



A POLÍTICA TERRITORIAL DE TRANSPORTE ESCOLAR RIBEIRINHO EM CAMETÁ-PA.

Prof. Dr. Edir Augusto Dias Pereira
UFPA/Cametá, edirdias@ufpa.br;

Letícia dos Santos Furtado
UFPA/Cametá, leticiafurtado46@gmail.com;

Leonardo Cristhian Pompeu Wanzeler
UFPA/Cametá

Resumo

Em vários municípios do Pará a construção recente de escolas nucleadas intensificou a oferta de transporte escolar, criando assim uma nova configuração espacial da educação do campo. Devido à importância desta política educacional na formação escolar dos sujeitos do campo, buscamos analisar sua configuração territorial, através do estudo e do mapeamento participativo do transporte escolar do campo ribeirinho em Cametá-Pará. As informações e discussões aqui apresentadas sobre o transporte escolar ribeirinho se baseiam em entrevistas com barqueiros que fazem o transporte escolar do campo ribeirinho no município, gestores de escolas e da Secretaria Municipal de Educação (2015-2017). Também realizamos o mapeamento de rotas de transporte escolar de duas escolas de ilhas de Cametá (PA). A política de transporte escolar é uma política educacional de caráter territorial, que redefine a territorialidade ribeirinha através de novos circuitos de mobilidades, ao mesmo tempo que apresenta uma organização pautada nas lógicas territoriais ribeirinhas, através de negociações entre interesses de agentes do poder público, agentes privados e das comunidades ribeirinhas. Assim, o aumento da oferta de transporte escolar tem redefinido as práticas, o processo e a organização da educação do campo ribeirinho através da constituição de um novo regime de mobilidade.

Palavra-chave: transporte escolar, educação do campo ribeirinho, regime de mobilidade.

INTRODUÇÃO

Neste texto, embarcamos nessas vias pelas quais a educação escolar se realiza em territórios do interior ribeirinho da Amazônia. Desembarcamos nas escolas ribeirinhas percorrendo as trajetórias dos barcos que realizam o transporte escolar de estudantes ribeirinhos de Cametá-PA. De embarques e desembarques se faz a educação no campo ribeirinho da Amazônia. Percorremos esses rios, furos e igarapés da educação escolar mapeando as políticas, experiências e vivências dos ribeirinhos que precisam se deslocar para estudar em suas comunidades, vilas ou na cidade.

Através de estudos e mapeamento do transporte escolar ribeirinho no município de Cametá discutimos a política de transporte escolar enquanto política territorial. Através da aplicação de questionários semi-estruturados com condutores de transporte escolar ribeirinhos e com gestores de escolas ribeirinhas, de mapeamento participativo do transporte escolar com condutores e estudantes ribeirinhos e com a ajuda de aparelhos de GPS mapeamos algumas rotas do transporte escolar. A partir de discussões teóricas sobre a política de Transporte Escolar, buscamos compreender a forma



como o transporte escolar configura a educação escolar e a territorialidade ribeirinha em Cametá-PA.

1. ROTAS DA POLÍTICA TERRITORIAL DE TRANSPORTE ESCOLAR EM CAMETÁ

A política de transporte escolar é uma política educacional (CRUZ; MOURA, 2013; PERGHER, 2014; MARTINS, 2010; BRASIL, 2005) de caráter eminentemente territorial. Não apenas porque envolve uma questão de mobilidade e acesso, mas também porque implica a diferença territorial do campo e configura-se como uma “política de escala”.

A educação escolar configura e reconfigura os territórios de grupos sociais rurais através do transporte escolar e as diferentes territorialidades rurais implicam em diferentes configurações do transporte escolar. Não é apenas uma questão do espaço material, do constrangimento das distâncias, mas trata-se de uma questão de mobilidade, de fluidez territorial (HAESBAERT, 2004; LEVY, 2001) o que está envolvido na realização atual do transporte escolar no campo. A mobilidade torna-se constitutiva dos territórios dos mais diferentes grupos sociais do campo, e o transporte escolar cria circuitos de movimento que caracterizam o regime de mobilidade geográfica ribeirinho (PEREIRA, 2014).

