marcada com as confluências de interesses dos personagens que não possuíam os critérios econômicos e sociais para habitar nas áreas mais elitizadas da cidade. O cortiço surge com o processo de autoconstruções de habitações precárias realizada pela população pobre. Além disso, essas moradias eram meios estratégicos de desfrutar das novas dinâmicas espaciais, econômicas e sociais que se materializavam através da rotina urbana da cidade.

Apesar de Azevedo escrever *O Cortiço* através da ótica do positivista, determinista e pautado no darwinismo social (teorias ultrapassadas que subjugarão e invisibilizaram diversos grupos étnicos e sociais que compõe o povo brasileiro), não podemos deixar observar que a obra retrata os habitantes das primeiras periferias fluminense, originada de indivíduos que, historicamente, tiveram na margem da produção espacial da RMRJ.

A metrópole fluminense é caracterizada como uma das mais adensadas e desiguais do país. O espaço como fruto da história dos homens, conforme aponta Milton Santos em “*A Urbanização Brasileira*” (2020) referente os aspectos que imputaram para algumas áreas os problemas de uma urbanização latino-americana. A história da produção socioeconômica da área central do Rio de Janeiro, teve rebatimento diretos na produção espaciais das suas periferias.

Vale ressaltar alguns momentos marcantes da história da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, que foram cruciais para a estruturação socioespacial e econômica

⁶ “No Naturalismo, a complexidade da vida humana não é importante, não há uma análise acerca do comportamento humano, o que importa é o meio, as causas externas ao homem como fatores preponderantes em suas ações, comportamentos e atitudes. O homem é fruto de seu meio, e este último deve ser estudado e compreendido.” (MOREIRA, 2017. p.116)

⁷ “A *plantation* que se associava às grandes extensões de terra, produção para exportação e trabalho escravo.” (DICIONÁRIO DA EDUCAÇÃO DO CAMPO. 2012. p.644)

entre o centro e a periferia, sendo: A derrubada do Cortiço Cabeça de Porco⁸, na gestão distrital de Barata Ribeiro⁹, em 1893. Acabou influenciando o futuro das políticas públicas de ordenamentos urbanos e higienistas realizadas por Pereira Passos. O resultado das políticas tomada pela burguesia carioca, foi a migração das populações pobres para as bordas do município do Rio de Janeiro.

Assim, elite carioca burguesa que ocupava o poder político e decisório durante o período da “primeira república”, não seriam os primeiros e nem o últimos a prejudicarem as populações de baixa renda e preta. Em tempos pretéritos, uma outra manobra política de marginalização da população mais pobre, foi realizada sob a Lei Nº 601/1850 elaborada pela classe dominante do império brasileiro. Foi um instrumento legal, que possuía a finalidade de mercantilizar as terras devolutas, ou seja, terra sem uso, como propriedade do Estado. Logo, essas terras sem uso eram conquistadas através da aquisição monetária de títulos de posse. Em contrapartida a população recém-liberta e os imigrantes - que não possuíam recursos financeiros de adquirir as tais propriedades do Estado - foram condicionados à venda da força de trabalho para edificação de residências precárias no interior do município ou à serviços de alugueis de quartos em cortiços.

Durante a Primeira República (1889-1930), o Distrito Federal localizava-se ainda no Estado do Rio de Janeiro. Nesse período, a cidade vivenciava uma intensa remodelação urbana liderada por Pereira Passos, popularmente conhecido como o “Prefeito Bota-Baixo”. A ambição de Passos era equipara-se o distrito da república à capital francesa. Passos empreendeu esforços para transformar a paisagem colonial carioca: modernizando e reorganizando a cidade de acordo com os princípios da urbanização contemporânea.

Nesta perspectiva, os sujeitos marginalizados foram aqueles que mais sofreram os efeitos das empreitadas do “Bota-Baixo”. Em outras palavras, podemos observar que a remodelação das estruturas urbanas liderada por Pereira Passos durante a Primeira República no Rio de Janeiro trouxeram consequências negativas e impactantes, para aqueles que habitavam nos cortiços e em morros localizados no centro da cidade do Rio de Janeiro, pois estes eram expulsos de onde residiam para a construção de novos construtos urbanos. Embora a modernização da cidade tenha sido enaltecida como um avanço, é importante reconhecer que essa transformação teve um custo social.

Destacaremos também, que a modernização promoveu mudanças paisagistas nas áreas centrais do município do Rio de Janeiro, este fenômeno da metamorfose urbana possuía um grande valor para a elite da primeira república, de acordo com Abreu (2013):

Era preciso, também, criar uma nova capital, um espaço que simboliza concretamente a importância do país como principal produtor de café do mundo, que expressasse os valores e os modi vivendi cosmopolitas e modernos das elites econômicas e política nacional. (ABREU, 2013, p.60)

⁸ O Cabeça de Porco existiu por cerca de 50 anos. Assim como os outros cortiços que proliferaram pelas ruas do Rio no século XIX, ele serviu de moradia às classes pobres da Corte (trabalhadores livres, libertos e escravizados), que, com a necessidade de procurar serviço diariamente, optavam por residir no centro da cidade – local com maior demanda de mão de obra. Disponível em: <<https://riomemorias.com.br/memoria/cabeca-de-porco/>> Acessado em 21 de Março de 2023.

⁹ Após a promulgação da Lei Orgânica do Distrito Federal, nº 85 de 20/09/1892, Barata Ribeiro, à frente do Partido Republicano do Distrito Federal, foi nomeado primeiro Prefeito do Distrito Federal em 17/12/1892. Investiu em políticas de higiene e saúde através do combate à instalação de cortiços na cidade. Disponível em: <<http://expagcrj.rio.rj.gov.br/barata-ribeiro-candido/>> Acessado em 22 de Março de 2023.

Dessa forma, para emular o *modi vivendi* dos europeus, a chegada do automóvel foi crucial para o desenvolvimento do signo e símbolos sobre a velocidade de mudanças aspiradas pela modernidade. Nas primeiras décadas do século XX foi um objeto fundamental para os rearranjos do espaço urbano carioca. A necessidade de formular um espaço para o consumo e reprodução desse meio de transporte, promoveram uma série de mudanças na cidade carioca, como: alargamento de vias e criação de avenidas. Além disso, tivemos a concentração de sedes do governo republicano irradiadas nos bairros, como: Palácio de Itamaraty (Centro), Prefeitura do Rio de Janeiro (atual Campo do Santana, - Centro), Palácio do Catete (Catete) e Palácio da Guanabara (Laranjeiras). A localização destes construtos políticos-administrativos e a concentração da classe burguesa nesses locais foram determinantes para a construção dos bairros centrais do município do Rio de Janeiro. Sobre as construções de vias, Abreu (2013) destaca:

Decidido a melhorar a acessibilidade da zona sul ao centro, ordenou o prefeito a construção da Avenida Beira Mar, que deveria ligar a antiga Praia de Santa Luzia ao Mourisco, numa extensão de 5200m, e com largura de 33m. Construída no tempo recorde de 23 meses, e tendo grande parte do seu eixo em terrenos conquistados ao mar, a avenida passou a ser “um dos boulevards mais lindos do mundo”, com duas pistas de rolamento de 9m cada uma, separados por um refúgio central de 7m. O trecho entre a Praia do Flamengo e a de Botafogo exigiu a abertura de uma nova avenida, chamada de Ligação, e que mais tarde passaria a denominar-se de Oswaldo Cruz. (ABREU, 2013, p. 61)

A paisagem moderna que se desenhava na Zona Sul na primeira metade do século XX, mostrava a soberania dos interesses das classes dominantes em agregar valor e desejo de consumo da por esta localidade. Não à toa, que a construção simbólica em torno de objetos que exaltavam os avanços tecnológicos e a paisagem litorânea estavam compondo a paisagem urbana da Zona Sul, logo, transformaram-se em ícones globais, como: o Calçadão de Copacabana (1906), o Bondinho do Pão de Açúcar (1912), do Hotel Copacabana Palace (1923), o Cristo Redentor (1931) e o Jockey Club (1932).

Importante pontuar, que a construção do centro carioca não foi apenas no remodelamento da paisagem urbana, mas também nos comportamentos sociais no contexto urbano e capitalista. Assim, a classe periférica do capitalismo, que se formava no município do Rio de Janeiro, passou por um processo de doutrinação de seus corpos e comportamentos. Dessa forma, a classe dominante engendrada com as perspectivas higienista e eugenista, elaboraram no “artigo 399 do Código Penal de 1890, a pena sobre vadiagem” (CARVALHO, 2006, p.07).

A contravenção da vadiagem consagrou a criminalização da miserabilidade. O Estado, ao utilizar-se do seu aparato repressivo para garantir o ordenamento das relações sócio-econômicas, legitimou através da manipulação política os padrões comportamentais aceitos ou não em uma sociedade. (CARVALHO, 2006, p.09)

Posto isso, os corpos periféricos que não servissem de mão de obra para as empreitadas industriais, ou não tivessem nenhuma outra função de labor no cotidiano da cidade eram penalizados pelo Estado. “A coerção estatal também foi característica de todos os capitalismo tardios” (OLIVEIRA, 2003, p.10). Nesse contexto, a condição social periférica das populações mais pobres se instauraram na dinâmica do capitalismo tardio, como: os corpos doutrinados com as horas fábri; habitações precárias e distante do centro; ausência de planejamento da mobilidade urbana de pessoas marginalizadas.

Refletimos, de certo modo, sobre a alcunha da “Cidade Maravilhosa”¹⁰ utilizada inicialmente pelo jornal O Paiz¹¹ em 1904, e, eternizada na composição da marchinha de carnaval do compositor André Filho em 1935. A Cidade Maravilhosa exaltava a beleza da paisagens modernas que se consolidava no espaço carioca. Esta cidade da marchinha de carnavais possuíam limites. Podemos associa-los, à concentração das obras de infraestruturas na Zona Portuária e na Zona Sul, e aos poucos tornando-se “vitrine” da República Brasileira.

1.2.1 Nos vales dos Mares de Morros: A Baixada Fluminense:

A cidade maravilhosa, o município do Rio de Janeiro, como a metrópole central da futura Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro era consolidada. Nisso destacamos a importância da reflexão as estruturações dos espaços ou solos urbanos feita por Singer (1980):

Cada cidade brasileira tem, geralmente, um centro principal no qual se localizam órgãos da administração pública, a igreja matriz, os tribunais, o distrito financeiro, o comércio atacadista, o comércio varejista de luxo, cinemas, teatros etc. O centro principal possui, em alto grau, todos os serviços urbanos e ao seu redor se localizam as zonas residenciais da população mais rica. Os serviços urbanos se irradiam do centro à periferia, tornando-se cada vez mais escassos à medida que a distância do centro aumenta. (SINGER, 1980, p. 84)

A Baixada Fluminense, quanto a região de municípios periféricos à capital fluminense, surge quase um século após o retrato da paisagem do cortiço de Azevedo como a periferia da RMRJ. Apresenta como semelhanças a edificação e as problemáticas sociais e econômicas produzidas na obra literária. Para compreendermos a consolidação da Baixada Fluminense, o conceito que aparece mais apropriado para o início dessa discussão consiste na “Espoliação urbana” elaborada por Lucio Kowarick em 1979:

Colocado no âmbito das lutas sociais, o processo de espoliação urbana, entendido enquanto uma forma de extorquir as camadas populares do acesso aos serviços de consumo coletivo, assume seu pleno sentido: extorsão significa impedir ou tirar de alguém algo a que, por alguma razão de caráter social, tem direito. (KOWARICK, 1979, p. 73)

O centro da cidade distrital carioca foi edificado no século XX com base na concentração de sistemas de objetos e sistemas de ações¹². O que é traduzido nas entrelinhas e de acordo com distanciamento do centro, são as percepções das condições sociais e econômicas, que Chico de Oliveira (2003) apresenta como “funcionalização da pobreza”, isto é, os sujeitos

¹⁰ “Organizando as ocorrências, temos a “Cidade Maravilhosa” até 1904 aparecendo como referência a cidades reais e fictícias. Em 1904 aparece uma primeira referência relacionada ao Rio de Janeiro, em O Paiz, e em 1909 em A Notícia. Em ambos os casos a referência dialoga com as reformas de Pereira Passos, embebidas no imaginário da cidade moderna.” (XAVIER, 2017, p. 54-55).

¹¹ “O jornal se destacava por sua participação nas campanhas abolicionista e republicana. O Paiz. Acessado em: <<http://bndigital.bn.gov.br/artigos/o-paiz/>>. Acessado em 23 de Março 2023.

¹² “Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma.” (SANTOS, 2017, p:63)

que sobrevivem na dinâmica do circuito inferior da economia capitalista¹³. Ou seja, o processo de expansão do capitalismo industrial tardio nos países periféricos, fazem-se necessário a produção das desigualdades sociais no espaço urbano e industrial, visto que os trabalhos informais são essenciais para reprodução do estilo de vida cosmopolita moderno e para capilarização da presença do grande capital nas periferias pobres.

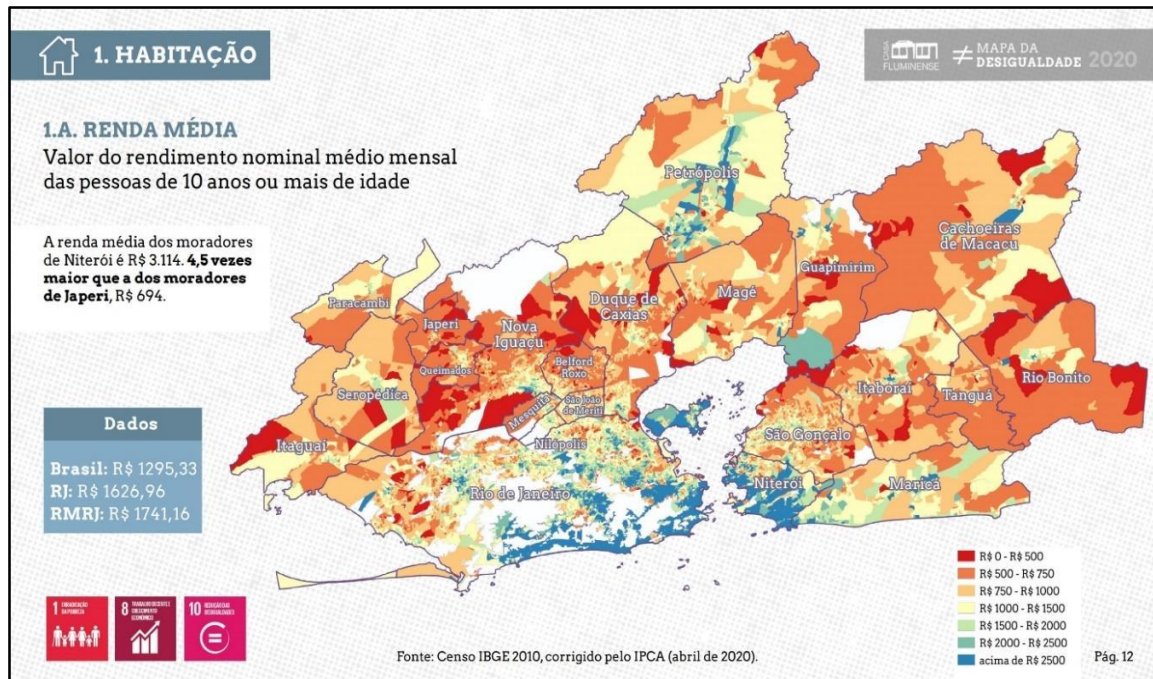
Antes de nos aprofundarmos na discussão do ponto de vista qualitativo do espaço social e urbano das periferias da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro e dar o foco aos municípios que compõem a Baixada Fluminense. É imprescindível, abordarmos a proposta do geógrafo Lobato (1986) sobre os dois tipos de periferias. Diante disso, a compreensão de como são realizadas a produção das paisagens dos espaços periféricos do Estado do Rio de Janeiro, torna-se um ponto de partida essencial à formação do imaginário que envolve as periferias metropolitanas do estado.

Assim, temos a “periferia litorânea” que está cercada por paisagens praianas e paradisíacas no qual possui um grande valor agregado no uso e na reprodução do solo urbano, visto que esse é o local por onde reside os sujeitos mais afortunados, por onde temos atualmente os bairros da Barra da Tijuca e do Recreio dos Bandeirantes. E outro ponto é a “periferia interiorana” cercada por morros, brejos, quente, úmida e distante do centro, sendo ocupada por populações pobres (LOBATO, 1986). Nesta última temos uma das primeiras apreensão sobre os elementos que compõem o espaço periférico da RMRJ, onde são desenvolvidas os municípios da Baixada Fluminense.

Desse modo, um dos pontos para a caracterização econômica e social dos municípios da Baixada Fluminense, podem ser vistos nos mapas desenvolvidos pela Casa Fluminense em 2021. Citamos, inicialmente, o Mapa de Renda Média (Mapa 03) em que é abordado a renda média da ocupação dos do solo urbano da RMRJ. Visto que nas áreas litorâneas temos uma grande concentração de renda e enquanto no interior da RMRJ radiam as menores rendas.

¹³ “O circuito inferior é formado essencialmente de diferentes tipos de pequeno comércio, e da produção de bens manufaturados de capita não intensivo, constituída em grande parte de artesanato e também de toda uma gama de serviços não modernos.” (SANTOS, 2013, p. 48)

MAPA 03: RENDA MÉDIA

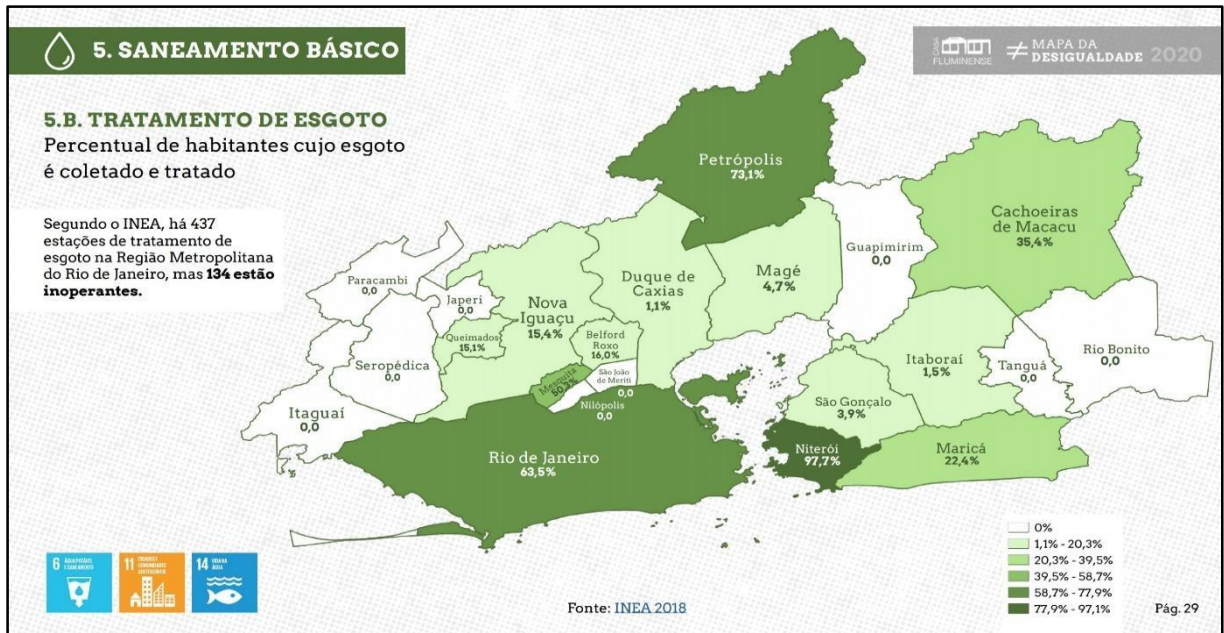


Fonte: Casa Fluminense, 2020.

Do ponto de vista abordado por Lobato (1986) as periferias litorâneas do município do Rio de Janeiro foram planejadas para o uso voltado para habitações e locomoção das populações mais ricas, vista por Abreu (2013). Alvo das políticas públicas contemporâneas de integração do espaço oeste carioca, por exemplo: a Avenida Carlos Lacerda (Linha Amarela) inaugurada em 1997, via interliga o bairro de Jacarepaguá à Ilha do Governador. Interessante observar que esta linha viária liga ao Aeroporto Internacional de Tom Jobim/Aeroporto do Galeão aos bairros da “periferia nobre” do município do Rio de Janeiro.

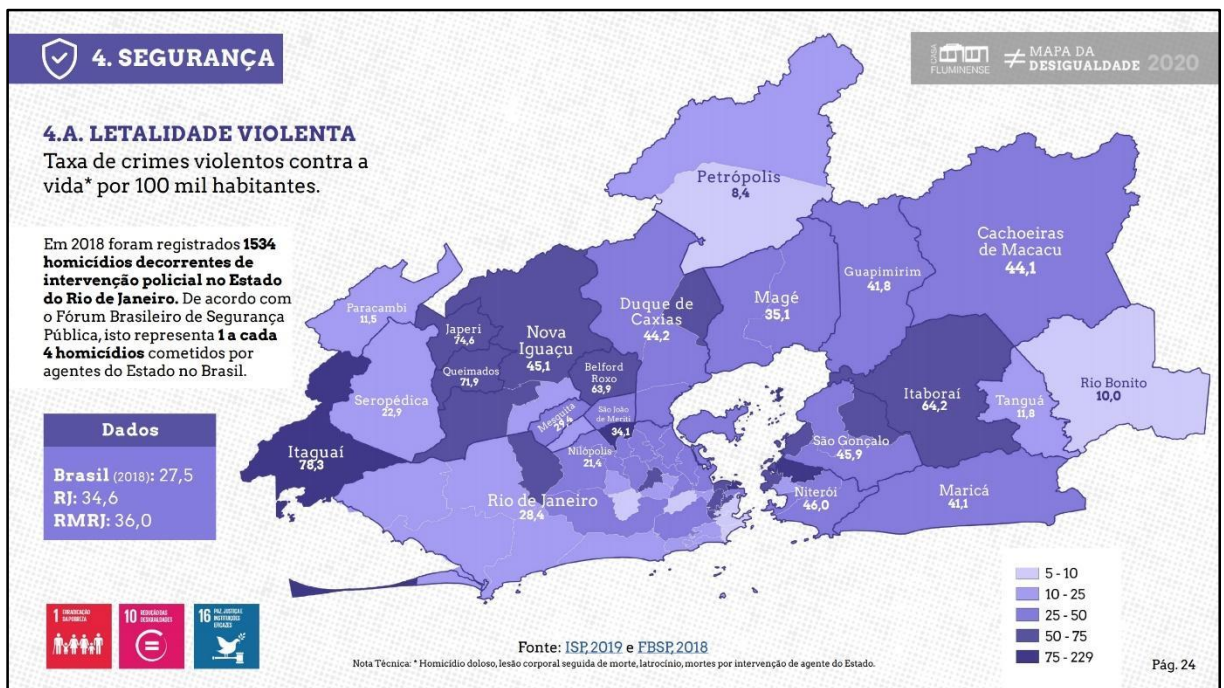
Enquanto nas periferias interioranas, em contraste com as litorâneas, onde se encontram os municípios periféricos da RMRJ, observam-se menores concentrações de rendas (Mapa 03). Nessas paisagens da periferia interiorana, são evidentes as características da Espoliação Urbana, conforme discutido por (KOWARICK, 1979). No cotidiano dessas periferias, percebe-se a falta de planejamento para habitação urbana, negligência em relação à qualidade do acesso ao saneamento básico (Mapa 04) e inadequadas disposições de modais de transporte urbano (Mapa 02). Esses fatores resultam em diversas lacunas no que diz respeito a políticas públicas efetivas relacionadas à segurança pública (Mapa 05), lazer, saúde e educação.

MAPA 04: SANEAMENTO BÁSICO



Fonte: Casa Fluminense, 2020.

MAPA 05: LETALIDADE VIOLENTA



Fonte: Casa Fluminense, 2020.

Relevante destacarmos que a periferia litorânea, conforme delineado por Lobato (1986), configura-se atualmente como uma nova centralidade. Isso se deve à perspectiva de Singer (1980) sobre o uso do solo urbano, evidenciando a presença de uma significativa concentração de sistemas fixos e de fluxos¹⁴ construídos nessa localidade. Por outro lado, os pontos de grande

¹⁴ “Se a definição dos fixos vem da qualidade e quantidade (ou densidade) técnicas que encerram, a definição dos fluxos deriva da sua qualidade e do seu peso políticos. Tal oposição é necessária. Ela é, mesmo, indispensável,

fluxos urbanos da periferia interiorana é evidenciados pelas centralidades de bairros desenvolvidos nas margens de linhas férreas e rodovias (Mapa 01).

Nas discussões acerca das periferias, são evocadas as condições sócio espaciais e econômicas destacadas nas cartas cartográficas elaborada pela Casa Fluminense (2020). Essas condições sócio espaciais compõem o cotidiano da população dos municípios periféricos, ou seja, suas realidades. Esses espaços revelam cenários depreciados à medida que nos afastamos dos centros urbanos, uma vez que os serviços disponíveis nesses locais ficam cada vez mais escassos nas periferias.

Os municípios da Baixada Fluminense, historicamente marginalizados pelas elites econômicas e políticas, assumiram, inicialmente, a função de cidades-dormitório ao longo do século XX. Durante o processo de urbanização, essas áreas horizontais foram gradativamente transformadas em bairros residenciais, enfrentando adversidades, como: falta de moradia adequada, saneamento básico precário, questões de segurança, mobilidade urbana limitada, deficiências nos serviços de saúde, educação e lazer.

FIGURA 01: SHANGRI-LÁ, BELFORD ROXO



Fonte: Flávio, 2023.

A paisagem da Figura 01, não é incomum de ser visualizada, quando trafegamos pelos bairros dos municípios da Baixada Fluminense. Um conjunto de habitações em fase da “acabamentos”, espacializadas em encostas ou vales e concentradas em um pequeno espaço são elementos paisagísticos demarcam a condição sócio espacial dos cidadãos dos municípios periféricos da metrópole fluminense. Dentro desse cenário, os direitos e serviços essenciais

para distinguir entre o processo imediato da produção, cuja definição é técnica, e as outras instancias: circulação, distribuição, consumo, cuja definição é cada vez mais do domínio político”. (SANTOS, 2020. p.: 142)

para a sobrevivência dentro sistema capitalistas torna-se cada vez menores quando adentramos na periferia.

Nesse ponto da discussão, situaremos uma outra semântica das características da periferia urbana na RMRJ. Delineados, como espaços de ausência de concentração de fixos e fluxos e estão afastadas dos centros urbanos, de acordo com Corrêa (1986, p.70) “A periferia urbana tem sido usualmente considerada como aquela área da cidade que em termos de localização situa-se nos arredores do espaço urbano.” Ou seja, são áreas em que a composição dos elementos da paisagem podem ser confundidas como áreas rurais ou urbano-rurais. Lembrando, que a dispersão populacional na Baixada Fluminense ocorreu nos últimos cinquenta anos do século XX, em lotes de terras que antes possuía funções de produção e escoamento de produtos agrícolas cítricos.

Assim, a rede demográfica urbana da RMRJ desenhou-se com as migrações das populações de baixa renda para os municípios vizinhos da metrópole carioca. No decorrer do afastamento da metrópole, vão diminuindo-se os tamanhos dos centros urbanos e conseqüentemente as disponibilidades de serviços urbanos. Logo, percebemos a manifestação da “periferia da periferia”, através da dificuldade do gozo dos direitos fundamentais previsto na atual constituinte.

Um dos atributos da espacialização da “periferia da periferia” são evidenciadas na composição da paisagem é a formação de bairros tipicamente residenciais localizados nos interiores dos municípios (Figura 01). Contudo, esse processo de fixação de habitações nas áreas interioranas vem acompanhado com a ausência de planejamento residenciais do Estado no que condiz a ocupação do solo urbano. A organização espacial das zonas periféricas visualizada a partir da espoliação urbana (KOWARICK, 1979) dos municípios da RMRJ ocorre de organicamente com a ajuda mútua entre os sujeitos, Monteiro (2005) destaca:

As condições em que o proletário construiu a sua casa explicam, em parte, o aspecto dos bairros que circundam as diversas cidades da Baixada: o sentido pragmático dessas construções não permitiu a mínima preocupação com a estética, fazendo com que o conjunto de casas não acabadas que ocupam um bairro façam a periferia da Baixada assemelhar-se a um grande campo de ruínas. Tais construções geralmente foram feitas pelo proprietário do lote que, acompanhado de parentes e amigos seus, construiu a sua casa em pouquíssimos dias. Desta, a primeira parte geralmente era composta por cozinha e quarto, cômodos essenciais para a ocupação da casa que o proprietário continuaria construindo a partir daí – geralmente sozinho ou com ajuda de parentes – durante anos e nas suas raras horas de folga nos finais de semana. (MONTEIRO, 2005, p.: 494)

As notáveis interferências do Estado na periferia, foram realizadas quando grandes indústrias e empreendimentos (Mapa 01) começaram a ocupar o interior da RMRJ¹⁵ no século XX. Mas a formalização das metrópoles, regiões metropolitanas e áreas metropolitanas veio sob a Lei nº 13089/2015, que criava o Estatuto das Metrôpoles:

VII - região metropolitana: unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum

VIII - área metropolitana: representação da expansão contínua da malha urbana da metrópole, conurbada pela integração dos sistemas viários, abrangendo,

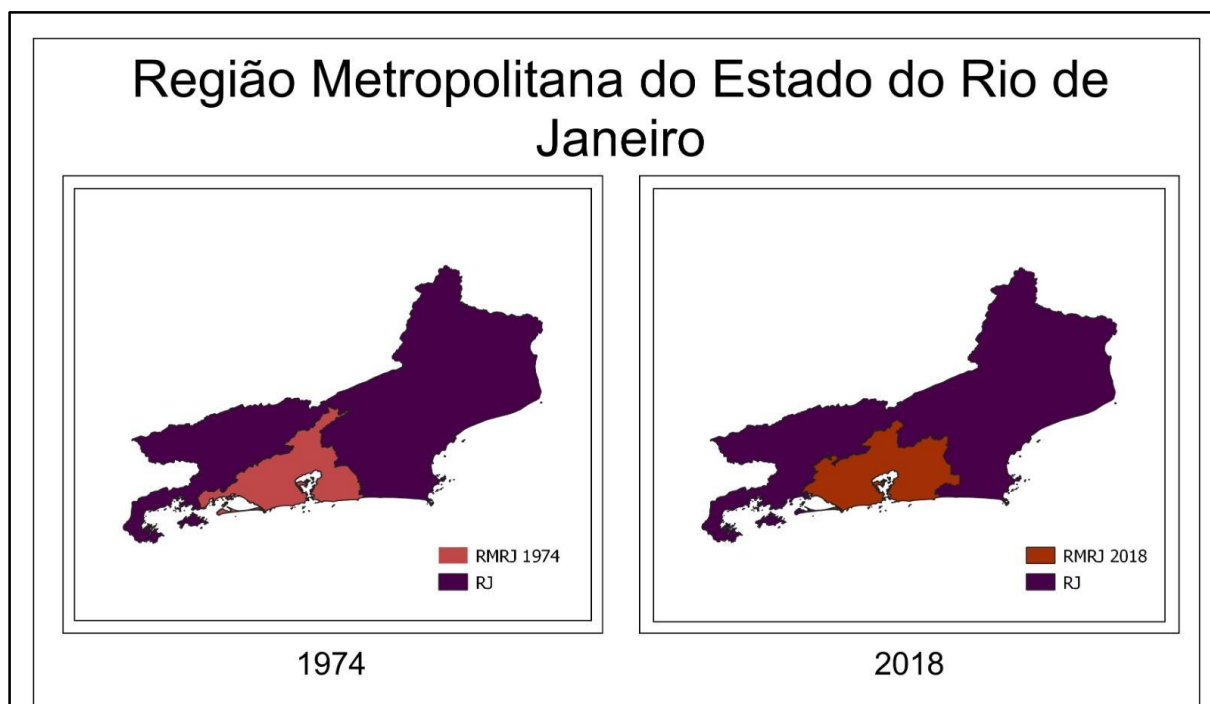
¹⁵ OLIVEIRA, Alberto de; RODRIGUES, Adrianno O. Industrialização na periferia da região metropolitana do Rio de Janeiro: novos paradigmas para velhos problemas. Semestre econômico, v. 12, n. SPE24, p. 127-143, 2009.

especialmente, áreas habitacionais, de serviços e industriais com a presença de deslocamentos pendulares no território. (Lei nº 13089/2015. Disponível em:

Contudo, a RMRJ, é anterior ao Estatuto da Metrópole, foi instaurada pela Lei Complementar n  20/1974, originalmente, integravam os municípios: Rio de Janeiro, Niterói, Duque de Caxias, Itaboraí, Itaguaí, Magé, Maricá, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, São Gonçalo, São João do Meriti e Mangaratiba (Mapa 06).

Com os processos de emancipa es¹⁶ dos municípios fluminenses que ocorreram na segunda metade do século XX e o aumento da integra o, houveram atualiza es enquanto nas áreas territoriais e os números dos municípios pertencentes a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (Mapa 06). Conforme a Lei Complementar N  184/2018, legisla o da RMRJ atribui a atualiza o dos seguintes municípios: Rio de Janeiro, Belford Roxo, Cachoeiras de Macacu, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, Queimados, Rio Bonito, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica e Tanguá.

MAPA 06: REGIÃO METROPOLITANA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO



Fonte: LEI COMPLEMENTAR N  20/1974; LEI COMPLEMENTAR N  184/2018. Elaborado por Flávio, 2023.

Outro ponto importante que compõem uma Região Metropolitana   a concentra o demográfica. O resultado do Censo Demográfico de 2022 elaborado pelo IBGE totalizou a popula o residente da RMRJ em 12.022.110, projetando um crescimento de aproximadamente de 9,64% da popula o da RMRJ que era de 10.894.156. Todavia, o crescimento da popula o da metropolitana do Rio de Janeiro não significa maiores integra es de políticas públicas que resultam na diminui o das desigualdades sociais das zonas periféricas, mas o crescimento

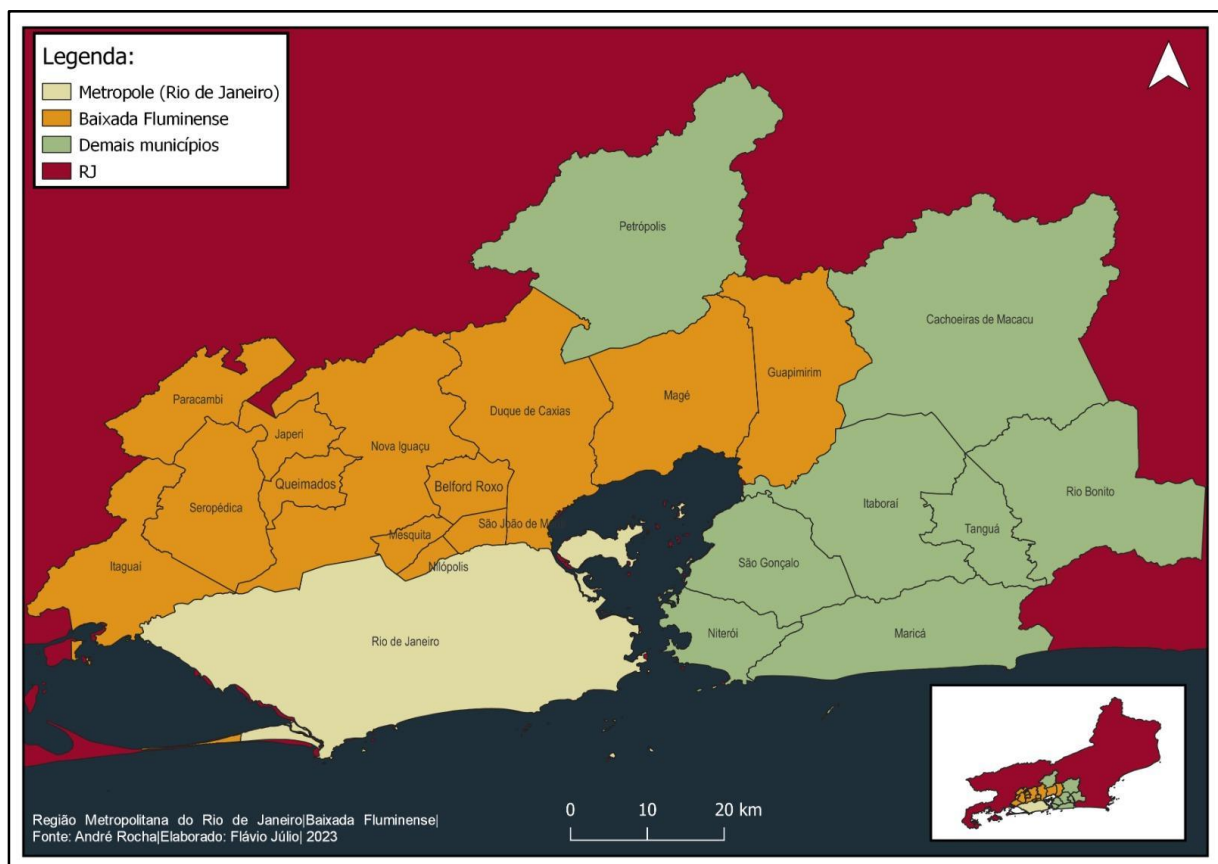
¹⁶ A CONSTRU O DA REGIÃO METROPOLITANA. DISPONÍVEL EM: <<http://www.irm.rj.gov.br/formacao.html>> Acessado em 09 de abril de 2023.

demográfico e urbano acentuam e evidenciam as mazelas sociais da vida urbana, industrial e capitalista.

A periferia da RMRJ surge como o afastamento das populações pobres das áreas centrais, migrando em direção à “periferia interiorana” do estado. A Baixada Fluminense é manifestada na construção sobre o perfil topográfico do Rio de Janeiro acerca do domínio morfo-climático de mares de morros e agregada com as paisagens que evidenciam as desigualdades sociais presentes no espaço.

Em busca da compreensão das dimensões do espaço geográfico da periferia da RMRJ, o apontamento de Rocha (2014) destrincha uma série de discussões das representações polissêmicas que os agentes políticos, econômicos, intelectuais e sociais apontam como a região da Baixada Fluminense.

MAPA 07: REGIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO



Elaborado por Flávio, 2023.

Não existe um consenso acerca da constituição da Baixada Fluminense, sendo a composição de municípios periféricos da metrópole do Rio de Janeiro (ROCHA, 2014). Com a paisagem interiorana cercada por morros, vegetação de mata atlântica, as áreas deprimidas com características de brejos em tempos pretéritos. A Baixada Fluminense começa se desenhar no decorrer do século XX, a união da paisagem com os fluxos migratórios de populações marginalizadas (Mapa 07):

Baixada e as suas formas políticas, pressupõe que conheçamos as origens da população que recentemente ocupou a região e como se encaminhou o processo de semi-urbanização dessa área que, até os anos 1930, se caracterizou por ser um

“celeiro” para a capital da República e uma via de acesso ao interior. (MONTEIRO, 2005. p.: 489)

Interesse situar a confluência com a perspectiva de Monteiro (2005) no desenvolvimento da urbano da Baixada Fluminense, Simões (2007) acrescenta que o processo de povoamento da Baixada Fluminense apresenta diversas complexidades que devam ser analisadas de acordo com suas particularidades, assim:

Um vôo sobre a Baixada Fluminense nos dias de hoje, no início do século XXI, deixa claro a complexidade das configurações sociais, espaciais e políticas deste território, eliminando qualquer tentativa de criar rótulos simplistas acerca das características da região. A diversidade de paisagens e as desigualdades sócio-espaciais são características marcantes entre os municípios que a compõe e também no interior desses. (SIMÕES, 2007, p.196)

Apesar de não haver uma definição sobre a formação dos municípios da Baixada Fluminense. Rocha (2013) analisa e faz uma síntese dos discursos de entidades públicas, privadas, grupos midiáticos e dos sujeitos sobre a composição do território da Baixada Fluminense, através dessas distintas as perspectivas que são retratados os municípios da periferia da RMRJ. Nesse sentido, podemos perceber a ocorrência de oito municípios em todas as observações do Quadro 02, sendo: Belford Roxo, Duque de Caxias, Japeri, Mesquita, Nilópolis, Japeri, Queimados e São João de Meriti.

