

A TRAJETÓRIA DA POLÍTICA PÚBLICA DE TRANSPORTE ESCOLAR RURAL NO MODO AQUAVIÁRIO

THE PATH OF PUBLIC POLICY OF SCHOOL RURAL TRANSPORT IN AQUAI MODE

LA RUTA DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE TRANSPORTE ESCUELAR RURAL EN MODO ACUARIO

Samuel Anselmo FILHO¹

Eulina Maria Leite NOGUEIRA²

Marinez dos Santos de PAULA³

RESUMO: Para milhões de alunos brasileiros, o transporte escolar não é uma opção, mas o único meio para ter acesso à escola. Na realidade do contexto rural, o transporte escolar se configura como um dos serviços mais importantes e fundamentais para o acesso à educação e à inclusão social. Diante dessa problemática, percebeu-se a necessidade de se discutir e democratizar informações que permitam a compreensão dos investimentos federais no transporte escolar rural. Assim, no presente trabalho, objetiva-se descrever o trajeto da política pública de transporte escolar no modo aquaviário no estado do Amazonas. Para tanto, desenvolveu-se um estudo de caráter exploratório, fundamentado em revisão bibliográfica e análise documental, envolvendo constituições, resoluções, decretos e leis pertinentes ao tema. O texto estrutura-se em dois tópicos interligados: no primeiro, apresenta-se as peculiaridades do transporte escolar aquaviário no Amazonas, com ênfase nos desafios para a efetivação da educação em comunidades tradicionais no contexto rural; na sequência, descreve-se o trajeto da política pública de transporte escolar no estado, destacando as dificuldades para o seu cumprimento no modo aquaviário. Os resultados deste estudo apontam um hiato entre o que prevê a Constituição Federal e o acesso à educação na realidade do contexto rural do Amazonas. Com relação ao trajeto da política pública de transporte escolar aquaviário, entende-se que há necessidade de elaboração de políticas públicas descentralizadas, na perspectiva de uma construção direcionada às particularidades regionais, com reconhecimento dos potenciais dos estados e municípios, para oportunizar o desenvolvimento econômico firmado em bases sustentáveis.

PALAVRAS-CHAVE: Educação; Educação do Campo; Políticas Públicas; Transporte Escolar.

Introdução

O Amazonas é um estado com uma área de 1.559.150 km² divididos em apenas 62 municípios que se caracterizam por serem ladeados por rios, lagos e igarapés. Em decorrência dessa especificidade, a mobilidade no estado se dá, predominantemente, por via fluvial. Dentro dessa realidade, os modos de vida do homem amazônida dialogam diretamente com a territorialidade das águas, sendo este um fator preponderante para o acesso à educação do

¹ Mestrando do Programa de Ensino em Ciências e Humanidades da Universidade Federal do Amazonas (UFAM/AM). E-mail: samuelanselmofilho@gmail.com. ORCID: 0000-0002-3339-1680.

² Doutorado em Educação pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC/SP). Docente do Departamento de Pedagogia do Instituto de Educação, Agricultura e Ambiente da Universidade Federal do Amazonas (UFAM/AM). E-mail: eulinanog@hotmail.com. ORCID: 0000-0002-7725-6464.

³ Mestranda do Programa de Ensino em Ciências e Humanidades da Universidade Federal do Amazonas (UFAM/AM). E-mail: marinezdepaula13@gmail.com. ORCID: 0000-0001-8845-2965.

campo. No contexto rural, devido a esse cenário, o transporte escolar aquaviário deixa de ser opção, tornando-se a única forma para que muitos alunos das áreas rurais possam ter acesso à educação. Assim, diariamente, os alunos se dividem entre a rotina escolar e as viagens para chegarem até a escola.

Além disso, no âmbito do debate educacional, faz-se necessário dar ênfase ao contexto em que foram elaboradas as políticas públicas que se direcionam para as áreas rurais, uma vez que, para sua efetivação, há que se ter alinhamento entre o que é previsto pelas leis e a(s) realidade(s) dessas regiões. Então, convém percorrer o trajeto da política pública de transporte escolar rural no modo aquaviário, a fim de que se possa compreender os investimentos federais no transporte escolar rural e o alcance de sua efetividade.

Nesse sentido, algumas inquietações instigaram à realização do presente estudo: Como se dá o acesso dos alunos das áreas rurais às escolas? De que forma foram concebidas as leis e parâmetros que regulamentam o transporte escolar rural? Tais indagações estabeleceram o norteamento de nossa pesquisa, de caráter teórico, buscando trazer contribuições para com os estudos sobre a temática que envolve a educação do campo e as políticas públicas de transporte escolar.

Diante das questões que nortearam este trabalho, traçou-se como objetivo geral analisar o trajeto da política pública de transporte escolar no modo aquaviário no estado do Amazonas. Em conformidade com as questões norteadoras e com o objetivo geral, o método adotado para este estudo é o materialismo histórico dialético, dada a necessidade de compreender-se a realidade e o seu contexto. Quanto aos procedimentos operacionais, investiu-se na pesquisa de cunho bibliográfico e documental, o que também auxiliou na construção do percurso metodológico desenvolvido.

No que diz respeito às reflexões propostas no presente texto, em um primeiro momento apresenta-se as peculiaridades do transporte escolar aquaviário no Amazonas, com ênfase na forma de como se dá o acesso dos alunos das áreas rurais à escola; posteriormente, descreve-se o trajeto da política pública de transporte escolar aquaviário no Amazonas, discutindo os desafios enfrentados para sua efetivação no contexto rural.