A população ribeirinha constrói e expressa sua territorialidade por meio da educação escolar e esta influi nos sentidos, usos, dinâmicas e configurações do território ribeirinho, em especial por meio da política territorial do transporte escolar. Analisar a política do transporte escolar, suas necessidades, possibilidades e expressões espaciais, possibilita conhecer o modo pelo qual a territorialidade ribeirinha se vincula à educação do campo ribeirinho.

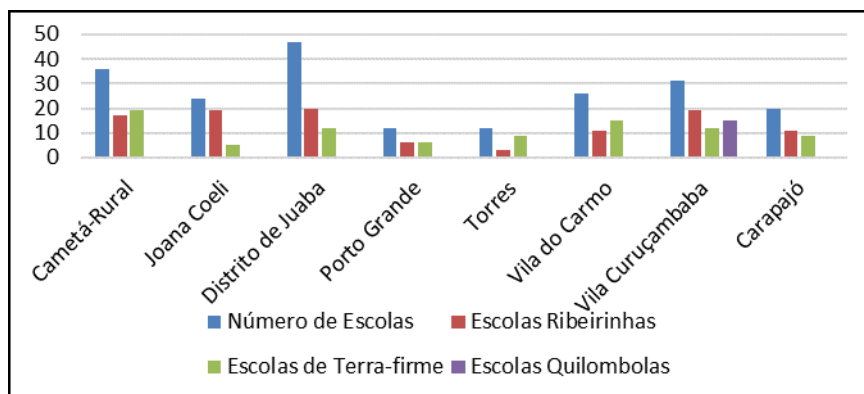
Na Amazônia, a territorialidade ribeirinha se apresenta de forma diferenciada das territorialidades de terra-firme, pois está ligada a mobilidade fluvial, à articulação que mantém com diversos espaços e com o uso de diversos recursos. A territorialidade ribeirinha é um “território-arquipélago” (BONNEMAISON, 2002). Para os ribeirinhos “o território é, sobretudo um conjunto de lugares hierarquizados, conectado a uma rede de itinerários”, sendo que a territorialidade se situa na junção de duas atitudes, engloba ao mesmo tempo a fixação e a mobilidade, os itinerários e os lugares (BONNEMAISON, 2002, p. 99).

Em Cametá a política de transporte escolar tem enfrentado o desafio em dá conta das heterogêneas, dinâmicas e complexas condições territoriais ribeirinhas. O município é formado por mais de 100 ilhas que abrange cerca de 30% da população. Do total de 208 escolas municipais, 106 são escolas ribeirinhas (Gráfico 1) que demandam por 540 embarcações (SEMED, 2015), que



servem ao transporte escolar e que influenciam na vida educacional de crianças, adolescentes e jovens.

GRÁFICO 1- DISTRIBUIÇÃO DAS ESCOLAS DO CAMPO POR DISTRITO EM CAMETÁ



Fonte: SEMED, 2015, Setor Estatística, elaborado pelo Grupo de Estudo Sítio.

Deste total 467 embarcações realizavam o transporte escolar nas ilhas, 25 faziam o percurso das ilhas para a cidade (se considerarmos os barcos que fazem transporte de ribeirinhos para as vilas sede de distrito somariam 60 embarcações) e 442 faziam o percurso nas localidades ribeirinhas (SEMED, 2015).

A partir de 2013, houve em Cametá uma reorganização na oferta do transporte escolar pela Secretaria Municipal de Educação. De forma geral, esta envolveu a) contratação das embarcações por meio de licitação; b) redução dos números de embarcações e redistribuição das rotas; c) relativo aumento do salário dos condutores; d) tentativa de regularização do serviço através de uma cartilha e oferta de cursos para obtenção da carta da Capitania dos Portos. Todas essas mudanças não tornaram a oferta do transporte escolar melhor em termos segurança e conforto dos estudantes, como também menos isento de conflitos, tensões e irregularidades recorrentes.