QUADRO 02: SÍNTESE DO MAPEAMENTO DE REPRESENTAÇÕES TERRITORIAIS SOBRE A BAIXADA FLUMINENSE - GRUPO 2 (OS DE DENTRO)

Quem Fala	Como Representa	Sentido em que Fala	Unidades Territoriais envolvidas (municípios)
Governos municipais/ Associação dos Prefeitos da Baixada	Composição política de representação - associação é feita por afinidade política do prefeito	Municípios que integram a "região política" - reivindicação dos interesses da composição regional/territorial	Total de 13 municípios: Itaguaí, Seropédica, Paracambi, Japeri, Queimados, Nova Iguaçu, Belford Roxo, Nilópolis, Mesquita, Duque de Caxias, São João de Meriti, Magé e Guapimirim
Associações de cunho Acadêmico-Científicas	IPAHB- Representação Acadêmica - eventos culturais e realização de eventos científicos	Concepção memorialista da História Regional - enfatizando os acontecimentos históricos que evidenciam a importância da Baixada Fluminense na história. Possui uma grande aproximação com os líderes políticos locais.	Total de 14 municípios - Mangaratiba, Itaguaí, Seropédica, Paracambi, Japeri, Queimados, Nova Iguaçu, Belford Roxo, Nilópolis, Mesquita, Duque de Caxias, São João de Meriti, Magé e Guapimirim
	APPH-CLIO- Representação Acadêmica - eventos culturais e realização de eventos científicos	Evidenciam uma história regional pautada no desenvolvimento desigual no interior da metrópole, Abarcando os municípios desmembrados de Nova Iguaçu e do extinto município de Estrela. Buscam um posicionamento crítico frente às realidades que marcam a representação hegemônica de Baixada - relativa à violência, descaso social, deficiência de estruturas básicas para a população etc.	Total de 10 municípios: Nova Iguaçu, Mesquita, São João de Meriti, Nilópolis, Queimados, Japeri, Belford Roxo, Duque de Caxias e Magé e Guapimirim
Sujeitos:	Representação Acadêmica - reflexões teóricas	José Claudio Alvez - Toma a violência como elo integrador da composição territorial da Baixada.	Composição territorial definida a partir de um novo fato de violência
		Manoel Ricardo Simões - Concebe a Baixada a partir da história territorial (emancipações) sendo todos os municípios que se originaram de Nova Iguaçu e parte de extinto município de Estrela.	Total de 8 municípios: Nova Iguaçu, Queimados, Japeri, Belford Roxo, Mesquita, Nilópolis, São João de Meriti, Duque de Caxias
		Gênesis Torres - Concebe a Baixada Fluminense como o recôncavo da Guanabara.	Total de 14 municípios (igual a proposta do IPAHB): Mangaratiba, Itaguaí, Seropédica, Japeri, Paracambi, Queimados, Nova Iguaçu, Mesquita, Belford Roxo, Nilópolis, Duque de Caxias, São João de Meriti, Magé e Guapimirim .

Fonte: ROCHA, 2009.

Vale lembrar que a população da Baixada Fluminense no Censo Demográfico de 2010 totalizava 31% da população da RMRJ. Esta vasta concentração demográfica enquanto a urbanização acelerada no entorno do município do Rio de Janeiro durante o século XX, o crescimento dos municípios periféricos da RMRJ possui grandes marcas relacionadas com a desigualdade sócio espacial. Santos (2013) afirma que o progresso e a modernização na ótica capitalista promovem o desenvolvimento da pobreza:

Em nome do progresso e à custa de uma injustiça cada vez maior, uma importante parcela dos recursos nacionais são distribuídos de maneira a beneficiar aqueles que já são ricos (Peter Marris, 1962, p.131). Assim estabelece-se um círculo vicioso: à medida que a renda continua a se concentrar, o consumo dos grupos de alta renda diversifica-se cada vez mais e o desenvolvimento do perfil da demanda torna-se ainda mais inadequado, produzindo uma subutilização de fatores de produção. (SANTOS, 2013, p.81)

Outro ponto relevante na composição dessa pesquisa, é a percepção, de que a periferia da RMRJ possui elementos sociosespaciais concentrados em algumas áreas das áreas visto Mapa 01, Mapa 02, Mapa 03, Mapa 04, Mapa 05 e Mapa 06. Podemos adotar como narrativa,

a parte das problemáticas sociais vivenciadas na cidade por causa migração acelerada das camadas sociais pobres para o interior, na ausência de planejamento habitacional para essa população que estavam se fixando nos municípios da Baixada Fluminense. Ana Clara de Torres Ribeiro (1995) situa:

Afinal, as marcas da exclusão social na materialidade urbana-metropolitana podem ser consideradas muito mais estruturais do que conjunturais, isto é, como demonstrativas das desigualdades sócio-territoriais que têm origem na forma histórica de realização da sociedade de classes no Brasil. Na constituição dessa sociedade, não devem ser omitidos fatores culturais e ideológicos legitimadores da segregação e da subalternização de matrizes culturais e de vastas camadas sociais. (RIBEIRO, 1995. p.: 558)

Os municípios que fazem parte da Baixada Fluminense, são o recorte inicial para compreender as mazelas sociais e a condição periférica do indivíduo dentro do espaço. Posto isso, podemos tomar como primeiras acepções do espaço da Baixada Fluminense como a paisagem urbana inacabada, sendo visualizado a concentração de objetos urbanos e políticas públicas áreas centrais da metrópole em detrimento da periferia, referenciando tensões urbanas e o palco das lutas de classes (LEFEBVRE, 2019) pela apropriação do solo urbano (SINGER, 1987).

1.3 Rascunhos da mobilidade urbana da Baixada Fluminense na RMRJ:

Este tópico possui a finalidade de apontar a espacialização e as fragilidades da mobilidade urbana dos indivíduos dentro das periferias dos municípios fluminenses. Diante disso, perceberemos que o ordenamento da infraestrutura de meios de transportes como um elemento fundamental no desenho da paisagem urbana e os ritmos da cidade.

Inicialmente, precisamos nos ater que a mobilidade urbana desempenha um papel essencial na estruturação das cidades, sendo um direito fundamental para a migrações populacionais e uma ferramenta essencial para o funcionamento de uma sociedade capitalista. Visto que, de acordo com a Lei 12.587/2012: o elemento da mobilidade urbana é definida como a condição de deslocamento de pessoas e bens dentro do espaço urbano”. No entanto, apesar de ser reconhecida como um direito social na Constituição Federal de 1988, o acesso à mobilidade urbana é vivenciado de maneiras distintas pelos cidadãos brasileiros. As camadas mais pobres da população são frequentemente as mais prejudicadas, enfrentando restrições significativas no exercício desse direito, ao passo que indivíduos de maior renda desfrutam de maior facilidade e privilégio nesse aspecto.

A urbanização acelerada, fenômeno espacial comum nos países que tiveram a processo de industrialização tardia, produziu uma série de transformações no espaço, promovendo marcas de rugosidades¹⁷ na paisagem. Esses vestígios paisagísticos rugosos, desenhou-se no território brasileiro no século XX, visto que a região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro mostrou-se como grande palco dessas transformações: o êxodo rural das populações nordestinas realizadas para o Centro Sul¹⁸, a concentração da população liberta (sem empregos e sem

¹⁷ “O conceito de rugosidade refere-se à concepção do espaço como acúmulo de tempos, ou seja, enfrenta os enigmas teóricos relacionados à indissociabilidade entre espaço e tempo.” RIBEIRO, Ana Clara Torres. Homens lentos, opacidades e rugosidades. Redobra, Salvador, n. 9, 2012, p.65

¹⁸ O Centro-sul refere um dos três dos complexos regionais elaborado por Pedro Pinchas Geiger em 1960. Centro-sul possui o seguintes unidades federativas: Goiás, Distrito Federal, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas

moradias), as aglomerações de indústrias, obras de modernizações urbanas que foram catalisadores para o “boom” demográfico do Estado do Rio de Janeiro.

As políticas de planejamentos urbanos condensadas nas áreas centrais do município do Rio de Janeiro visto no subcapítulo anterior, por onde teve a construção de avenidas e estradas para promoção da mobilidade da classe dominante. Tal planejamento não foi homogeneizado nos outros espaços urbanos fluminense. Na segunda metade do século XX, o modal ferroviário que antes possuíam a função de escoamento de produtos agrícolas e minérios durante o período do império e da primeira república brasileira passaram por um processo de refuncionalização efetuando as migrações dos trabalhadores das periferias para as áreas centrais do município do Rio de Janeiro (ABREU, 2013). Dessa maneira, o crescimento demográfico no entorno das estações de trens transformam-se em sítios urbanos (Mapa 01), dando origem aos centros das periferias, o movimento migratório pendular podemos considerar como uma das justificativas do crescimento dos subúrbios cariocas, favelas e municípios da Baixada Fluminense. Segundo Abreu (2013):

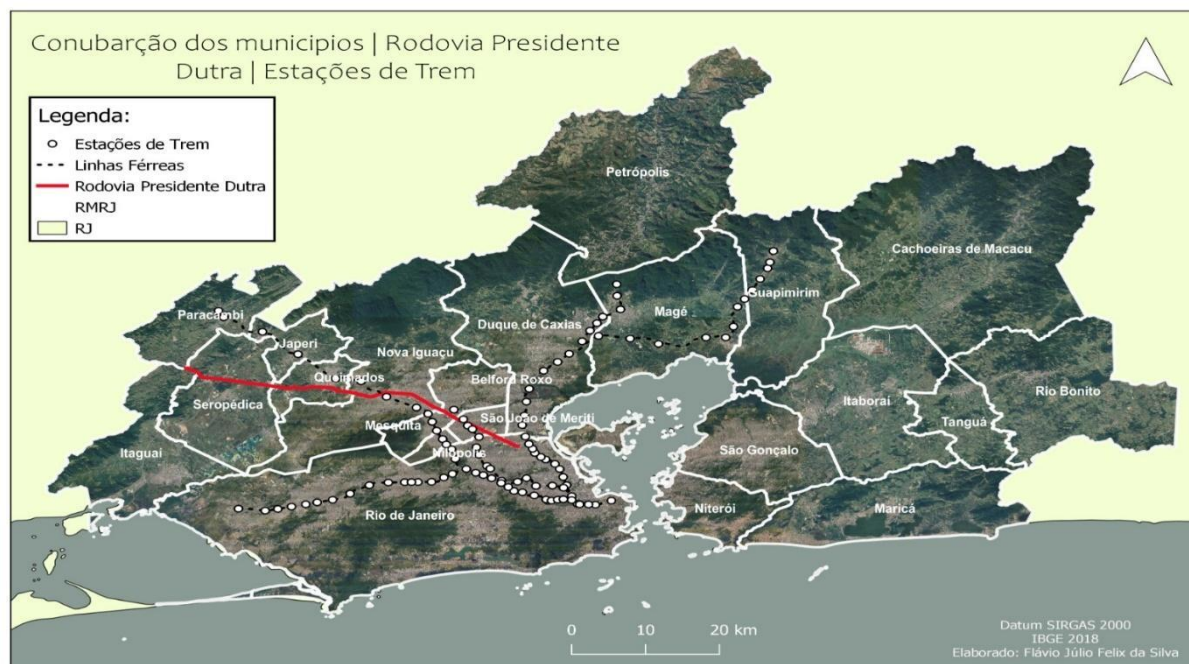
O processo de ocupação dos subúrbios tomou, a princípio, uma forma tipicamente linear, localizando-se as casas ao longo da ferrovia e, com maior concentração, em torno das estações. Aos poucos, entretanto, ruas secundárias, perpendiculares à via férrea, foram sendo abertas pelos proprietários de terras ou por pequenas companhias loteadores, dando início assim a um processo de crescimento radial, que se intensificaria cada vez mais com o passar dos anos. (ABREU, 2013, p. 50)

Outro ponto que podemos observar na espacialização das periferias da região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, está no entorno da Rodovia Presidente Dutra. Edificada na década de 40, inaugurada em 1951, a via interliga duas metrópoles nacionais (Rio de Janeiro e São Paulo) através da extensão de 402 km. A BR116, outra denominação da via, atravessa os seguintes municípios da RMRJ: Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, Mesquita, Belford Roxo, São João de Meriti, Queimados, Duque de Caxias, Seropédica, Japeri e Paracambi.

A construção da BR116 não está restrita apenas no deslocamento de mercadorias entre os Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, mas podendo ser interpretada como o marco do desenvolvimento modal rodoviário no país. Salientando a evolução do modelo rodoviário no plano de metas de Juscelino Kubitschek que trouxeram grandes mudanças para o território nacional: a transferência do Distrito Federal para o Centro Oeste em 1960 e a criação de redes rodoviárias que iriam interligar todas as regiões brasileiras.

Com o crescimento dos municípios da Baixada Fluminense que ocorreu com as estruturas das linhas férreas na primeira metade do século, o modal rodoviário herdou essa dinâmica da evolução urbana carioca. Nas margens da “Via Dutra” o adensamento urbano começava a se desenvolver na rodovia, possibilitando horizontalização entre os municípios, ou seja, a homogeneização da paisagem urbana entre as cidades da região metropolitana, promovendo a conurbação (Mapa 08).

MAPA 08: MAPA DE CONURBAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA RMRJ



Elaborado por Flávio, 2023.

O adensamento periférico da RMRJ que ocorria nas bordas da rodovia e das linhas férreas se metamorfoseou em pequenos centros gerando uma nova ramificação da hierarquia urbana. Vale lembrar, que diferente da transformação do urbana-moderna que o município do Rio de Janeiro vivenciou no início do século XX, possuindo uma arquitetura urbana colonial em tempos pretéritos e a concentração de capitais e interesses socioeconômicos da classe dominante no centro. O desenvolvimento dos municípios da Baixada Fluminense ocorreu: após o declínio da produção da cultura da laranja¹⁹ e do escoamento do café, favorecendo a criação dos loteamentos para revenda. A população pobre que vivia na metrópole fluminense sofreu com o processo elitização urbana, e migrou para os bairros do interior do município do Rio de Janeiro ou para os municípios da Baixada Fluminense. Em paralelo, as indústrias se fixaram nas margens de locais de grandes fluxos nas zonas periféricas do Estado do Rio de Janeiro (Mapa 01), sendo interessante para os olhares políticos e econômicos das lideranças locais²⁰.

Nessa perspectiva, podemos observar que os centros dos municípios da Baixada Fluminense herdaram alguns “ciclos vícios” da metrópole carioca, como o favorecimento dos interesses das classes dominantes locais em detrimento da restante parte da população. A região da Baixada Fluminense cresceu aceleradamente na última metade do século XX, estando com

¹⁹ “Assim, para entendermos o tardio processo de urbanização de Nova Iguaçu é necessário entendermos porque esta cidade não se urbanizou nas décadas de 1920 e 1940, quando os demais distritos do município estavam em pleno processo de incorporação à metrópole carioca. A chave para esta questão está na consolidação de uma agricultura voltada para a exportação baseada na citricultura. A estrutura sócio-espacial voltada para o cultivo da laranja foi a grande barreira à urbanização neste período e depois foi o seu grande facilitador. (SIMÕES, 2010, p.: 117)

²⁰ Linderval, pesquisador sobre Baixada Fluminense, argumenta que no caso do município de Belford Roxo foi crucial a parceria entre a multinacional Bayer com as lideranças locais. Segundo: “A parceria com as empresas presentes no município parece ter inspirado Joca no caminho de transformar a Câmara de Vereadores em sua aliada incondicional.” (MONTEIRO, 2013, p. 144)

cinco dos municípios das dez maiores populações do Estado do Rio de Janeiro, de acordo com o Censo Demográfico do IBGE em 2022.

FIGURA 02: DEZ MAIORES POPULAÇÕES DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Dez maiores populações do Estado do Rio de Janeiro no Censo 2022		
Nº	Município	Habitantes
1	Rio de Janeiro	6.211.423
2	São Gonçalo	896.744
3	Duque de Caxias	808.152
4	Nova Iguaçu	785.882
5	Belford Roxo	483.087
6	Niterói	481.758
7	São João de Meriti	440.962
8	Petrópolis	278.881
9	Magé	228.127
10	Itaboraí	224.267

Fonte: IBGE, 2022. Elaborado por Flávio, 2023.

A paisagem habitacional da Baixada Fluminense no decorrer das últimas décadas do século anterior, se desenhavam nas estruturas da exportação da cultura cítrica, nas zonas mamelonares e nos brejos dos vales. É relevante destacar que a problemática envolvendo a mobilidade urbana nos municípios da Baixada Fluminense, podemos apontar o crescimento industrial ocorrido pós segunda metade do século XX. Ao longo da leitura, fica evidente que o modal rodoviário tem uma presença mais expressiva na Região Metropolitana do Rio de Janeiro devido à chegada das grandes montadoras internacionais no território brasileiro nos últimos 70 anos.

Sob a lógica neoliberal de organização do sistema de transporte da RMRJ, percebemos uma forte política de concessão dos serviços de mobilidade urbana para entidades privadas. As problemáticas de fornecer o serviço de transporte na lógica do lucro em detrimento do bem-estar dos cidadãos são impactos dos serviços da mobilidade urbana já são registradas em músicas populares, como: Adorian Barbosa com a canção o “Trem das Onze”; “Batismo no ônibus” de Andrea Fontes; “Zé Marmita” interpretada por Marlene; “Rodo Cotidiano” do grupo o Rappa.

Em contrapartida da definição de mobilidade urbana apresentado pelo aparato legal citado nos parágrafos anteriores, presenciamos consolidação da imobilidade urbana cada vez que nos afastamos das regiões centrais das metrópoles, a pouca disponibilidade de modais transportes públicos, o horário de funcionamento enxutos, precariedade nas estruturas dos transportes coletivos são elementos que limitam o acesso ao direito da mobilidade urbana e colateralmente acesso aos outros direitos sociais que estão dentro do espaço urbano.

Os meios de transporte urbano disponíveis para as populações periféricas são predominantemente os serviços de ônibus (Mapa 02). Esse modal é responsável por atender o deslocamento diário de inúmeros moradores dos bairros mais distantes da Baixada Fluminense

em direção à metrópole do Rio de Janeiro. Militantes da Unidade Popular de Nilópolis²¹ denunciam as condições precárias enfrentadas pelos cidadãos fluminenses nesse sistema de transporte, tais como falta de infraestrutura adequada, atrasos frequentes, superlotação e tarifas abusivas.

Para obter uma compreensão da abrangência das empresas que operam na Baixada Fluminense, especialmente nos cinco municípios com maiores densidades populacionais (Belford Roxo, Duque de Caxias, Mesquita, Nova Iguaçu e São João de Meriti) foram identificadas no Quadro 03, as empresas com sede nesses municípios, a quantidade de rotas, os horários de operação e os intervalos médios de espera dos ônibus. Os dados foram obtidos por meio do ‘Moovit’, uma empresa que fornece informações sobre mobilidade urbana, e no site ‘Tonoponto’, que disponibiliza horários de ônibus. É interessante notar que as empresas mencionadas no Quadro 03 não são transparentes em relação a informações básicas, como horários, linhas e frotas, em suas plataformas virtuais, o que dificulta o planejamento das viagens diárias dos indivíduos.

QUADRO 03: EMPRESAS DE ÔNIBUS

Empresas de ônibus				
Municípios	Empresa	Rotas	Horários	Intervalos
Belford Roxo	Auto Viação Vera Cruz	23	03:40 - 23:30	30 min
Duque de Caxias	Auto Viação Reginas	39	04:30 - 22:00	20 min
Mesquita	Viação Vila Rica	11	04:00 - 22:20	20 min
Nova Iguaçu	Linave Transportes	17	04:00 - 23:00	10 min
São João de Meriti	Transportes Flores	30	04:00 - 23:00	20 min

Fonte: Moovit; Tonoponto. Elaborado por Flávio, 2023.

É de suma relevância destacar que os intervalos apresentados no Quadro 03 referem-se aos dias úteis, excluindo os finais de semana. Além disso, de acordo com as informações fornecidas pelo site ‘Tonoponto’, os intervalos entre os ônibus tendem a aumentar nos finais de semana, resultando em uma redução do tempo de serviço de transporte público. Essas práticas são observadas no Figura 03, que mostra a prestação de serviços de trens pela Supervia, onde há uma redução nos horários durante os finais de semana e feriados. O ramal de Belford Roxo é particularmente afetado pela falta de disponibilidade de horários de trens. Também, a estação final do Ramal de Vila Inhomirim está desativada, funcionando a partir da estação de Piabetá.

FIGURA 03: HORÁRIOS DOS RAMAIS SUPERVIA

Horários dos ramais da Supervia			
Ramal	Dias uteis	Sábados	Domingos/Feriados
Belford Roxo	04:30 - 21:15	05:40 - 19:00	05:40 - 13:35
Santa Cruz	03:30 - 22:15	04:00 - 20:15	04:40 - 19:50
Deodoro	04:15 - 23:30	04:45 - 21:15	05:30 - 21:00
Saracuruna	03:45 - 23:30	04:15 - 20:30	04:45 - 19:00
Japeri	03:15 - 21:55	03:45 - 20:20	04:00 - 20:25
Vila Inhomirim (Piabetá)	05:00 - 20:45	05:00 - 17:50	05:00 - 17:50
Paracambi	03:15 - 21:35	04:15 - 20:00	04:45 - 20:00
Guapimirim	03:40 - 16:45	04:00 - 17:00	04:40 - 17:40

Fontes: Supervia. Elaborado por Flávio, 2023.

²¹ O precário serviço de transportes público. Disponível em: <<https://averdade.org.br/2023/05/o-precario-servico-de-transporte-publico-na-baixada-fluminense/>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

O cotidiano dos cidadãos da Baixada Fluminense foi gestado na lógica neoliberal que permeava o cenário político brasileiro na década de 1990. Com o processo de concessões de execução dos direitos para as iniciativas privadas, houve o sucateamento da rede férrea do Estado do Rio de Janeiro²². Simultaneamente, ocorreu a produção da mobilidade urbana dos municípios da Baixada Fluminense no modelo rodoviário, com a ocorrência dos desmanches de alguns trechos das linhas férreas dando espaço para pavimentação de ruas e estradas²³.

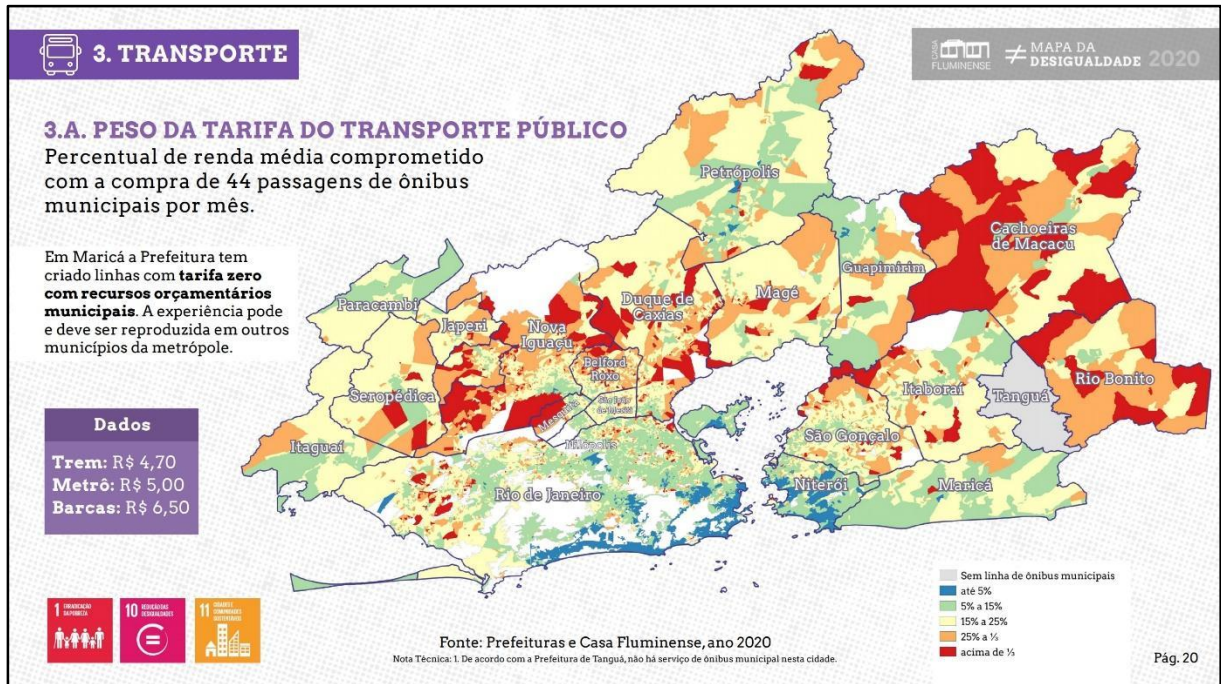
O direito da mobilidade urbana eficiente previsto na Constituição Federal de 1988 não se manifesta no espaço urbano da Baixada Fluminense. Em virtude da urbanização acelerada, existem inúmeros problemas de locomoção dos cidadãos nos espaços urbanos, como: o planejamento dos fluxos do espaço urbano concentrado no modal rodoviário; custo de aquisição e a manutenção do automóvel; pouca produção de políticas de ampliação e integração de outros modais de transportes; elevados números de acidentes no trânsito²⁴ sendo as maiores vítimas pessoas pretas (Mapa 10); falta de políticas de educação do trânsito; pouca execução de políticas públicas para promoção de uma cidade inclusiva e acessiva; elevados preços das tarifas de transporte público (Mapa 09); violência sexual nos transportes públicos (Mapa 08); longos períodos de viagens.

²²“O “descarrilamento” foi inevitável e evidenciou a opção deliberada por um modelo de crescimento capenga. O contínuo sucateamento de linhas e equipamentos e o abandono de milhares de estações pelo país não deixaram de compor mecanismos de convencimento e uma narrativa que visava dar respaldo às futuras privatizações. Na década de 1990, com o Plano Nacional de Desestatização e reformas no setor, as linhas passaram por um processo significativo de refuncionalização.” (CASTILHO, 2020. p.: 237)

²³ No caso de Belford Roxo, município já foi serpenteado por linhas de ferro para o transporte de água e deslocamento de pessoas. “Já o ramal de Xerém saía de Belford Roxo e passava pelas estações de Aurora, Baby, Parada 43, Lamarão, Mantiqueira, Galrão, Xerém e João Pinto. A ferrovia possibilitou não só o abastecimento d’água ao Rio de Janeiro, mas também o deslocamento da população numa época em que era difícil o acesso de pessoas e o transporte de produtos para a capital.” – Notícias de Belford Roxo, 2012. Disponível em: <<https://www.noticiasdebelfordroxo.com/2012/12/belford-roxo-uma-ferrovia-para-as-aguas.html>> Acessado em 27 de Maio de 2023.

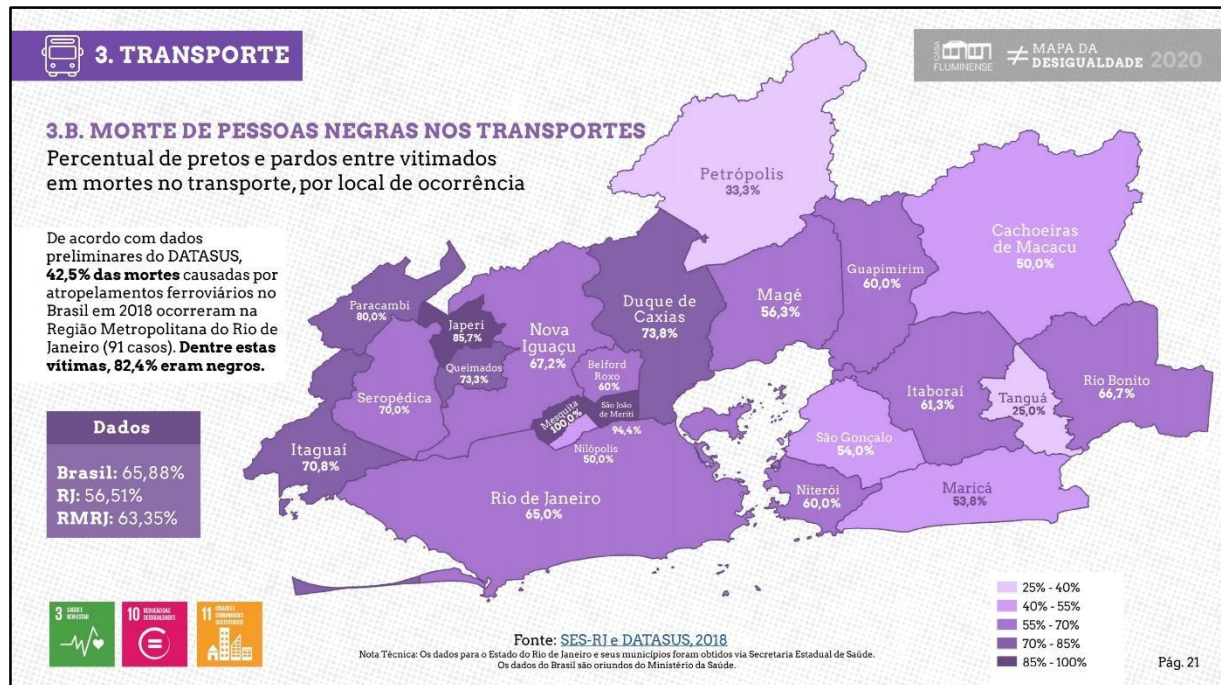
²⁴ Entre 2010 à 2021. O sistema DATASUS registrou 21.757 óbitos em vias públicas na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/deftohtm.exe?sim/cnv/ext10br.def>> . Acessado em 27 de Abril de 2023.

MAPA 09: PESO DA TARIFA DO TRANSPORTE PÚBLICO



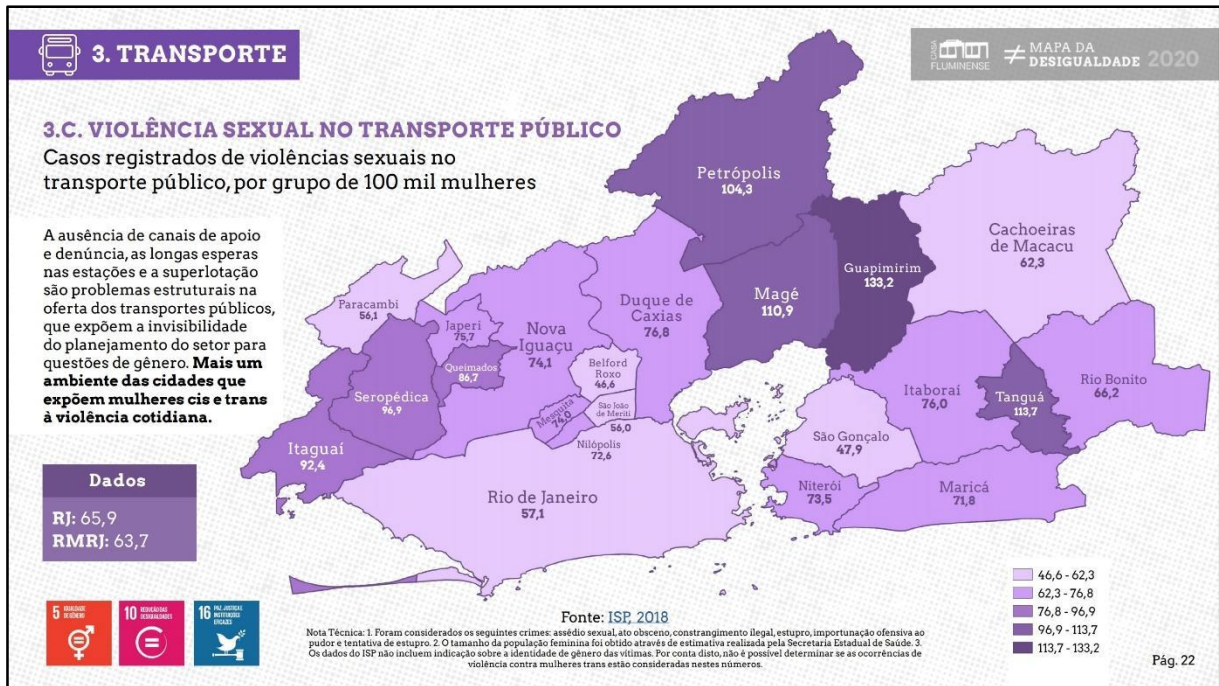
Fonte: Casa Fluminense, 2020.

MAPA 10: MORTE DE PESSOAS NEGRAS NOS TRANSPORTES



Fonte: Casa Fluminense, 2020.

MAPA 11: VIOLÊNCIA SEXUAL NO TRANSPORTE PÚBLICO



Fonte: Casa Fluminense, 2020.

Todas essas adversidades na locomoção da periferia metropolitana do Estado do Rio de Janeiro promovem desgastes físicos e psicológicos aos indivíduos (Mapa 10 e Mapa 11). Ana Clara Torres de Ribeiro (2006), aponta para cidade neoliberal produtora de crise societária:

Estes espaços, originados da histórica concentração espacial de recursos e marcados por profundas desigualdades sociais, constituem-se em epicentros da crise societária, que ultrapassa, pela abrangência de seus efeitos, aquelas crises identificadas em cada uma das esferas da vida coletiva: família, trabalho ou educação. (RIBEIRO, 2006, p. 24)

Outro ponto para instigamos o debate, consiste nas relações produzidas através dos movimentos realizados pelos cidadãos nos espaços urbanos possuem um valor no sentimento de pertencimento, em o direito à cidade, Lefebvre (2016, p.153) afirma que “locais de encontros e de trocas, aos ritmos de vida e emprego do tempo que permitam o uso pleno e inteiros desses momentos e locais”. Em concomitância, a Carta Mundial pelo Direito à Cidade (2007) estipula no artigo XIII que as cidades devem garantir a todas as pessoas o direito à mobilidade e circulação na cidade através de um sistema de transporte público acessível e a preços razoáveis”. Para poder sobreviver no mundo moderno ocidental e capitalista, o direito ao acesso dos equipamentos urbanos é indispensável para o exercício da cidadania.

A partir de então, percebemos que a mobilidade urbana, voltada para o tráfego de pessoas, é essencial para reprodução da vida moderna. Não apenas pautadas em movimentos pendulares de casa-trabalho e trabalho-casa, mas para desenvolver a construção de lugares, o pertencimento e o acolhimento no meio urbano. No entanto, o processo histórico de produção habitacional nos municípios da Baixada Fluminense e a produção no modelo dos fluxos pautados no meio rodoviário, produzem mais distâncias em torno dos direitos dos cidadãos. Em Apocalipse Motorizado, Ludd (2005) apresenta a discussão sobre as distâncias urbanas geradas para produção do espaço para o consumo de veículos motorizados:

Assim, as duas tendências dominantes na distribuição espacial de atividades urbanas, a saber, o imperialismo do tráfego e o zoneamento urbano, estão totalmente

relacionadas ao domínio do veículo a motor sobre o transporte como um todo. O carro está substituindo coisas que você quer fazer por coisas que você tem que fazer, ao mesmo tempo que as deixa cada vez mais afastadas umas das outras. E isso empobrece sua vida já degradada, uma vez que você tem que passar cada vez mais horas ao volante. Empobrece também nossas vidas de pedestres e ciclistas, já que mais coisas se deslocam para fora de nosso alcance, nossos movimentos são canalizados ao longo de trajetos predeterminados sempre mais estreitos, e temos cada vez mais estradas para atravessar, sendo elas cada vez mais movimentadas e perigosas. (LUDD, Ned. *Apocalipse Motorizado*, 2005, p.105)

Além disso, dialeticamente percebemos a interferência do global no local como: a crise do petróleo que ocorreu na década de 1980 e os efeitos danosos do consumo desse combustível na atmosfera foram pautas de discussões na Eco 92/Rio 92. A conferência ambiental realizada no Estado do Rio de Janeiro em 1992, contava com a presença de 178 chefes de Estados e possuía a finalidade de discutir pautas ambientais e a promoção de políticas públicas galgada na sustentabilidade. A Agenda 21, produto dessa conferência, tinha metas de gestão sustentável dos recursos naturais, o combate à pobreza, a promoção da saúde, a proteção da biodiversidade, o planejamento urbano sustentável, o acesso à educação e à informação, a participação social e entre outros. A Agenda 21 não possuía uma obrigatoriedade para ser seguida, mas funcionava como referência para produção de políticas públicas, esses objetivos para serem alcançados eram aglutinados nas produções de legislações e planos diretores dos municípios. Para formação de uma mobilidade urbana eficaz, os países da periferia do capital tinham que adequar as políticas de integração de outros modais de transportes e reduzir o número de emissão de poluentes para atingir o objetivo do meio urbano sustentável. Segundo Lopes (2010, p. 48-49) “o projeto Rio Orla, que tinha o objetivo de “preparar” a cidade para a ECO 92, que houve o grande impulso de construção das atuais ciclovias.”

Interessante notar, que a diversificação do sistema de transportes da RMRJ teve grandes impulsos com a chegada dos megaeventos esportivos como o Pan (2007), Copa do Mundo (2014) e Olimpíadas (2016). Para sediar esses megaeventos esportivos, seria necessário que a cidade passasse por uma modernização, tanto que tivemos a ampliação: reformas das linhas de trem urbanos no decorrer da primeira década de 2000; Inauguração do BRT em 2012; Inauguração da Linha 04 (Ipanema – Jardim Oceânico) do Metrô em 2016; Inauguração do VLT em 2016. Tais transformações no meio urbano carioca foram produzidas com intuito de atrair olhares de investidores estrangeiros para terras brasileiras com a chegada desses grandes eventos esportivos. A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) registra variações de aumentos da carteira de investidor não residente (FIGURA 04) entre 2001 à 2016.

FIGURA 04: INVESTIDOR ESTRANGEIRO – CARTEIRA

Ano	Valor da Carteira US\$ Bilhões
2001	15,50
2002	10,40
2003	20,12
2004	29,07
2005	28,64
2006	73,27
2007	104,64
2008	197,26
2009	134,59
2010	280,48
2011	359,37
2012	420,63
2013	413,35
2014	344,76
2015	401,20
2016 (jun)	336,37

Fonte: CVM. Adaptado por Flávio, 2023.

As transformações das estruturas urbanas da metrópole carioca ocorridas nas duas primeiras décadas do anos 2000 não tem por finalidade de melhorias das condições viárias do cidadão e muito menos de promover mudanças significativas em médio e longo prazo em relação à mobilidade urbana. Segundo Mascarenhas (2014):

O interesse de governos urbanos pela promoção de megaeventos esportivos decorre não apenas da necessidade de projeção global num contexto de “guerra dos lugares”, mas também da articulação local de interesses do setor imobiliário e das grandes empreiteiras. Assim, a partir de 1980, cada Olimpíada tem sido cada vez mais, uma rodada de grandes intervenções no espaço urbano, incidindo na valorização da terra e processos de gentrificação (MASCARENHAS, 2014, p.57)

Consequentemente, a ausência de um planejamento viário urbano de forma eficiente está promovendo a corrosão econômica da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. No ano de 2013, a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) publicou o resultado da pesquisa²⁵ dos impactos econômicos dos congestionamentos no trânsito, a RMRJ apresentou o impacto de R\$29 bilhões por conta de engarrafamentos. Em 2022, os cálculos resultaram em um impacto de 40 bilhões.

A ineficiência da mobilidade urbana no cenário fluminense, podemos situar como causa apresentada no decorrer da dissertação: o fato das políticas de mobilidade urbanas serem feitas para atender os anseios da classe dominante em detrimento das massas. No auge da pandemia do Covid-19, a população era condicionada em transportes públicos lotados (Figura 05), enquanto medidas de distanciamento eram implantadas para não contrair o vírus, o sistema de mobilidade urbana da RMRJ mantinham a perspectiva do lucro em vez da segurança sanitária dos cidadãos.

²⁵ Metodologia que considera as perdas de produção, custo com gasto extra de combustível, extensão das vias congestionadas e outras variáveis (ANEXO B).

FIGURA 05: “A PASSAGEM VALE 5 REAIS; O GÁS VALE 80; JÁ AS VIDAS HUMANAS VALOR NENHUM TEM.”



Fonte: BXD Cruel, 2021.

O ônibus, transporte coletivo público, possui uma grande capilaridade²⁶ dentro dos municípios da Baixada Fluminense e nos bairros periféricos do município do Rio de Janeiro por causa da concentração de políticas públicas voltada para construção do espaço rodoviário. Apesar do modal possuir esse bom adjetivo, detém fragilidades que são ocasionadas pela gestão neoliberal e pelo processo da macrocefalia urbana que corroboraram com o deterioração do cotidiano do cidadão fluminense através de atrasos, altas tarifas, lotação e condições estruturais dos veículos.

A despeito de ser catalizador da espacialização das populações dos municípios e bairros periféricos da região metropolitana, a malha ferroviária possui a extensão de 270 quilômetros, percorrendo doze municípios da RMRJ (Belford Roxo, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Japeri, Rio de Janeiro, Paracambi, Queimados, São João de Meriti, Magé e Guapimirim), cinco ramais (Belford Roxo, Japeri, Saracuruna, Deodoro e Santa Cruz), três extensões (Guapimirim, Paracambi e Vila Inhomirim) totalizando 104 estações. O serviço de organização dos ramais do trem é de responsabilidade da Concessionária Supervia desde 1998. No entanto, o modal ferroviário de transporte de passageiros da RMRJ ratifica as problemáticas encontradas nos transporte coletivo público de ônibus.

Em consonância com a rede ferroviária, temos a modalidade metroviária como uma das opções de mobilidade urbana RMRJ. Contudo, é importante situar que esse serviço está restrito apenas no território do município do Rio de Janeiro (na zona norte e na zona sul) com a atuação de três linhas e 41 estações administradas pela concessionária Metrô Rio. Dentre todas as estações, a Estação da Pavuna possui um grande destaque para os municípios da Baixada Fluminense, pois esta se encontra próxima ao centro urbano de São João de Meriti, por onde torna-se o local de confluência de cidadãos de outros municípios que buscam acesso nesse tipo de serviço de mobilidade urbana.

²⁶ De acordo com o PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO elaborado em 2015, a RMRJ possuía o cenário de 604 linhas de ônibus intermunicipal e 1056 linhas de ônibus municipais. O Departamento de transporte Rodoviário do Rio de Janeiro registra 104 empresas de ônibus atuando no Estado do Rio de Janeiro.

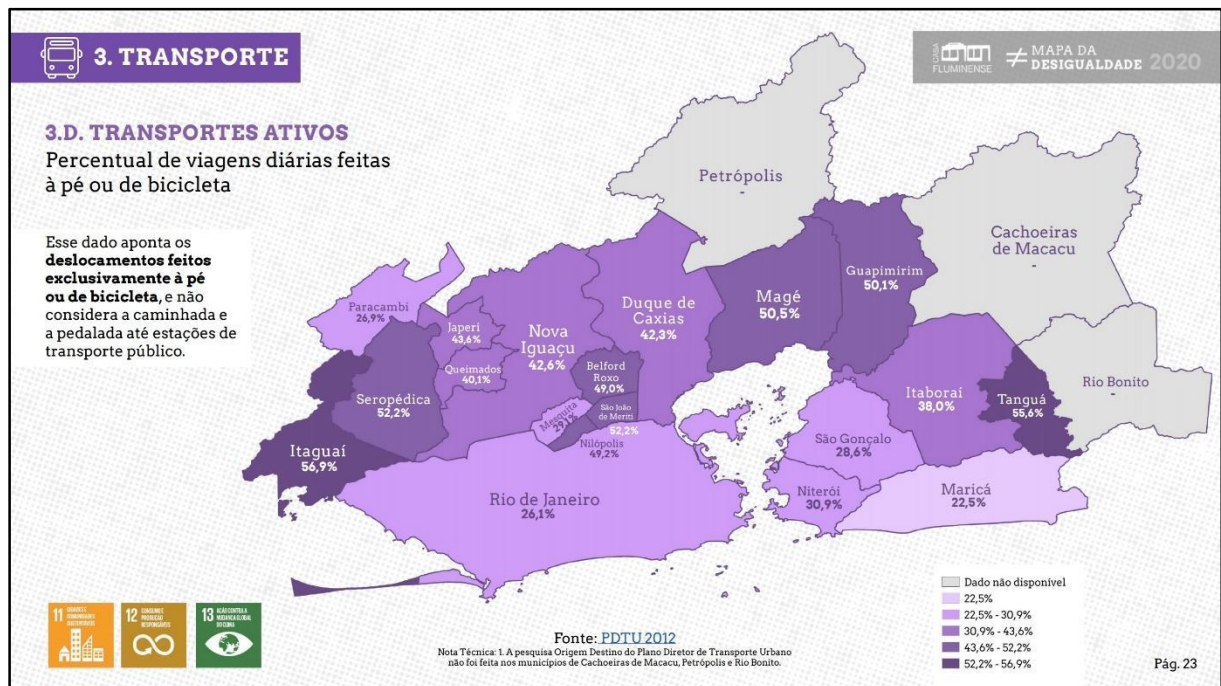
Para ter acesso aos serviços de trens urbanos e metrô, o indivíduo que mora nos bairros periféricos dos municípios da Baixada Fluminense precisa se deslocar utilizando ônibus, bicicletas ou serviços de transportes por aplicativos. Além disso, se observamos (Figura 06) o impacto da tarifa de trem e metrô em um movimento ida e volta durante 30 dias percebemos que cerca de um terço do salário mínimo vai para a locomoção do indivíduo dentro na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, não levando em consideração os custos de locomoção nos casos dos sujeitos que se deslocam até o centro da cidade para ter acesso aos serviços de transportes coletivos férreos.

FIGURA 06: EVOLUÇÃO DOS IMPACTOS DA TARIFA TRENS URBANOS E METRÔ NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (2010 E 2023)

Evolução dos impactos da tarifa trens urbanos e metrô no Estado do Rio de Janeiro (2010 e 2023)							
Ano	Metrô	Trem	Salário Mínimo	Ida e volta - Metrô - (30 dias)	Ida e volta - Trem - (30 dias)	Impacto no Salário (Metrô)	Impacto no Salário (Trem)
2010	R\$ 2,80	R\$ 2,80	R\$ 510,00	R\$ 168,00	R\$ 168,00	33%	33%
2023	R\$ 6,90	R\$ 7,40	R\$ 1.320,00	R\$ 414,00	R\$ 444,00	31%	34%

Elaborado por Flávio, 2023.

MAPA 12: TRANSPORTES ATIVOS



Fonte: Casa Fluminense, 2020.

Outro meio de transporte que é utilizado como opção de mobilidade urbana nos municípios da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro é a bicicleta (Mapa 12). Pelo motivo deste modelo de transporte possui um baixo custo de aquisição e uma grande versatilidade dentro do meio urbano em comparação com outros modais. Dessa forma, as rotas realizadas pelas bicicletas geralmente desembocam em rodoviárias, estações de trens e metrô (Figura 07) ou funcionam como meio de locomoção de curta e média distâncias dentro dos municípios. Contudo, apesar desta modalidade ser bastante utilizada pela população diariamente, as políticas de produção de espaço seguro para os ciclistas ainda são muito tímidas

na RMRJ, mesmo em locais que tenham ciclovias, estas geralmente são ocupadas por comerciantes ou veículos automotivos.

FIGURA 07: ESTAÇÃO PARACAMBI



Fonte: Flávio, 2022.

Um dos produtos das políticas urbanas voltadas para atender os anseios dos grandes eventos esportivos citados anteriormente, o BRT (*Bus Rapid Transit*) é um sistema de integração de mobilidade urbana do município do Rio de Janeiro. Esta modalidade é pautada no corredor de exclusividade de tráfego de grandes ônibus, possui 125 estações distribuídas em três corredores (Transolímpica, Transcarioca e Transoeste). Este sistema de integração de mobilidade urbana não é novidade no território nacional, posto que o município de Curitiba – PR já atua com essa opção desde da década de 90. A grande importância do BRT vai pelo fato de possuir capilaridade de estar presente nos bairros da zona norte, zona sul e zona oeste do município do Rio de Janeiro, facilitando a mobilidade da população do próprio município e dos cidadãos que vem de municípios vizinhos. Porém, este sistema de transportes é palco de muitos debates por causa do rápido sucateamento que sofreu em poucos menos de uma década.

A Casa Fluminense no Relatório de Monitoramento da Agenda Rio 2030 aponta como os motivos da crise da mobilidade urbana:

Tarifas caras, superlotações e baixa qualidade do serviço prestado. Em geral, essa é a realidade de quem utiliza e depende do transporte público para realizar deslocamentos diários na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Apesar de ser um direito social básico, garantido pela Constituição Federal desde 2015, o transporte público sofre

com diversos problemas estruturais e emergenciais. (CASA FLUMINENSE, 2021, p.:47)

Em decorrência do processo de precarização das matrizes de transportes coletivos, os carros e as motocicletas, veículos privados, aparecem como um meio de transportes de solução” dos intemperes dos outros modais. Essa fábula tem início na segunda metade do século XX com a entrada das montadoras multinacionais no território brasileiro. Os autores para esse conto é o Estado neoliberal brasileiro que sucateou os demais modais de transportes e produziu o espaço para o consumo desses veículos, as fabricantes e montadoras e a mídia burguesa que fomentou o fetiche dessa mercadoria através de criações simbólicas sobre o uso do carro ou moto, como: liberdade, velocidade e autonomia no meio urbano.

A população condicionada nessa realidade observa o carro como uma necessidade de sobrevivência na RMRJ e se aliena do exercício do direito à mobilidade urbana. Desse modo, “cidadão formou-se um consumidor, que aceitar ser chamado de usuário” (SANTOS, 2020, p.25), assim a mobilidade urbana se transforma em mercadoria alimentando toda cadeia produtiva do consumo de automóvel. À vista disso, a massa populacional alienada desse direito percebe a cidade como um local de consumo de mobilidade e conseqüente esvai o senso de comunidade fortalecendo o individualismo. Não é incomum a paisagem de infrações de trânsito em qualquer cidade da RMRJ, carros e motos ocupam calçadas, impedindo o tráfego de outras pessoas que fazem parte do cotidiano da cidade. Não à toa que podemos fazer uma analogia tanto absurda, mas importante para compreender como este consumo é prejudicial para o ritmo da cidade, como a “gordura trans” entope as artérias e causa problemas de saúde, os veículos nas cidades podem entupir as ruas, estradas e rodovias, causando congestionamentos, impactos ambientais e dificultando a desobstrução resultando nas mortes do ritmo da cidade.

Capítulo II – Raio da X da EJA: história, perfis, bases legais e operacionais

Este capítulo tem como objetivo resgatar historicamente as principais motivações por trás da criação de políticas públicas voltadas para a alfabetização da população jovem e adulta até a materialização da modalidade de Educação de Jovens e Adultos institucionalizada nas Leis de Diretrizes e Bases da Educação Nacional de 1996.

Inicialmente, analisaremos quando a problemática do analfabetismo se tornou uma preocupação nacional. Em seguida, examinaremos os perfis dos estudantes da modalidade de Jovens e Adultos por meio dos dados fornecidos pela Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios realizada pelo IBGE em 2022. Por fim, buscaremos compreender como as bases legais e a operacionalização dessas políticas funcionam no cotidiano do cidadão.

Em primeiro momento, cabe salientar que os sujeitos da EJA são variados e apresentam diferentes características. Entre eles, encontram-se jovens e adultos que, por diversos motivos, interromperam os estudos no período adequado, como a necessidade de trabalhar, responsabilidades familiares, dificuldades financeiras, falta de oportunidades educacionais ou problemas sociais.

Outro ponto de grande relevância que podemos destacar está relacionado à vasta diversidade étnica, cultural e socioeconômica da população brasileira. Os alunos da Educação de Jovens e Adultos refletem essa diversidade, sendo provenientes de diferentes origens étnicas, com variadas experiências de vida e em diversas condições sociais, vista no (PNAD-EDUCAÇÃO, 2022). Além disso, muitos desses alunos enfrentam desafios adicionais, como a falta de recursos financeiros, dificuldades de acesso à educação, baixa escolaridade prévia e a necessidade de conciliar estudos com trabalho e família (PNAD-EDUCAÇÃO, 2022).

Em suma, a Educação de Jovens e Adultos desempenha um papel crucial na inclusão social e na promoção da igualdade de oportunidades educacionais no Brasil (TABELA 06), atendendo a uma parcela significativa da população que enfrenta diferentes barreiras para o acesso à educação formal. Essa modalidade educacional no ponto de vista progressista não visa apenas à alfabetização, mas também busca empoderar os indivíduos, valorizando suas experiências e conhecimentos prévios, e proporcionando-lhes ferramentas para a construção de um futuro mais promissor e digno.

Outrossim, o presente capítulo apresenta alguns dados sobre a estrutura do EJA na Baixada Fluminense, dedicado atenção ao município de Belford Roxo. Compreendemos neste sentido o EJA como uma política de educação que valoriza e potencializa o acesso à educação na periferia da metrópole.

2.1 Panorama históricos da formação da modalidade de EJA:

O capitalista não pode mais matar o trabalhador, mas pode deixá-lo morrer de fome ao não emprega-lo. (KROPOTKIN, Piotr Alekseevitch. 2007, p. 55)

Na construção desse tópico iremos traçar um paralelo com desenvolvimento industrial alinhado com os interesses políticos liberais que influenciaram a formação de políticas públicas no âmbito da educação do cidadão brasileiro. Através deste paralelo, fica perceptível que o acesso aos direitos fundamentais serão gozado por aqueles que historicamente detém privilégios sociais. Em contrapartida, a classe marginalizada, os sujeitos excluídos desta dinâmica sócio-política e moderna, só participaram do exercício do gozo dos direitos políticos modernos quando forem de interesse para classe dominante. Dessa maneira, será indispensável, inicialmente, elencar alguns acontecimentos históricos que foram cruciais para a construção do atual direito à educação pública. A partir de então, realizou reflexões sobre a evolução do acesso à educação até chegar na modalidade de ensino da EJA previsto pela LDBEN N°9394/96.

Em menos de um século (XIX e XX), o território brasileiro foi palco de mudanças significativas em sua estrutura produtiva, econômica, política e social. Uma síntese sucinta do passado brasileiro: inclui o fim da escravidão em 1888, o colapso do império, o surgimento da república federativa, a queda cultura cafeeira e a ascensão do presidente Getúlio Vargas e logo a institucionalização das primeiras políticas públicas sociais motivadas pelas novas dinâmicas político-econômicas externas se formando na Europa Ocidental e nos Estados Unidos. No livro “Crítica da Razão Dualista – O ornitorrinco”, Chico de Oliveira elucida essa metamorfose, no trecho:

A revolução de 1930 marca o fim de um ciclo e o início de outro na economia brasileira: o fim da hegemonia agrário-exportadora e o início da predominância da estrutura produtiva de base urbano-industrial. (OLIVEIRA, Francisco. 2003, p. 35)

Em busca de mão de obra barata, recursos naturais e mercado consumidor, identificaram no Brasil uma grande oportunidade de acumulação e reprodução do capital. Aos poucos o setor industrial brasileiro ganha protagonismo no cenário econômico: “a participação da industrial na renda interna, senão em 1956, quando pela primeira vez a renda do setor industrial superará a da agricultura” (OLIVEIRA, 2003. p.35). Podemos destacar que o desenvolvimento industrial do Brasil foi impulsionado pela fragilidade econômica decorrente do declínio das exportações de café nas primeiras décadas do século XX. Assim, visualizamos o fenômeno da industrialização tardia e as suas consequências sócio-espaciais, quando percebemos que os modos de produção no território brasileiro transitou avassaladoramente de uma economia agrária para uma economia industrial. Observando, dessa forma, as novas formas de reprodução das desigualdades sociais produzida através de interesses agentes políticos hegemônicos do poder do estado nação brasileiro.

A Era Vargas desempenhou um grande papel na consolidação da economia industrial brasileira por meio das criações das indústrias estatais. Esse novo cenário o paradigma produtivo foi representado pelas figuras das fábricas e indústrias. Diante desses novos

construtos espaciais surgem: novos espaços, territórios, ritmos e desigualdades sociais no cotidiano²⁷. Como observado nos capítulos anteriores, nem todos os cidadãos tiveram acesso aos direitos sociais necessários para se integrarem às novas demandas econômicas, políticas e sociais, a capacidade mínima de escolaridade para operar máquinas dependia diretamente do nível de alfabetização do indivíduo. É importante ressaltar que o Anuário Estatístico de 2022, produzido pelo IBGE, revela que nas décadas de 1920, 1940 e 1950 (Figura 08), o número de pessoas alfabetizadas era consideravelmente inferior em comparação com aquelas que não tinham qualquer vínculo com os processos de alfabetização.

FIGURA 08: POPULAÇÃO NOS CENSOS DEMOGRÁFICOS, SEGUNDO A ALFABETIZAÇÃO

População nos Censos Demográficos, segundo a alfabetização					
Ano	1900	1920	1940	1950	1960
Total	17438434	30635605	41236315	51944397	70191370
Sabem ler e escrever	3380451	6155567	10379990	14916779	24259284
Não sabem ler e escrever	6348869	11401715	13269381	15272632	15964852
Sem declaração	22791		60398	60012	54466
Taxa de analfabetismo	36%	37%	32%	29%	23%

Fonte: Paralelo com Fonte: IBGE, Estatísticas populacionais | Anuário Estatístico do Brasil, v. 82, 2022 | Adaptado por Flávio | 2024

Conforme evidenciado na Figura 08, o Estado Brasileiro reconheceu inicialmente a importância da formação de uma mão de obra qualificada para os setores fabris e industriais e, posteriormente, a participação cívica e política do cidadão. Nesse contexto, destaca-se o período a partir de 1930, quando foi criado o Ministério dos Negócios da Educação e Saúde Pública por meio do decreto nº 19402/1930. No ano seguinte, o Conselho Nacional de Educação, ao qual foram atribuídas funções normativas, deliberativas e de assessoramento ao Ministério, contribuiu posteriormente para a elaboração da Política Nacional de Educação. Ao longo dos anos subsequentes da década de 1930, a educação gradualmente se tornou um direito social indispensável para que os cidadãos brasileiros pudessem participar das novas dinâmicas políticas, econômicas e sociais.

Concomitantemente às exigências da capital, é possível observar a migração da população mais carente do campo para as cidades em busca de oportunidades de emprego e melhores condições de vida. Isso se deve em parte ao declínio do protagonismo econômico do campo, influenciado pela crise no setor cafeeiro. Esses migrantes aguardam os benefícios do novo paradigma político vigente, no qual o Estado moderno brasileiro fomenta a cidadania ao proporcionar acesso aos direitos estabelecidos pelas políticas implementadas na década de

²⁷ Interessante notar as representações do cotidiano moderno, fabril e industrial ao longo da história, no qual temos a mecanização da rotina. Em versos, perspectiva do poeta Fernando Pessoa em persona heterônimo Álvaro de Campos no ano de 1914, aponta as “maquinização” da rotina humana no texto Ode Triunfal: “Horas europeias, produtoras, entaladas/Entre maquinismos e afazeres úteis/Grandes cidades paradas nos cafés,/Nos cafés — oásis de inutilidades ruidosas/Onde se cristalizam e se precipitam/Os rumores e os gestos do Útil/E as rodas, e as rodas-dentadas e as chumaceiras do Progressivo!/Nova Minerva semalma dos cais e das gares!/Novos entusiasmos de estatura do Momento!/Quilhas de chapas de ferro sorrindo encostadas às docas,/Ou a seco, erguidas, nos planos-inclinados dos portos!/Actividade internacional, transatlântica, Canadian-Pacific!/Luzes e febris perdas de tempo nos bares, nos hotéis,/Nos Longchamps e nos Derbies e nos Ascots,/E Piccadillies e Avenues de L’Opéra que entram/Pela minh’alma dentro!” Disponível em: <<http://arquivopessoa.net/textos/2459>> Acessado em: 03 de Março de 2024.

1930. Vale ressaltar a visão de Abreu Junior e Prado (2020) sobre a prática da cidadania: “Com esse legado do século XX, o direito ao trabalho e à educação do trabalhador surgiram como ferramentas essenciais para a efetivação da cidadania no século XXI.” (ABREU JUNIOR E PRADO 2020, p. 95)

Com base na perspectiva de cidadania apresentada por Abreu Junior e Prado (2020), podemos fazer uma relação com o pensamento de Kropotkin discutido anteriormente. O poder exercido pela elite política hegemônica dominante, por meio da implementação de políticas públicas, pode enfraquecer a existência e influenciar os desejos políticos do indivíduo ao negligenciar ou privar os direitos sociais. Em outras palavras, o exercício da cidadania é prejudicado quando o acesso aos direitos fundamentais necessários para sobreviver no contexto moderno, industrial e capitalista é negado ao indivíduo.

Nesse sentido, percebe-se que o direito à educação pública, gratuita, laica e obrigatória para os brasileiros de até 18 anos foi uma das principais demandas do Manifesto do Pioneiro da Educação em 1932. Este manifesto foi elaborado por um grupo de intelectuais das elites burguesas brasileiras, que possuíam recursos para viajar e participar de congressos educacionais em países europeus e nos Estados Unidos. Após a publicação desse manifesto, surgiu o movimento da Escola Nova, de natureza liberal, que criticava os métodos da pedagogia tradicional. Esse movimento adotava o aluno como centro do processo educacional e considerava o professor como um agente motivador na construção do conhecimento. No entanto, esse modelo de ensino e aprendizagem, de cunho positivista, enfatizava métricas, testes e organização espacial, negligenciando as subjetividades dos alunos e os problemas estruturais das escolas públicas. O professor e pesquisador Saviani (2008) destaca que esse movimento acabou por ampliar as desigualdades em vez de reduzi-las:

Com isso, a “Escola Nova” organizou-se basicamente na forma de escolas experimentais ou como núcleos raros, muito bem equipados e circunscritos a pequenos grupos de elite. No entanto, o ideário escolanovista, tendo sido amplamente difundido, penetrou nas cabeças dos educadores acabando por gerar conseqüências também nas amplas redes escolares oficiais organizadas na forma tradicional. Cumpre assinalar que tais conseqüências foram mais negativas que positivas uma vez que, provocando o afrouxamento da disciplina e a despreocupação com a transmissão de conhecimentos, acabou a absorção do escolanovismo pelos professores por rebaixar o nível do ensino destinado às camadas populares, as quais muito freqüentemente têm na escola o único meio de acesso ao conhecimento elaborado. Em contrapartida, a “Escola Nova” aprimorou a qualidade do ensino destinado às elites.

Vê-se, assim, que paradoxalmente, em lugar de resolver o problema da marginalidade, a “Escola Nova” o agravou. Com efeito, ao enfatizar a “qualidade do ensino” ela deslocou o eixo de preocupação do âmbito político (relativo à sociedade em seu conjunto) para o âmbito técnico-pedagógico (relativo ao interior da escola), cumprindo ao mesmo tempo uma dupla função: manter a expansão da escola em limites suportáveis pelos interesses dominantes e desenvolver um tipo de ensino adequado a esses interesses. (SAVIANI, 2008. P.: 08 - 09)

Considerando a provocação de Saviani (2008), percebe-se que o processo de implementação da gratuidade na educação brasileira teve início por volta de 1934, quando o Estado estabeleceu o Plano Nacional de Educação, incluindo a obrigação de fornecer educação gratuita em todos os níveis do ensino primário. Apesar dessa conquista de um direito social moderno, o mesmo documento, no artigo 138 da Constituição de 1934, atribuía à União, aos

Estados e aos Municípios o estímulo à educação eugênica²⁸, o que resultava na marginalização de diversos grupos sociais e étnicos.

Durante a era da República do Estado Novo Getulista (1930-1945), o Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos (INEP) foi estabelecido em 1938. Esta instituição desempenha um papel crucial em várias áreas, incluindo avaliações e exames nacionais, pesquisas estatísticas e indicadores sociais, gestão do conhecimento e estudos educacionais. Na década de 1940, houve um foco significativo no desenvolvimento de políticas públicas direcionadas para jovens e adultos analfabetos. Segundo Haddad e Di Pierro (2000), o INEP assumiu em 1942 a responsabilidade pelas pesquisas que alocaram recursos do Fundo Nacional de Educação para o Ensino Supletivo.

A convulsiva década de 1940, marcada pelas profundas disputas políticas, territoriais, econômicas e sociais desencadeadas pela Segunda Guerra Mundial. O mundo presenciou a emergência de mudanças sem precedentes. Nesse contexto de reconstrução pós-guerra, a Organização das Nações Unidas (ONU) desempenhou um papel crucial ao estabelecer uma agência especializada que assumiu a tarefa de orientar os países membros na criação de políticas públicas inclusivas e abrangentes para democratizar o acesso à educação em escala global. Essa agência, conhecida como Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), foi fundada em 1946 e definiu como sua missão:

A UNESCO denunciava ao mundo as profundas desigualdades entre os países e alertava para o papel que deveria desempenhar a educação, em especial a educação de adultos, no processo de desenvolvimento das nações categorizadas como “atrasadas”. (HADDAD; DI PIERRO. 2000. p.:111)

Com o fim do Estado Novo em 1945, o território brasileiro passou novamente por significativas reformulações políticas com a implementação das ideias liberais durante a instauração da Constituinte de 1946. Este documento tinha como objetivo estabelecer novas regras políticas da estrutura de governo. Um dos pontos cruciais era a reintrodução do sistema eleitoral, que permitia que indivíduos com mais de 18 anos e alfabetizados pudessem votar, excluindo assim os analfabetos do cenário político brasileiro. Considerando o novo paradigma político, a importância do desenvolvimento de programas de combate ao analfabetismo foi ressaltada nos anos seguintes, com o objetivo de integrar essa parcela da população excluída na participação da “vida política nacional e no exercício cívico”. De acordo com Paiva (1987), as campanhas educacionais vivenciadas no território brasileiro tinha por objetivos político de impor as políticas liberais, combater ideologias contrárias, destituir oligarquias tradicionais:

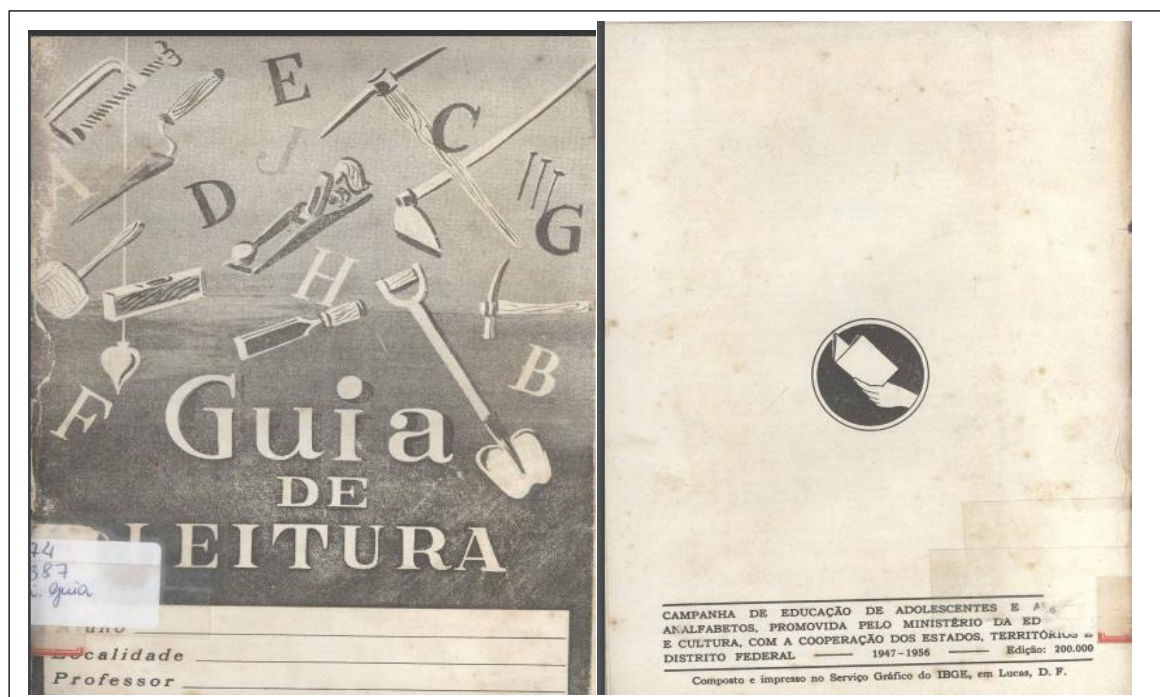
Toda a Campanha se orientava a partir das idéias de funcionamento da democracia liberal (e algumas vezes de combate a ideologias contrárias) e de ampliação das bases eleitorais do país. Ela seria o instrumento para que a população, através do voto, participasse da vida política do país dentro dos princípios da democracia liberal. Há nela, indubitavelmente, uma preocupação quantitativa derivada da crença de que a educação em massa poderia ser responsável pela formação de um determinado tipo de sociedade no Brasil. Há também, da parte de alguns, a consciência de que esse processo deveria ser orientado, servindo a educação - explícita ou implicitamente - como veículo de difusão ideológica: ela é, aí, um instrumento de poder constituído (inclusive como programa oficial) para a construção da sociedade que a classe detentora do poder político desejava construir. Misturam-se, nesta visão das funções

²⁸ “O movimento eugenista, ao procurar “melhorar a raça”, deveria “sanar” a sociedade de pessoas que apresentassem determinadas enfermidades ou características consideradas “indesejáveis” (tais como doenças mentais ou os então chamados “impulsos criminosos”), promovendo determinadas práticas para acabar com essas características nas gerações futuras.” (MACIEL, 1999. p.121)

da educação das massas, uma perspectiva "entusiasta" com certa dose de "realismo". Acredita-se no "poder" da educação, que construiria o tipo de sociedade desejada no país, ao mesmo tempo em que se pensa em utilizá-la em função de objetivos políticos bastantes claros e definidos. (PAIVA, 1987. p.: 182 - 183)

No ano seguinte, em 1947, as novas dinâmicas políticas externas influenciaram o Departamento Nacional de Educação do Ministério da Educação e Saúde, impulsionando a criação do Serviço de Educação de Adultos (SEA). Isso estimulou Estados e Municípios a adotarem políticas sociais de distribuição de materiais didáticos, orientação e coordenação de planos nacionais de ensino para adultos e adolescentes, além de propagandas e outras iniciativas (HADDAD; DI PIERRO, 2000). Uma das políticas mais notáveis foi a Campanha Nacional de Educação de Adultos e Adolescentes (CNEAA), que produziu cartilhas, folhetos, guias, jornais e livros (Figura 08). Segundo o Ministério da Educação²⁹. Essa campanha resultou na criação de dez mil classes de ensino supletivo para adultos.

FIGURA 08: GUIA DE LEITURA – CAMPANHA DE EDUCAÇÃO DE ADOLESCENTES E ADULTOS ANALFABETOS



Fonte: Fórum EJA. Disponível em: <<http://forumeja.org.br/sites/forumeja.org.br/files/guialeitura.pdf>> Acessado em 12/03/2024.

Para debater a efetividade das Campanhas de Educação promovida pelo Estado Brasileiro, ainda em 1947, foi criado o I Congresso de Educação de Adultos com a adoção do seguinte slogan: “Ser brasileiro é ser alfabetizado”. Percebemos, “entusiasmo” que Paiva (1987) descreve com as políticas de alfabetização na época, estas estavam promovendo a criação de um novo mercado em sobre o direito da alfabetização. Este congresso contou com a participação de entidades públicas e privadas que buscavam compreender as demandas sobre a educação de adultos, metodologias, formação continuada, formação específica para atendimento desta população, construções de materiais didáticos e criação de universidades populares e privadas. Segundo as conclusões do Congresso, Paiva (1987) apresenta:

²⁹ Conheça a evolução da educação Brasileira. Disponível em: < <http://portal.mec.gov.br/pet/33771-institucional/83591-conheca-a-evolucao-da-educacao-brasileira>> Acessado em 12/03/2023.

As conclusões do Congresso transformaram-se na sugestão para que fosse elaborada uma Lei Orgânica de Educação dos Adultos abrangendo não somente o ensino supletivo, mas também os cursos de continuação e aperfeiçoamento, colocando como ideal a ser atingido a criação de Universidades Populares oficiais ou privadas. Preocupavam-se os representantes dos diversos Estados com a qualificação dos professores do ensino supletivo e com a elaboração do material didático adequado aos adultos e vinculado à vida da comunidade. De certo modo, as conclusões do Congresso refletem a mobilização observada no campo da educação popular desde a reabertura política do Estado Novo. Entretanto, as experiências educativas comunicadas ao Congresso pelos grupos comprometidos com ideais socialistas e principais promotores da mobilização voltada para a criação de Universidade Populares, não chegaram sequer a ser transcritas, como as demais, nos Anais do Congresso. (PAIVA, 1987. p.: 188 - 189)

Com o intuito de expandir as políticas ao combate analfabetismo no território, em 1952, o Estado Brasileiro cria a Campanha Nacional de Educação Rural (CNER), esta focava em instruir a população do campo. Nesse sentido, o CNER, inicialmente, tinha por objetivo de moldar o cidadão do campo, destituindo de “crendices” e superstições (PAIVA, 1987). A campanha encontrava obstáculos, pois aplicava métodos educacionais que não condiziam com a realidade do meio rural. Dessa maneira, era necessário o desprendimento das técnicas educacionais tradicionais, e o desenvolvimento de uma educação comunitária.

No final da década de 1950, o Estado institucionalizou sob o Decreto nº 47.251, de 17 de Novembro de 1959, responsabilidade de regulamentação das Campanhas Educacionais ao Ministério de Educação e Cultura (MEC)³⁰, ficava responsável pela organização das Campanhas Educacionais: Campanha Nacional de Educação Rural, Campanha de Educação de Adultos e Adolescente e Campanha de Erradicação do Analfabetismo. Contudo, essas campanhas educacionais desenvolvida pelo Estado Brasileiro, tiveram uma vida útil curta (HADDAD; DI PIERRO, 2000).

Em 1963, no interior do Rio Grande do Norte, a população do município de Angicos entrava na história da educação, uma revolução surgia no processo de ensino e aprendizagem. Paulo Freire junto a uma equipe de pedagogos desenvolveram o projeto de alfabetização em 40 horas, o processo de ensino e aprendizagem contava a leitura do espaço antes da construção das primeiras palavras. Esta perspectiva dialógica e os métodos do materialismo histórico e dialético foram fundamentais durante o processo de ensino e aprendizagem. No qual a alfabetização não era centralizada nas figura do professor ou em cartilhas, mas nos objetos do cotidiano dos educandos.

Desse modo, Freire acreditava que a concepção da educação bancária³¹ desenvolvidas pelas campanhas educacionais eram ineficaz, opressora e alienantes do contexto político e

³⁰ “Pela Lei nº 1.920, de 25 de julho de 1953, o Ministério da Educação e Saúde passa a denominar-se Ministério da Educação e Cultura (MEC). A sigla se mantém até os dias atuais, embora a educação tenha passado a ser atribuição exclusiva da pasta somente em 1995.” Conheça a história da educação brasileira. Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/pet/33771-institucional/83591-conheca-a-evolucao-da-educacao-brasileira> > Acessado em 25 de Março de 2024.

³¹ Na obra *Pedagogia do Oprimido*, Paulo Freire destaca: “Na visão “bancária” da educação, o “saber” é uma doação dos que se julgam sábios aos que julgam nada saber. Doação que se funda numa das manifestações instrumentais da ideologia da opressão – a absolutização da ignorância, que constitui o que chamamos de alienação da ignorância, segundo a qual esta se encontra sempre no outro. O educador, que aliena a ignorância, se mantém em posições fixas, invariáveis. Será sempre o que sabe, enquanto os educandos serão sempre os que não sabem. A rigidez destas posições nega a educação e o conhecimento como processos de busca.” (FREIRE, 1987, p.38)

social do cidadão. A pedagogia desenvolvida no município de Angico resultou-se na participação política dos cidadãos com o aumento no número de eleitores e revoltas com as oligarquias locais³².

Com o sucesso da promoção da alfabetização de adultos no município de Angicos, Freire foi convidado por João Goulart, em 1964, a compor o Programa Nacional de Alfabetização de Adultos (PNAA) aprovado sob Decreto nº 53.465, de 21 de Janeiro de 1964. Com o pouco tempo da execução do programa, foi notável o resultados:

FREIRE – Foi pouco, mas deu para implantar a coisa em todo o país. O negócio era tão extraordinário que não poderia continuar. Num estado como Pernambuco, que tinha naquela época, um número que pode não ser exato, de 800 mil eleitores, era possível em um ano passar para 1 milhão e 300 mil. Um estado como Sergipe, que tinha 300 mil eleitores, podia passar em um ano para 800 mil. E assim em todos os estados do Brasil. O que poderia ocorrer é que para a sucessão presidencial poderíamos ter no processo eleitoral, já que a lei não admitia o voto do analfabeto, facilmente 5 ou 6 milhões de novos eleitores. Ora, isso pesava demais na balança do poder. Era um jogo muito arriscado para a classe dominante. (FREIRE, Ana Maria Araújo. 2018. P. 190)

A instauração do Golpe Militar de 1964 foi influenciada pelos conflitos internacionais, em destaque, a Crises dos Misseis em Cuba em 1962 e pela disputa de interesses políticos dos agentes hegemônicos do poder. O risco era muito alto de perder o apoio político do maior país da América do Sul³³. Dessa forma, em convergência com a vertente política e ideológica estadunidense, o PNAA foi descontinuado e Paulo Freire foi exilado por propor “subversão” do *status quo*.

Paralelamente, em 1962, a Cruzada do ABC (Ação Básica Cristã) foi um programa com a finalidade alfabetização de adultos, alfabetização funcional, educação continuada e ensino profissional. Foi apoiado nos primeiros anos dos governos da ditadura militar brasileira. Esta iniciativa era ligada com Igreja Presbiteriana Americana, com sede no sul dos Estados Unidos, possuía uma proposta de ensino tradicional e conservador gerenciada inicialmente por uma equipe de professores do Colégio Agnes Erskine em Recife – PE³⁴. Segundo as discussões do Fórum EJA Brasil³⁵. O programa ganhou incentivos econômicos com a produção e a disponibilização de material didático para alfabetização e pós alfabetização. Contudo, o programa acabou sendo descontinuado por uma série de críticas à forma que era conduzida a Cruzada com a improbidade na gestão de recursos (HADDAD; DI PIERRO, 2000).

³² “Logo depois de a turma de alfabetização ter deixado Angicos, a cidade teve a sua primeira e o programa de educação foi chamado pelos proprietários rurais de “praga comunista”; (FERNANDES; TERRA, 1994, p. 126)

³³ RAPOPORT, Mario; LAUFER, Rubén. Os Estados Unidos diante do Brasil e da Argentina: os golpes militares da década de 1960. Revista Brasileira de Política Internacional, v. 43, p. 69-98, 2000.

³⁴ LIMA JUNIOR, José Ferreira de et al. Protestantismo e golpe militar de 1964 em Pernambuco: Uma análise da Cruzada de Ação Básica Cristã. Orientador Prof. Dr. Newton Darwin de Andrade Cabral. 2008, 123 f. Dissertação (Mestrado) Universidade Católica de Pernambuco. Pró-reitoria acadêmica, Programa de Mestrado em Ciências da Religião. Disponível: <http://tede2.unicap.br:8080/bitstream/tede/301/1/dissertacao_jose_ferreira.pdf>" Acessado em 01 de Abril de 2024.

³⁵ Cruzada ABC - Ação Básica Cristã. Disponível em: <<http://forumeja.org.br/node/2979>> Acessado em 01 de Abril de 2024.

Com a injeção de capital estrangeiro, a influência das organizações internacionais e a entrada das multinacionais no território brasileiro durante o período da ditadura militar no século XX. A operacionalização da mão de obra para indústrias eram traduzidas nas políticas públicas³⁶ de formação para o trabalho. A tendência pedagógica vigente e dominante neste contexto foi o tecnicismo³⁷, pautadas em teorias comportamentalistas e aderindo a mecanização do processo de ensino e aprendizagem (SAVIANI, 2007). Esta linha pedagógica era ideal para o sistema autoritário, pois produziam a despersonalização do cidadão.

Nesse cenário, em 1967, ocorreu a criação da Fundação do Movimento Brasileiro de Alfabetização (MOBRAL)³⁸, tinha por objetivo de extinguir a “vergonha nacional³⁹”, o analfabetismo. O MOBRAL foi responsável pela gestão de dois programas: Plano de Alfabetização Funcional e Educação Continuada de Adolescentes e Adultos. Uma das finalidades do MOBRAL era alfabetizar 100% os indivíduos da faixa etária de 7 à 14 anos. Contudo, os processos pedagógicos tecnicistas que eram modelos de ensino e aprendizagem implementados no período militar que não acompanhavam a realidade do cidadão, como por exemplo: a uniformização dos materiais didáticos para todo território nacional, a falta de estruturas das escolas, a formação docente acelerada⁴⁰ e entre outros.

Com o fim dos governos militares brasileiro no século XX, em 1985, José Sarney, presidente do Brasil, a partir do Decreto 91980/85 anuncia a redefinição do MOBRAL e as alterações de objetivos, denominando-se Fundação Nacional para Educação de Jovens e Adultos – EDUCAR. O principal objetivo da Fundação era fomentar programas àqueles que não tiveram acesso à escola ou que foram excluídos no decorrer da vida. Contudo este programa foi descontinuado na década de 1990, pois representa uma extensão do MOBRAL.

É importante salientar que, com a efervescência política no final da década de 1980, a atual Constituição promulgada em 1988 prevê a garantia de uma série de direitos sociais, entre os quais está a Educação. No artigo 205 da Constituição, está definido que a educação é um dever do Estado, da família, com a colaboração da sociedade, visando o desenvolvimento da pessoa, a preparação para a cidadania e a qualificação para o trabalho. Outro ponto, de suma importância para a institucionalização da modalidade de Educação de Jovens e Adultos posteriormente na LDBEN Nº9394/96 foi guiado pelos princípios previstos no artigo 206, que

³⁶ Um dos objetivos dos ensinos do 1º e 2º grau para o Estado Brasileiro é qualificação para o trabalho. LEI Nº 5692/71. Diretrizes e Bases para o ensino. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-5692-11-agosto-1971-357752-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acessado em 01 de Abril de 2024.

³⁷ Em 30 de Novembro de 1979, a banda Pink Floyd lançou o videoclipe da música “Another Brick In The Wall” do álbum The Wall do mesmo ano. A referente obra do grupo apresenta críticas ao modelo britânico de educação. Em que são vistos quadros da monarquia representando uma hierarquia; relógios, esteiras, uniformização no ambiente escolar representando o espaço fabril. No fim do clipe o indivíduo perde a individualidade e torna-se peça da engrenagem da fábrica. Pink Floyd - Another Brick In The Wall. Disponível em: <https://youtu.be/bZwxTX2pWmw?si=-LnlvNlhW_FDd-Pn>. Acessado em 01 de Abril 2024.

³⁸ Lei nº 5.379, de 15 de dezembro de 1967. Disponível: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-5379-15-dezembro-1967-359071-publicacaooriginal-1-pl.html> Acessado em: 01 de Abril de 2024.

³⁹SILVA, Danielly Cardoso da. “Você deveria ter vergonha de viver num país com tantos analfabetos”: a campanha publicitária do Mobral na Revista Veja (1970-1975). 2019. CXXXIX. 139f. Orientadora: Profª. Drª. Diane Valdez. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de Goiás, Faculdade de Educação, Programa de Pós Graduação em Educação, Goiania, 2019.

⁴⁰ SOUZA, Francisco das Chagas Silva. Formação docente para as Habilitações Básicas: tecnicismo e emergencialidade. *History of Education in Latin America-HistELA*, v. 6, p. e32808-e32808, 2023.

garantem a educação ao longo da vida, a igualdade de condições de acesso e permanência na escola.

Segundo os pesquisadores Melo, Silva e Lopes (2005), o início da década marcou o fim da Fundação Educar, resultando em um grande vazio nas organizações de políticas públicas voltadas para o público da Educação de Jovens e Adultos (EJA). Com a promulgação da nova Constituição em 1988, as Leis de Diretrizes e Bases (LDBs) anteriores foram revogadas, o que levou à redação da nova LDBEN, em vigor sob a LEI N° 9394 DE 1996. Nesse novo documento de diretrizes e bases da educação, a EJA foi reconhecida como uma modalidade de ensino, garantindo o princípio previsto no artigo 206 da Constituição Federal (LEI N° 13.632/2018).

Ao ampliar a análise do contexto histórico, podemos notar que o acesso à educação foi garantido quando atendia aos interesses das classes dominantes, impulsionado por influências políticas e econômicas globais que moldaram as políticas educacionais em diferentes períodos. Durante o século XX, a educação pública tinha principalmente a finalidade de formar trabalhadores para atender às necessidades industriais e econômicas em ascensão, além de servir como uma ferramenta para mobilização política, especialmente sob a perspectiva neoliberal emergente.