Em maio de 2013 foi feita a primeira licitação, e em 2014, em meados de fevereiro, foi realizado novo processo de licitação prorrogando até 2015. Isso possibilitou regularizar a oferta, pois dos 700 barcos contratos existiam muitas embarcações que não eram usadas para TE, ou seja, recebiam sem prestar o serviço. Retirando os que não trabalhavam ficaram em torno de 400 embarcações, que depois foi necessário ampliar para 525, todos trabalhando (Responsável pelo TE da SEMED-Cametá, entrevista concedida em nov/2015).

Cruz e Moura (2013), citando Paz (2006), explicam que:

[...]assim como para o pagamento de serviços contratados junto a terceiros (PAZ, 2006). É permitida a utilização direta dos recursos pelo ente receptor na manutenção dos veículos



ABAETETUBA-PA

próprios de transporte escolar ou na terceirização, mediante a contratação de serviços para o transporte dos alunos. (p. 9).

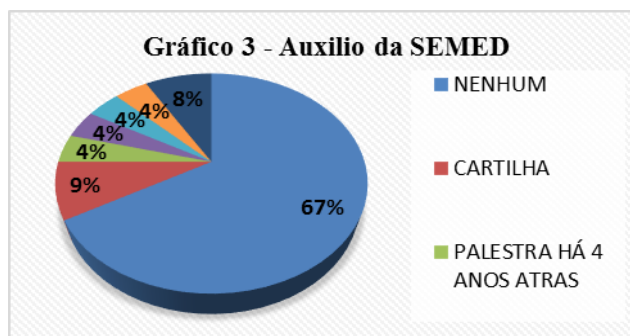
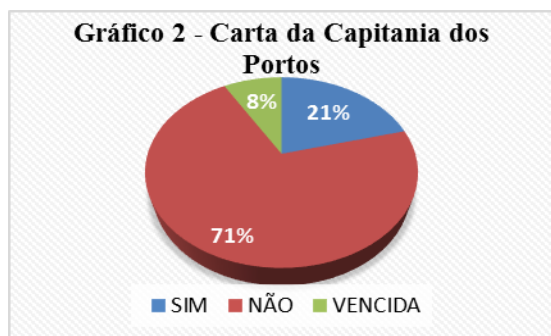
O município enfrenta uma grande dificuldade em contratar barcos e condutores que contemplem a legislação em vigor. Em geral os barcos e os condutores não têm a documentação exigida, o que dificultou inicialmente o processo licitatório. A SEMED chegou a fazer 2 cursos da Marinha, na primeira capacitando 82 barqueiros e na segunda 76, mas para um universo de 513 barqueiros isso não foi suficiente.

A promotora queria que tivesse a documentação do barco tudo ok, com colete, etc., que é o legal. Só que infelizmente, pelo fato desses barqueiros receberem pouco, acabam não tendo condições de comprar ou gastar com as despesas da legalização. Isso mostra que são os barqueiros que arcam com as despesas deste transporte, deixando o governo isento deste. Pois, se ele vai participar do processo de licitação ele deve estar de acordo com as regras e normas. Essas burocracias não condizem com a realidade dessas pessoas muito por causa de suas condições financeiras e de sua localização geográfica (Responsável pelo TE da SEMED-Cametá, entrevista concedida em nov/2015).

Portanto, mesmo com todo empenho em regularizar o serviço, não foi possível contratar por meio de licitação barcos que atendessem a todas as determinações da legislação que regula o TE. Com isso há contratação inadequada de transportes sem equipamentos de segurança e que sigam as normas estipuladas pelo DETRAN/PA para o transporte Escolar. Isto ocasiona a falta de regulamentação do serviço, transformando em transtorno aos estudantes:

Em muitos municípios, os gestores públicos encontram dificuldades para fazer a contratação de viaturas e barcos adequados que respeitem os parâmetros que regem a legislação vigente, ocasionando com isso a contratação de veículos e barcos que não oferecem condições fundamentais adequadas a essa atividade (GEPERUAZ, 2010, p. 45).