Essa visão restrita da educação refletia não só um enfoque utilitário, mas também uma estratégia para manter as estruturas de poder e controle social, muitas vezes prejudicando grupos marginalizados e reforçando desigualdades socioeconômicas. A educação era vista como um meio de perpetuar as hierarquias sociais, em vez de ser percebida como um instrumento para promover a igualdade de oportunidades e o desenvolvimento integral das pessoas e da sociedade em geral. Contudo, ao longo do tempo e com o aumento das demandas por justiça social e inclusão, houve uma maior conscientização sobre a importância de uma educação mais abrangente e inclusiva, que não apenas preparasse os indivíduos para o mercado de trabalho, mas também os capacitasse a exercer sua cidadania de forma crítica e participativa.

2.2 Bases legais e a operacionalização da modalidade da EJA:

Construída ao longo do século XX por meio de diversas políticas públicas destinadas a solucionar o analfabetismo, essas iniciativas não se limitaram a abordar questões educacionais, mas também tiveram como objetivo enfrentar desafios políticos e econômicos. A materialização da Educação de Jovens e Adultos (EJA), resultado de um processo marcado por lutas, avanços e retrocessos no cenário político, é hoje considerada uma modalidade de ensino integrante do sistema educacional nacional, conforme estabelecido pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDBEN 9394/96). Neste contexto, exploraremos as bases legais da EJA (Figura 10) e sua aplicação prática na vida cotidiana daqueles que optam por essa modalidade para exercer seu direito à educação.

FIGURA 10: SÍNTESE DAS BASES LEGAIS DA MODALIDADE DE EDUCAÇÃO JOVENS E ADULTOS

Síntese das bases legais da modalidade de Educação de Jovens e Adultos	
Documentos	Funções
Constituição Federal de 1988	Estabelece os direitos, deveres e princípios a educação à pública .
Lei nº 9394/96	Estabelece as diretrizes e as bases da Educação Nacional.
Lei nº 11.741/2008	Estabelece a integração das ações da modalidade da Educação Profissional Tecnológica com a modalidade da EJA.
Parecer 11/2000	Estabelece a jurisprudência sobre a modalidade de Educação de Jovens e Adultos diante das DCNs (Diretrizes Curriculares Nacionais).
Diretrizes Curriculares Nacionais	Estabelece as diretrizes curriculares comuns que orientem, articulem, avaliem e promovam o desenvolvimento de todas as redes de ensino brasileiras.
Resolução nº 01 de 05 de julho de 2000	Estabelece as diretrizes curriculares nacionais para a educação de jovens e adultos.
Resolução nº 3, de 15 de junho de 2010	Estabelece as bases operacionais dos cursos, exames da EJA. Além de articular a EJA com a modalidade de EAD.
Resolução nº 01, de 25 de maio de 2021	Estabelece o alinhamento da EJA com a Política Nacional de Alfabetização e as Bases Nacionais Comuns Curriculares.

Organizado por Flávio.

Diante disso, as bases de formação dessa modalidade de ensino, conforme estabelecidas na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDBEN 9394/96), estão fundamentadas na Constituição de 1988, especificamente no Capítulo III, que trata de temas relacionados à educação, cultura e desporto. No artigo 206 da Constituição, são delineados os princípios fundamentais do ensino brasileiro, dos quais se destacam aqueles que embasam a Educação de Jovens e Adultos (EJA): “I - igualdade de condições para o acesso e permanência na escola; IX - garantia do direito à educação e à aprendizagem ao longo da vida.” Esses princípios são pilares essenciais que norteiam a EJA, garantindo não apenas a igualdade de oportunidades no acesso e permanência na escola, mas também assegurando o direito de todos os cidadãos à educação e à aprendizagem contínua ao longo de suas vidas. Essa abordagem reflete um compromisso com a inclusão e com a promoção de uma educação que atenda às necessidades de uma sociedade dinâmica e em constante evolução.

Na Constituinte de 1988, o Estado assumiu o compromisso de garantir o direito à educação básica, tornando-se responsável pela sua oferta. O artigo 208 da Constituição estabelece um conjunto de deveres que o Estado Brasileiro possui com a educação, incluindo: “I - educação básica obrigatória e gratuita dos 4 (quatro) aos 17 (dezesete) anos de idade,

assegurada inclusive sua oferta gratuita para todos os que a ela não tiveram acesso na idade própria.” Isso evidencia que os aspectos da Educação de Jovens e Adultos (EJA) não se restringem apenas aos princípios de ensino, mas também estão incorporados nos deveres e no compromisso do Estado com a população.

FIGURA 11: ORGANIZAÇÃO DA EDUCAÇÃO NACIONAL



Fonte: LEI Nº 9.394/96 Diretrizes e bases da educação nacional. Elaborado por Flávio Júlio Felix da Silva, 2024.

A LDBEN 9394/96 propõe a organização da educação no Brasil (Figura 11), dividindo-a em dois níveis: educação básica e educação superior. A educação básica, por sua vez, é dividida em três etapas: educação infantil, ensino fundamental e ensino médio. Quanto às modalidades de ensino, trata-se da forma como o direito à educação é efetivado na vida dos cidadãos. Temos, assim, as seguintes modalidades: educação de jovens e adultos, educação especial, educação profissional e tecnológica, educação do campo, educação indígena, educação quilombola, educação à distância e Educação Bilíngue de Surdos.

A Educação de Jovens e Adultos, regida pela LDBEN 9394/96, aborda no artigo 37 a formação dos alunos e a oferta dessa modalidade de ensino. Esta é destinada “àqueles que não tiveram acesso ou continuidade de estudos nos ensinos fundamental e médio na idade própria e constituirá um instrumento para a educação e a aprendizagem ao longo da vida”. É importante ressaltar que a modalidade da EJA atenderá exclusivamente o nível da educação básica.

Seguindo os preceitos legais, o sistema de ensino assegurará acesso gratuito a essa modalidade por meio de cursos ou exames.

Adicionalmente, para se ajustar à rotina dos estudantes, os sistemas de ensino que oferecerem cursos da EJA terão a opção de disponibilizar o ensino regular noturno. Assim, a destinação dos cursos e exames da EJA é condicionada às etapas da educação básica e às seguintes faixas etárias: maiores de quinze anos que não concluíram o ensino fundamental; maiores de dezoito anos que não concluíram o ensino médio.

Nesse sentido, no segundo título da LDBEN 9394/96 são estabelecidos os princípios e as finalidades da educação, sendo apontada a “liberdade e os ideais da solidariedade humana” com o fim do “pleno desenvolvimento do educando, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho”. Esta última finalidade é alicerçada na Lei 11.741/2008, pela qual é reafirmada, institucionalizada e integrada a modalidade de Educação Profissional e Tecnológica nas outras etapas e modalidades de ensino. Assim, a modalidade da EJA poderá articular-se preferencialmente com a modalidade de Educação Profissional e Tecnológica, compreendendo, dessa forma, a efetivação dos princípios e finalidades expostos nas diretrizes e bases da educação brasileira.

Em busca de estabelecer as funções legais da EJA, o Parecer 11/2000 possui o propósito de orientar e guiar a jurisprudência das diretrizes curriculares nacionais para jovens e adultos. Assim sendo, fundamentada em três funções, a modalidade da EJA possui: Função Reparadora, com a anuência de execução do direito à educação para aqueles que tiveram a educação negada ao longo da vida, estabelecendo a igualdade perante a lei; Função Equalizadora, buscando a igualdade de oportunidades e a permanência na instituição de ensino com o objetivo de evitar a evasão escolar, ou seja, oferecer condições de acesso e cobertura para diversos segmentos sociais. Função Qualificadora, disponibilizando a educação permanente ao indivíduo ao longo da vida. Esta é manifestada na compreensão de um caráter incompleto do ser humano, ou seja, os quadros da modalidade EJA devem se atualizar ao longo do tempo.

Na educação prevista na Constituição Federal de 1988, um dos princípios que regem esse direito é “garantia de padrão de qualidade”, o qual também é encontrado na LDBEN 9394/96. Assim, as Diretrizes Curriculares Nacionais (DCN) para a educação básica são fundamentadas nesse princípio, buscando estabelecer diretrizes comuns que orientem, articulem, avaliem e promovam o desenvolvimento de todas as redes de ensino brasileiras. Quanto à EJA nas DCN, temos a Resolução nº 01 de 05 de julho de 2000, que estabelece as diretrizes nacionais para a educação de jovens e adultos. Essa resolução abrange todos os processos formativos da EJA como modalidade de ensino da educação básica, baseando-se nos seguintes princípios:

I - quanto à equidade, a distribuição específica dos componentes curriculares a fim de propiciar um patamar igualitário de formação e restabelecer a igualdade de direitos e de oportunidades face ao direito à educação;

II - quanto à diferença, a identificação e o reconhecimento da alteridade própria e inseparável dos jovens e dos adultos em seu processo formativo, da valorização do mérito de cada qual e do desenvolvimento de seus conhecimentos e valores;

III - quanto à proporcionalidade, a disposição e alocação adequadas dos componentes curriculares face às necessidades próprias da Educação de Jovens e Adultos com espaços e tempos nos quais as práticas pedagógicas assegurem aos seus estudantes identidade formativa comum aos demais participantes da escolarização básica.” (Resolução nº 01 de 05 de julho de 2000. Disponível em:

<http://portal.mec.gov.br/cne/arquivos/pdf/CEB012000.pdf> Acessado em 05 de abril de 2024.)

A Resolução CNE/CEB Nº 1, de 5 de julho de 2000, estabelece as Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação de Jovens e Adultos (EJA). Ela prevê a autonomia do sistema de ensino para definir a estrutura e duração dos cursos, respeitando as diretrizes nacionais e a identidade da modalidade. As diretrizes abrangem os processos formativos da EJA nas etapas do ensino fundamental e médio, incluindo exames supletivos para certificação. Os sistemas de ensino são co-responsáveis pela oferta e regulamentação dos cursos e exames supletivos, com ênfase na publicidade, qualidade, e inclusão de portadores de necessidades especiais. A resolução também aborda o reconhecimento de estudos realizados no exterior e a formação de profissionais para a EJA, seguindo princípios específicos de equidade, diferença, e proporcionalidade no currículo e na prática pedagógica.

A operacionalização da modalidade de Ensino de Jovens e Adultos (EJA) está respaldada por dois marcos legais: a Resolução nº 3, de 15 de junho de 2010, e a Resolução nº 01, de 25 de maio de 2021. A primeira aborda aspectos essenciais, como a duração dos cursos, a idade mínima para ingresso nessa modalidade, os critérios de certificação nos exames supletivos e a idade mínima para realização desses exames. Além disso, ela destaca a integração entre a EJA e a Educação a Distância (EAD). Por sua vez, a segunda resolução foca no alinhamento da EJA com a Política Nacional de Alfabetização e a Base Nacional Comum Curricular (BNCC).

Em síntese aos preceitos legais apresentado no Quadro 04, analisaremos os critérios de implementação para a oferta da modalidade de Educação de Jovens e Adultos de acordo com a Resolução nº 3, de 15 de junho de 2010, e a Resolução nº 01, de 25 de maio de 2021.

Como mencionado anteriormente, a EJA é uma modalidade de ensino exclusiva da Educação Básica, ou seja, compreende-se ao Ensino Fundamental (Anos Iniciais: 1º ao 5º ano; Anos Finais: 6º ao 9º ano) e ao Ensino Médio. Importante ressaltar, de acordo com as necessidades do discente, outras modalidades de ensino irão atuar simultaneamente com a EJA, exceto a Educação à Modalidade de Educação à Distância que está restrita aos Anos Finais do Ensino Fundamental e ao Ensino Médio.

A oferta desta modalidade pode ocorrer em quatro formas: presencial; à distância (para os Anos Finais do Ensino Fundamental e Ensino Médio), embora as avaliações devam ser realizadas presencialmente; articulada com a Educação Profissional no Ensino Médio; com ênfase na educação e aprendizagem ao longo da vida. Dessa forma, os alunos podem escolher a oferta que melhor se adapta à sua realidade. Contudo, a disponibilização da oferta da EJA deverá obedecer os seguintes critérios de faixa etária: o Ensino Fundamental destinado para aqueles que não possuem a adequação de idade no ensino regular aos indivíduos a partir dos 15 anos completos, e ao ensino médio a partir dos 18 anos.

No que consiste na organização das formas de gozar do direito da modalidade da EJA, existem três modos de organização desta modalidade, sendo: Semestralmente ou modular; Segmentos, nisto teremos o primeiro segmento que corresponde aos anos iniciais do ensino fundamental, o segundo segmento que corresponde aos anos finais do ensino fundamental e o terceiro segmento que corresponde ao ensino médio; Etapas, que corresponde as fases da educação básica.

As cargas horárias dos segmentos da modalidade da EJA deverão obedecer alguns critérios sendo: inicialmente, incorporados aos sistemas de ensino que for operar esta

modalidade de ensino a autonomia do primeiro segmento, ou seja, dos anos iniciais do ensino fundamental em estabelecer o critério de duração da execução desta modalidade, após ter o critério horário definido pelo sistema de ensino, terá que dispor no mínimo de 150 horas para Alfabetização e 150 horas para estudos relacionado a matemática, caso este primeiro segmento esteja operando em concomitância com a modalidade de Educação Profissional e Tecnológica o tempo mínimo exigido à qualificação profissional será de 160 horas; Enquanto aos segundo segmento que consiste nos anos finais do ensino fundamental são estabelecida o total de 1600 horas, mas se tiver articulado com a modalidade de Educação Profissional e Tecnológica, o horário será fragmentado em 1400 horas para formação básica e 200 horas para qualificação profissional; Por fim, ao terceiro segmento, o Ensino Médio de 1200 horas.

Relativo a oferta da Educação de Jovens e Adultos na modalidade à distância, alguns critérios são essenciais para garantir o processo formativo integral:

“I – a duração mínima dos cursos da EJA, desenvolvidos por meio da EaD, será a mesma estabelecida para a EJA presencial;

II – disponibilização de Ambiente Virtual de Aprendizagem (AVA) aos estudantes, e de plataformas garantidoras de acesso além de mídias e/ou materiais didáticos impressos;

III – desenvolvimento de interatividade pedagógica dos docentes licenciados na disciplina ou atividade, garantindo relação adequada de professores por número de estudantes;

IV – disponibilização de infraestrutura tecnológica como polo de apoio pedagógico às atividades dos estudantes, garantindo seu acesso à biblioteca, rádio, televisão e internet aberta às possibilidades da chamada convergência digital;

e V – reconhecimento e aceitação de transferências entre os cursos da EJA presencial e os desenvolvidos em EaD ou mediação tecnológica.

Parágrafo único. Para cursos de EJA do Ensino Médio, a oferta de EaD é limitada a no máximo 80% (oitenta por cento) de sua carga horária total, tanto na formação geral básica quanto nos itinerários formativos do currículo. (RESOLUÇÃO Nº 1, DE 28 DE MAIO DE 2021)

Na organização curricular da Educação de Jovens e Adultos deve estar presente os conteúdos, os componentes curriculares e habilidades a serem desenvolvidas. Assim, temos como obrigatoriedade os seguintes campos de conhecimento: a Língua Portuguesa, contudo, na modalidade de Educação Indígena, na modalidade de Educação Quilombola e Educação Bilíngue de Surdos a existe a possibilidade de aprendizado das línguas maternas; A matemática; A Educação Física, sendo facultativa a pratica aos casos de discentes que possuam uma jornada de mais de seis horas, maiores de trinta anos de idade, que estiver prestando serviços militares ou similar no qual a pratica de educação física for obrigatória, aos educandos com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento e altas habilidades ou superdotação, aos docentes que tenha prole; Língua Inglesa, a partir do segundo segmento, caso haja disponibilidade a instituição escolar poderá ofertar outras línguas estrangeiras, preferencialmente o Espanhol por meios de projetos e programas não sendo como um componente curricular.

A certificação dos estudantes da Educação de Jovens e Adultos é uma responsabilidade atribuída aos sistemas de ensino. Essa competência exige dos sistemas a capacidade de avaliar adequadamente o conhecimento adquirido pelos alunos nessa modalidade de ensino. Para auxiliar nesse processo, os sistemas podem contar com apoio técnico e financeiro do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP), visando aprimorar a qualidade dos exames de certificação da EJA.

Por sua vez, a União, na posição de coordenadora do sistema nacional de educação, desempenha diversos papéis importantes. Ela possui a competência para elaborar e aplicar

exames em outros países, podendo delegar essa responsabilidade a uma unidade da federação. Além disso, a União pode realizar exames intragovernamentais em parceria com os sistemas locais, garantindo uma base comum de avaliação. Também, oferece apoio técnico e financeiro aos Estados para a realização dos exames da EJA e integra as avaliações de aprendizagem dos estudantes da EJA às avaliações do Ensino Fundamental e Médio, fornecendo dados para o desenvolvimento de políticas públicas alinhadas com a realidade nacional.

As certificações resultantes dessas competências possuem validade em todo o país, garantindo um padrão de qualidade na avaliação dos conhecimentos adquiridos na Educação de Jovens e Adultos. Esse processo contribui para a equidade e a qualidade da educação oferecida aos estudantes dessa modalidade, além de subsidiar a formulação de políticas educacionais compatíveis com as necessidades do país.

É fundamental ressaltar o papel decisivo do Sistema Nacional Público de Formação de Professores na garantia da qualidade da educação na EJA. A formação inicial e continuada dos docentes, em colaboração estreita com as Universidades Públicas e os sistemas de ensino, é essencial para o êxito e a eficácia dessa modalidade educacional.

Ademais, a valorização do aproveitamento de conhecimentos e estudos prévios dos estudantes da EJA, conforme estabelecido na Lei de Diretrizes e Bases da Educação, é um aspecto crucial para a personalização e eficiência do ensino nessa modalidade. A transformação desses conhecimentos em horas-atividades ou unidades pedagógicas, integradas ao currículo escolar, demonstra um compromisso com o reconhecimento da trajetória educacional de cada aluno.

Em síntese, a EJA representa não apenas uma segunda chance educacional, mas também uma ferramenta poderosa para a transformação social e o progresso individual e coletivo. Investir na qualidade, na valorização dos professores e na diversificação da oferta dessa modalidade é essencial para a construção de uma sociedade mais justa e inclusiva.

2.3 A caracterização do perfil dos jovens e adultos e os dados para a Baixada Fluminense:

Os deuses condenaram o Sísifo a empurrar incessantemente uma rocha até o alto de uma montanha, de onde tornava a cair do seu próprio peso. Pensaram, com certa razão, que não há castigo mais terrível que o trabalho inútil e sem esperança. (CAMUS, 2020. p.137)

O Mito de Sísifo conta a história de um herói trágico grego que desafiou a hierarquia dos deuses olímpicos, sendo condenado a repetir eternamente uma tarefa árdua. Uma das conclusões dessa narrativa é que os mortais não desfrutam da liberdade divina e estão condenados aos afazeres cotidianos. O filósofo Albert Camus oferece uma interpretação do conto sob a perspectiva do absurdo⁴¹, argumentando que, mesmo ciente de sua sina repetitiva, Sísifo conseguiu encontrar um significado nesse castigo ao longo do tempo. Gradualmente, a rocha pareceu menos pesada, pois os membros de Sísifo tornaram-se mais calejados e fortes, aos poucos tornando-se consciente da realidade, opta por não sofrer, assim:

Toda alegria silenciosa de Sísifo consiste nisso. Seu destino lhe pertence. A rocha é sua casa. Da mesma forma, o homem absurdo manda todos os ídolos se calarem quando contempla seu tormento. (CAMUS, 2020. p.140)

Desse modo, estabeleceremos um paralelo entre a consciência da repetição imposta ao herói do absurdo e o cotidiano da população da Educação de Jovens e Adultos (EJA). Nesse contexto, uma realidade repleta de desigualdades sociais e econômica, a população mais fragilizada abdica do exercício do direito da educação em busca da sobrevivência no cotidiano capitalista. Ciente dessa realidade, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional de 1996 (LDBEN9394/96) especifica aqueles cidadãos que não concluíram o ciclo de educação básica na idade apropriada como sendo parte desse grupo. Segundo o professor pesquisador Arroyo (2017) o retorno desta população à escola trata-se da busca por resoluções das adversidades burocráticas modernas. Logo a obtenção do diploma de conclusão está associada a superar o sobreviver provisório e a identidade provisória⁴². Assim, em busca da compreensão de quem são esses agentes que abandonaram a escola, Arroyo destaca as identidades sócio culturais da população da EJA:

Desde crianças são herdeiros dos valores, da consciência, das identidade da classe trabalhadora. Há um traço marcante nas identidades coletivas dos jovens-adultos que lutam pela educação: saberem-se trabalhadores e trabalhadoras. Membros de famílias da classe trabalhadora, com experiências brutais de trabalho infantil e adolescente, à procura da titulação exigida para inserção no trabalho, submetidos a trabalhos informais ou rejeitados no trabalho formal porque sem a titulação escolar. (ARROYO, 2017, P.:69)

Em confluência com o pensamento de Arroyo (2017), o Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE) divulga em 2022 dados referentes a educação brasileira na Pesquisa Nacional

⁴¹ O absurdo é a tensão existencial entre a busca por significado e a ausência de um significado objetivo no universo, uma condição que desafia as noções tradicionais de sentido e propósito na vida humana. (CAMUS, 2020)

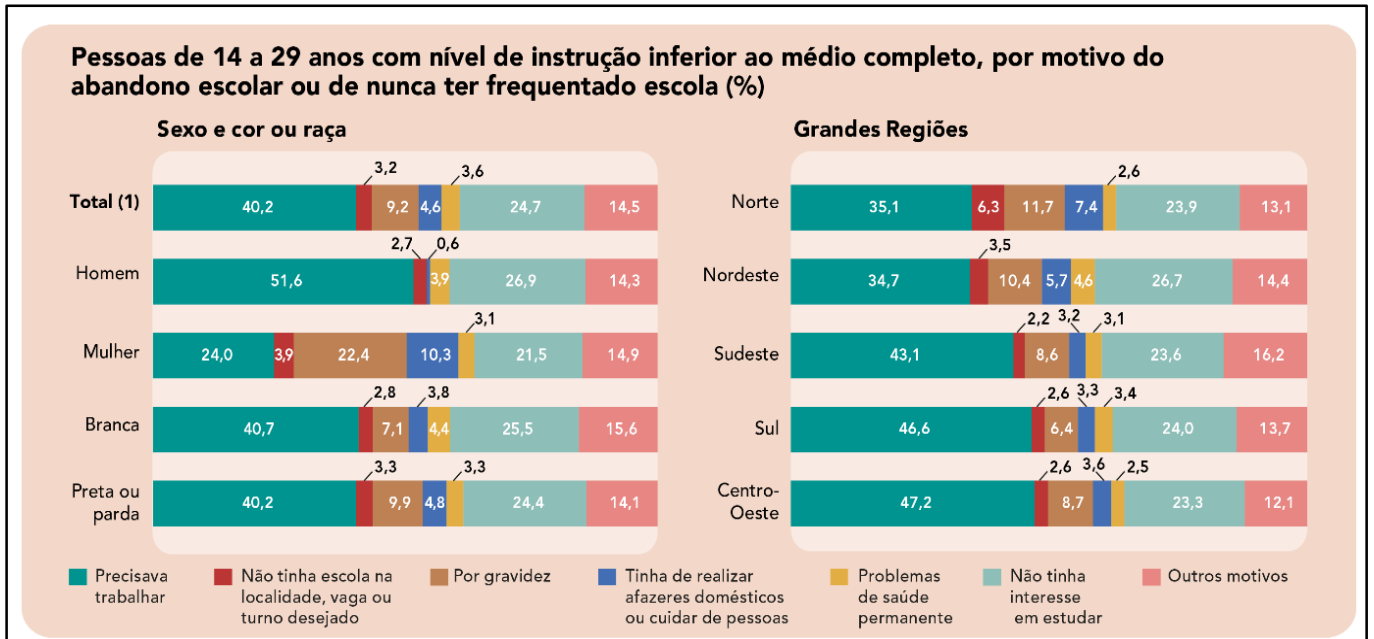
⁴² Na obra "Passageiros da Noite" de Miguel Arroyo, a ideia de "sobreviver provisoriamente e ter uma identidade provisória" está relacionada à mercantilização do sucesso pessoal em um contexto de conquistas burocráticas no mundo moderno e capitalista. Esse discurso foi vendido como uma justificativa para as baixas condições sociais e econômicas em que o indivíduo vive, as quais estão intimamente ligadas à falta de um diploma. Assim, o sobreviver provisório e a identidade provisória estão associados a essa transição do sujeito que busca modificar a realidade em que está inserido (ARROYO, 2017).

por Amostra de Domicílio Contínua (PNAD)⁴³. Conforme o Gráfico 01 são apresentadas as informações sobre as motivações do indivíduo ter abandonado a escola, dentro temos: “Precisava trabalhar”; “Não tinha escola na localidade, vaga ou turno desejado”; “Por gravidez”; “Tinha de realizar afazeres domésticos ou cuidar de pessoas”; “Problemas de saúde permanente”; “Não tinha interesse de estudar”; “Outros motivos”.

Essa pesquisa foi conduzida por meio de uma amostragem composta por indivíduos entre 14 e 29 anos, cujo nível de escolaridade se situava abaixo do ensino médio completo. A amostra foi estratificada com base em critérios de gênero e cor/raça. Ao analisar os dados relativos ao sexo e à cor/raça, identificou-se que a principal causa associada ao abandono escolar foi a necessidade de ingresso no mercado de trabalho, correspondendo a 40,2% do total de casos. Adicionalmente, foi observado que a segunda razão que leva as mulheres a abandonarem a escola está relacionada à gravidez, registrando uma incidência de 22,4%.

⁴³ “Iniciada em 2012, a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNAD Contínua vem, desde então, levantando trimestralmente, por meio do questionário básico, informações sobre as características básicas de educação para as pessoas de 5 anos ou mais de idade. A partir de 2016, foi introduzido na pesquisa o módulo anual de Educação que, durante o segundo trimestre de cada ano civil, amplia a investigação dessa temática para todas as pessoas da amostra. Tendo em vista retratar o panorama educacional da população do Brasil, são apresentados os resultados do questionário anual de Educação com referência no segundo trimestre de 2022, assim como algumas comparações com os resultados do mesmo trimestre dos anos anteriores. Cabe recordar que, em virtude da pandemia de COVID-19 em 2020 e considerando o risco de contaminação pelo corona vírus de entrevistados e entrevistadores, a partir do segundo trimestre de 2020 e até o final do segundo trimestre de 2021, o IBGE alterou a forma de coleta de dados da pesquisa. Durante esse período, as entrevistas foram feitas exclusivamente por telefone, o que gerou impactos na coleta dos dados e, conseqüentemente, uma redução considerável na taxa de aproveitamento da amostra. Além disso, deliberou-se apenas pela manutenção da coleta de indicadores básicos de educação e pela suspensão temporária da aplicação do bloco de perguntas sobre educação profissional da PNAD Contínua nos anos de 2020 e 2021 – como forma de reduzir a carga de perguntas de um questionário originalmente construído para entrevistas presenciais e que, emergencialmente, estavam sendo realizadas exclusivamente por meio de telefone.” PESQUISA NACIONAL POR AMOSTRA DE DOMÍCIOS CONTÍNUA - EDUCAÇÃO 2022. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102002_informativo.pdf> Acessado em 20 de Abril de 2024.

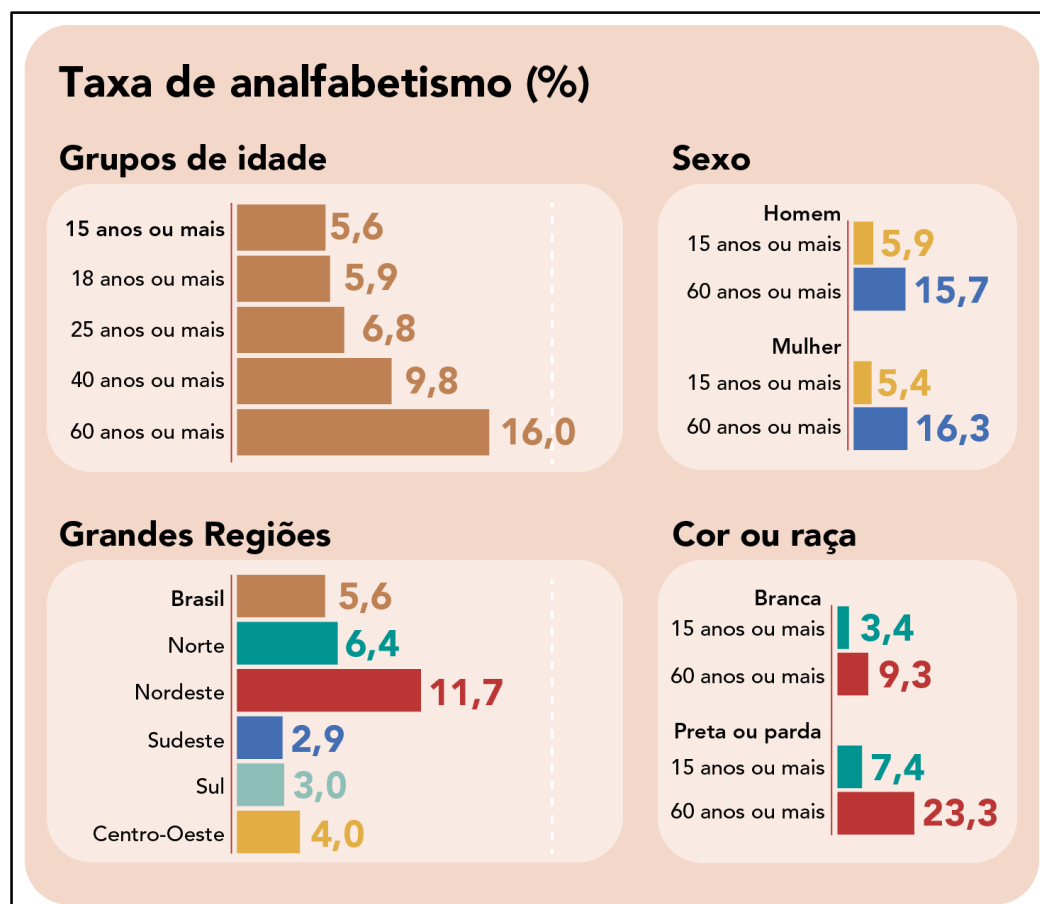
GRAFICO 01: PESSOAS DE 14 A 29 ANOS COM NÍVEL DE INSTRUÇÃO INFERIOR AO MÉDIO COMPLETO, POR MOTIVO DO ABANDONO ESCOLAR OU DE NUNCA TER FREQUENTADO A ESCOLA



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2022.

Outro ponto de suma importância ao analisar o perfil dos estudantes da EJA está diretamente ligado à taxa de analfabetismo. Conforme discutido anteriormente, o analfabetismo representou um desafio significativo em diferentes períodos da formação industrial brasileira, notadamente nos pós-guerras e sob a influência das organizações internacionais. Essa condição foi vista como um entrave ao progresso nacional liberal, pois limitava a participação política, social e econômica dos indivíduos na sociedade. Como resposta, diversas políticas públicas foram implementadas para mitigar essa questão social. As primeiras iniciativas de combate ao analfabetismo foram voltadas para jovens e adultos. A obtenção de dados sobre a taxa de analfabetismo é essencial para fundamentar a importância da criação de projetos públicos que enfrentem esse problema de forma eficaz. Nesse contexto, o PNAD da Educação se apresenta como uma ferramenta estratégica para compreender a amplitude dessa adversidade e orientar a formulação de políticas mais assertivas nessa área.

FIGURA 12: TAXA DE ANALFABETISMO



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Pesquisas por Amostra de Domicílios, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2022.

No Figura 12, encontram-se os dados referentes à taxa de analfabetismo, divididos por faixa etária dos 15 aos 60 anos, gênero, cor/raça e Grandes Regiões. Destaca-se que o grupo de pessoas com 60 anos ou mais registra os maiores índices de analfabetismo. Ao analisarmos por gênero, percebe-se que as mulheres são as mais afetadas. Os números se tornam ainda mais preocupantes ao observarmos que a população preta/parda apresenta praticamente o dobro de analfabetos em comparação com outros grupos étnico-raciais.

Na pesquisa investigativa sobre a população idosa da Educação de Jovens e Adultos (EJA) conduzida por Araújo e Silveira (2012), identificou-se um sentimento de vergonha entre os participantes devido ao estigma associado à falta de habilidade na leitura e escrita. Além dos fatores evidenciados no Gráfico 01, essa motivação adicional foi um dos elementos que contribuíram para o adiamento da entrada na escola. Quanto ao regresso escolar da população mais jovem na modalidade da EJA, geralmente está condicionada às demandas de diplomas de Educação Básica para ingressarem no mercado de trabalho (ARROYO, 2017)

Ao examinar as informações expostas nos Gráficos 01 e 02, torna-se evidente a vasta diversidade presente no público-alvo da EJA. Esse grupo engloba indivíduos de variadas faixas etárias e diferentes grupos étnicos, cada um com motivos específicos que levaram ao abandono escolar, motivos diversos para retornar aos estudos, além de experiências e realidades de vida extremamente heterogêneas.

Assim como descrito por Lefebvre em “O Direito à Cidade” como um local “socialmente de encontro e reunião daquilo que existe nos arredores” (LEFEBVRE, 2016, p. 101), a forma urbana também é um reflexo das interações sociais. No contexto da EJA (EJA), o perfil do público-alvo se destaca como uma marca identitária significativa, caracterizada pela coexistência e convergência de realidades distintas dentro de uma mesma turma. Nesse sentido, os estudantes da EJA apresentam particularidades que os diferenciam dos alunos do ensino regular, pois já possuem vivências e interpretações espaciais estabelecidas ao longo de suas vidas. Diante dessa diversidade, o processo de ensino e aprendizagem precisa ser adaptado às necessidades específicas desse público-alvo, requerendo uma abordagem especializada e sensível às suas experiências e trajetórias individuais.

Por fim, podemos caracterizar o perfil do estudante da Educação de Jovens e Adultos (EJA) com base na obra "Espaço do Cidadão", na qual Santos aborda o processo de desalienação das camadas populares por meio das adversidades experimentadas no espaço:

Os que vivem o dia-a-dia da ocupação provisória ou mal paga, os que não têm um amanhã programado, são, afinal, os que têm direito à esperança como direito e ao sonho como dever. Não são devaneios irresponsáveis, porque se incluem num projeto que o mundo em torno autoriza.

A sua verdadeira liberdade consiste nisso. Eles sabem que de nada adianta imaginar que um dia alcançarão os tesouros que abarrotam as casas dos ricos e da classe média. O que eles aspiram sobretudo é alcançar, pelo menos, aqueles bens e serviços que tornam a vida mais digna. E é diante da consciência das impossibilidades de atingir mesmo aquele mínimo essencial que os pobres descobrem o seu verdadeiro lugar, na cidade e no mundo, isto é, sua posição social. (SANTOS, 2020. P.85-86)

Retornando ao Mito de Sísifo de Camus, podemos interpretar que os estudantes da Educação de Jovens e Adultos (EJA) possuem um diferencial significativo, que é a capacidade de desenvolver autonomamente a consciência de seu ser no espaço educacional. Ao regressarem às escolas, trazem consigo objetivos bem definidos de transformar a realidade e superar uma identidade provisória (ARROYO, 2017). Mesmo conscientes de que não podem mudar completamente a realidade, assim como Sísifo, eles aspiram à liberdade de vivenciar o espaço por meio da consciência do próprio ser.

Capítulo III – Caracterização dos desafios dos alunos da modalidade da EJA do Colégio Estadual Brandão Monteiro - a lógica dos estudantes da periferia da periferia e sua mobilidade

Neste capítulo, nosso objetivo é realizar a construção espacial do município onde a unidade escolar está localizada. É imprescindível para esta pesquisa visualizar as adversidades que podem contribuir para os atrasos dos estudantes da modalidade da EJA. Nesse sentido, reconhecer o espaço urbano torna-se estratégico para analisar as respostas da amostragem (Apêndice 01) realizada nesta pesquisa.

Abordaremos a contextualização da construção do município de Belford Roxo, desde quando era uma região de escoamento de produtos agrícolas da produção do município de Nova Iguaçu até a consolidação da construção do espaço urbano e a emancipação. Em seguida, contextualizamos o Colégio Estadual Brandão Monteiro, localizado no município de Belford Roxo, destacando suas particularidades motivadas pela localização, além de compreender a dinâmica da inserção da modalidade da EJA e sua execução.

Por fim, analisaremos as respostas fornecidas pelo corpo discente, observando que estas estão intrinsecamente ligadas à construção espacial, social, econômica e urbana da RMRJ. Veremos como isso afeta o cotidiano dos estudantes.

É importante referendar que a análise dos dados que são apresentados neste capítulo são oriundos do acúmulo das discussões realizadas nas partes anteriores desta dissertação. Neste sentido, pensar a EJA e as dificuldades dos seus estudantes em Belford Roxo é refletir sobre a condição periférica.

Por isso, o presente capítulo também apresenta com maior especificidade as características da construção de Belford Roxo como um espaço periférico

3.1 Do brejo ao caos: Formação territorial de Belford roxo e sua condição periférica:

“Velho Brejo! Velho Brejo! Onde o sol sempre nasceu sorrindo”. Antigo Hino Municipal de Belford Roxo. Letra Dionel Sampaio. Melodia: Sergio Fonseca. 1993.

O propósito ao introduzir este tópico através da menção ao antigo hino municipal de Belford Roxo é destacar, inicialmente, a formação dos elementos paisagísticos que constituem o município. Além disso, é crucial salientar que o hino desempenha a função de enaltecer os aspectos espaciais, culturais e social da população que faz parte de um determinado território. O principal objetivo deste subcapítulo é apresentar os aspectos territoriais, políticos e demográficos do município de Belford Roxo.

Através disso, é relevante ressaltar que a presença do brejo é um componente espacial fundamental para a história de formação da cidade.

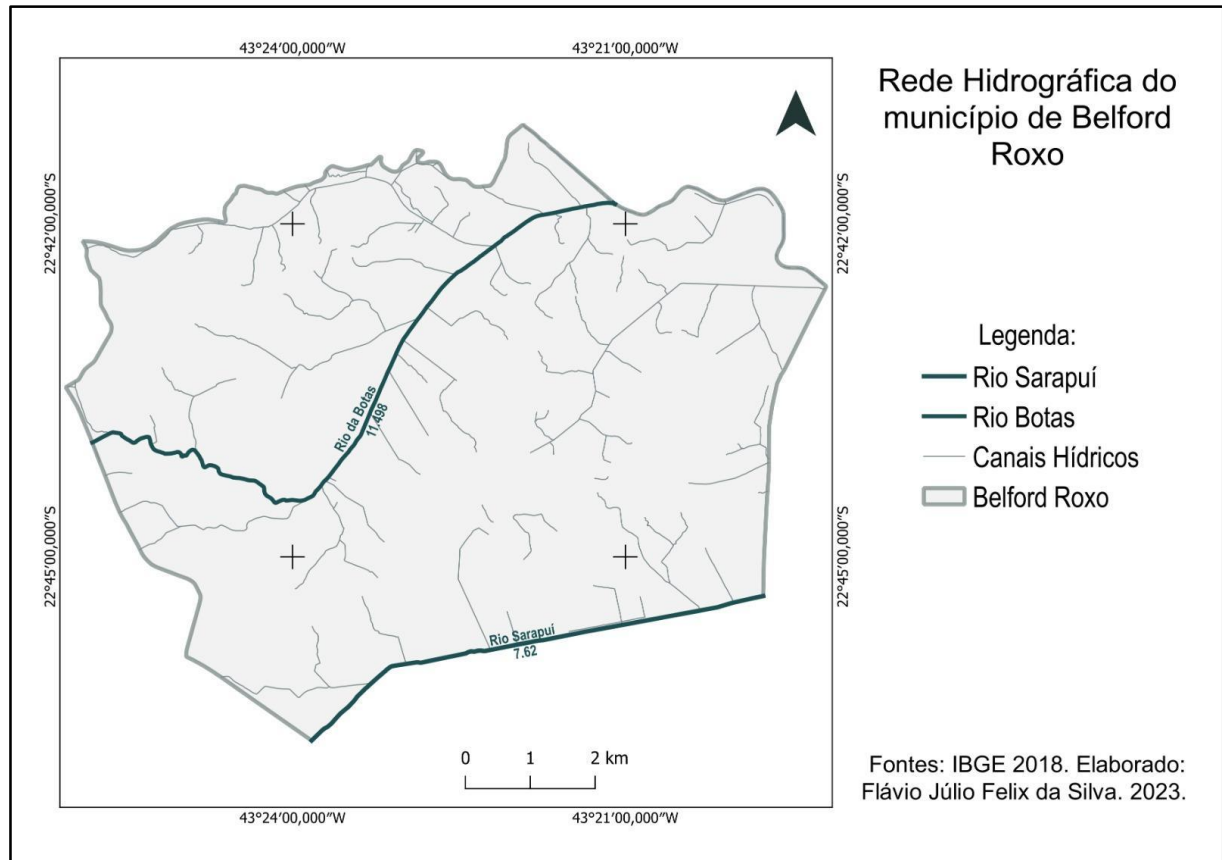
Os dois corpos d'água de maior destaque geográfico no município de Belford Roxo (Mapa 13) são o Rio Sarapuí (com aproximadamente 12 km dentro do município) e o Rio Botas (com cerca de 7,5 km dentro do município), ambos pertencentes à Região Hidrográfica V da gestão de corpos hídricos do Estado do Rio de Janeiro⁴⁴. Esses rios são caracterizados como parte integrante de conjuntos que desaguam na Baía de Guanabara. Em consonância com a obra “Os domínios de natureza do Brasil” de Ab'Saber (2003), os corpos d'água do domínio morfoclimático de Mares de Morros desempenham um papel fundamental, apresentando características de drenagem perene que contribuem para a formação de paisagens com desenhos de áreas mamelonares. Esse processo promove o intemperismo e a erosão de rochas cristalinas, resultando na formação de bolsões de brejos e solos do tipo latossolo. O autor também destaca que as características naturais desse domínio foram significativamente impactadas por ações antrópicas decorrentes dos processos de exploração de recursos naturais, industrialização e urbanização.

Às margens do Rio Sarapuí e envolto por brejos e áreas pantanosas, o município de Belford Roxo, em seus primórdios, era uma extensão da cidade do Rio de Janeiro no século XVIII, conhecida como Engenho do Brejo, onde se dedicava à atividade agrícola de cultivo de cana-de-açúcar e café (TCE, 2016). Mais tarde, tornou-se parte do município de Nova Iguaçu, passando por diversas mudanças de proprietários ao longo dos anos (TCE, 2016). No ano de 1888, em meio a um extenso período de estiagem na cidade do Rio de Janeiro, a administração da época contratou o engenheiro Paulo de Frotin para liderar um ambicioso projeto de transporte de água da região do Engenho do Brejo até a capital. Essa empreitada, com a colaboração crucial do inspetor de obras públicas Raimundo Teixeira Belford Roxo, resultou no fornecimento de 15 milhões de litros d'água para a Corte. Como homenagem à esse feito histórico, o Engenho do Brejo passou a ser chamado de Belford Roxo após a morte desse colaborador⁴⁵.

⁴⁴ ELABORAÇÃO DO PLANO ESTADUAL DE RECURSOS HÍDRICOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Disponível em: <https://www.agevap.org.br/downloads/Diagnostico-Characterizacao-Ambiental.pdf> Acessado em: 25 de Agosto de 2023.

⁴⁵ História e fotos. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/belford-roxo/historico>> Acessado em 23 de agosto de 2023.

MAPA 13: REDE HIDROGRÁFICA DO MUNICÍPIO DE BELFORD ROXO



Elaborado por Flávio, 2023.

Parte da função econômica que o antigo Engenho do Brejo desempenhava era na produção de produtos agrícolas para exportação como a cana de açúcar e a citricultura. Por conta das primeiras crises geopolíticas e econômicas internacionais vivenciadas nas primeiras décadas do século XX, impactou as exportações de produtos agrícolas, especialmente na citricultura, nas terras iguaçuanas nas primeiras décadas do século XX (ABREU, 2013). Desse modo, o espaço passou por um processo de refuncionalização com a queda das exportações, os terrenos começaram a ser loteados e vendidos. Outro fator, para contribuição do crescimento demográfico e o desenvolvimento da forma urbana do distrito de Belford Roxo foi impulsionado pela interiorização das indústrias para as cidades médias (SANTOS, 2020).

Paralelamente, à formação da região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro expandia-se para interior do Estado mediante a criação de redes de transporte para o escoamento de bens industrializados. Sobre a urbanização na Baixada Fluminense, Ricardo Simões em sua obra *Cidade Estilhaçada* publicada em 2007, destaca um momento que contribuiu para o povoamento no distrito de Belford Roxo:

A construção da Rodovia Presidente Dutra em 1951 e do Complexo da Bayer em 1958 também foram decisivos para a atração de moradores e a consolidação da ocupação nos loteamentos abertos nas décadas de 40 e 50. (SIMÕES, 2007. p.112)

A partir de então, na década de 70, o IBGE registra, por meio da pesquisa do Censo Demográfico Brasileiro, um total de 147.808 edificações particulares no município de Nova Iguaçu (Figura 13). Nas décadas de 80 e 90, houve uma notável evolução no número de edificações, alcançando respectivamente 246.722 e 328.984. Em comparação com a década de

70, o número de edificações urbanas teve um acréscimo de 181.176. O município de Nova Iguaçu revelou um considerável crescimento econômico no contexto dos loteamentos dos antigos engenhos (MONTEIRO, 2013), (SIMÕES, 2007). Esse aumento expressivo no número de edificações ao longo das décadas evidencia não apenas o desenvolvimento urbano, mas também aponta para o potencial econômico significativo da região.

FIGURA 13: EVOLUÇÃO DOS DOMICÍLIOS

Evolução de domicílios particulares					
Municípios	Anos				
	1970	1980	1990	2000	2010
Rio de Janeiro (RJ)	953883	1301073	1560338	1801863	2145379
Nova Iguaçu (RJ)	147808	246722	328984	260594	248092
Belford Roxo (RJ)	121650	145667

Fonte: Censo Demográfico 2010, IBGE 2023. Adaptado por Flávio, 2023.

O caráter das funções dos loteamentos residenciais na Baixada Fluminense, situados em terras que outrora abrigavam engenhos voltados à cultura de cana-de-açúcar, café e citricultura, inicialmente poderia ser interpretado como o de simples cidades dormitórios. Nesse contexto, os residentes passariam a maior parte de seu tempo diário em outros municípios, envolvidos em diversas atividades, retornando apenas para suas residências locais a fim de descansar. No entanto, conforme argumentado por Simões (2007), essa perspectiva não se alinha com a realidade urbana de Nova Iguaçu. O município não se limita apenas a desempenhar o papel de área residencial, mas também atua como um centro articulador de redes de negócios nas áreas centrais. Além disso, observa-se um influxo de migrações industriais para o território do município, indicando uma dinâmica econômica mais complexa. Portanto, Simões defende a inadequação da caracterização simplista de cidade dormitório para Nova Iguaçu, destacando sua vitalidade econômica e a interconexão com atividades industriais e comerciais, que vão além do mero repouso residencial:

Tomando então Duque de Caxias e Nova Iguaçu como duas cidades externas articuladas a metrópole carioca, podemos identificar a formação dos subespaços articulados dentro do modelo de Soja. Essas cidades possuem um centro de negócios diversificado e capaz de atender, não somente os seus moradores, mas também os habitantes do entorno, que não encontram esses bens e serviços nas suas localidades. Estas localidades estão materialmente ligadas através de uma teia de estradas e avenidas por onde circulam um grande número de linhas de ônibus que convergem para estes centros com ponto final em terminais rodoviários nas regiões centrais, onde se estabelecem conexões com o centro e outros bairros da cidade do Rio de Janeiro. (SIMÕES, 2007, p: 200)

A despeito do crescimento populacional na Baixada Fluminense, especialmente em Nova Iguaçu, e das novas configurações na reestruturação econômica do município, os habitantes do distrito de Belford Roxo manifestavam insatisfação com a gestão dos recursos públicos e as condições precárias do espaço local (MONTEIRO, 2013). Essas ausências de produções de políticas públicas para o distrito, resultaram no primeiro movimento emancipatório do distrito ocorrido em 1962, envolvendo 300 pessoas (ALMEIDA, 2019). No entanto, essa tentativa de emancipação não obteve êxito semelhante aos municípios de Duque de Caxias (em 1943), São João de Meriti (em 1947) e Nilópolis (em 1947), devido à baixa adesão da população e à falta de apoio do legislativo estadual do Estado do Rio de Janeiro

(SIMÕES, 2007). Em 1964, o Golpe Militar, o Estado Brasileiro começou a frear os movimentos de emancipação que ocorriam nas unidades federativas da região do sudeste (MAIA, 2009).

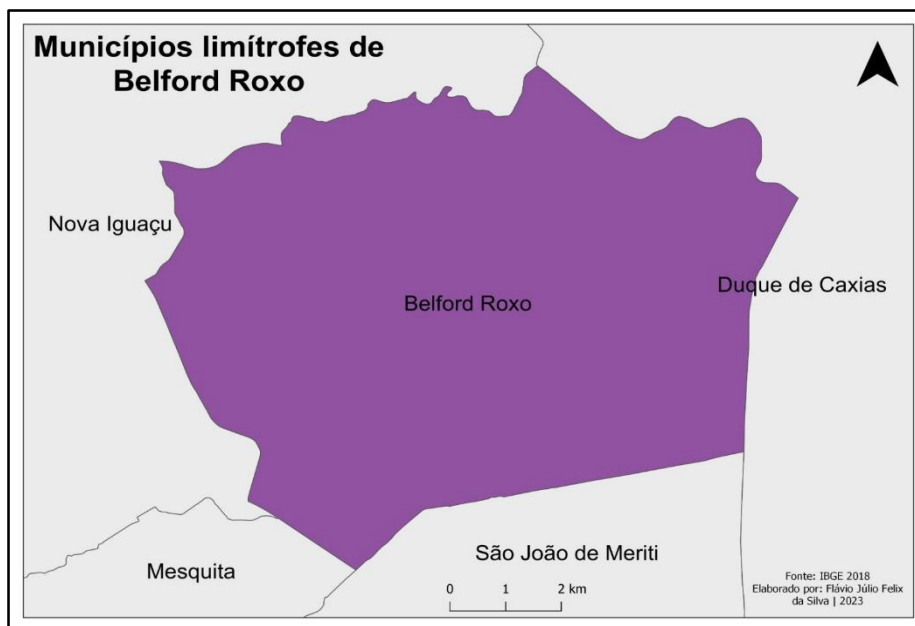
Apesar disso, por meio dos movimentos comunitários em resposta às adversidades e às necessidades urbanas, surgia a figura do líder político marginal (MONTEIRO, 2005), cujo propósito era organizar e administrar iniciativas comunitárias. Um dos líderes marginais mais proeminentes originários de Belford Roxo foi Jorge Júlio Costa dos Santos, conhecido como “JOCA”. Ele desempenhava diversas atividades comunitárias, incluindo o fretamento de ambulâncias para áreas periféricas do município. Essas ações eram compreendidas através da “rede de resoluções práticas”, um conceito cunhado por Monteiro (2005) para explicar como líderes marginais conquistam influência na solução dos problemas enfrentados pela população. É possível inferir que Joca construía sua influência política entre as camadas populares por meio de práticas clientelistas (MONTEIRO, 2013). Essas ações, manifestadas no espaço, estão intrinsecamente ligadas a uma geografia política. Essa perspectiva reflete a concepção multidimensional do poder, conforme descrita por Rafesttin (1993) “presente em cada relação, na curva de cada ação: insidioso, ele se aproveita de todas as fissuras sociais para infiltrar-se até o coração do homem” (RAFESTTIN, 1993, p.:52).

Após o processo de redemocratização do cenário político brasileiro em 1988, o Estado do Rio de Janeiro, durante a década de 1990, testemunhou uma série de processos de emancipação. O movimento emancipatório do distrito de Belford Roxo ganhou maior adesão ao longo dessas duas décadas em comparação com a tentativa inicial. Este movimento contava com uma significativa força política liderada pelo vereador Joca, reconhecido como um líder local, representando o município de Nova Iguaçu pelo Partido Liberal (PL). Além disso, angariou apoio de comerciantes e indústrias locais (SIMÕES, 2007).

A influência política se estendia ao nível estadual, com o Governador do Estado do Rio de Janeiro, Moreira Franco, filiado ao PMDB (Partido do Movimento Democrático Brasileiro), que fazia parte da mesma coligação do PL (Partido Liberal). Esse apoio culminou na assinatura da Lei nº 1640/90 por Moreira Franco, resultando no desmembramento e na emancipação do distrito de Belford Roxo.

Em 03 de abril de 1990, o recém-formado município de Belford Roxo abrangia uma área de 73 km² (Lei nº 1640/90), estabelecendo seus limites iniciais com os municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu e São João de Meriti. Contudo, em 1999, com a emancipação do município de Mesquita, novos limites foram estabelecidos, passando este a fazer divisa com Belford Roxo (Mapa 14).

MAPA 14: MUNICÍPIOS LIMÍTROFES DE BELFORD ROXO

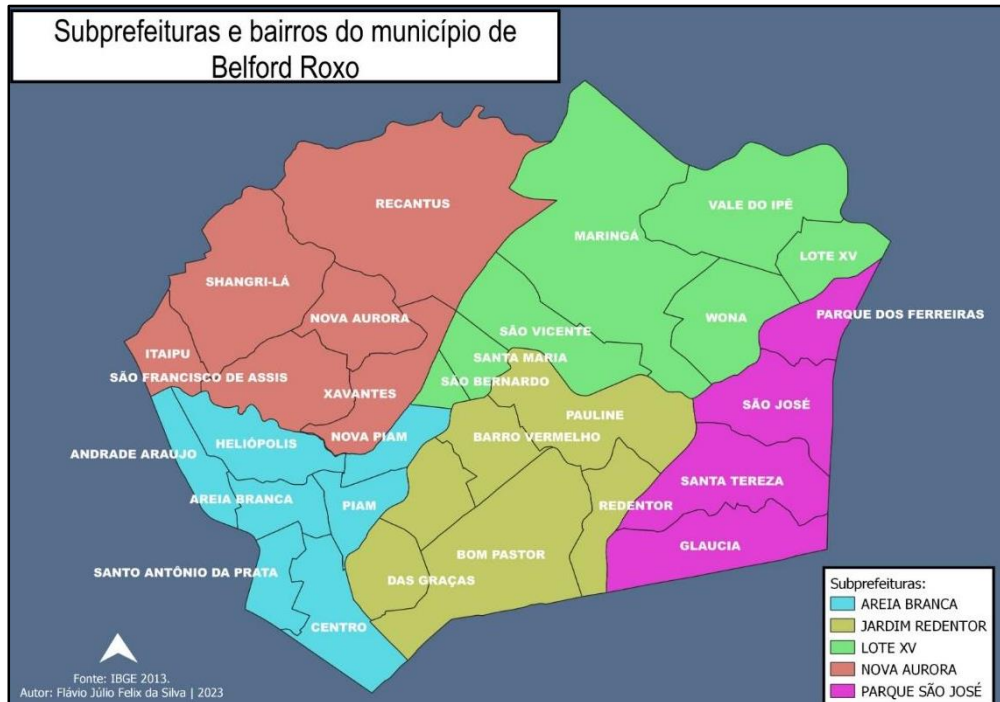


Fonte: IBGE 2018. Elaborado por Flávio, 2023.

A consolidação da integridade territorial do município de Belford Roxo, recém-criado na década de 1990, ocorreu após a eleição do primeiro corpo político em 1993. Joca, uma figura popular e ativamente envolvida no processo emancipatório, foi eleito prefeito de Belford Roxo nas eleições de 1992. Em 1993, a estrutura política do município contava com um corpo legislativo composto por 25 vereadores e um executivo liderado pelo prefeito. Entretanto, em 1995, a figura do poder executivo municipal foi alvo de onze tiros, levantando especulações entre a população de que o prefeito poderia ter ligações com um grupo de extermínio atuante nos territórios da Baixada Fluminense. Apesar dos desafios, o mandato de Joca foi continuado por Ricardo Gaspar em 1995, e posteriormente, no mesmo ano, o presidente da Câmara dos Vereadores, Mair Rosa, assumiu até 1997 (ALMEIDA, 2018).

O espaço territorial do município de Belford Roxo contém cinco subprefeituras que auxiliam na organização urbana dos trinta bairros (Mapa 15), composta pela: Subprefeitura I – Areia Branca: Andrade de Araújo, Areia Branca, Centro, Heliópolis, Nova Piam, Piam, Santo Antônio da Prata; Subprefeitura II – Nova Aurora: Itaipu, Nova Aurora, Recantus, São Francisco de Assis, Shangri-lá, Xavantes; Subprefeitura III – Jardim Redentor: Barro Vermelho, Bairro das Graças, Bom Pastor, Jardim Redentor, Pauline, Redentor, Santa Amélia.; Subprefeitura IV – Parque São José: Glaucia, Parque dos Ferreiras, Santa Teresa, São José; Subprefeitura V – Lote XV: Lote XV, Maringá, Santa Maria, São Bernardo, São Vicente, Vale do Ipê, Wona.

MAPA 15: SUBPREFEITURAS E BAIRROS DE BELFORD ROXO

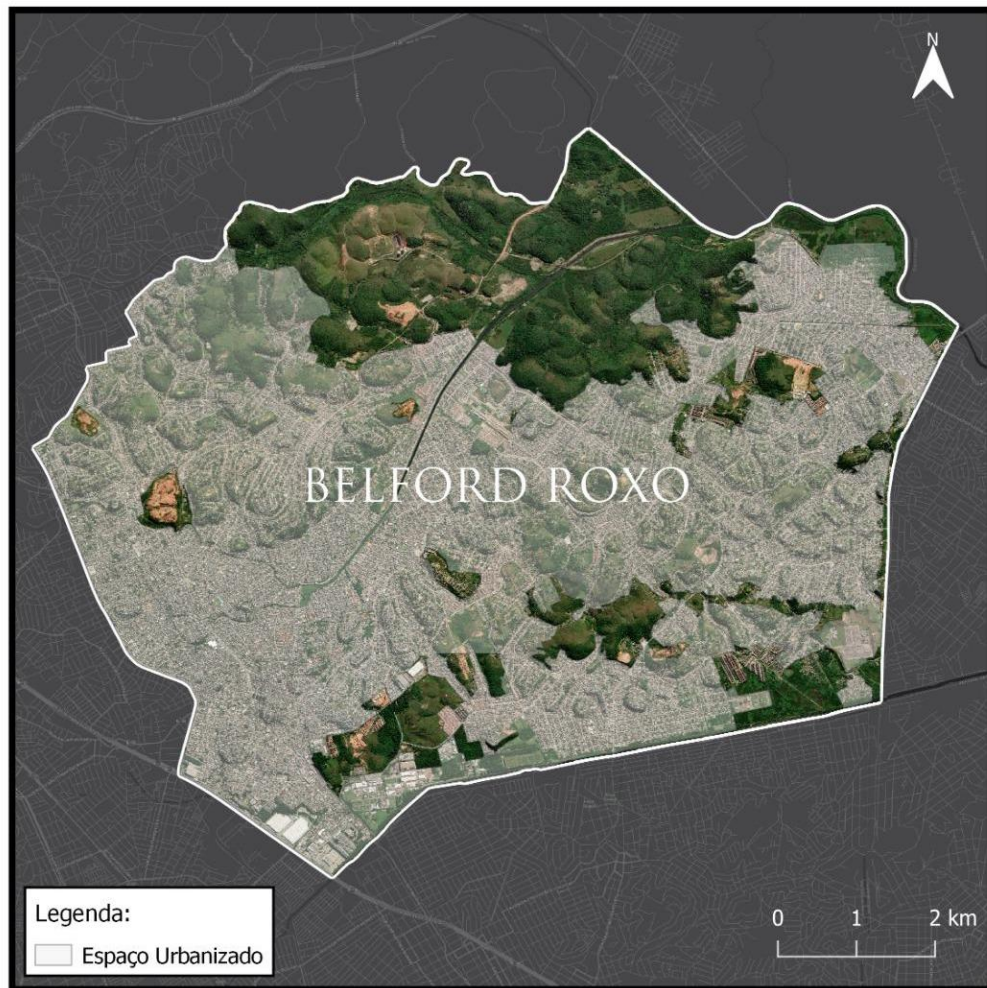


Fonte: IBGE 2013. Elaborado por Flávio, 2023.

A primeira pesquisa do Censo Demográfico Brasileiro em Belford Roxo ocorreu nos anos 2000. O censo não foi realizado nos anos 1990, durante o processo de emancipação, devido ao município ainda estar em fase de consolidação política e territorial. Dessa forma, nos anos 2000, os resultados da pesquisa demográfica indicaram uma população de 434.474 residentes. Duas décadas após o primeiro censo demográfico do município, Belford Roxo apresenta, conforme o Censo Demográfico de 2022, uma população atual de 483.087 habitantes, representando um crescimento de 10% no número de residentes. Esses dados sobre a população de Belford Roxo destacam a cidade como o 43º município mais populoso no cenário nacional, e o sexto na unidade federativa do Rio de Janeiro, com uma densidade populacional estimada em 6.116,19 habitantes por quilômetro quadrado (Mapa 16).

MAPA 16: Áreas Urbanizadas de Belford Roxo

Área urbanizada de Belford Roxo



Elaborado por: Flávio Júlio Felix da Silva. Fonte: IBGE, 2018. Base: ESRI, 2022.

Fonte: IBGE 2018. Elaborado por Flávio, 2023.

Conforme apontado por Monteiro (2005), os loteamentos sem fiscalização do Estado e as autoconstruções de moradias que marcaram a segunda metade do século XX (Figura 14) edificaram uma paisagem de macrocefalia urbana nos municípios satélites da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Dessa forma, ao percorrer a Rodovia Presidente Dutra, é comum notar uma homogeneidade na paisagem das moradias dos municípios da Baixada Fluminense: residências inconclusas, aglomeradas, com ausência de saneamento básico e mobilidade urbana precária. Observa-se que as ocupações tiveram início próximo a rodovias e linhas férreas, e ao longo de cinco décadas, conforme evidenciado na Tabela 04, os municípios periféricos da RMRJ expandiram suas periferias.

FIGURA 14: URBANIZAÇÃO BELFORD ROXO

Fonte: Flávio, 2024.

Nesse contexto, ao analisar o Mapa 13, destaca-se que as ocupações populacionais no município de Belford Roxo concentram-se majoritariamente em zonas de vales, próximas às margens de corpos hídricos, brejos e pântanos aterrados, além das encostas. Essas condições espaciais de ocupação, combinadas com as dinâmicas climáticas do domínio Mares de Morros e a falta de efetividade na gestão habitacional, resultam em catástrofes ambientais e sociais, especialmente durante as temporadas de chuvas torrenciais de verão. Essa perspectiva é crucial para compreender a transição da paisagem de Belford Roxo, marcada por brejos, transformadas em latifúndios, por fim loteadas para o crescimento demográfico da futura região metropolitana.

Diante dessa conjectura de urbanização acelerada, combinada com a ausência de políticas públicas habitacionais, é esperado que o município de Belford Roxo apresente índices de desenvolvimento humano consideravelmente inferiores em comparação com os municípios da Baixada Fluminense (Figura 15).

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) foi concebido pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) em 1990 como uma alternativa para analisar o crescimento social e econômico de um território, em contraste com as análises baseadas apenas no Produto Interno Bruto (PIB). A composição do IDH considera três fatores: renda⁴⁶, longevidade⁴⁷ e educação⁴⁸. O IDH varia de 0,000 a 1,000, sendo que quanto mais próximo de

⁴⁶ “Padrão de vida: A renda é essencial para acessarmos necessidades básicas como água, comida e abrigo, mas também para podermos transcender essas necessidades rumo a uma vida de escolhas genuínas e exercício de liberdades”. Disponível em: < <http://www.atlasbrasil.org.br/acervo/atlas>> Acessado em 15 de Fevereiro de 2023.

⁴⁷ “Vida longa e saudável: Ter uma vida longa e saudável é fundamental para a vida plena. A promoção do desenvolvimento humano requer a garantia de um ambiente saudável, com acesso à saúde de qualidade, para que as pessoas possam atingir o padrão mais elevado possível de saúde física e mental.” Disponível em: < <http://www.atlasbrasil.org.br/acervo/atlas>> Acessado em 15 de Fevereiro de 2023.

⁴⁸ “Acesso ao conhecimento: O acesso ao conhecimento é um determinante crítico para o bem-estar, essencial para o exercício das liberdades individuais e da autonomia. A educação é fundamental para expandir as habilidades

1, maior é o desenvolvimento humano da unidade territorial. O PNUD classifica os valores do IDH da seguinte forma: de 0 a 0,499 como muito baixo; de 0,500 a 0,599 como baixo; de 0,600 a 0,699 como médio; de 0,700 a 0,799 como alto; e de 0,800 a 1,000 como muito alto.

No contexto brasileiro, o IDH é utilizado para analisar o desenvolvimento municipal, sendo denominado Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), e é elaborado em parceria com o PNUD, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e a Fundação João Pinheiro (FJP), com os resultados divulgados na plataforma Atlas Brasil⁴⁹. O IDHM utiliza como base de dados as pesquisas do Censo Demográfico Brasileiro do IBGE de 1991, 2000 e 2010.

É importante ressaltar que, devido à pandemia de COVID-19 que ocorreu entre 2019 e 2021, houve atrasos na elaboração dos dados do Censo Demográfico de 2020, adiando a pesquisa demográfica para o ano de 2022. A nova base de informações do IDHM (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal) ainda não consta na plataforma do Atlas Brasil. Portanto, será necessário observar o último IDHM divulgado em 2013, com base nos dados do Censo Demográfico dos municípios da Baixada Fluminense:

FIGURA 15: ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO MUNICIPAL DOS MUNICÍPIOS DA BAIXADA FLUMINENSE

Baixada Fluminense	IDHM 2010
Nilópolis (RJ)	0,753
Mesquita (RJ)	0,737
Paracambi (RJ)	0,72
São João de Meriti (RJ)	0,719
Itaguaí (RJ)	0,715
Nova Iguaçu (RJ)	0,713
Seropédica (RJ)	0,713
Duque de Caxias (RJ)	0,711
Magé (RJ)	0,709
Guapimirim (RJ)	0,698
Belford Roxo (RJ)	0,684
Queimados (RJ)	0,68
Japeri (RJ)	0,659

Elaboração: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil. Pnud Brasil, Ipea e FJP, 2022. Fontes: dados do IBGE e de registros administrativos, conforme especificados nos metadados disponíveis em: <http://atlasbrasil.org.br/acervo/biblioteca>. Organizado por Flávio, 2024.

das pessoas para que elas possam decidir sobre seu futuro. Educação constrói confiança, confere dignidade e amplia os horizontes e as perspectivas de vida.” Disponível em: < <http://www.atlasbrasil.org.br/acervo/atlas>> Acessado em 15 de Fevereiro de 2023.

⁴⁹ “Plataforma Atlas Brasil: Consolidada como uma das maiores ferramentas de divulgação de informações sobre o desenvolvimento humano no país, a plataforma Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil surge com o objetivo de viabilizar, de maneira descomplicada, o acesso amplo às diversas informações estatísticas que evidenciam características e desigualdades sociais no território brasileiro.” Disponível em: < <http://www.atlasbrasil.org.br/acervo/atlas>> Acessado em 15 de Fevereiro de 2023.

Conforme evidenciado na Tabela 06, Belford Roxo figura entre os três municípios com os piores IDHM na Baixada Fluminense. Em 2010, o IDHM de Belford Roxo estava classificado na 2332ª posição dentre os 5.565 municípios brasileiros e na 70ª posição entre os municípios de seu estado.

Sobre o IDHM na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, o jornal Extra publica em 2020 a seguinte matéria: “Japeri, Queimados e Belford Roxo têm baixíssimo Índice de Desenvolvimento Humano; Desemprego e violência agravam o quadro”. A matéria apresenta o ponto de vista dos moradores locais e destaca a fala do professor e pesquisador da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) José Cláudio Souza Alves:

Com trabalhos de pesquisa sobre a Baixada Fluminense, o professor José Cláudio Souza Alves afirma que a violência afasta investimentos de Japeri, Queimados e Belford Roxo. Destaca ainda que o envolvimento de políticos da região com facções criminosas contribui para o domínio de traficantes e milicianos em algumas áreas. Disponível em:
<<https://extra.globo.com/noticias/rio/japeri-queimados-belford-roxo-tem-baixissimo-indice-de-desenvolvimento-humano-desemprego-violencia-agravam-quadro-24675695.html>>. Acessado em 15 de Fevereiro de 2024.

A cidade de Belford Roxo, conhecida como “cidade do amor” durante a campanha do Joca, busca alterar a imagem estigmatizada devido aos crimes violentos que ocorreram no passado (MONTEIRO, 2013). Segundo o professor José Cláudio Souza Alves, em um artigo do Jornal Extra, a história de Belford Roxo sempre foi marcada por conflitos entre grupos de traficantes e milicianos, exacerbados pela falta de políticas públicas habitacionais, o que impacta negativamente na qualidade de vida da população residente.

Conforme o dicionário brasileiro de língua portuguesa Michaelis⁵⁰, o termo “caos” é definido como “estado em que predominam a confusão e o desequilíbrio totais”. Ao refletirmos sobre o desenvolvimento territorial, demográfico, político e social de Belford Roxo, percebemos que a construção do município foi moldada pelas necessidades do capital em diferentes períodos da história brasileira, resultando em um caos urbano que se estende desde o período colonial até os dias atuais. Esse desequilíbrio é cada vez mais evidente quando observamos os Índices de Desenvolvimento Humano Municipal e contrastamos a paisagem com a metrópole e até mesmo com os municípios vizinhos. Sobre o desenvolvimento e a organização das cidades, Santos destaca na obra “Urbanização Brasileira” a estruturação da cidade caótica, cujas mazelas são evidentes em proporção ao seu tamanho. Ele argumenta que essas cidades são moldadas sob o domínio dos interesses das grandes corporações, tornando-se receptáculos das consequências de uma expansão capitalista voraz, que consome recursos públicos, os quais são direcionados principalmente para investimentos econômicos, negligenciando os gastos sociais (SANTOS, 2020).

⁵⁰ Dicionário Brasileiro de Língua Portuguesa. Disponível em:
<<https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=caos>>. Acessado em: 15 de Fevereiro de 2024.

3.2 Caracterização do Colégio Estadual Brandão Monteiro:

A EJA, como modalidade de ensino implementada como política pública de acesso à educação, teve uma coleta de dados realizada pelo INEP no ano de 2023 para verificar o número de alunos matriculados nessa modalidade. Observa-se que, apesar dos avanços no acesso à Educação Básica, ainda há muitos cidadãos brasileiros que não tiveram acesso na idade regular de ensino, conforme indicado na Figura 16.

FIGURA 16: CENSO ESCOLAR 2023 – MATRICULADOS NA EJA

CENSO ESCOLAR 2023	
Matriculados na EJA	
Local	Total
Brasil	2.589.815
Rio de Janeiro	184.274
RMRJ	126.562
Belford Roxo	3.911

Fonte: INEP – Censo Escolar da Educação Básica 2023. Adaptado por Flávio. 2024.

O Colégio Estadual Brandão Monteiro está localizado na Estrada Itaipu Babi, em Nova Aurora, Belford Roxo, RJ (Mapa 17), fazendo divisa com os bairros periféricos do município, como Recantus, São Francisco de Assis, Shangrilá e Xavantes (Mapa 15). As ruas ao redor da escola são pavimentadas, embora apresentem buracos, e as calçadas são estreitas, havendo trechos sem calçamento. Não há transporte público direto para a escola, levando os estudantes a optarem por ir a pé, de bicicleta, motocicleta ou carro.

No entanto, os transportes públicos que seguem diretamente para o centro comercial do bairro de Nova Aurora passam por uma área próxima à instituição de ensino. Os modais de transporte público que atendem a região incluem ônibus das empresas Auto Viação Vera Cruz, Auto Viação Flores, Viação São José e transporte por vans. Além disso, como mencionado no tópico “1.3 Rascunhos da mobilidade urbana da Baixada Fluminense na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro”, essas empresas seguem um horário predefinido para a realização de seus serviços de transporte público.

MAPA 17: LOCALIZAÇÃO COLÉGIO ESTADUAL BRANDÃO MONTEIRO



Elaborado por Flávio, 2024.

Apesar de as estruturas dos bairros serem pavimentadas, proporcionando acesso aos bairros vizinhos, o acesso à escola enfrenta dois desafios significativos. Primeiramente, por estar localizada em áreas de baixadas, o acesso ao colégio torna-se inviável durante chuvas intensas devido aos alagamentos que ocorrem no bairro de Nova Aurora e arredores. Além disso, outro problema relacionado à localização da escola é o fato de estar situada entre áreas de conflito entre grupos milicianos e do tráfico de drogas⁵¹, o que impede o acesso dos alunos durante confrontos.

Os desafios enfrentados na região, como o escoamento inadequado das águas pluviais e a falta de segurança pública, têm um impacto direto na rotina escolar. A ausência de uma abordagem eficaz por parte das autoridades diante desses problemas revela as raízes das desigualdades sociais que afetam indiretamente o acesso aos direitos sociais dos cidadãos do Município de Belford Roxo.

Importante relatar que, o Colégio Estadual Brandão Monteiro (Figura 17) está sob a gestão da Região Metropolitana VII da Secretaria de Educação do Estado do Rio de Janeiro (SEEDUC-RJ), estabelecendo assim vínculos com o Governo Estadual do Rio de Janeiro. A instituição realizou reformas em sua infraestrutura com verbas provenientes da Operação Lava Jato⁵², proporcionando dependências acessíveis para pessoas com deficiência, como banheiros e salas adequadas. No entanto, apesar das melhorias, a escola ainda não foi equipada com

⁵¹ Violências em Belford Roxo parte 2: origens e milícias. Disponível em: <<https://www.forumgritabaixada.org.br/reportagem-especial-violencias-em-belford-roxo-parte-2>> Acessado em 02 de Abril de 2024.

⁵² Justiça autoriza uso de R\$ 17,9 mi da Lava Jato para escolas do Rio. Disponível em: <<https://exame.com/brasil/justica-autoriza-uso-de-r-179-mi-da-lava-jato-para-escolas-do-rio/>> Acessado em 02 de Abril de 2024.

aparelhos de ar-condicionado, o que afeta o conforto térmico dos alunos e professores. Além disso, a escola conta com dez salas de aula, um refeitório, uma cozinha, uma quadra poliesportiva, uma biblioteca/sala de leitura, uma sala da direção, uma sala dos professores, um laboratório de informática e uma secretaria, juntamente com uma área designada para o estacionamento de bicicletas.

FIGURA 17: COLÉGIO ESTADUAL BRANDÃO MONTEIRO



Fonte: Rede Social (*Facebook*) do Colégio Estadual Brandão Monteiro, 2020.

A instituição de ensino oferece o nível de escolar da educação básica, incluindo o Ensino Fundamental (anos finais) regular e o Ensino Médio regular e a modalidade da Educação de Jovens e Adultos. O funcionamento da escola é de segunda-feira a sexta-feira, abrangendo três turnos: matutino, vespertino e noturno, com horários respectivos das 07:00 às 12:00, das 13:00 às 17:00 e das 18:00 às 22:00.

Com grande relevância, destaca-se que o Colégio Estadual Brandão Monteiro é a única instituição de ensino no bairro de Nova Aurora a oferecer aulas noturnas para o Ensino Fundamental e Médio. Diante das complexidades enfrentadas na periferia, a escola implementa estratégias para mitigar a evasão escolar na Educação de Jovens e Adultos. Entre essas estratégias, destaca-se a adoção de medidas flexíveis, como uma tolerância de até uma hora para chegadas tardias, compreendida em função das obrigações laborais dos alunos e das dificuldades de mobilidade urbana na metrópole fluminense. Além disso, em situações de conflitos armados durante o período letivo, a instituição permite a liberação dos alunos com uma hora de antecedência no turno da noite, visando assegurar a segurança e o bem-estar dos estudantes.

No turno matutino e vespertino, as turmas são destinadas às etapas do Ensino Fundamental e do Ensino Médio Regular. Por outro lado, no período noturno, as salas de aula são divididas entre quatro turmas de Ensino Fundamental Regular e seis turmas de Ensino Médio, abrangendo a modalidade da EJA. É importante salientar que cada turma comporta em média de 40 a 42 estudantes.

Em 2013, houve uma significativa reformulação na modalidade de Educação de Jovens e Adultos nas instituições de ensino estaduais do Estado do Rio de Janeiro, resultando na institucionalização da “Nova Política de Educação de Jovens e Adultos, Ensino Médio

Programa Nova EJA⁵³”. Esta iniciativa, promovida pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro em colaboração com a Secretaria de Estado de Educação e a Fundação Centro de Ciências e Educação Superior à Distância do Estado do Rio de Janeiro (CECIERJ), representou um marco na abordagem educacional para esse segmento da população.

A Nova EJA⁵⁴ opera em paralelo com a Portaria SEEDUC n° 419/2013⁵⁵, promovendo mudanças significativas nos critérios de avaliação dos alunos, na organização das salas de aula, nos itinerários formativos, na promoção de atividades transdisciplinares e em outras modificações detalhadas no “Manual de Orientações da Nova EJA”. Essas transformações visam oferecer uma educação mais adaptada e eficiente para jovens e adultos que buscam a conclusão do Ensino Médio, proporcionando-lhes uma jornada educacional mais acessível, flexível e alinhada às demandas contemporâneas da sociedade.

É interessante salientar que o Colégio Estadual Brandão Monteiro oferece o Ensino Médio por meio da Nova Política de Educação de Jovens e Adultos, conhecida como Nova EJA. Em 2023, foi conduzida uma pesquisa investigativa na instituição, cujo resultado indicou que o colégio adotou a estrutura da Nova EJA, organizando o Ensino Médio em quatro módulos para a obtenção do certificado/diploma. A escola conta com duas turmas do primeiro módulo (NEJA 1.1 e 1.2), duas turmas do segundo módulo (NEJA 2.1 e 2.2), e uma do terceiro módulo (NEJA 3.1). Essa abordagem modular (Figura 18) é materializada e dividida por 14 docentes, porém a escola não possui professor que ministra a disciplina optativa de Ensino Religioso.

⁵³ Manual de Orientações - Nova EJA. Disponível em: <<http://projetoseeduc.cecierj.edu.br/eja/manual-eja.pdf>> Acessado em 02 de Abril de 2024.

⁵⁴ _____ . Disponível em: <<http://projetoseeduc.cecierj.edu.br/eja/manual-eja.pdf>> Acessado em 02 de Abril de 2024.

⁵⁵ Portaria SEEDUC n° 419/2013. Disponível em: <<https://normaseducacionaisrj.blogspot.com/2013/10/portaria-seeduc-4192013-avaliacao-do.html>> Acessado em 02 de Abril de 2024.

FIGURA 18: MATRIZ DA (NOVA) EJA ENSINO MÉDIO

Matriz da (Nova) EJA Ensino Médio			
Módulo	Nome	Semana	Total
Módulo I	Língua portuguesa/literatura I	4	80
Módulo I	Matemática I	4	80
Módulo I	História I	4	80
Módulo I	Geografia I	4	80
Módulo I	Filosofia I	2	40
Módulo I	Sociologia I	2	40
Carga horária Total do módulo I			400
Módulo II	Língua portuguesa/literatura II	4	80
Módulo II	Matemática II	4	80
Módulo II	Física I	4	80
Módulo II	Química I	4	80
Módulo II	Biologia I	4	80
Carga horária Total do módulo II			400
Módulo III	Língua portuguesa/literatura III	4	80
Módulo III	Matemática III	4	80
Módulo III	História II	3	60
Módulo III	Geografia II	3	60
Módulo III	Filosofia II	2	40
Módulo III	Sociologia II	2	40
Módulo III	Educação Física	2	40
Carga horária total do Módulo III			400
Módulo IV	Língua portuguesa/literatura IV	4	80
Módulo IV	Matemática IV	3	60
Módulo IV	Física II	3	60
Módulo IV	Química II	3	60
Módulo IV	Biologia II	3	60
Módulo IV	Língua Estrangeira	2	40
Módulo IV	Artes	2	40
A disciplina optativa Ensino Religioso será oferecida em todos módulos e a disciplina Estrangeira em optativa será oferecida no terceiro módulo.			
Carga horária total do módulo IV			400

Fonte: Manual de Orientações - Nova EJA, 2013. Adaptado por Flávio, 2024.

Diante dessas dificuldades, a escola busca criar estratégias para promover a permanência e o sucesso dos alunos da EJA. A flexibilidade de horário é uma dessas estratégias, que visa atender às necessidades dos estudantes que enfrentam desafios sociais e econômicos em seu cotidiano. No entanto, é preciso reconhecer que a efetividade dessas medidas está intrinsecamente ligada à resolução de questões estruturais mais amplas.

3.2.1 Considerações sobre a NEJA:

Como discutido no subcapítulo “3.1 Do Brejo ao Caos: Formação Territorial de Belford Roxo e Sua Condição Periférica”, o Atlas do Desenvolvimento Humano do Brasil revela um profundo abismo entre os municípios do Estado do Rio de Janeiro em termos de Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM). Niterói, com um IDHM de 0,837, ocupa o topo do ranking, enquanto Sumidouro, com 0,611, está na última posição. Esse contraste ilustra as profundas desigualdades socioeconômicas e educacionais presentes no estado. Embora recursos financeiros provenientes da Operação Lava Jato tenham sido destinados a instituições como o Colégio Estadual Brandão Monteiro, é evidente que esses investimentos não foram suficientes para suprir todas as necessidades estruturais e pedagógicas das escolas estaduais do Rio de Janeiro. A implementação da Nova Política Escolar de Educação de Jovens e Adultos (NEJA) demanda uma abordagem multifacetada, que vai além de melhorias na infraestrutura física, abrangendo também o desenvolvimento contínuo do corpo docente e a adequação curricular para enfrentar os desafios do século XXI.

Embora a verba recebida tenha permitido algumas melhorias, muitas escolas ainda enfrentam problemas graves de infraestrutura, como salas de aula inadequadas, falta de equipamentos tecnológicos e ambientes de estudo pouco atraentes. Esses problemas comprometem a qualidade do ensino e a motivação dos alunos. Além disso, a formação continuada dos professores, essencial para o sucesso da NEJA, tem sido insuficiente. A educação de jovens e adultos requer uma abordagem pedagógica diferenciada, alinhada às exigências do mercado de trabalho moderno. A falta de formação específica para os docentes pode resultar em um ensino desatualizado e desconectado das necessidades dos alunos. Como destacado por Macedo (2017), é fundamental garantir uma formação integral dos futuros docentes para que eles possam enfrentar as adversidades impostas pelas relações capitalistas.