A cartilha foi amplamente distribuída nas escolas ribeirinhas, inclusive citada como ação do poder público pelos condutores por nós entrevistados. No entanto, a maioria dos condutores de TE por nós entrevistados diz não possui carta da capitania e não ter recebido nenhum auxílio da SEMED (Gráfico 2 e 3).



Fonte: Trabalho de Campo, elaborado pelo Grupo de Estudo Sítio, 2015.



Entre os anos de 2013 a 2015, a política municipal de transporte escolar em Cametá, sofreu algumas alterações, mesmo assim essas mudanças introduzidas pela gestão municipal não conseguiram dar conta de melhorar a qualidade da oferta do serviço aos estudantes e escolas ribeirinhas. A dimensão do público usuário e do território ribeirinho do município, bem como as condições sociais, econômicas, políticas e ecológicas dificultam a construção de uma política de transporte escolar condizente com as necessidades locais.

A questão político-partidária e cultural tem um peso significativo nas relações que se estabelecem entre gestão municipal, donos e condutores de embarcações, direção de escolas e pais de alunos, com diferentes formas de interesses em conflitos. O TE em espaços ribeirinhos configura-se como um campo de disputa político-ideológica e social. Compreende-la, assim, como uma política educacional intrinsecamente territorial, possibilita entender as diferentes lógicas que definem as condições materiais e os sentidos sociais que o TE assume em territórios ribeirinhos de Cametá.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Transporte escolar é uma política educacional assegurada pela Constituição Federal que visa garantir o direito ao acesso e à permanência na escola (PERGHER, 2014). Nas comunidades ribeirinhas ele é uma necessidade, sem o transporte escolar fica difícil o acesso à educação. Assim, ele se configura como uma importante política educacional e, por envolver longas distâncias e um regime de mobilidade (LEVY, 2001), apresenta-se também como uma política territorial (HAESBAERT, 2007). O transporte escolar é um serviço indispensável principalmente nas áreas rurais, assim o direito ao transporte escolar se configura uma estratégia para o direito à educação (PERGHER, 2014) e ao território.

A representação dos barqueiros possibilitou analisar o grande conhecimento que possuem das rotas e como conseguem mudá-las de acordo com o regime das marés. A dificuldade principalmente com as praias e portos também foram visíveis em seus croquis. Todas as casas de estudantes foram representadas juntamente com a paisagem ao redor, os rios, as casas, a vegetação, as praias, a escola, igrejas e salões de festa.

Nos croquis produzidos tanto por estudantes quanto por barqueiros é interessante notar que o nome de todos os rios, furos e igarapés é destacado, assim é possível ter uma visão da territorialidade (SACK, 2011) ligada ao transporte escolar não apenas na comunidade onde a escola está situada, mais também nas comunidades próximas onde o transporte escolar percorre. Representar o transporte significa compreender um conjunto de elementos que configuram o



transporte escolar, para além disso significa visualizar as demandas necessárias buscando qualidade no serviço oferecido.

Referências Bibliográficas

SACK, Robert. O significado de territorialidade. In: DIAS, Leila Christina e FERRARI, Maristela. (orgs.). Territorialidades humanas e redes sociais. Florianópolis: Insular, 2011. p. 63-89.

BONNEMAISON, Joël. Viagem em torno do território. In: CORRÊA, Roberto Lobato e ZENY, Rosendahl. Geografia Cultural: um século (3). Rio de Janeiro: Eduerj, 2002. pp. 83-132.

GPERUAZ. Políticas de Nucleação e Transporte Escolar: Construindo Indicadores de Qualidade da Educação Básica nas Escolas do Campo da Amazônia. Relatório Final de Pesquisa, apresentado ao CNPq. Belém – PA. 2010.

LÉVY, Jacques. Os Novos Espaços da Mobilidade. In: GEOgraphia, Niterói, v. 3, n.6, p.07-20, jul./dez. 2001.

PEREIRA, Edir Augusto Dias. As Encruzilhadas das Territorialidades Ribeirinhas: Transformações no Exercício Espacial do poder e, Comunidades Ribeirinhas da Amazônia Tocantina paraense. 425 f. Tese (Doutorado). Universidade Federal Fluminense, Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Niterói, RJ, 2014.