A NEJA busca preparar os estudantes para as demandas do mercado de trabalho contemporâneo, que exige competências tecnológicas e habilidades interpessoais. No entanto, a transição dos alunos da NEJA para o mercado formal continua sendo um desafio significativo. A segregação social, evidenciada pela disparidade de oportunidades entre diferentes grupos socioeconômicos, permanece como um obstáculo. Muitos desses alunos enfrentam dificuldades em competir no mercado formal, tanto pela falta de qualificação específica quanto pelo estigma associado à educação de jovens e adultos.

A desigualdade social no Brasil se reflete diretamente no acesso ao mercado de trabalho formal. Indivíduos que participam de programas como o NEJA frequentemente enfrentam preconceitos e têm menos oportunidades de emprego em comparação com aqueles que seguem a trajetória educacional convencional. Para que a NEJA cumpra efetivamente seu papel de qualificação para o mercado de trabalho e promoção da inclusão social, é necessário que haja políticas públicas integradas e de longo prazo. Isso inclui a articulação entre diferentes esferas governamentais, investimentos contínuos em educação e parcerias com o setor privado para a criação de programas de treinamento e inserção no mercado de trabalho.

Outro ponto crucial na NEJA é a aceleração de algumas disciplinas do currículo, conforme observado na Tabela 06. Essa prática levanta questões importantes: será que essa nova política de educação conseguirá cumprir o princípio do padrão de qualidade previsto na Constituição Federal de 1988 e na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB)? A aceleração curricular, embora tenha como objetivo possibilitar que os alunos concluam seus estudos em um período mais curto, pode comprometer a profundidade e a compreensão dos conteúdos.

Essa abordagem pode ser vista como uma tentativa de atender à demanda por rápida qualificação dos jovens e adultos que buscam a EJA, mas também levanta preocupações sobre a eficácia do ensino e a real preparação dos estudantes para os desafios do mercado de trabalho

e da vida em sociedade. O princípio do padrão de qualidade, conforme estabelecido pela Constituição e pela LDB, exige que a educação oferecida seja não apenas acessível, mas também de alta qualidade, garantindo que todos os alunos tenham as mesmas oportunidades de aprendizado significativo e desenvolvimento integral.

A questão que se coloca é se a aceleração curricular, como parte da NEJA, pode realmente oferecer uma educação que cumpra esses padrões de qualidade ou se, ao contrário, pode resultar em uma formação superficial que não atende às necessidades dos estudantes nem às exigências do mercado de trabalho do século XXI. Essa reflexão é essencial para avaliar se a NEJA, como política pública, está de fato alinhada com os objetivos de inclusão social e desenvolvimento sustentável previstos pela legislação educacional brasileira.

Em conclusão, embora a destinação de recursos financeiros, como os provenientes da Operação Lava Jato, seja um passo importante, a implementação eficaz da NEJA exige uma abordagem mais abrangente. Somente com o fortalecimento da infraestrutura, a formação continuada dos educadores e a criação de oportunidades reais de emprego para os egressos da EJA será possível transformar o panorama da educação de jovens e adultos no Rio de Janeiro, promovendo a inclusão social e a igualdade de oportunidades no século XXI.

3.3 Caracterização dos desafios dos estudantes de EJA em Belford Roxo:

Conforme discutido nas composições teóricas desta pesquisa, analisaremos a problemática urbana na periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a qual conceituamos como a Baixada Fluminense (SIMÕES, 2007). O espaço de análise das condições socioespaciais dos nossos sujeitos são protagonizados nas relações do município de Belford Roxo, que pertence à Baixada Fluminense.

O Colégio Estadual Brandão Monteiro está localizado em um bairro periférico de Belford Roxo, município que também é considerado periférico na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Isso reflete uma relação de escalas geográficas que podemos entender como a “periferia da periferia”, abordando as condições de disposições de serviços e objetos segundo concepção de periferia de Paul Singer (1980). Com isso, acreditamos nesse contexto que:

A Geografia sempre se caracterizou por estudar as questões na perspectiva de determinadas escalas de análise, que pressupõem distintos níveis territoriais. No entanto, hoje estão colocadas explicitamente como categorias de análise o cotidiano e o local, acrescido do regional. (CAVALCANTI, 2006)

A partir de então, as análises das respostas desta dissertação confluíram com a perspectiva de uma construção das epistemologia periférica apresentado por D’Andrea (2020):

A ciência humana produzida por meio de uma epistemologia periférica se faz levando em conta a subjetividade periférica do cientista. Essa subjetividade se forma por meio da experiência construída nas relações sociais historicamente objetivadas. A epistemologia periférica se constitui por meio de uma vivência que produz identificação com os sujeitos e as sujeitas da pesquisa, oriundos da mesma classe social e com códigos compartilháveis. O cientista, quando lastreado por essa vivência compartilhada com sujeitos e sujeitas da pesquisa, há de compreender escolhas. (D’ANDREA, 2020, p.34)

Para construir a perspectiva de análise desta pesquisa e ter maior compreensão das concepções metodológicas abordadas, partiremos da perspectiva materialista histórico-dialética. Esse método é concebido na construção geográfica da RMRJ e está contido nas relações dos sujeitos periféricos com o acesso ao direito à educação, apontando como a condição periférica da mobilidade urbana pode influenciar na qualidade do ensino.

Nessa perspectiva, percebemos que a mobilidade urbana na periferia da periferia é inferior em comparação com a disponibilidade de serviços e espaços de circulação de modais nos centros urbanos (LUDD, 2005; SINGER, 1980). Ocasionalmente em alguns casos apresentados a seguir, como um sinal de precarização ao acesso à educação e evidenciando a condição periférica.

Desse modo, a pesquisa foi conduzida nos dias 5 e 19 de Outubro de 2023, no turno da noite, devido à disponibilidade da modalidade EJA na unidade escolar. Optamos por realizar a pesquisa durante o segundo semestre do ano, pois os alunos entrevistados estariam mais familiarizados com a rotina escolar nesse período. Para isso, elaboramos um formulário semi-estruturado e investigativo, contendo vinte perguntas abordando os seguintes temas: gênero, faixa etária, turmas, proximidade geográfica com a escola, atividades extracurriculares e sua relação geográfica com o colégio, quantidade e tipos de meios de transporte utilizados para chegar à escola, impacto dos atrasos na compreensão do conteúdo das aulas, pontualidade, motivos dos atrasos, tolerância a eles, impedimentos de entrada em sala de aula devido aos

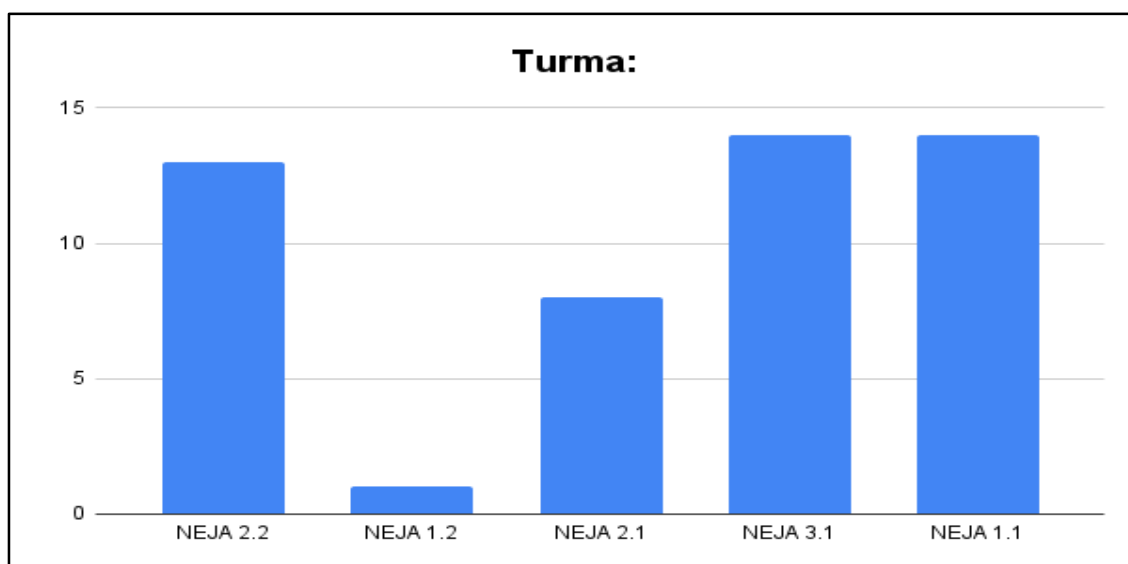
atrasos, saída antecipada da unidade escolar devido à disponibilidade do transporte público, impacto no rendimento escolar pela saída antecipada, reprovação devido a atrasos, e considerações sobre a possibilidade de desistência da modalidade de EJA devido aos atrasos.

Com base nos resultados desta pesquisa, obtivemos uma perspectiva da relação entre os alunos da modalidade EJA e o espaço geográfico, bem como das contradições que surgiram ao longo do arcabouço teórico explorado nos capítulos anteriores desta dissertação. O grupo principal de participantes foram os estudantes da EJA, já que são o foco da análise em questão. Assim, verificamos que no período noturno não era só oferecida a modalidade da EJA, mas também a instituição escolar forneciam o ensino regular noturno para a etapa de ensino fundamental, especificamente os anos finais.

Optamos por excluir a pergunta número três do Apêndice 01, que indagava sobre a etapa de escolaridade na qual o indivíduo se encontrava na modalidade da EJA. Dessa forma, a ênfase nas respostas desta pesquisa recairá sobre o ensino médio na modalidade da EJA. Essa decisão foi tomada visando direcionar a análise para uma faixa específica de educação e obter dados mais precisos e relevantes para os objetivos da pesquisa.

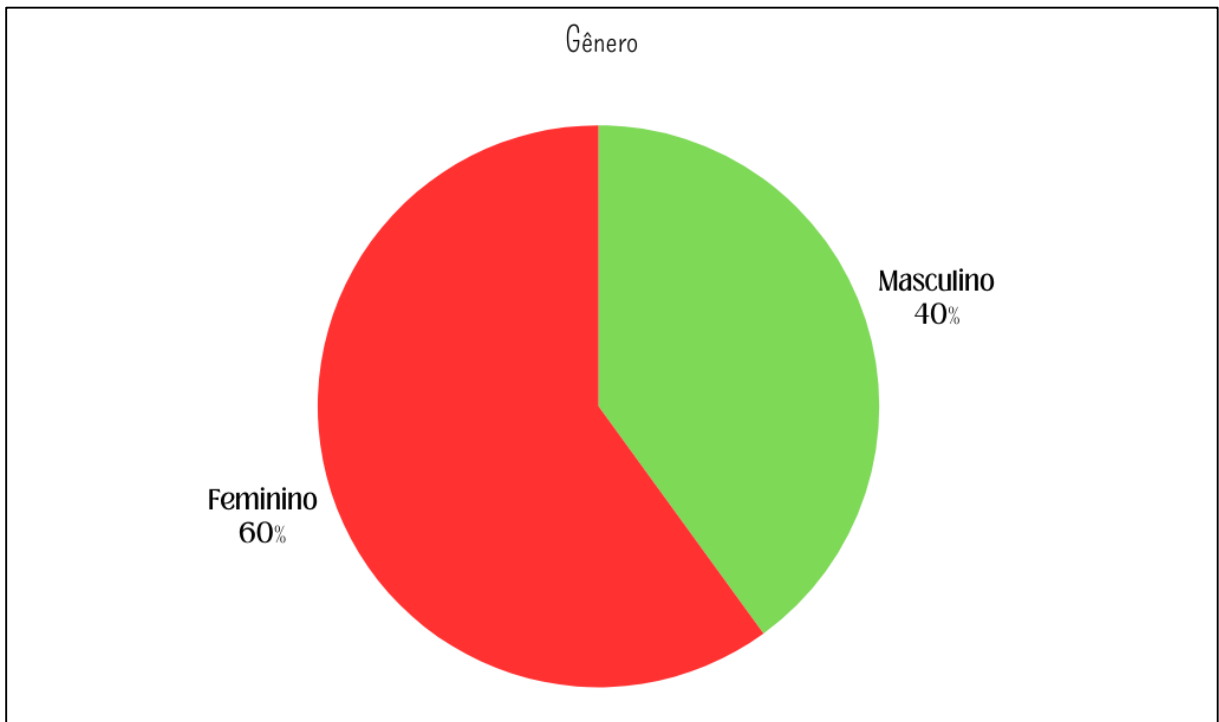
No segundo semestre de 2023, o Colégio Estadual Brandão Monteiro teve um total de 158 alunos matriculados na modalidade da EJA. No entanto, conduzimos uma pesquisa por amostragem, envolvendo 50 estudantes selecionados das turmas da unidade escolar (Gráfico 02). A partir das respostas obtidas, teremos uma base sólida para compreender a realidade enfrentada por esses estudantes, incluindo suas motivações, justificativas e as dificuldades enfrentadas devido aos atrasos na unidade escolar. Essa abordagem nos permitirá obter entendimento sobre as questões relacionadas à pontualidade e suas implicações no contexto educacional da EJA.

GRÁFICO 02: TURMAS



Organizado por Flávio, 2024.

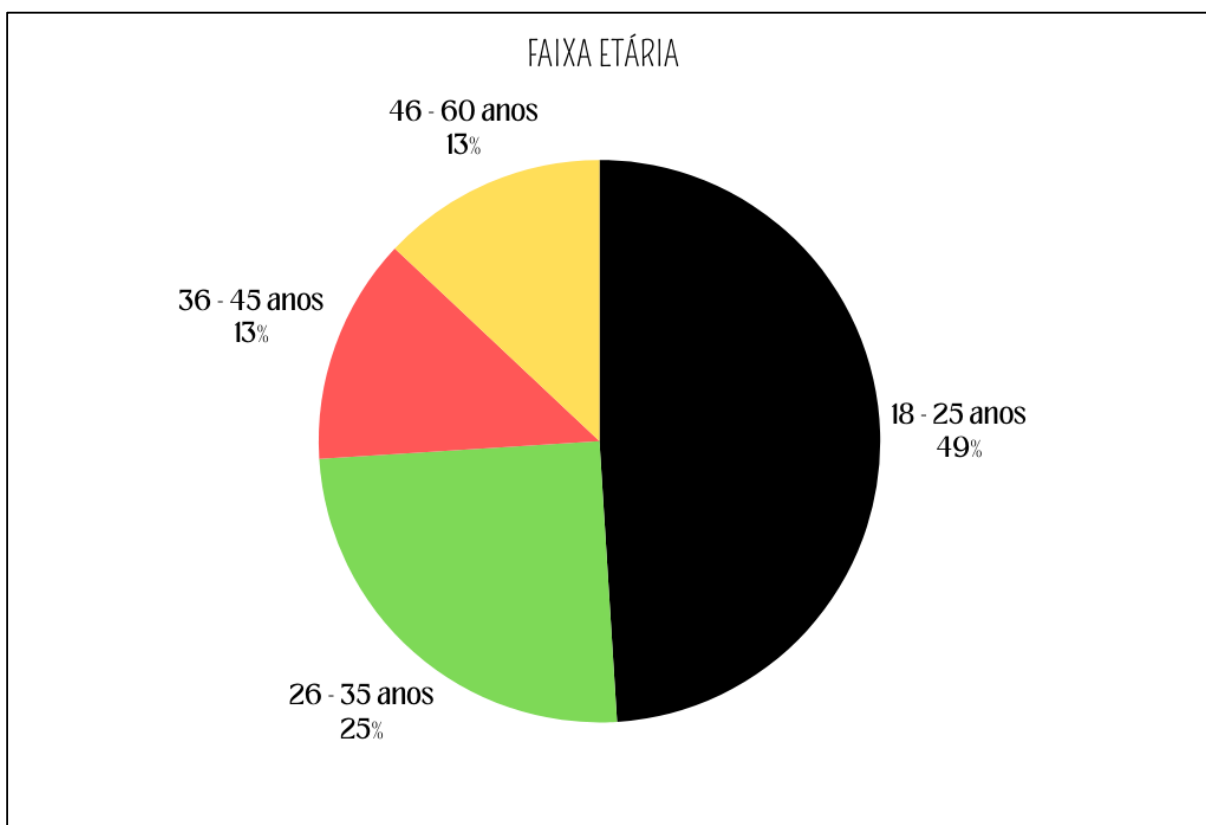
Inicialmente, buscamos identificar o gênero desses estudantes por meio da pergunta relacionada ao gênero (Gráfico 03), com o objetivo de verificar a diferença de gêneros da população da EJA.

GRÁFICO 03: GÊNERO

Organizado por Flávio, 2024.

Na amostragem que conduzimos, identificamos 30 alunas e 20 alunos, representando, respectivamente, 60% do público feminino da EJA e 40% do público masculino da EJA no Colégio Estadual Brandão Monteiro. Esse resultado reforça a tendência apontada pelo PNAD do IBGE em 2022, que evidenciou uma grande disparidade no índice de analfabetismo, sendo mais elevado entre o público feminino (Gráfico 03). Ou seja, essas cidadãs estão retornando à escola e gozando do direito à educação, que preteritamente foram subtraídas no decorrer da vida.

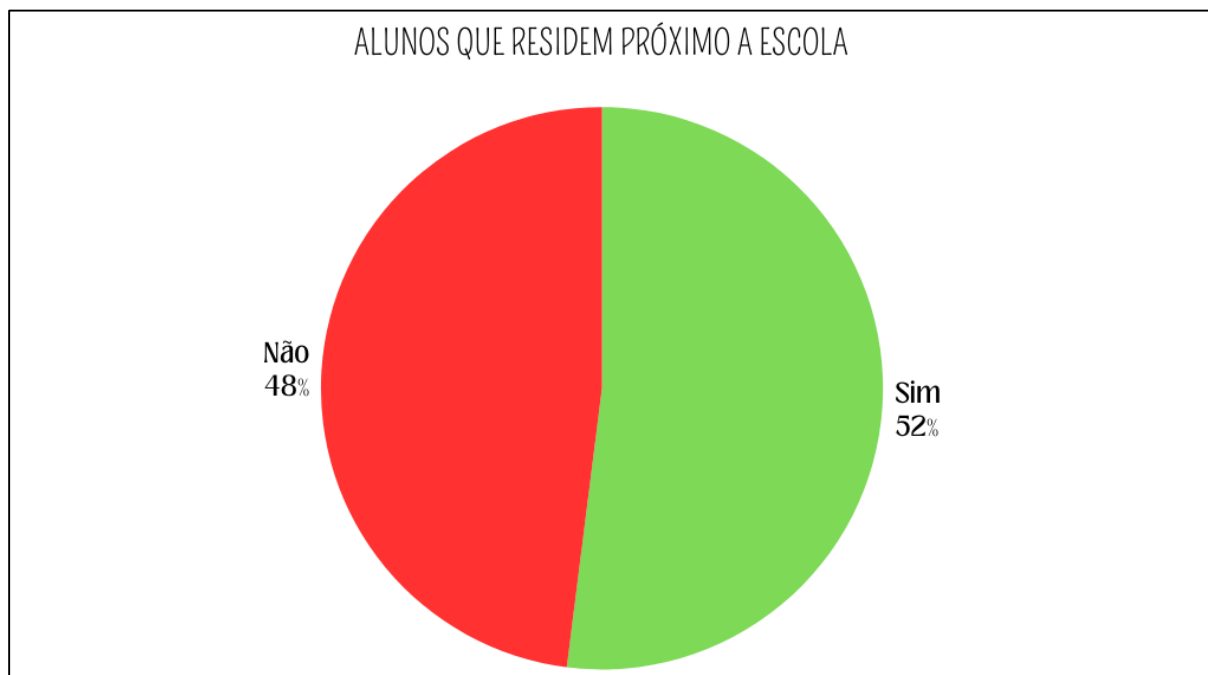
Outro aspecto que buscamos abordar nesta pesquisa está relacionado à faixa etária (Gráfico 04) dos estudantes da EJA. Isso é crucial para compreendermos o perfil etário da EJA ao longo do tempo, captando as novas dinâmicas sócio espaciais que essas faixas etárias podem revelar, especialmente no contexto da periferia da RMRJ. Desta forma, é possível moldar propostas de políticas públicas de acordo com as necessidades específicas dessa população urbana. É importante ressaltar que essa análise etária se restringe ao recorte espacial do bairro periférico de Belford Roxo, e não podemos generalizar para todos os alunos que fazem parte dessa modalidade de ensino.

GRÁFICO 04: FAIXA ETÁRIA

Organizado por Flávio, 2024.

A pesquisa foi estruturada em cinco faixas etárias: de 18 a 25 anos, de 26 a 35 anos, de 36 a 45 anos, de 46 a 60 anos e 60 anos ou mais. No entanto, dentro desses recortes no Colégio Estadual Brandão Monteiro e na amostragem de 50 alunos, identificamos o seguinte número de alunos em cada faixa etária: 25 alunos de 18 a 25 anos, 13 alunos de 26 a 35 anos, 6 alunos de 36 a 45 anos e 6 alunos de 46 a 60 anos, representando respectivamente 50%, 26%, 12% e 12% do total. Notamos que na etapa do ensino médio da modalidade da EJA não encontramos alunos na faixa etária de 60 anos ou mais. Miguel Arroyo, em sua obra “Passageiro da Noite” de 2017, aborda essa mudança na faixa etária da população da EJA nos contextos urbanos, e aponta as motivações dos alunos mais jovens que buscam o diploma da Educação Básica, sendo elas: às exigências do mercado de trabalho de trabalho formal; ou como requisito para uma formação continuada.

Com base nas informações apresentadas até o momento, também investigamos a proximidade da residência dos estudantes da modalidade EJA em relação à unidade escolar. O objetivo é compreender a dimensão espacial e os desafios que podem surgir devido ao deslocamento frequente até a escola. No levantamento dos resultados das áreas de residência dos alunos, é essencial esclarecer a semântica das variáveis: quando nos referimos aos alunos que residem próximos à unidade escolar, estamos considerando aqueles que vivem no mesmo bairro da escola; já os que moram distantes, referem-se aos que residem em outros bairros ou regiões. Os resultados obtidos foram os seguintes:

GRÁFICO 05: ALUNOS QUE RESIDEM PRÓXIMO A ESCOLA

Organizado por Flávio, 2024.

O Gráfico 05 apresenta os resultados de uma pesquisa realizada com 50 alunos: 26 deles, correspondendo a 52%, residem próximos ao Colégio Brandão Monteiro, enquanto 24 alunos, representando 48%, moram em localidades mais distantes da instituição de ensino. Esses dados sugerem que a demanda pelo ensino médio na modalidade EJA inclui um grupo significativo de alunos que vivem em bairros mais afastados da escola, como Shangrila, Recantus, Xavantes e São Francisco de Assis⁵⁶. Essa distância pode impactar o tempo de deslocamento até a escola.

Considerando que a escola está situada em um bairro periférico da cidade de Belford Roxo, é relevante mencionar, conforme relatado por Singer (1980), que a disponibilidade de serviços urbanos tende a diminuir à medida que nos afastamos do centro da cidade. Um fator adicional a ser considerado é que a Autoviação Vera Cruz⁵⁷ possui concessão para operar diversas linhas de ônibus no bairro, como as linhas 428 (Bonsucesso - Nova Aurora), 421 (Pavuna - Miguel Couto), 620 (Nova Iguaçu - Nova Aurora), 800 (Madureira - Nova Aurora) e 530 (Nova Iguaçu - Geneciano). Além disso, a Viação São José opera a linha Central x Nova Aurora, e a Viação Flores opera a linha Madureira x Nova Aurora. A concentração dos serviços de transporte coletivo em poucas empresas resulta em longos intervalos entre os ônibus, deixando a população do bairro dependente desses serviços.

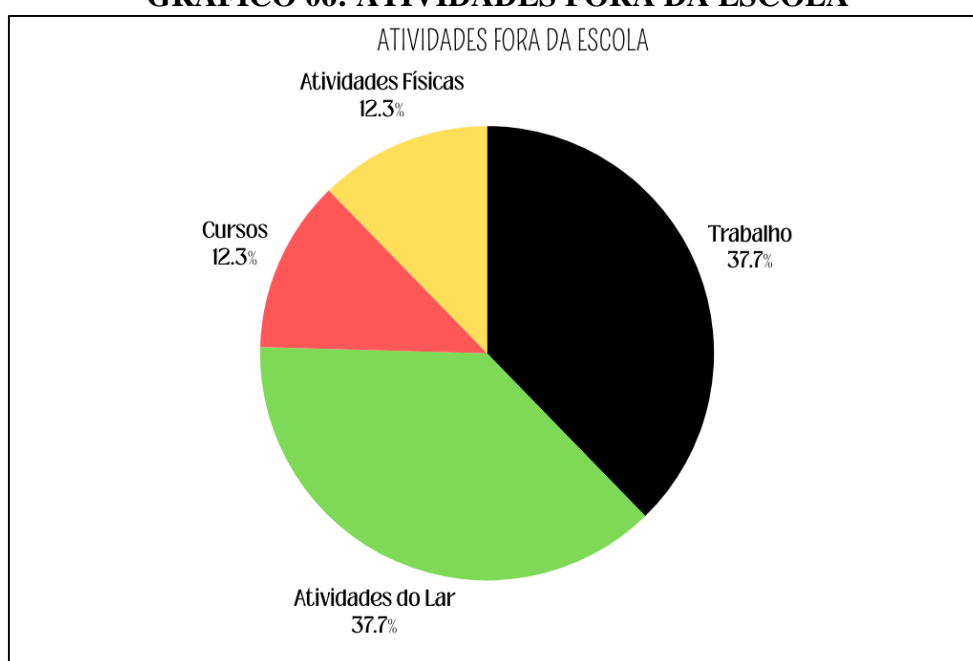
⁵⁶ A plataforma Supletivo Online organizou uma lista das escolas públicas e que oferecem a modalidade da EJA nas Etapas de Ensino Fundamental e Ensino Médio em 2024. Nota-se que o bairro de Nova Aurora apresenta uma das 10 escolas que oferecem a etapa de ensino médio na modalidade da EJA. Disponível em: <<https://supletivoonline.com/supletivo-eja-belford-roxo-rj/>> Acessado em 04 de Julho de 2024.

⁵⁷ “Reclame Aqui” é uma plataforma virtual de grande relevância para as manifestações dos consumidores sobre produtos e serviços oferecidos. Nesta plataforma, a Autoviação Vera Cruz possui uma avaliação de 3.9 em 10, não sendo recomendada pelos consumidores. Uma das maiores críticas está relacionada aos longos intervalos entre os ônibus. Disponível em: <https://www.reclameaqui.com.br/auto-viacao-vera-cruz-ltda/intervalo-dos-ônibus_skNEFn0PT8HpIRQ1/> Acessado em 04 de julho de 2024.

Antes de identificar o tempo de deslocamento dos alunos da EJA, é crucial compreender quais outras atividades que eles realizam fora do ambiente escolar, conforme ilustrado no Gráfico 06. Essas atividades fazem parte do cotidiano dos alunos e influenciam diretamente sua rotina. Ao analisar essas informações, não só obteremos um entendimento mais profundo sobre a distância entre a residência dos alunos e a escola, mas também compreenderemos como essas atividades diárias podem interferir na chegada pontual dos alunos às aulas. Essa análise é fundamental para identificar possíveis fatores que impactam o desempenho e a assiduidade dos estudantes.

Ao nos referirmos às atividades realizadas fora da escola, procuramos identificar e categorizar aquelas que são mais presentes no cotidiano dos alunos. O objetivo é entender como essas atividades podem impactar tanto a posição quanto o desempenho dos estudantes na EJA.

GRÁFICO 06: ATIVIDADES FORA DA ESCOLA



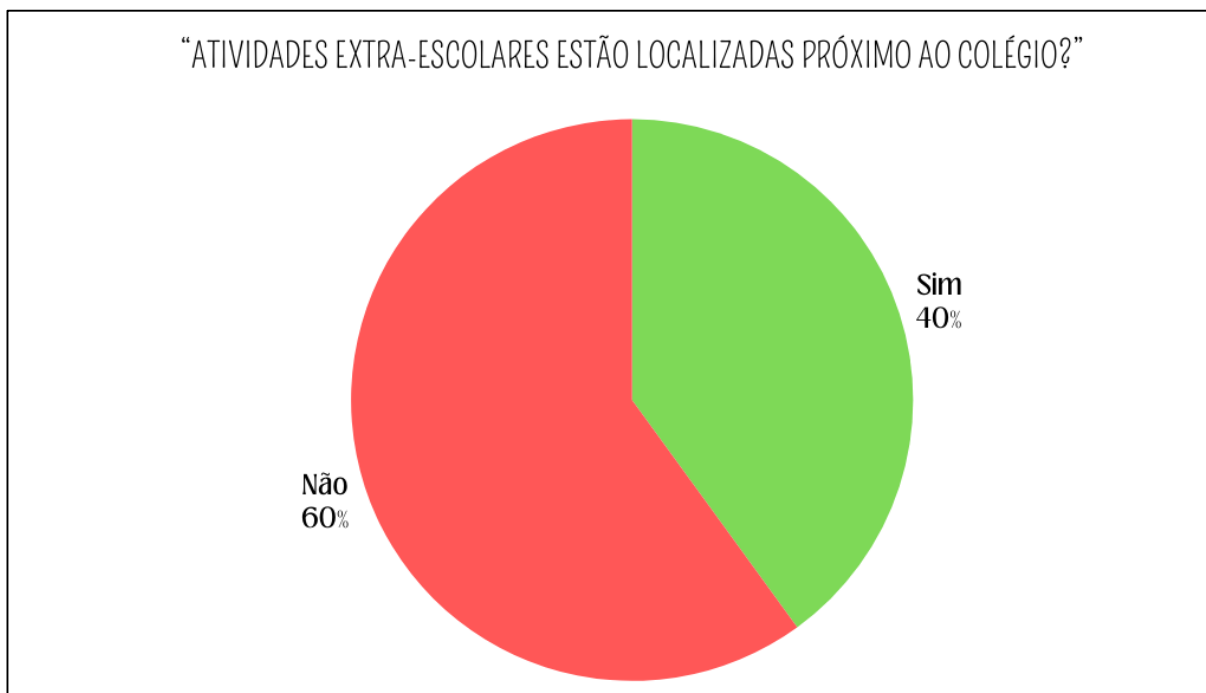
Organizado por Flávio, 2024.

O Gráfico 06 revela uma variedade de respostas relacionadas às atividades realizadas fora do ambiente escolar. A resposta "trabalho" se destaca, diminuindo que muitos desses estudantes estão envolvidos em atividades remuneradas, um fator importante para complementar a renda familiar. As atividades domésticas também recebem atenção significativa, com menções a "do lar" e "dona de casa", refletindo a divisão tradicional do gênero. Essa distinção evidencia o retorno dessas mulheres na escola como um meio de qualificação para buscar as melhores oportunidades no mercado. Além disso, nota-se o envolvimento dos alunos em cursos de qualificação profissional e atividades esportivas, demonstrando seu esforço em desenvolver-se pessoal e profissionalmente.

Diante disso, também examinamos a questão da localização das atividades extracurriculares (Gráfico 07), ou seja, se essas atividades ocorrem na mesma localidade da escola ou em locais mais distantes. Essa análise sugere que a realização dessas atividades fora da escola pode influenciar o deslocamento dos alunos até a unidade escolar, impactando novamente o tempo de deslocamento. De acordo com os dados obtidos nas entrevistas, 60% dos alunos relataram que não realizam atividades fora do ambiente escolar, enquanto 40%

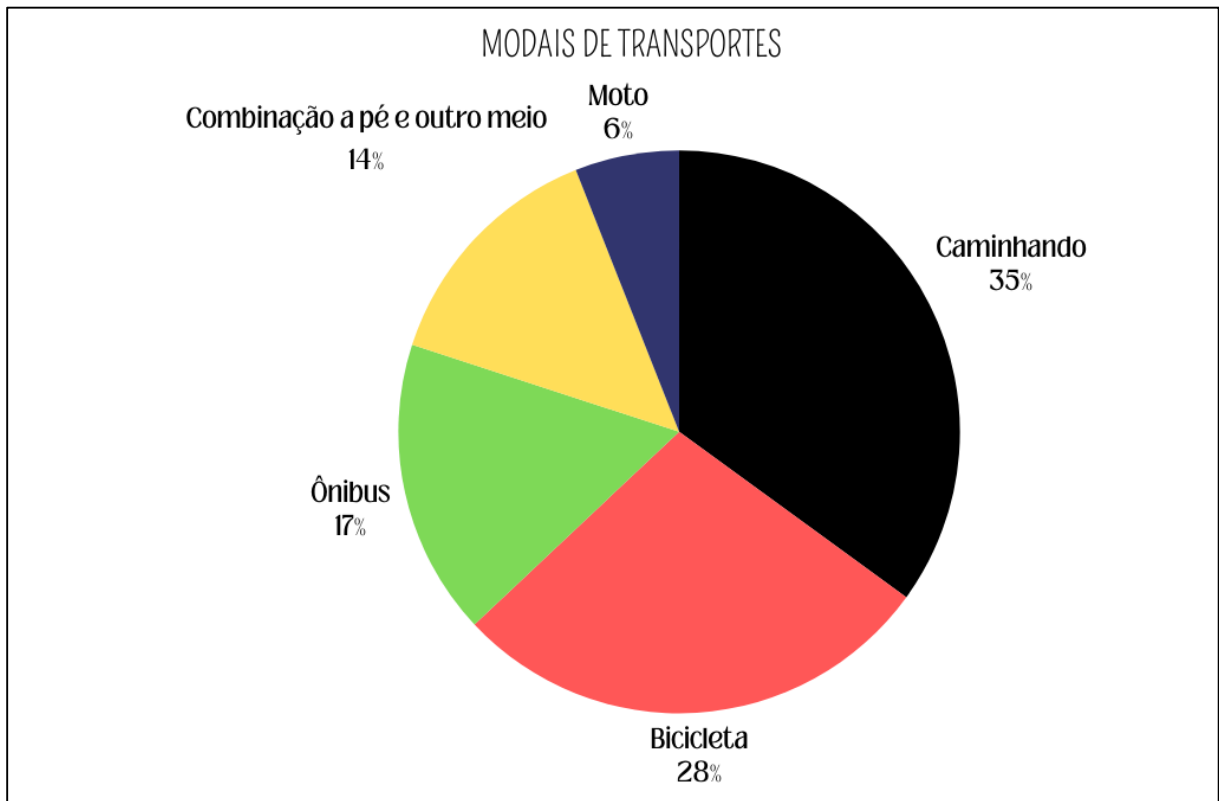
afirmaram participar de atividades em locais distintos da escola. É importante destacar que aplicamos a mesma perspectiva de distância ao analisar o gráfico sobre a localização das residências dos alunos em relação à escola.

GRÁFICO 07: ATIVIDADES EXTRA-ESCOLARES ESTÃO LOCALIZADAS PRÓXIMO AO COLÉGIO?



Organizado por Flávio, 2024.

Dentro dessa amostragem, aproximadamente 40% dos alunos precisam sair um pouco mais cedo para chegar à escola no horário de entrada. Ao explorar essa dinâmica, consideramos os diversos meios de transporte urbano disponíveis. Para isso, elaboramos um questionário que inclui uma questão específica sobre os modais de transporte utilizados. Como mencionado na seção anterior, "3.2 Caracterização do Colégio Estadual Brandão Monteiro", a unidade escolar está situada em uma área sem acesso direto ao transporte público, o que obriga os alunos a utilizar outros meios de locomoção, como transporte privado ou a pé. Assim, é relevante entender quais modais de transporte os estudantes empregam para chegar à escola (Gráfico 08). Essa questão foi formulada de maneira aberta no questionário, permitindo que os alunos descrevessem os meios de transporte que utilizam para o deslocamento até a escola.

GRÁFICO 08: MODAIS DE TRANSPORTES

Organizado por Flávio, 2024.

No gráfico 08, observamos que 28% dos alunos optam por usar bicicleta como meio de transporte para chegar à escola, possivelmente devido à proximidade entre o colégio e suas residências. Essa mesma suposição pode ser aplicada aos alunos que se deslocam a pé. Além disso, notamos que alguns alunos utilizam ônibus, o que pode ser justificado pelo fato de que esses estudantes realizam atividades fora da escola e estão em locais distantes da escola, evidenciando as características da composição do sujeito periférico (D'ANDREA, 2020), que são as distâncias de equipamentos urbanos entre centro e periferia (SINGER, 1980). O uso de motocicletas por alguns alunos também pode ser atribuído a fatores semelhantes. Embora essas sejam algumas das hipóteses levantadas, é importante notar que a escolha do meio de transporte por cada indivíduo não se restringe apenas à distância, podendo envolver uma série de outros motivos. Em outras palavras, essas escolhas podem ser subjetivas e baseadas em diversas justificativas pessoais para a seleção dos modais de transporte.

Neste ponto, outro questionamento relevante é o tempo de deslocamento dos indivíduos até a escola. Observamos que esses alunos podem estar envolvidos em diversos movimentos pendulares, como deslocamentos entre escola e residência, trabalho e escola, cursos e escola, ou academia e escola. Nesse contexto, o tempo de deslocamento pode variar significativamente, influenciado pela disponibilidade de transporte público, pela distância percorrida, pelo modo de transporte utilizado, pela infraestrutura viária e por outros fatores que afetam o ambiente urbano. O Gráfico 09 ilustra essa variação no tempo de deslocamento enfrentado pelos alunos ao longo do dia.

GRÁFICO 09: TEMPO DE LOCOMOÇÃO

Organizado por Flávio, 2024.

Ao analisar a interseção entre o Gráfico 05, que mostra a proximidade das residências dos alunos com a escola; o Gráfico 06, que categoriza as atividades realizadas fora do ambiente escolar; o Gráfico 07, que apresenta a distância dessas atividades em relação à escola; e o Gráfico 08, que detalha os meios de transporte utilizados, é possível observar que 92% dos alunos entrevistados levam até meia hora para chegar à escola. Esse tempo de deslocamento relativamente curto pode ser explicado pelo fato de muitos alunos residirem e trabalharem nas proximidades da unidade escolar, além de realizarem atividades extracurriculares próximas à escola, conforme mostrado pelos gráficos.

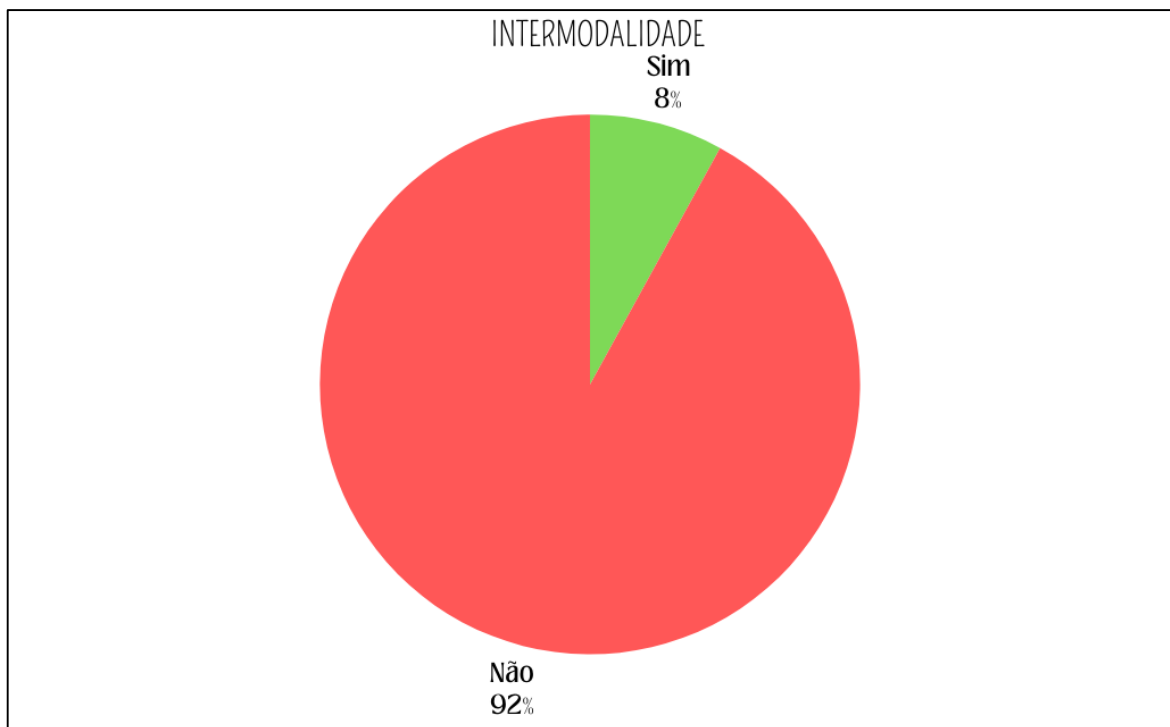
No entanto, o Gráfico 09 revela que alguns alunos enfrentam um tempo de deslocamento superior a 31 minutos, com alguns casos chegando até duas horas. Essa variação pode ser atribuída a dois fatores principais: primeiro, alunos que realizam atividades em locais distantes da escola, como cursos ou trabalhos, podem enfrentar deslocamentos mais longos e possíveis congestionamentos no trajeto. Segundo, alunos que residem em áreas mais afastadas da escola podem ter um tempo de deslocamento mais prolongado, independentemente das atividades extracurriculares que realizam. Além disso, o meio de transporte utilizado, conforme ilustrado no Gráfico 08, também pode impactar significativamente o tempo total de deslocamento.

Para enriquecer nossa análise, investigamos a variedade de modais de transporte utilizados pelos alunos (Gráfico 10). Esse questionamento é fundamental para avaliar se as hipóteses sobre a influência da distância no tempo de deslocamento são confirmadas. Frequentemente, os alunos precisam combinar diferentes meios de transporte para chegar à escola, o que pode impactar significativamente o tempo total de deslocamento. A análise da intermodalidade — a combinação de diferentes modais de transporte em um único trajeto — é

crucial para compreender como os estudantes da EJA se movem no ambiente urbano. A intermodalidade pode incluir o uso simultâneo de ônibus, bicicletas, motocicletas, e até mesmo deslocamentos a pé, dependendo da distância e da disponibilidade de transporte. Esse aspecto é fundamental para entender as complexidades do deslocamento e identificar possíveis melhorias na infraestrutura de transporte.

No Gráfico 10, observamos que 8% dos alunos utilizam a intermodalidade, o que coincide com a proporção de alunos que levam mais de 30 minutos para chegar à escola. Esse dado sugere que uma parte significativa dos estudantes enfrenta desafios relacionados ao deslocamento, muitas vezes precisando recorrer a diferentes meios de transporte para completar seu trajeto. Essas informações são essenciais para o desenvolvimento de políticas públicas que busquem otimizar o trajeto dos alunos até a escola, proporcionando maior eficiência e conforto. Melhorias na coordenação dos diferentes modais de transporte, aumento da frequência e cobertura das linhas de transporte público, e a criação de soluções integradas podem ajudar a reduzir o tempo de deslocamento e melhorar a experiência dos estudantes.

GRÁFICO 10: INTERMODALIDADE



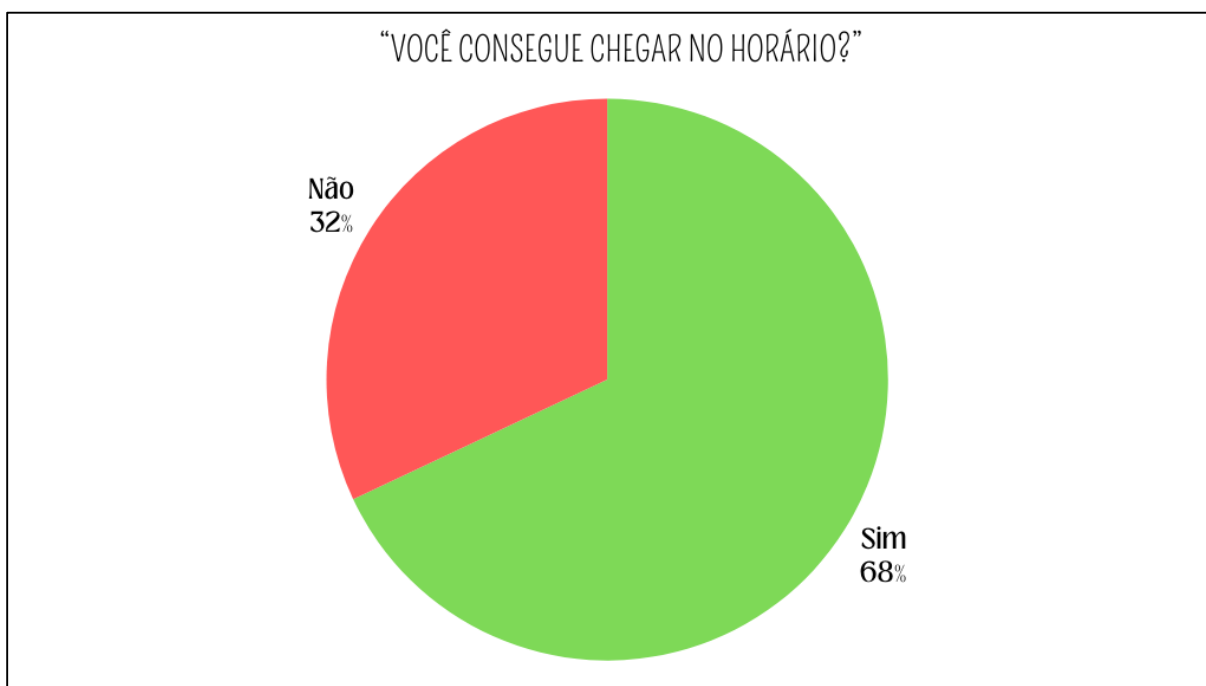
Organizado por Flávio, 2024.

Os próximos questionamentos, representados graficamente nesta amostragem, focam na percepção, motivações, consequências e reflexões sobre as implicações do atraso no dia a dia dos alunos. Embora tenhamos constatado que a maioria dos alunos reside próximo à escola e utiliza um único meio de transporte urbano para chegar lá, é crucial conduzir essas investigações para entender o impacto que uma mobilidade urbana ineficiente pode ter no desenvolvimento do aluno ao longo do processo formativo.

Vamos abordar diretamente um dos principais questionamentos da nossa pesquisa: “Você consegue chegar no horário na escola?” Esse questionamento foi um dos resultados extraídos da análise de dados, conforme demonstrado no Gráfico 11. Dos discentes

entrevistados, 34 responderam afirmativamente, enquanto 16 responderam negativamente, correspondendo a 68% e 32%, respectivamente. Ao relacionarmos esses resultados com os dados do Gráfico 05, que analisam a proximidade geográfica da residência com a escola, notamos uma correlação direta entre essa proximidade e a pontualidade dos alunos. Além disso, sugerimos que outros fatores, como a qualidade dos meios de transporte utilizados e o planejamento individual dos estudantes, podem exercer uma influência relevante sobre a frequência escolar pontual.

GRÁFICO 11: “VOCÊ CONSEGUE CHEGAR NO HORÁRIO?”



Organizado por Flávio, 2024.

Conduzimos uma investigação adicional sobre as causas dos atrasos, questionando o que poderia levar a um eventual atraso. Essa questão foi aberta, permitindo uma variedade de respostas, como: “Esperar alguém para cuidar dos filhos”; “Esperar pelo cônjuge”; “Preparar o jantar para a família”; “Compromissos profissionais”; “Congestionamentos de trânsito”; “Afazeres domésticos”; “Distâncias a percorrer”; “Dificuldade em chegar pontualmente”; entre outras, conforme apresentadas no Gráfico 12. Essas respostas são relevantes para analisarmos a divisão de trabalho por gênero no século XXI, especialmente considerando o grande número de alunas matriculadas na EJA, conforme evidenciado no Gráfico 04. Cabe uma pesquisa a parte sobre essas problemáticas identificadas.

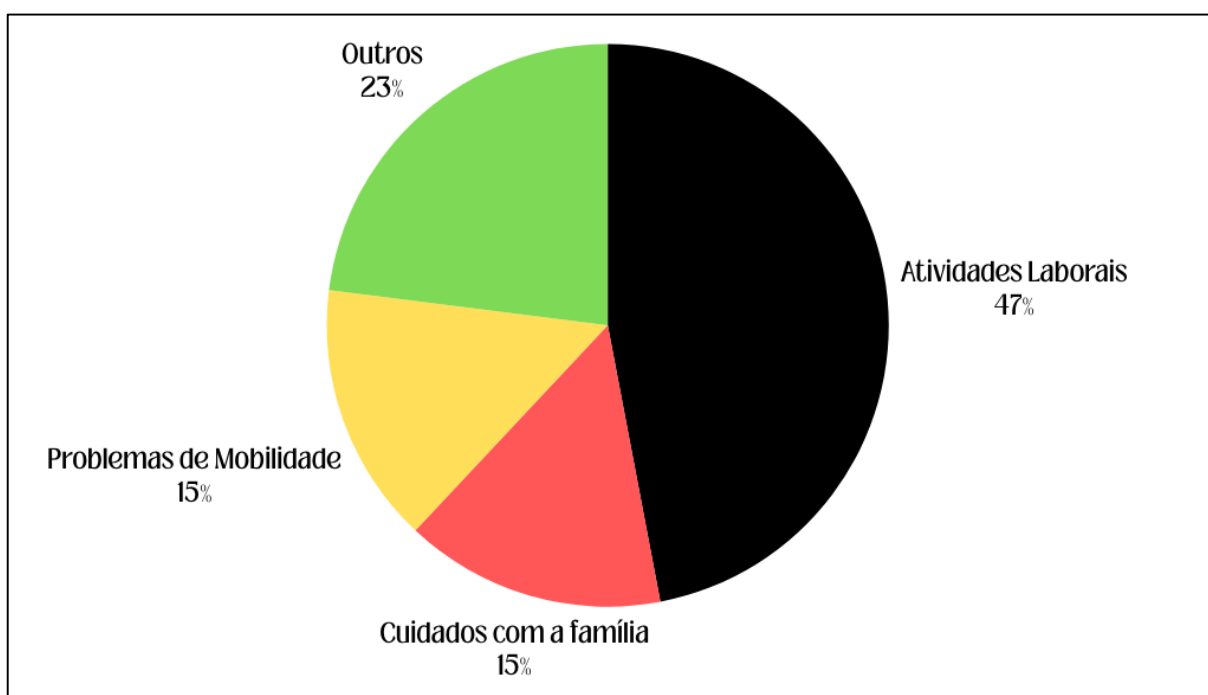
Além disso, é importante reconhecer que, além dos afazeres domésticos, as mulheres podem enfrentar desafios relacionados à mobilidade até a escola. Portanto, é válido investigar os modais de transporte urbano disponíveis e a acessibilidade desse trajeto no espaço urbano.

É relevante destacar que outra situação mencionada no Gráfico 12 está relacionada ao trabalho. Alunos, ao responderem o questionário, mencionaram que o término do expediente coincide com o horário da escola; alguns saem mais cedo e outros contam com a compreensão dos funcionários da escola. Além disso, houve relatos sobre congestionamentos, especialmente durante o horário de “pico” entre 16 e 19 horas. Isso ressalta a importância de considerarmos

não apenas os fatores domésticos, mas também os desafios enfrentados pelos alunos no deslocamento até a escola.

Assim, ao analisarmos a literatura sobre o espaço urbano brasileiro, em especial da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, percebemos que ele foi desenvolvido principalmente para atender às demandas econômicas, muitas vezes negligenciando as demandas sociais e as necessidades dos cidadãos em relação ao acesso aos direitos essenciais, como a educação e a locomoção.

GRÁFICO 12: MOTIVOS DE ATRASOS⁵⁸



Organizado por Flávio, 2024.

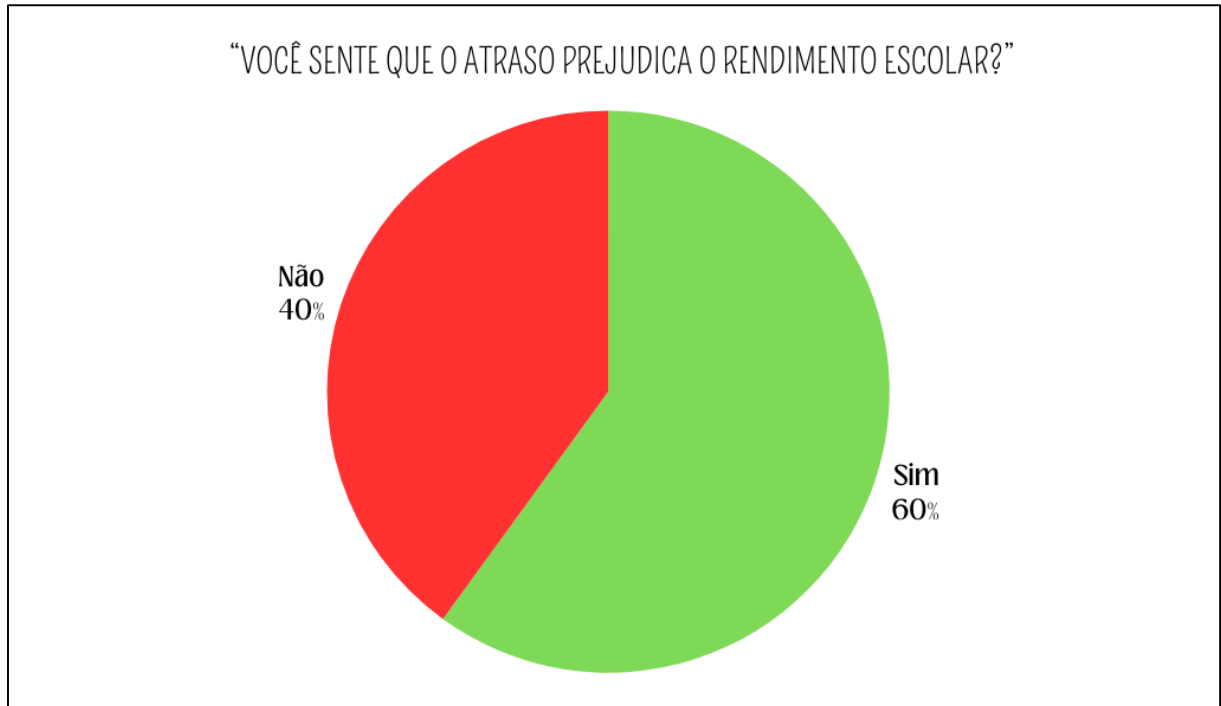
Prosseguimos com a entrevista, abordando dois questionamentos semelhantes, sendo o primeiro sobre a possibilidade de atraso (Gráfico 13), resultando na perda da aula, e o segundo sobre o próprio atraso (Gráfico 14). Ambos estão ligados à probabilidade de um desempenho ruim do aluno, ocasionado pelo atraso. O primeiro questionamento foi: “Caso tenha perdido um dia de aula devido ao atraso, conseguiu compreender bem o conteúdo?” Obtivemos uma resposta positiva de 60% e uma negativa de 40%. Nesse primeiro questionamento, observamos nessa amostragem que mais da metade não sente o atraso de um dia não impacta no desempenho.

Já o segundo questionamento foi: “Você sente que o atraso prejudica o rendimento escolar?” Recebemos 68% de respostas positivas e 32% de respostas negativas. Nessa perspectiva, é importante considerar as normas de frequência da grade horária do estudante da

⁵⁸ Atividades Laborais: A principal causa de atraso, representando quase metade dos casos. Isso pode estar relacionado à alta carga de trabalho, horas extras, imprevistos no local de trabalho, entre outros fatores. Cuidados com Crianças/Família: A segunda maior causa, englobando cuidados com os filhos, preparar refeições, levar/buscar crianças na escola, etc. Problemas de Mobilidade: Engarrafamentos, longas distâncias até o trabalho e transporte público precário são os principais motivos dentro dessa categoria. Outros: Essa categoria inclui diversas razões, como cursos, atividades extracurriculares, consultas médicas e imprevistos pessoais.

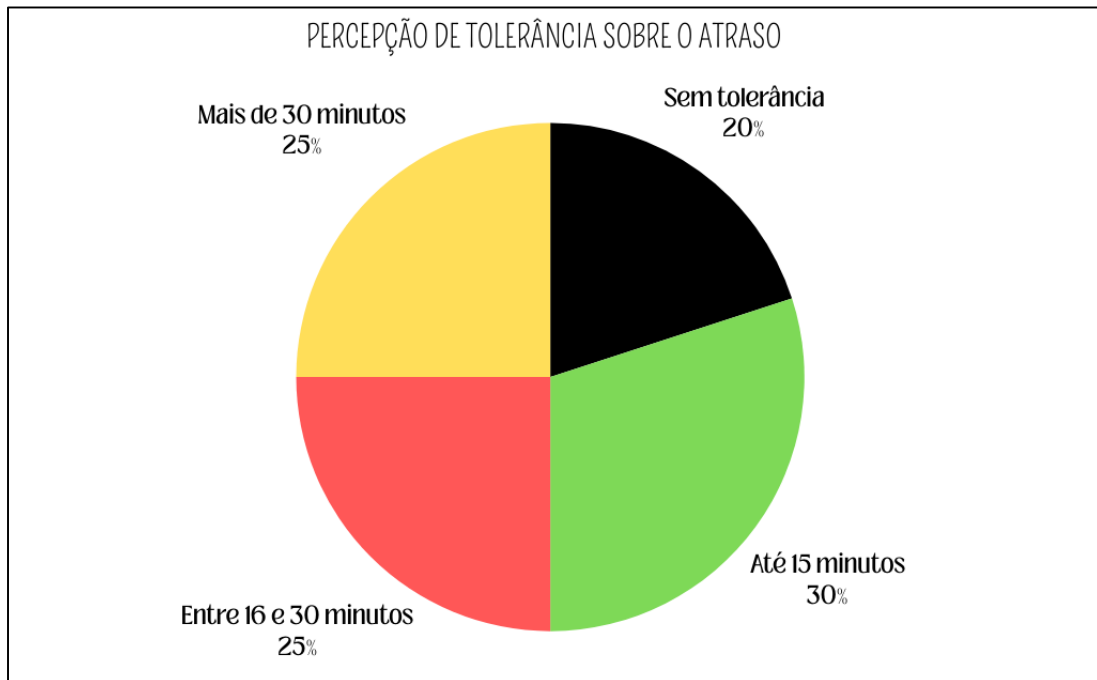
EJA, que deve ter uma frequência mínima de 75% de acordo com a LDBEN 9394/96. Dessa forma, os frequentes atrasos podem levar à reprovação por ausências.

GRÁFICO 13: “VOCÊ SENTE QUE O ATRASO PREJUDICA O RENDIMENTO ESCOLAR?”



Organizado por Flávio, 2024.

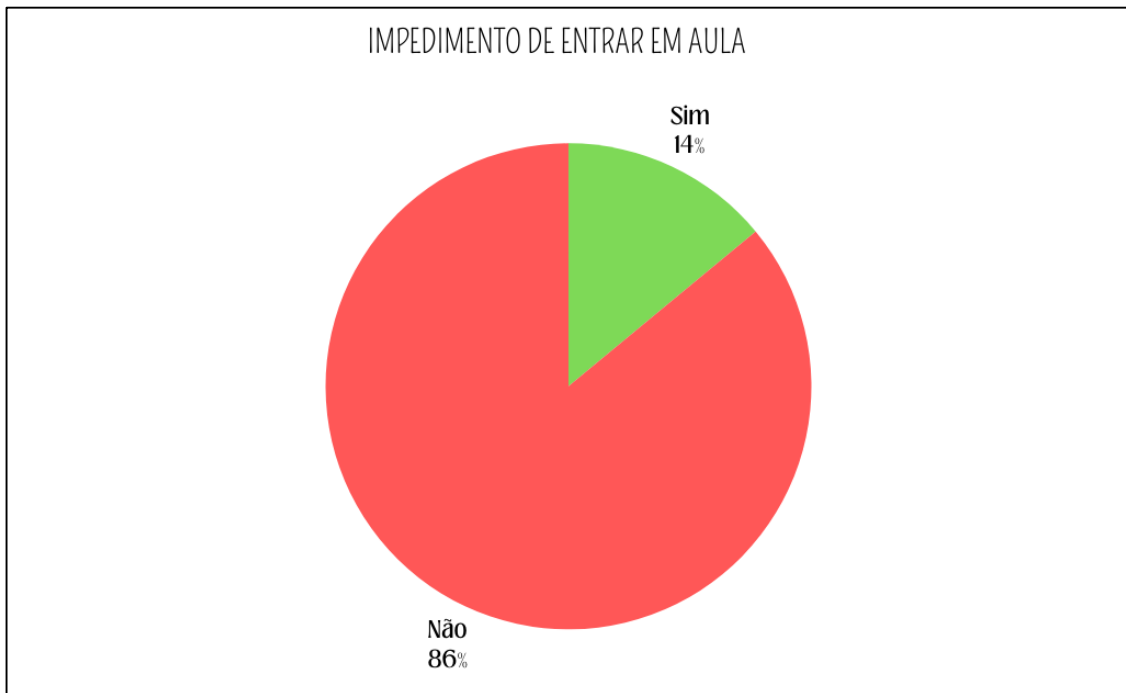
O questionamento subsequente sobre o atraso está relacionado à tolerância para a chegada à escola e à entrada na sala de aula. Neste quesito (Gráfico 14), observamos respostas variadas dos alunos, desde 15 minutos até 2 horas de atraso. Conforme mencionado na seção “3.2 Caracterização do Colégio Estadual Brandão Monteiro”, a tolerância aplicada pela escola é de 60 minutos. No entanto, para explicar essa diversidade de respostas, é importante considerar que o professor tem autonomia para gerir o tempo de aula. Se um aluno se atrasar por uma hora, por exemplo, pode não conseguir acompanhar o conteúdo da aula. Vale ressaltar que, em média, os professores têm entre 45 a 90 minutos em sala de aula.

GRÁFICO 14: PERCEPÇÃO DE TOLERÂNCIA SOBRE O ATRASO

Organizado por Flávio, 2024.

Indo ao encontro da percepção sobre o atraso, buscamos identificar, nesta amostragem, qual foi a porcentagem de alunos que foram impedidos de entrar na unidade escolar devido a atrasos (Gráfico 16). Observamos que 86% dos entrevistados não passaram por essa adversidade, enquanto 14% enfrentaram esse infortúnio no cotidiano. Vale lembrar que há uma infinidade de motivações subjetivas relacionadas ao atraso (Gráfico 12). Desse modo, a motivação que teve maior destaque está ligada ao fim do expediente e, conseqüentemente, ao tempo de deslocamento até a unidade escolar.

Por meio da confluência das informações desta pesquisa, podemos deduzir que esses 14% dos entrevistados que foram impedidos de entrar na unidade escolar provavelmente enfrentaram essa situação devido a essas duas motivações de atraso mencionadas.

GRÁFICO 16: IMPEDIMENTO DE ENTRAR EM AULA

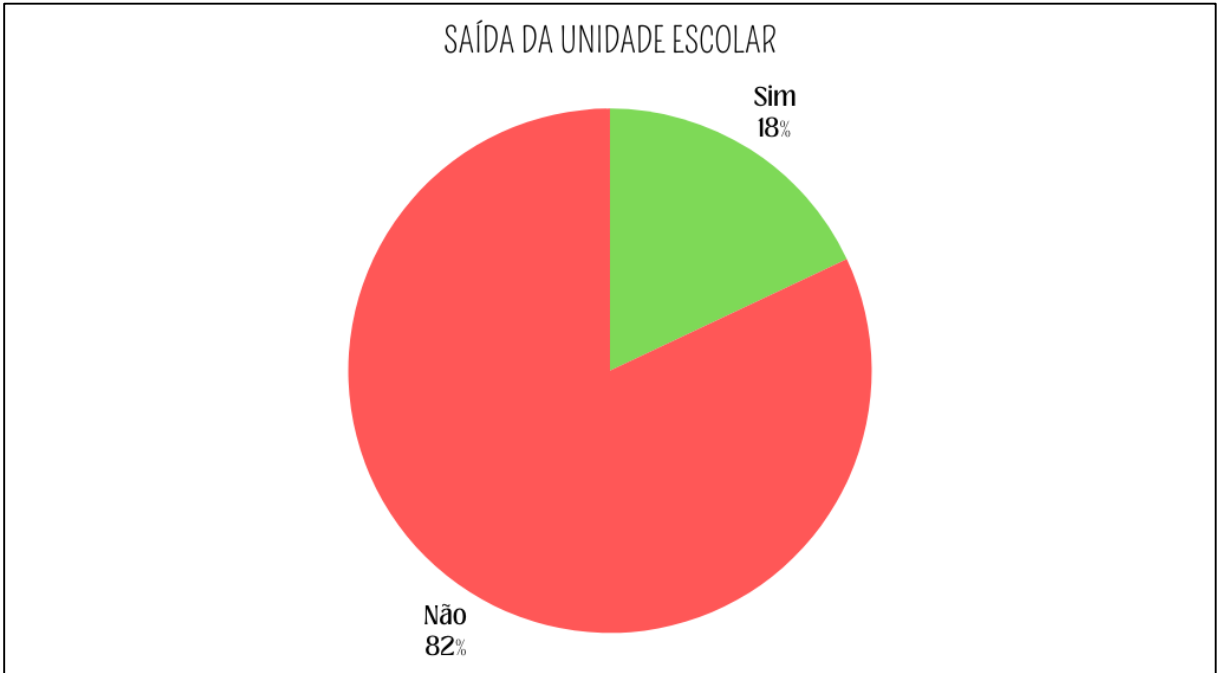
Organizado por Flávio, 2024.

Quanto ao movimento de retorno pendular para casa, é importante considerar que a escola está localizada um pouco distante dos principais fluxos de transporte público. Isso faz com que os alunos que dependem de transporte público urbano precisem sair um pouco mais cedo para garantir o retorno para casa. Além disso, enfrentamos questões relacionadas à violência no município e aos casos frequentes de enchentes nas proximidades da escola.

Levando em conta essas questões, elaboramos mais dois questionários que se interligam. O primeiro (Gráfico 17) está relacionado à necessidade de saída antecipada devido à disponibilidade de transporte público. Os resultados indicaram que 18% dos entrevistados precisam sair mais cedo, enquanto 82% não precisam, principalmente aqueles que residem nas proximidades da escola.

Já o segundo questionamento (Gráfico 18) está relacionado ao desempenho ou rendimento escolar, considerando que a saída mais cedo pode limitar a participação integral na aula. Com base nas motivações mencionadas anteriormente para o retorno mais cedo para casa, observamos que metade da amostra (50%) não sente que seu desempenho é afetado, enquanto a outra metade (50%) sente que a saída mais cedo prejudica o rendimento escolar.

GRÁFICO 17: SAÍDA DA UNIDADE ESCOLAR



Organizado por Flávio, 2024.

GRÁFICO 18: PERCEPÇÃO DE IMPACTOS NO RENDIMENTO ESCOLAR RELACIONADO AO RETORNO PARA CASA MAIS CEDO



Organizado por Flávio, 2024.

No penúltimo questionamento desta pesquisa (Gráfico 19), investigamos os casos de reprovações ocasionadas pelos atrasos. Na amostra analisada, observamos que apenas 8%, equivalente a 4 alunos, foram reprovados devido ao atraso na chegada à unidade escolar, enquanto 92% não enfrentaram essa adversidade. Embora essa porcentagem possa parecer pequena, esses casos de atraso podem ter um impacto significativo no cotidiano, podendo levar à desistência do aluno em continuar os estudos.

É notável que essas adversidades muitas vezes são motivadas pela construção espacial e pela condição social em que o indivíduo está inserido. Ao longo desta dissertação, foi evidenciado que a construção do espaço urbano na Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi influenciada por heranças espaciais coloniais. Além disso, o desenvolvimento urbano priorizou inicialmente a classe alta em detrimento da grande massa populacional. Essa estruturação do cotidiano urbano e social ainda repercute nos dias atuais para os residentes das áreas periféricas da RMRJ.

Contudo, esta pesquisa tenha registrado um baixo índice de reprovações motivadas por atrasos, é importante reconhecer que mesmo um número reduzido de indivíduos enfrenta essa situação. Isso reflete o histórico de desenvolvimento desigual do espaço urbano nas periferias em comparação com o centro. É justo afirmar que nos centros urbanos há uma maior disponibilidade de transporte público e uma diversidade de modalidades, enquanto nas áreas periféricas há uma redução na capilaridade dos serviços de transporte público.

GRÁFICO 19: REPROVAÇÃO POR CAUSA DE ATRASO



Organizado por Flávio, 2024.

GRÁFICO 20: “JÁ PENSOU EM DESISTIR DE ESTUDAR POR CAUSA DOS ATRASOS?”



Organizado por Flávio, 2024.

Chegamos ao nosso último questionamento da pesquisa (Gráfico 20), abordando o pensamento de desistência de dar continuidade à formação em Educação Básica na modalidade da EJA devido ao atraso escolar. Nesta última indagação, observamos que, de um ponto de vista mais otimista, 76% dos entrevistados desta amostra não pretendem desistir por causa de atrasos, enquanto 24% já consideraram a possibilidade de desistência devido a atrasos. É importante notar que, conforme evidenciado nas pesquisas de Miguel Arroyo (2017), os estudantes da EJA buscam melhores qualificações para alcançar uma vida e um cotidiano digno, alinhados com as premissas do século XXI, já que um maior nível de escolaridade tende a promover a ascensão em profissões bem remuneradas. Nesse sentido, o retorno desses indivíduos em busca do diploma escolar é motivado pela mudança ou ascensão social e econômica que almejam em suas vidas.

Outro ponto interessante é o retorno das mulheres à vida escolar, conforme apresentado nesta amostragem. É necessário investigar mais a fundo as condições sociais dessas mulheres. Podemos concluir que o atraso pode ser motivado por inúmeras questões (Gráfico 13), mas, como foi evidenciado ao longo desta análise, é muitas vezes motivado pelo período do fim do expediente e pelo tempo de locomoção até a escola. Considerando que o acesso à educação pela modalidade da EJA pode ser afetado por essa diversidade relacionada aos serviços de mobilidade urbana existentes no espaço urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa buscou compreender, em um primeiro momento, o processo de formação e urbanização da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com foco na dispersão dos construtos urbanos através das ramificações do modal rodoviário e na reutilização das linhas férreas. Esforçamo-nos para entender a gênese dos centros urbanos dos municípios da Baixada Fluminense sob a ótica da mobilidade urbana, dado que esses centros urbanos possuem como serviços modais as estações de trem e estão localizados a poucos quilômetros das grandes rodovias.

É importante situar que, juntamente com o desenvolvimento urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, houve uma forte influência de políticas eugenistas e higienistas, as quais provocaram um grande abismo social e econômico para as populações pobres. Assim, para poder viver dentro do novo paradigma vigente no mundo ocidental, a modernidade trouxe consigo novos modos de produção do espaço, como o urbanismo voltado para atender aos anseios da economia.

Posteriormente, refletimos que as políticas de mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro visavam atender às necessidades industriais, como a produção de espaço para o escoamento da produção, em detrimento da circulação de pessoas. Desse modo, fica perceptível que os indivíduos marginalizados adaptaram-se a essa dinâmica espacial que se consolidava no espaço urbano.

Alinhados com a mobilidade urbana, buscamos compreender como as políticas públicas geridas por aqueles que detêm o poder decisório político podem intervir no ritmo cotidiano das massas, como podemos visualizar nas organizações de disponibilidade dos transportes urbanos públicos. Essa problemática é evidenciada desde a dispersão das populações para as zonas periféricas da região metropolitana, que serviram de inspiração para composições musicais que retratam o dia a dia do cidadão periférico.

Para compreender as adversidades da vida urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, optamos por visualizar a localidade mais afetada pela ausência de políticas públicas que busquem integrar de fato a periferia da região. Percebemos que os municípios da Baixada Fluminense são os mais impactados por essas medidas unilaterais na efetivação de políticas públicas. Essas problemáticas são evidenciadas nos “Mapas das Desigualdades”, produzido pela Casa Fluminense em 2022.

Um ponto a destacar sobre as políticas de integração de mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro é que avanços nos transportes públicos de massa só ocorrem quando o Estado está prestes a organizar grandes eventos, como a ECO/92, os Jogos Pan-Americanos, a Copa do Mundo e as Olimpíadas. Nesses momentos de megaeventos, grandes investimentos de capital estrangeiro são injetados na economia nacional (Tabela 02). Assim, vemos a construção de novos modais de transporte público, como BRT, VLT e a ampliação das linhas de metrô, principalmente quando esses eventos internacionais são sediados no Estado do Rio de Janeiro. Contudo, é notório que, após esses eventos, há um processo de sucateamento dos modais e paralisação das obras. Além disso, os investimentos em mobilidade urbana ficam majoritariamente concentrados no município metropolitano.

Diante dessa assimetria nas políticas de mobilidade urbana, percebemos uma grande problemática na qualidade desses transportes públicos. As passagens comprometem uma parte significativa da renda das populações que vivem nas zonas periféricas (Tabela 03), e os transportes públicos são lentos e geridos com foco na acumulação de capital, o que deprecia a vida dos indivíduos que realizam movimentos pendulares diariamente. No contexto pandêmico, conforme observado na Figura 02, enquanto medidas de distanciamento eram amplamente divulgadas, a gestão de trens da Supervia optou por fornecer um serviço que resultou em aglomeração de pessoas dentro dos vagões.

Para mitigar o impacto financeiro dos serviços de mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, uma estratégia adotada foi o uso da bicicleta para chegar aos centros urbanos, onde há mais opções e maior disponibilidade de transportes públicos. Todavia, apesar de ser uma boa estratégia para economia mensal, é paliativa, pois as vias urbanas nos municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro foram planejadas, inicialmente, para atender às necessidades dos fluxos industriais, em vez de facilitar a circulação de modais de transporte voltados para a mobilidade dos indivíduos.

Na segunda etapa desta pesquisa, percebemos que diversas camadas de indivíduos que compõem e constroem os espaços urbanos e as urbanidades nos municípios periféricos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro foram afetadas por políticas de mobilidade urbana pouco eficazes. Optamos por entender como essa dinâmica urbana pode afetar a população que teve o direito à educação básica escolar interrompido ao longo da vida em prol da busca por uma renda que vise a melhoria das condições de vida. Esse perfil específico é denominado como os discentes da Educação Básica da modalidade de Educação de Jovens e Adultos (EJA).

Para compreender quem são esses indivíduos que compõem parte da sociedade brasileira, buscamos entender os momentos históricos que deram origem a essa parcela da população. Visto que as políticas voltadas para atender essa população foram construídas ao longo do século XX, com a influência de políticas externas e interesses de uma nova classe política que ascendeu com o fim do império brasileiro e a queda da agroexportação da cultura do café.

O século XX foi um momento de expansão e criação de redes globais; o processo de globalização se consolidava cada vez que havia um aumento nas invenções tecnológicas de comunicações e meios de transporte. Isso deu a base espacial para as indústrias se especializarem em qualquer parte do globo. No entanto, essas organizações industriais eram atraídas por espaços favoráveis ao desenvolvimento econômico. Assim, o Brasil, que buscava se desvincular do passado colonial, se modernizava para atender aos anseios dessa nova dinâmica global que se instaura.

Dessa maneira, uma das estratégias era produzir uma mão de obra qualificada. Através dessa perspectiva, o Estado Brasileiro buscou desenvolver políticas públicas educacionais, tanto que a educação e alfabetização foram consolidadas como um direito indispensável para sobreviver dentro do novo paradigma econômico e social. Outro ponto estratégico para consolidar a educação como direito social foi a promulgação do voto em eleições para cidadãos alfabetizados. As novas classes políticas, alinhadas com o desenvolvimento industrial, buscaram produzir programas de alfabetização tanto para garantir o poder político quanto para atrair as indústrias com mão de obra qualificada.

A modalidade de Educação de Jovens e Adultos (EJA) foi criada não para atender às necessidades das populações que foram privadas do acesso à educação ao longo da vida, mas

para atender a essas novas demandas propostas pela modernidade. Ao longo da história da educação brasileira, visualizamos diversas vertentes filosóficas e políticas que buscavam disseminar suas práticas e modos de garantir o direito à educação. O professor Saviani (2007) atribui esses fenômenos políticos e ideológicos às “Tendências Pedagógicas”, destacando uma que visa atender aos anseios liberais e outra que é contra-hegemônica e busca a produção da autonomia crítica dos indivíduos, denominadas como progressistas.

Com a construção do direito de acesso à educação ao longo do século XX, foram realizadas pesquisas, fóruns e assembleias que buscavam compreender as principais demandas educacionais da sociedade brasileira. Antes da criação e consolidação da modalidade EJA na LDBEN 9394/96, foram implementadas políticas públicas como PNAA, MOBRAL, CNER, CNEAA, SEA, entre outras. Com os resultados dessas políticas públicas, foi necessário traçar um perfil da população que demandava o acesso ao direito à educação.

Percebe-se que, na obra abordada por Miguel Arroyo (2017), são citadas as populações que mais demandam o direito à educação com a finalidade de alcançar uma condição de vida mais digna. Além disso, é destacado que cada sociedade que compõe a população brasileira terá um perfil diferente. Nesse ponto de vista, o IBGE atua como um agente catalisador para obter a formação do perfil social desses indivíduos. Utilizamos os dados da PNAD de 2022 para desenvolver a leitura desse perfil e percebemos que parte da amostra abandonou o ambiente escolar devido às adversidades enfrentadas por conta das desigualdades sociais. Os grupos mais afetados eram mulheres, pretos e populações de baixa renda.

O processo de redemocratização da política brasileira, advindo de diversos movimentos sociais, culminou na consolidação da Nova Constituinte em 1988, que abrangeu diversas camadas e etnias da sociedade brasileira. O direito à Educação Básica tornou-se obrigatório, além do desenvolvimento de políticas públicas que auxiliavam o acesso e a permanência do estudante na escola. A modalidade de Educação de Jovens e Adultos (EJA) foi edificada com bases legais na Constituição Brasileira de 1988 e na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional de 1996, apoiada pelas Diretrizes Nacionais Curriculares.

A EJA é a única modalidade que atravessa todo o ensino regular, além de desenvolver estratégias de acessibilidade e permanência em conjunto com outras modalidades de ensino. A Educação de Jovens e Adultos torna-se cada vez mais necessária devido às mazelas e às desigualdades sociais que foram construídas ao longo da história brasileira.

Com todos esses apontamentos, destacamos o terceiro capítulo da pesquisa, que busca sintetizar todas as reflexões feitas em relação à construção do espaço na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, alinhadas com as necessidades dos discentes da Modalidade de EJA.

Investigamos a formação territorial e a consolidação do município de Belford Roxo, localizado na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). A escolha por esse município foi relacionada como um “eco” de reprodução de políticas urbanas inicialmente feitas no Município do Rio de Janeiro e reproduzidas na construção de outros municípios. Em outras palavras, o desenvolvimento de Belford Roxo foi consolidado inicialmente por insatisfações da população local, e logo capitaneado por interesses econômicos e políticos dos líderes locais.

A partir disso, optamos por analisar um colégio que oferece a modalidade de EJA situado no interior do município. Através desse ponto, contextualizamos o espaço em que o Colégio Estadual Brandão Monteiro está localizado, evidenciando como o desenvolvimento do espaço urbano, na perspectiva da urbanização acelerada, promove infortúnios no cotidiano

local, como enchentes em períodos de fortes chuvas. Além disso, destacamos também a interferência da insegurança que faz parte do cotidiano da população que habita no entorno da escola.

Percebemos que, mesmo com a criação e a consolidação da modalidade de EJA, esses indivíduos sofrem com o processo de construção desigual do espaço urbano. Observamos que a localidade não possui acesso direto a modais de transporte público, levando o discente a ter que sair mais cedo da escola. Além disso, ao longo da construção desta pesquisa dissertativa, percebemos que o espaço urbano da Região Metropolitana Fluminense possui assimetrias espaciais, onde o tempo de deslocamento é aumentado pela construção de vias de transporte rodoviário. Tal constatação desse modelo de urbanização foi denunciada na obra “Apocalipse Motorizado” (2005).

Neste sentido, o recorte empírico deste trabalho permitiu observar as conexões existentes entre as mazelas da produção urbana periférica e as políticas educacionais existentes. Ao trazer como elemento de investigação os desafios dos sujeitos periféricos estudantes da modalidade de EJA que fazem parte do Colégio Estadual Brandão Monteiro. Nesta pesquisa investigativa, identificamos o gênero, faixa etária, proximidade com a unidade escolar, anseios relacionados aos atrasos e os problemas que podem ser desdobrados por conta do atraso escolar.

As respostas do questionário levaram-nos à conclusão de que as adversidades do cotidiano do indivíduo da EJA são atravessadas por diversas construções geográficas e históricas acerca da garantia do direito ao acesso à educação pública. Visto que esses sujeitos da EJA (ARROYO, 2017) não gozaram do direito à educação devido às contradições do mundo moderno e capitalista (OLIVEIRA, 2003).

Concluimos que a perspectiva de que um dos motivos do atraso dos estudantes da EJA está relacionado às dinâmicas urbanas construídas ao longo do século XX, além de buscar entender como a mobilidade urbana pode interferir no rendimento escolar desses alunos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

A **casa**. Disponível em: <<https://casafluminense.org.br/a-casa/>> Acessado em 07 de Abril de 2023.

A CONSTRUÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA. DISPONÍVEL EM: <<http://www.irm.rj.gov.br/formacao.html>> Acessado em 09 de abril de 2023.

ABREU JÚNIOR, Jupter Martins de; PRADO, Helen Wanderley do. **A educação de jovens e adultos no Brasil: entre trajetórias descontínuas e a expectativa do direito**. Dialogia, n. 35, p. 93-106, 2020.

ABREU. Mauricio de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 4ª Edição. IPP, Rio de Janeiro, 2013.

AB'SÁBER, Aziz Nacib. **Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. Ateliê editorial, São Paulo, 2003.

ALMEIDA, Alessandra Aparecida. **BELFORD ROXO: PERSPECTIVAS E LIMITES DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE UMA PERIFERIA METROPOLITANA**. Dissertação (Mestrado). Orientador: Prof. Dr. André Ferreira. Programa de Pós Graduação em Administração do Instituto Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal Fluminense. Páginas: 139; Volta Redonda, RJ, 2018.

Anais do Evento III Seminário de Estudos Contemporâneos Sobre a Baixada Fluminense. Disponível em:

<https://www.academia.edu/40920185/Anais_do_evento_3SECBF_FULL> Acessado em 04 de Julho de 2024.

ANTUNES, Thiago Henrique Costa Simões. **FRIEDRICH RATZEL E O DETERMINISMO GEOGRÁFICO: A CONSTRUÇÃO DE UM ESTIGMA**. Revista Espaço e Geografia, v. 24, n. 1, p. 149-168, 2021.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL 2022. Disponível em:

<<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=720>>. Acessado em 15 de abril de 2023.

ARAÚJO, Daniele Aparecida Azevedo de; SILVEIRA, Nadia Dumara Ruiz. **Sociedade letrada contemporânea: inclusão de idosos em processo de alfabetização**. Proceedings of the 4th. Congresso Internacional de Pedagogia Social IV Congresso Internacional de Pedagogia Social. 2012.

ARROYO, Miguel G. **Passageiros da noite: Do trabalho para a EJA: Itinerários pelo direito a uma vida justa**. Vozes, Petrópolis – RJ, 2017.

ASSEMBLEIA LOTADA NO CIRCO VOADOR DECIDE: GREVE DA EDUCAÇÃO ESTADUAL CONTINUA. Disponível em:

<[https://seperj.org.br/2023/05/23/#:~:text=CONGRESSO%20DO%20SEPE&text=O%20estado%20do%20Rio%20paga,base%20\(18%20horas%20semanais\).](https://seperj.org.br/2023/05/23/#:~:text=CONGRESSO%20DO%20SEPE&text=O%20estado%20do%20Rio%20paga,base%20(18%20horas%20semanais).>)> Acessado em 17 de Junho de 2023.

AZEVEDO. Aluísio. **O cortiço**. Editorial Sol90, Barcelona, 2004.

Baixada. Disponível em: <<https://www.lettras.mus.br/bezerra-da-silva/baixada/>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

Barata Ribeiro Candido. Disponível em: <<http://expagcrj.rio.rj.gov.br/barata-ribeiro-candido/>> Acessado em 22 de Março de 2023.

BASILIO, Marcio Pereira. **O desafio da formação do policial militar do Estado do Rio de Janeiro: entre o modelo reativo e o contingencial.** Colombia: Administración & Desarrollo, v. 38, n. 52, p. 71-96, 2010.

Belford Roxo uma ferrovia para as águas. Disponível em: <<https://www.noticiasdebelfordroxo.com/2012/12/belford-roxo-uma-ferrovia-para-as-aguas.html>> Acessado em 17 de Abril de 2023.

Belford Roxo. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/belford-roxo>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

Bilhete unitário do metro rio sobe para R\$ 3,10. Disponível: <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2011/02/bilhete-unitario-do-metro-rio-sobe-para-r-310-no-dia-2-de-abril.html>> Acessado em: 16 de Abril de 2023.

Calçadão de Copacabana foi o primeiro de pedras portuguesas no Rio. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/verao-2016/calcao-de-copacabana-foi-primeiro-de-pedras-portuguesas-no-rio-15168162>> Acessado em 22 de Março de 2023.

CAMPOS, Andreilino. **Do quilombo à favela: a produção do " espaço criminalizado" no Rio de Janeiro.** Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 2012.

CAMUS, Albert. **O Mito de Sísifo.** Tradução Ari Roitman, Paulina Watch. 19º Ed. Rio de Janeiro, Record, 2020. p.137

Características do trabalho infantil - Rio de Janeiro. FNPETI, 2019. Disponível: <<https://fnpeti.org.br/foruns/rio-de-janeiro>> Acessado em 20 de Maio 2023.

Carta Mundial do Direito à Cidade. Disponível em: <<https://www.suelourbano.org/wp-content/uploads/2017/08/Carta-Mundial-pelo-Direito-%C3%A0-Cidade.pdf>> Acessado em 17 de Abril de 2023.

CARVALHO, Marina Vieira de. **Vadiagem e criminalização: a formação da marginalidade social do Rio de Janeiro de 1888 a 1902.** Anpuh, Rio de Janeiro, 2006.

CASANOVA, Pablo Gonzalez. **Colonialismo Interno: uma redefinição.** Instituto de Investigações Sociais, Mexico, 2003.

CASTELLS, Manuel. **A questão Urbana.** Tradução Arlete Caetano. 8ºed. Paz e Terra, São Paulo, 2021.

CASTILHO, Denis. **Rede ferroviária brasileira e inovação seletiva.** Geografia da inovação: território, redes e finanças. Organização: SERAFIM, Maria Terezinha; et.al. Rio de Janeiro: Consequência Editora Centro, v. 20, p. 010, 2020.

CASTRO, Therezinha de. **Eco-92: Aspecto Global.** A Defesa Nacional, n. 758, Rio de Janeiro, 1992.

CAVALCANTE, José Luiz. **A Lei de Terras de 1850 e a reafirmação do poder básico do Estado sobre a terra.** *Histórica*, v. 2, São Paulo: 2005. p. 1-8.

CAVALCANTI, Lana de Souza. **Bases teórico-metodológicas da Geografia: uma referência para a formação e a prática de ensino.** *Formação de professores: concepções e práticas em Geografia*. Vieira, Goiana 2006. p. 27-49

CEDIM ACERVOS. Disponível em: <<https://cedim.ufrj.br/acervos/>> Acessado em: 04 de Julho de 2024.

CIDADE MARAVILHOSA: A SAGA DA MARCHINHA QUE VIROU HINO.

Disponível em: <<https://immub.org/noticias/cidade-maravilhosa-a-saga-da-marchinha-que-virou-hino>> Acessado em 23 de Março de 2023.

Como surgiu o BRT. Disponível:

<<https://summitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/como-surgiu-o-brt/>> Acessado em 27 de Abril de 2023.

Conheça a história da educação brasileira. Disponível em:

<<http://portal.mec.gov.br/pet/33771-institucional/83591-conheca-a-evolucao-da-educacao-brasileira>> Acessado em 15 de Fevereiro de 2024.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL (DE 16 DE JULHO DE 1934). Disponível em:

<https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao34.htm> Acessado em: 12 Fevereiro 2024.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988.

<https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm> Acessado em 20 de Abril de 2023.

CONSTITUIÇÃO DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL (DE 18 DE SETEMBRO DE 1946). Disponível em

<https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm> Acessado em 15 de Fevereiro de 2024.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A periferia urbana.** *Geosul*, v. 1, n. 2, Santa Catarina: 1986. p. 70-78.

Cristo Redentor. Disponível: <https://riotur.rio/que_fazer/cristoredentor/> Acessado em 22 de Março de 2023

Cruzada ABC - Ação Básica Cristã. Disponível em: <<http://forumeja.org.br/node/2979>> Acessado em 01 de Abril de 2024.

D'ANDREA, TIARAJU. **Contribuições para a definição dos conceitos periferia e sujeitas e sujeitos periféricos.** *Novos estudos CEBRAP*, v. 39, São Paulo, 2020. p. 19-36.

Dados operacionais. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/categoria-transparencia/dados-operacionais>> Acessado em 27 de Abril de 2023.

DECRETO Nº 19.402, DE 14 DE NOVEMBRO DE 1930. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19402-14-novembro-1930-515729-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acessado em 12 de Maio de 2023.

DECRETO Nº 19.850, DE 11 DE ABRIL DE 1931. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-19850-11-abril-1931-515692-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acessado em 12 de Maio de 2023.

DECRETO Nº 47.251, DE 17 DE NOVEMBRO DE 1959. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-47251-17-novembro-1959-386350-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acessado em 12 Fevereiro de 2024.

DECRETO Nº 91.980, DE 25 DE NOVEMBRO DE 1985. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-91980-25-novembro-1985-442685-publicacaooriginal-1-pe.html>> Acessado em 01 de Abril de 2024.

Deodoro. <<https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/deodoro>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

Desenvolvimento Humano. Disponível em: <<http://www.atlasbrasil.org.br/acervo/atlas>> Acessado em 15 de Fevereiro de 2023.

Dicionário Brasileiro de Língua Portuguesa. Disponível em: <<https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=caos>>. Acessado em: 15 de Fevereiro de 2024.

Dicionário da Educação do Campo. Organizado por Roseli Salette Caldart, Isabel Brasil Pereira, Paulo Alentejano e Gaudêncio Frigotto. Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio, Expressão Popular, São Paulo: 2012.

Diretrizes Curriculares Nacionais de Educação Básica. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=13448-diretrizes-curriculares-nacionais-2013-pdf&Itemid=30192> Acessado em 20 de Abril de 2023.
DOMINGUES, José Maurício. A dialética da modernização conservadora e a nova história do Brasil. Dados, v. 45, 2002. p. 459-482.

ELABORAÇÃO DO PLANO ESTADUAL DE RECURSOS HÍDRICOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Disponível em: <https://www.agevap.org.br/downloads/Diagnostico-Characterizacao-Ambiental.pdf> Acessado em: 25 de Agosto de 2023.

Empresas de ônibus intermunicipais. Disponível em: <http://www.detro.rj.gov.br/operacao/empresas-de-onibus-intermunicipais-1_1497903715> Acessado em: 27 de Abril de 2023.

Evasão escolar atinge 52 mil crianças no Grande Rio. Disponível em: <<https://casafluminense.org.br/evasao-escolar-atinge-52-mil-criancas-no-grande-rio/>> Acessado em 17 de Junho de 2023.

FERNANDES, Calazans; TERRA, Antonia. 40 horas de Esperança: o método Paulo Freire, política e pedagogia na experiência de Angicos. Ática, São Paulo, 1994.

Flores. Disponível em: <https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblicos-lines-Rio_de_Janeiro-322-857744> Acessado em 20 de Maio de 2023.

Fórum EJA. Disponível em: <<http://forumeja.org.br/sites/forumeja.org.br/files/guialeitura.pdf>> Acessado em 12 de Março de 2024.

Fórum EJA – Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://forumeja.org.br/rj/>> Acessado em 12 de Março de 2024.

FREIRE, Ana Maria Araújo. **Paulo Freire: uma história de vida.** Editora Paz e Terra, 2018.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do Oprimido.** 23ª Reimpressão. 17 Edição. Paz e Terra, Rio de Janeiro. 1987.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de Pesquisa.:** Editora UFRGS, Rio Grande do Sul, 2009.

Guapimirim. Disponível: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/guapimirim>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

HADDAD, Sérgio; DI PIERRO, Maria Clara. **Escolarização de jovens e adultos.** Revista brasileira de educação, n. 14, p. 108-130, 2000.

Hino de Belford Roxo - RJ. Disponível em: <<https://www.letras.mus.br/hinos-de-cidades/473027/>> Acessado em 12 de Fevereiro de 2024.

História do Copacabana Palace. Disponível em: <<https://diariodorio.com/historia-do-copacabana-palace-2/>> Acessado em 22 de Março de 2023.

História e fotos. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/belford-roxo/historico>> Acessado em 23 de agosto de 2023.

História. Disponível: <<https://www.metrorio.com.br/Empresa/Historia>> Acessado em 15 de Abril de 2023.

História. Disponível: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/quem-somos/historia>> Acessado em: 15 de Abril de 2023.

Horário de ônibus Belford Roxo. Disponível em: <<http://tonoponto.com/itinerario-horarios-de-onibus/belford-roxo-rj/>> Acessado em 15 de Abril de 2023.

Horário de ônibus Duque de Caxias. Disponível em: <<http://tonoponto.com/itinerario-horarios-de-onibus/duque-de-caxias-rj/>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

Horário de ônibus Mesquita. Disponível em: <<http://tonoponto.com/itinerario-horarios-de-onibus/mesquita-rj/>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

Horário de ônibus Nova Iguaçu. Disponível em: <<http://tonoponto.com/itinerario-horarios-de-onibus/nova-iguacu-rj/>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

Horário de ônibus São João de Meriti. Disponível em: <<http://tonoponto.com/itinerario-horarios-de-onibus/sao-joao-de-meriti-rj/>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

IBGE. **Regiões geoeconômicas**. Disponível em: <<https://goo.gl/Yrvq8q>>. Acesso em: 16 abril. 2023.

III BOLETIM RACISMO E VIOLÊNCIA NA BAIXADA FLUMINENSE. Disponível em: <<https://drive.google.com/file/d/1ro5HrVGxC0-J-q1mkmK1mTKepasZb8dp/view>>. Acessado em 20 de Maio de 2023.

Intervalos de ônibus. Disponível em: <https://www.reclameaqui.com.br/auto-viacao-vera-cruz-ltda/intervalo-dos-onibus_skNEFn0PT8HpIRQ1/> Acessado em 04 de Julho de 2024.

Investimento Estrangeiro. Disponível: <<https://www.gov.br/cvm/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/series-historicas/investimento-estrangeiro>>

Japeri, Queimados e Belford Roxo têm baixíssimo Índice de Desenvolvimento Humano; Desemprego e violência agravam o quadro. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/japeri-queimados-belford-roxo-tem-baixissimo-indice-de-desenvolvimento-humano-desemprego-violencia-agravam-quadro-24675695.html>>. Acessado em 15 de Fevereiro de 2024.

Japeri. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/japeri>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

JOCKEY, UM PROGRAMAÇÃO PARA TODA A FAMÍLIA. Disponível em: <<https://jcb.com.br/historia/>> Acessado em 22 de Março de 2023

JUNIOR, Edivaldo Góis; LOVISOLO, Hugo Rodolfo. **Descontinuidades e continuidades do movimento higienista no Brasil do século XX**. Brasília: Revista Brasileira de Ciências do Esporte, v. 25, n. 1, 2003.

JÚNIOR, Francisco Tomaz de Moura; OLIVEIRA, Suzana Ribeiro Lima. **A ESCALA GEOGRÁFICA E CARTOGRÁFICA: COMPLEMENTO OU CONFUSÃO? ANÁLISE DA REDE ESTADUAL DE ENSINO DE JATAÍ (GO)**. IX FORUM NACIONAL NEPEG: DE FORMAÇÃO DE PROFESSORES DE GEOGRAFIA, 2018.

Justiça autoriza uso de R\$ 17,9 mi da Lava Jato para escolas do Rio. Disponível em: <<https://exame.com/brasil/justica-autoriza-uso-de-r-179-mi-da-lava-jato-para-escolas-do-rio/>> Acessado em 02 de Abril de 2024.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. 1. ed. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1979.

KRENAK, Ailton. **O eterno retorno do encontro**. A outra margem do ocidente. Companhia das Letras, São Paulo, 1999. p. 23-31

KROPOTKIN, Piort Alekseievitch. **O princípio anarquista e outros ensaios**. Tradução e organização de Plínio A. Coêlho. Hedra (Estudos Libertários), São Paulo, 2007.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução Urbana**. Tradução de Sérgio Martins. 2ªEd. Editora UFMG, Belo Horizonte – MG, 2019.

LEFEBVRE, Henri. **O direito da cidade**. Tradução de Cristina C. Oliveira. Nebli, Itapevi, SP, 2016.

LEI COMPLEMENTAR Nº 184 DE 27 DE DEZEMBRO DE 2018. Disponível em: <<http://www.irm.rj.gov.br/arquivos/lei-complementar-184.pdf>>. Acessado em 09 de abril de 2023.

LEI COMPLEMENTAR Nº 20, DE 1º DE JULHO DE 1974. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leicom/1970-1979/leicomplementar-20-1-julho-1974-372645-publicacaooriginal-1-pl.html#:~:text=A%20Regi%C3%A3o%20Metropolitana%20do%20Rio%20de%20Janeiro%20constitui%20se%20dos,20>. Acessado no dia 09 de Abril de 2023.

LEI Nº 11.741, DE 16 DE JULHO DE 2008. Disponível: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Lei/L11741.htm#art1> Acessado em 12 de Maio de 2023.

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acessado em 13 de Novembro de 2023.

LEI Nº 13.089, DE 12 DE JANEIRO DE 2015. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113089.htm> Acessado em 14 de Março de 2023.

LEI Nº 13.632, DE 6 DE MARÇO DE 2018. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/Lei/L13632.htm> Acessado em 01 de Abril de 2024.

LEI Nº 1640, DE 03 DE ABRIL DE 1990. Disponível: <<https://www.jusbrasil.com.br/legislacao/151398/lei-1640-90>> Acessado em 11 de Janeiro de 2024.

LEI Nº 5.379, DE 15 DE DEZEMBRO DE 1967. Disponível: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-5379-15-dezembro-1967-359071-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acessado 01 de Abril de 2024.

Lei nº 5.379, de 15 de dezembro de 1967. Disponível: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-5379-15-dezembro-1967-359071-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acessado em: 01 de Abril de 2024.

LEI Nº 5692/71. Diretrizes e Bases para o ensino. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1970-1979/lei-5692-11-agosto-1971-357752-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acessado em 01 de Abril de 2024.

LEI Nº 601, DE 18 DE SETEMBRO DE 1850. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l0601-1850.htm>. Acessado em 14 de Março de 2023.

LEI Nº 9.394, DE 20 DE DEZEMBRO DE 1996. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9394.htm> Acessado em 20 de Abril de 2024.

LIMA JUNIOR, José Ferreira de et al. **Protestantismo e golpe militar de 1964 em Pernambuco: Uma análise da Cruzada de Ação Básica Cristã.** Orientador Prof. Dr. Newton Darwin de Andrade Cabral. 2008, 123 f. Dissertação (Mestrado) Universidade

Católica de Pernambuco. Pró-reitoria acadêmica, Programa de Mestrado em Ciências da Religião. Disponível:
<http://tede2.unicap.br:8080/bitstream/tede/301/1/dissertacao_jose_ferreira.pdf>" Acessado em 01 de Abril de 2024.

Linave. Disponível em: <https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblicos-lines-Rio_de_Janeiro-322-858777> Acessado em 20 de Maio de 2023.

Lista de escolas com Supletivo EJA. Disponível em: <<https://supletivoonline.com/supletivo-eja-belford-roxo-rj/>> Acessado em 04 de Julho de 2024.

LOPES, Gustavo do Nascimento. **Embaralhando as pernas...** Dissertação Mestrado. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ). Rio de Janeiro: 2010. p. 48 - 49

LUDD, Ned. **Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído.** 2ª Edição, Conrad Brasil, São Paulo: 2005, p.109

MACEDO, Jussara Marques de. **Formação para o Trabalho Docente.** Appris. Rio de Janeiro, 2017.

MACIEL, Maria Eunice de Souza. **A eugenia no Brasil.** Anos 90: revista do Programa de Pós-Graduação em História. Porto Alegre. N. 11 (jul. 1999), 1999. p. 121-143

MAIA, P. N. F.; RODRIGUES, A. O. **A cidade (re) partida: um breve estudo sobre as emancipações da cidade de Nova Iguaçu e a formação da região da Baixada Fluminense.** Cabo Verde–Redes de desenvolvimento regional. 1º congresso de desenvolvimento regional de Cabo Verde. 2º congresso lusófono de ciência regional. 2009

Manual de Orientações - Nova EJA. Disponível em:
<<http://projetoeduc.cecierj.edu.br/eja/manual-eja.pdf>> Acessado em 02 de Abril de 2024.

Mapa da Desigualdade. Disponível em: <https://www.casafluminense.org.br/wp-content/uploads/2020/07/mapa-da-desigualdade-2020-final_compressed.pdf> Acessado em 16 de Fevereiro de 2022.

MASCARENHAS, Gilmar. **Cidade mercadoria, cidade-vitrine, cidade turística: a espetacularização do urbano nos megaeventos esportivos.** Rio de Janeiro: Caderno Virtual de Turismo, v. 14, n. 1, p. 52-65, 2014.

Meios e Tarifas. Disponível: <<https://www.metrorio.com.br/como-pagar/meios-e-tarifas>> Acessado em 16 de Abril de 2023.

MELO, Sandra Maria Alves Barbosa; SILVA, Rejenice José; LOPES, Eliete Borges. **Um breve histórico da Educação de jovens e adultos no Brasil.** Revista Instituto IESA, p. 134-147, 2005.

Mobi Rio. Disponível em: <<https://mobi-rio.rio.br/>> Acessado em 27 de Abril de 2023.

MONTEIRO, Linderval Augusto. **A Baixada Fluminense em perspectiva microanalítica.** Anos 90, p. 487-534, Rio Grande do Sul, 2005.

MONTEIRO, Linderval Augusto. **Para além do “voto de sangue”: escolhas populares e liderança política carismática na Baixada Fluminense. O caso Joca.**: Cadernos do Desenvolvimento Fluminense, n. 2, Rio de Janeiro, 2013. p. 121-152

MOREIRA, Jorgeanny de Fátima Rodrigues. **ALUÍSIO AZEVEDO E O DETERMINISMO SOCIAL NA CONSTRUÇÃO DO ESPAÇO URBANO: REFLEXÕES À LUZ DA GEOGRAFIA HUMANISTA E CULTURAL.** REVISTA GEOGRAFAR, v. 11, n. 2, Paraná, 2017. p. 108-128,

Natureza e Sociedade - Baixada Fluminense. Disponível em: <<https://rima.ufrrj.br/jspui/handle/20.500.14407/8375>> Acessado em: 04 de Julho de 2024.

O Brasil enfrenta uma segunda pandemia agora na saúde mental. Disponível em: <http://www.cofen.gov.br/brasil-enfrenta-uma-segunda-pandemia-agora-na-saude-mental_103538.html> Acessado em 20 de Maio de 2023.

O Cabeça de Porco. Disponível em: <<https://riomemorias.com.br/memoria/cabeça-de-porco/>> Acessado em 21 de Março de 2023.

O Paiz. Acessado em: <<http://bndigital.bn.gov.br/artigos/o-paiz/>>. Acessado em 23 de Março 2023.

O precário serviço de transportes público. Disponível em: <<https://averdade.org.br/2023/05/o-precario-servico-de-transporte-publico-na-baixada-fluminense/>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

ODE TRIUNFAL. Disponível em: <<http://arquivopessoa.net/textos/2459>> Acessado em: 03 de Março de 2024.

OLIVEIRA, Alberto de; RODRIGUES, Adrianno O. **Industrialização na periferia da região metropolitana do Rio de Janeiro: novos paradigmas para velhos problemas.** Semestre económico, v. 12, n. SPE24, Colombia, 2009. p. 127-143,

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista/O ornitorrinco.** São Paulo, Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, Francisco de. **O estado e a exceção ou o estado de exceção?.** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 5, n. 1, São Paulo, 2003.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **‘O espaço do coração é a compaixão’: Lições da Baixada Fluminense para a violência política no Brasil atual.** Rio de Janeiro: Revista Dilemas, 2021.

Ônibus intermunicipais e trens ficam mais caros no começo do ano. Disponível: <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2010/12/onibus-intermunicipais-e-trens-ficam-mais-caros-no-comeco-do-ano-no-rio.html>> Acessado em 16 de Abril de 2023.

Orçamento da União. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/orcamento-da-uniao/estudos/2010/et09-2010.pdf>> Acessado em 15 de Abril de 2023.

Os custos da imobilidade nas regiões metropolitana do Rio de Janeiro e São Paulo. Disponível em: <<https://www.firjan.com.br/publicacoes/publicacoes-de-economia/os-custos->

da-i-mobilidade-nas-regioes-metropolitanas-do-rio-de-janeiro-e-sao-paulo.htm#pubAlign>
Acessado em 16 de Abril de 2023.

PADUA, Rafael Faleiros de. **Pensando a noção de prática socioespacial**. Organizado: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SANTOS, César Simoni; ALVAREZ, Isabel Pinto. Geografia urbana crítica—teoria e método. São Paulo: Contexto, 2018.

PAIVA, Vanilda Pereira. **Educação Popular e Educação de Adultos**. 4ª Edição. Edições Loyola, São Paulo, 1986.

PANORAMA CENSO 2022. Disponível: <<https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/>>
Acessado em: 13 de Fevereiro de 2024.

Paracambi. Disponível: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/paracambi>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

PARECER CNE/CEB 11/2000. Disponível:
<http://portal.mec.gov.br/cne/arquivos/pdf/PCB11_2000.pdf> Acessado em 12 de Abril de 2024.

Parque. Disponível: <<https://bondinho.com.br/parque>> Acessado em 22 de Março de 2023.

PESQUISA NACIONAL POR AMOSTRA DE DOMÍCIOS CONTÍNUA - EDUCAÇÃO 2022. Disponível em:
<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102002_informativo.pdf> Acessado em 20 de Abril de 2024.

Pink Floyd - Another Brick In The Wall. Disponível em:
<https://youtu.be/bZwxTX2pWmw?si=-LnlvNlhW_FDd-Pn>. Acessado em 01 de Abril 2024.

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO. Disponível em: <https://setrerj.org.br/wp-content/uploads/2017/07/pdtu2015_alerj.pdf> Acessado em 27 de Abril de 2023

Portaria SEEDUC nº 419/2013. Disponível em: <<https://normaseducacionaisrj.blogspot.com/2013/10/portaria-seeduc-4192013-avaliacao-do.html>> Acessado em 02 de Abril de 2024.

Prefeitura lança sistema para estimar o tempo de chegada do BRT pelo celular. Disponível em: <<https://prefeitura.rio/transportes/prefeitura-lanca-sistema-para-estimar-tempo-de-chegada-do-brt-pelo-celular/>> Acessado em 27 de Abril de 2023.

Presidente anuncia salário mínimo de R\$ 1320,00 a partir de maio e Isenção do IR para quem não recebe até R\$ 2640,00. Disponível: <<https://www.gov.br/pt-br/noticias/financas-impostos-e-gestao-publica/2023/02/presidente-anuncia-salario-minimo-de-r-1-320-a-partir-de-maio-e-isencao-do-ir-para-quem-recebe-ate-r-2.640>> Acessado em 16 de Abril de 2023.

Quatro cidades da Baixada Fluminense estão entre as maiores do país sem tratamento de esgoto. Disponível em: <<https://memoria.ebc.com.br/noticias/brasil/2013/03/quatro-cidades-da-baixada-fluminense-estao-entre-as-maiores-do-pais-sem>>. Acessado em 20 de Maio de 2023.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RAPOPORT, Mario; LAUFER, Rubén. **Os Estados Unidos diante do Brasil e da Argentina: os golpes militares da década de 1960.** Revista Brasileira de Política Internacional, v. 43, p. 69-98, 2000.

RAPOPORT, Mario; LAUFER, Rubén. **Os Estados Unidos diante do Brasil e da Argentina: os golpes militares da década de 1960.** Revista Brasileira de Política Internacional, v. 43, p. 69-98, 2000.

Reginas. <https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%BAblico-lines-Rio_de_Janeiro-322-857741> Acessado em 20 de Maio de 2023.

Relatório de monitoramento Agenda 2030. Disponível em: <<https://casafluminense.org.br/wp-content/uploads/2021/10/relatorio-2020-final-2.pdf>> Acessado em 23 de Maio de 2023.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. **A cidade neoliberal: crise societária e caminhos da ação.** CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. OSAL, Observatorio Social de América Latina, Año VII no. 21 sep-dic, Bueno Aires, 2006. p.: 24

RIBEIRO, Ana Clara Torres. **Homens lentos, opacidades e rugosidades.** Redobra, n. 9, Salvador, 2012, p.65

RIBEIRO, Ana Clara Torres. **Urbanização sem urbanidade: um cenário de incertezas.** Ensaios FEE, v. 16, n. 2, p. 556-590, 1995.

ROCHA, André Santos da. **“As representações ideais de um território”: dinâmica econômica e política, agentes e a produção de sentidos na apropriação territorial da Baixada Fluminense.** Tese Doutorado de Geografia. Orientado por Ana Maria Lima Daou. p.:242. Rio de Janeiro. UFF-Instituto de Geociências PPGG: 2014.

ROCHA, André Santos da. **“Nós não temos nada a ver com a Baixada!” –problemáticas de uma representação hegemônica na composição do território.** Rio de Janeiro: Recôncavo - Revista de História da UNIABEU, v. 3, n. 4, p. 1-22, 2013.

Rodo Cotidiano. Disponível em: <<https://www.letras.mus.br/o-rappa/79783/>> Acessado em: 12 de Maio de 2023.

Santa Cruz. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/santa-cruz>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4 ed. 9. Reimpr. USP, São Paulo, 2017.

SANTOS, Milton. **A pobreza Urbana.** 3ed. 1 reimpressão. USP, São Paulo, 2013.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** 5ed. 5 reimpressão. USP, São Paulo, 2020.

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão.** 7ed. 3 reimpressão USP, São Paulo, 2020.

Saracuruna. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/saracuruna>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

SAVIANI, Dermeval. **Escola e Democracia**. Edição Comemorativa, Autores Associados, Campinas - SP, 2008.

SAVIANI, Dermeval. **História das idéias pedagógicas no Brasil**. Autores Associados - (Coleção Memória da educação). Campinas, São Paulo, 2007.

SILVA, Danielly Cardoso da. **“Você deveria ter vergonha de viver num país com tantos analfabetos”: a campanha publicitária do Mobral na Revista Veja (1970-1975)**. 2019. CXXXIX. 139f. Orientadora: Profª. Drª. Diane Valdez. Dissertação (Mestrado) Universidade Federal de Goiás, Faculdade de Educação, Programa de Pós Graduação em Educação, Goiania, 2019.

SILVA, Flávio Júlio Felix. **PEDALANDO CONTRA A CORRENTE: O USO DA BICICLETA COMO RESISTÊNCIA À POLITICA DE MOBILIDADE URBANA RODOVIARISTA**. 2020. MONOGRAFIA. Orientada pela PROFª DRª Anita Loureiro de Oliveira. Licenciatura de Geografia, Instituto Multidisciplinar (UFRRJ), Nova Iguaçu, RJ. 2020.

SIMÕES, Manoel Ricardo et al. **A cidade estilhaçada: reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense**. Entorno, Mesquita, RJ 2007.

SINGER, Paul. **O uso do solo urbano na economia capitalista**. Boletim Paulista de Geografia, n. 57, São Paulo, 1980. p. 77-92,

Sobre. Disponível: <<https://www.metrorio.com.br/Empresa/Sobre>> Acessado em 27 de Abril de 2023.

SOUZA, Francisco das Chagas Silva. **Formação docente para as Habilitações Básicas: tecnicismo e emergencialidade**. History of Education in Latin America-HistELA, v. 6, p. e32808-e32808, 2023.

SOUZA, Francisco das Chagas Silva; LIMA, Ana Paula Marinho de. **REFORMA DA EDUCAÇÃO PROFISSIONAL NOS ANOS 1990: o Brasil segue o guia neoliberal: Brazil follows the neoliberal guide**. Pará: Revista Exitus, v. 11, p. e020165-e020165, 2021.

TCE, RJ. **Estudo Socioeconômico de Belford Roxo 2016**. Disponível em: <<https://www.tce.rj.gov.br/documents/10180/57823041/Estudo%20Socioecon%C3%B4mico%202016%20-%20Belford%20Roxo>> Acessado em 12 de Abril de 2024.

Tudo sobre o Rodovia Presidente Dutra [BR-116]. Disponível em: <<https://www.rodoviapresidentedutra.com.br/>> Acessado em 02 de Maio de 2023.

Vera Cruz. Disponível em: <https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%ABabico-lines-Rio_de_Janeiro-322-857351> Acessado em 20 de Maio 2023.

Viação Vila Rica. Disponível em: <https://moovitapp.com/index/pt-br/transporte_p%C3%ABabico-lines-Rio_de_Janeiro-322-858778> Acessado em 20 de Maio de 2023.

Vila Inhomirim. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/vila-inhomirim>> Acessado em 20 de Maio de 2023.

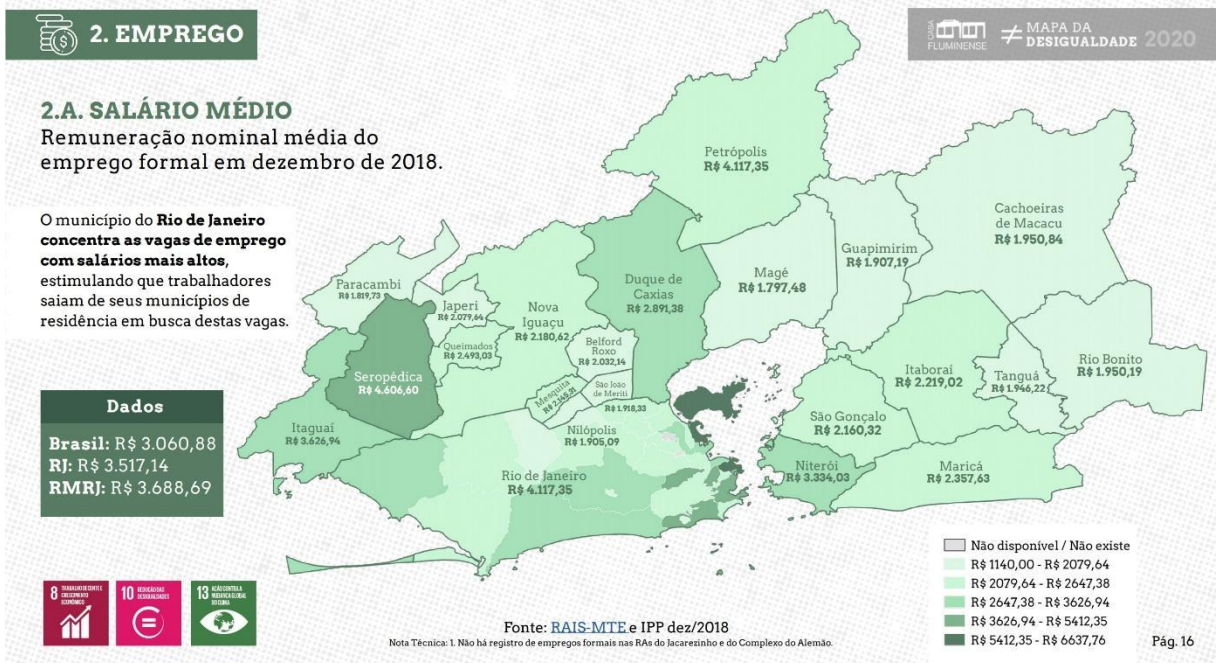
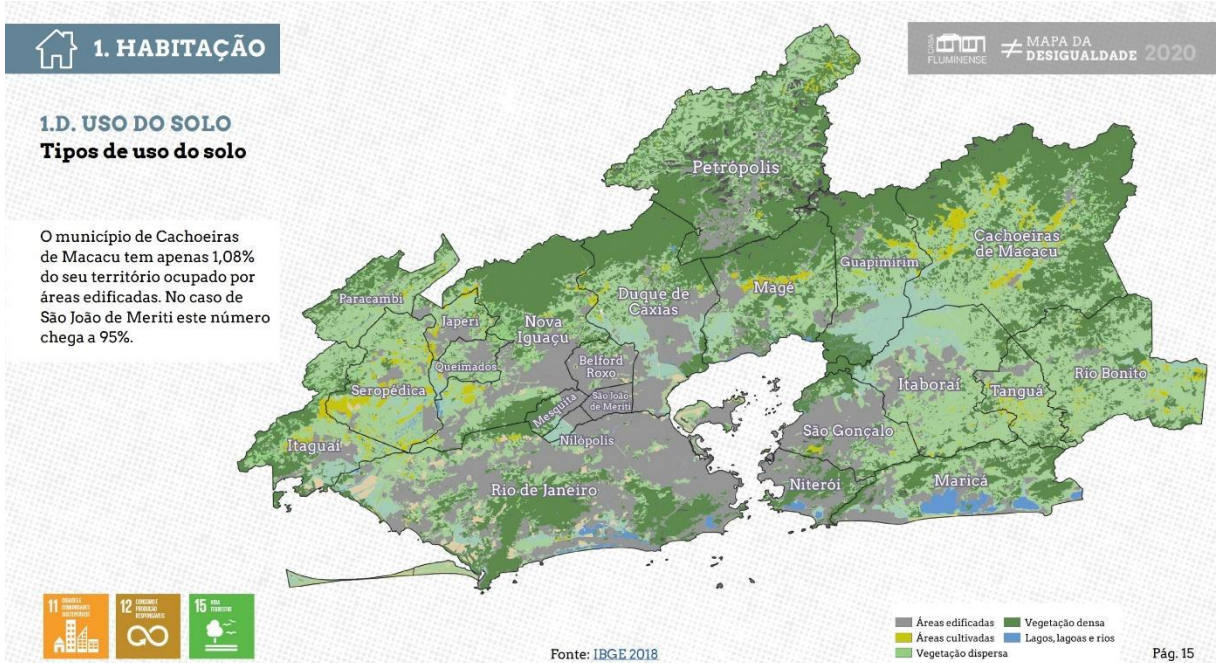
Violências em Belford Roxo parte 2: origens e milícias. Disponível em: <<https://www.forumgritabaixada.org.br/reportagem-especial-violencias-em-belford-roxo-parte-2>> Acessado em 02 de Abril de 2024.

XAVIER, Priscilla. **Cidade Maravilhosa: exploração dos sentidos de uma metonímia.** Bahia: REDISCO–Revista Eletrônica de Estudos do Discurso e do Corpo, v. 12, n. 2, 2017.

Zé Marmita. Disponível em: <<https://www.lettras.mus.br/marchinhas-de-carnaval/497951/>> Acessado em 12 de Maio de 2023.

ANEXOS

ANEXO A: MAPA DA DESIGUALDADE: Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro



ANEXO B: Metodologia de cálculo do custo dos congestionamentos

METODOLOGIA PARA CÁLCULO DO CUSTO DOS CONGESTIONAMENTOS		
PRIMEIRO PASSO VALOR DA HORA OCUPADA	SEGUNDO PASSO EXTENSÃO DOS CONGESTIONAMENTOS E PESSOAS AFETADAS	TERCEIRO PASSO VALORAÇÃO DO CUSTO DOS CONGESTIONAMENTOS
PIB DA REGIÃO ANALISADA	EXTENSÃO DOS CONGESTIONAMENTOS	PESSOAS OCIOSAS POR HORA (TOTAL DE VEÍCULOS PARADOS x OCUPAÇÃO MÉDIA DOS VEÍCULOS)
÷	x	x
PEA DA REGIÃO ANALISADA	PISTAS OCUPADAS (CONSIDERANDO PISTA DE 3 VIAS DE MÃO E CONTRA-MÃO)	VALOR DA HORA DA PEA OCUPADA
=	=	x
PIB PER CAPITA DA PEA OCUPADA	TOTAL DE METROS CONGESTIONADOS	DIAS DE TRABALHO POR ANO
÷	÷	+
HORAS MENSAIS TRABALHADAS	TOTAL DE VEÍCULOS PARADOS (CONSIDERANDO TAMANHO MÉDIO DOS VEÍCULOS)	GASTO EXTRA COM COMBUSTÍVEL DEVIDO AOS CONGESTIONAMENTOS
=	x	=
VALOR DA HORA DA PEA OCUPADA	OCUPAÇÃO MÉDIA DOS VEÍCULOS (CONSIDERANDO QUANTIDADE DE VEÍCULOS POR TIPO - ÔNIBUS, INDIVIDUAL, CAMINHÃO, VAN - POR HORA ANALISADA)	CUSTO DOS CONGESTIONAMENTOS

Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN.

APÊNDICE

APÊNDICE A: QUESTIONÁRIO

Mobilidade de jovens e adultos estudantes-trabalhadores na periferia da metrópole: um estudo de caso em uma Escola Estadual em Belford Roxo, RJ

Pesquisador: Flávio Júlio Felix da Silva
Orientador: André Santos Rocha
UFRRJ

Apresentação:

Olá, sou Flávio, mestrando em Geografia pela UFRRJ, residente ao município de Belford Roxo e antigo aluno do CEBM. Estou pesquisando as relações sócio-espaciais enquanto a qualidade da locomoção dos estudantes da EJA. O objetivo da pesquisa está centrada na obtenção de dados para auferir os impactos da mobilidade urbana no processo de ensino e aprendizagem. Possibilitando reflexões sobre espaço do município de Belford Roxo e propor produções de estratégias para atenuar as deficiências da mobilidade urbana.

Formulário de perguntas:

01 - Gênero:

- Masculino
- Feminino
- Outros

02 - Idade:

- 18 anos - 25 anos
- 26 anos - 35 anos
- 36 anos - 45 anos
- 46 anos - 60 anos
- 61 anos ou mais

03 - Qual nível escolar da modalidade EJA você está?

- Ensino Fundamental
- Ensino Médio

04 - Turma:

05 - Você reside perto da escola?

- Sim
- Não

06 - Além das suas obrigações escolares, quais são suas outras atividades?

07 - Você realiza suas atividades fora da escola na mesma região onde está localizada a sua escola?

- Sim
- Não

08 - Quanto tempo você demora para chegar na unidade escolar?

- Até 30 minutos
- 31 minutos à 01 hora
- 02 horas
- 03 horas

09 - Você utiliza mais de um meio transporte para chegar na unidade escolar?

- Sim
- Não

10 - Qual é o meio de transportes utilizado para chegar na unidade escolar?

- ônibus
- carro
- moto
- bicicleta

11 - Caso você tenha perdido um dia de aula por causa do atraso. Você conseguiu compreender bem o conteúdo?

- Sim
- Não

12 - Você consegue chegar no horário na escola?

- Sim
 Não

13 - Caso você tenha se atrasado, quais são os motivos do atraso?

14 - Você sente que o atraso prejudica o rendimento escolar?

15 - Qual é o tempo de tolerância para atraso que a sua escola ou professor aplica?

16 - Você já foi impedido de entrar na aula por causa do atraso?

- Sim
 Não

17 - Você precisa sair mais cedo unidade escolar por causa do horário de disponibilidade do transporte público?

- Sim
 Não

18 - Caso você saia cedo da unidade escolar. Isso prejudica o rendimento escolar?

- Sim
 Não

19 - Já foi reprovado por causa de atrasos?

- Sim
 Não

20 - Já pensou em desistir de estudar por causa dos atrasos?

- Sim

Não

APÊNDICE B: QUESTIONÁRIO-ESTRUTURA DA ESCOLA

- 01- Quantas salas de aulas a escola possui?
- 02- Como os horários de aulas são distribuídos ao longo do dia para alunos?
- 03- Quais são os horários de início e terminos das aulas?
- 04- A escola oferece aulas noturnas para os alunos da EJA?
- 05- Quantas turmas de Educação de Jovens e Adultos a escola tem atualmente?
- 06- Qual é a capacidade média de alunos em cada turma da EJA?
- 07- Quantos alunos da EJA estão matriculados?
- 08- Quais são os principais desafios que a escola enfrenta ao lidar com a EJA?
- 09- Quantos professores estão dedicados ao ensino da EJA na escola?
- 10- Quais são as disciplinas que são ministradas para EJA?
- 11- Como a escola auxilia os alunos da EJA com a dificuldade de aprendizado?
- 12- Há programas de apoio ou tutoria para os alunos da EJA?
- 13- Como a escola promove a inclusão e participação dos alunos da EJA em atividades Extracurriculares?
- 14- A escola possui avaliações periódicas para medir o desempenho do aluno da EJA?
- 15- A escola possui tolerância de atraso?