Os resultados deste estudo apontam um hiato entre o que prevê a Constituição Federal e o acesso à educação na realidade do contexto rural do Amazonas. Com relação ao trajeto da política pública de transporte escolar aquaviário, entende-se que há necessidade de elaboração

de políticas públicas descentralizadas, na perspectiva de uma construção direcionada às particularidades regionais, com reconhecimento dos potenciais dos estados e municípios, para oportunizar o desenvolvimento econômico firmado em bases sustentáveis.

Assim, este trabalho torna-se relevante e necessário para fomentar a discussão e a democratização de informações que permitam conhecer e compreender os investimentos federais no transporte escolar rural, bem como os limites dessa política pública.

Espera-se que esta pesquisa possa contribuir com os estudos sobre a Educação do Campo na Amazônia e também com estudos futuros que visem (re)orientar a condução das políticas públicas em atenção ao transporte escolar rural no modo aquaviário.

Metodologia

O processo teórico-metodológico da pesquisa científica implica na busca por desvendar os desafios enfrentados para o entendimento da realidade social, buscando aproximações sucessivas com a concretude dessa realidade, procurando conhecê-la em sua dinâmica de permanente transformação e totalidade, expressando o caminho que o pesquisador trilhará para alcançar os seus objetivos (MINAYO, 2000).

Nesse viés, este trabalho se trata de uma pesquisa de natureza qualitativa, uma vez que se preocupa em analisar e interpretar aspectos mais profundos, fornecendo uma análise mais detalhada sobre as investigações (MARCONI e LAKATOS, 2006). Ressalta-se que, em se tratando de construção do conhecimento, a opção por um método qualitativo não invalida a utilização de alguns dados quantitativos.

Quanto aos procedimentos operacionais metodológicos, trata-se de um estudo de caráter teórico, fundamentado em pesquisa documental, visto ter sido necessário estudar documentos relacionados a políticas públicas de transporte escolar rural, envolvendo relatórios, reportagens de jornais, revistas, fotografias, leis, normativas, regulamentos e outras fontes. Utilizou-se ainda, o levantamento bibliográfico, tendo em vista a fundamentação teórica do trabalho, compreendendo livros, dissertações de mestrado, periódicos e artigos científicos relacionados à temática em estudo.

Peculiaridades do transporte escolar aquaviário no Amazonas

O Amazonas é um estado plural e miscigenado, que reflete sua heterogeneidade desde os aspectos ambientais até as relações sociais. No âmbito cultural, são diversas as

manifestações que compõem as diferentes “Amazônias”. Diante de uma população de mais de 4 milhões de habitantes (IBGE, 2010), sendo 79,17% residentes em área urbana contra 20,83% de moradores das áreas rurais, caracterizam-se distintos modos de vida: populações urbanas, populações tradicionais ribeirinhas, indígenas, quilombolas e populações de assentamentos.

Dentro das peculiaridades do Amazonas, o modo de locomoção entre as cidades do interior do estado revela outro aspecto da vida do amazonense: o rio é a principal via pela qual as pessoas se deslocam, diferente de outros estados em que as estradas interligam grande parte de suas cidades. Nesta região, são as águas que ditam o ritmo das viagens e os modos de vida de diversas populações, principalmente daquelas que vivem no contexto rural.

Diante da ideia equivocada de que os conceitos de rural e urbano são complementares ou extensões, deve-se levar em consideração que, embora passíveis de questionamentos, no contexto amazônico cada área possui suas especificidades. Dentro das particularidades ruralistas estão inseridas as populações tradicionais ribeirinhas, conhecidas popularmente como “povos das águas e das florestas”, por suas vidas dialogarem com as territorialidades dos rios, das terras e das matas, onde se entrelaçam suas relações socioculturais (VACONCELOS, 2017).

Nesse contexto, as políticas públicas de educação para o campo enfrentam um grande desafio para sua efetivação nas áreas rurais. No que se refere especificamente ao transporte escolar fluvial, os percalços vão desde as longas distâncias existentes entre as cidades e as comunidades tradicionais, até o alto custo de deslocamento nesses espaços, o que dificulta a efetivação do poder público e o acompanhamento de órgãos fiscalizadores e secretarias municipais de educação.

As longas distâncias percorridas diariamente pelos alunos de escolas do campo, no interior do estado, são realizadas em embarcações que navegam por rios, lagos, furos (igarapés) e paranás. Os lagos são vias que se encontram geralmente isoladas, sem comunicação permanente com o sistema fluvial; os furos (igarapés) são canais que drenam a água para o paraná ou para o canal principal; os paranás são bancos arqueados, estreitos e muito longos, depositados por migração lateral de um canal ou de um braço (FNDE/UFT, 2011).

Em decorrência desse aspecto, o uso de embarcações para o transporte escolar no Brasil é previsto pelo PNATE (2007, p.7) nos seguintes termos:

Os alunos podem ser transportados em embarcações nas localidades onde o transporte fluvial ou marítimo (rios, lagos, lagoas, oceano) for necessário. Todas as embarcações usadas no transporte escolar devem estar equipadas com coletes salva-vidas na mesma proporção de sua capacidade, ter registro na Capitania dos Portos e manter a autorização para trafegar em local visível. Recomenda-se, ainda, que a embarcação possua: cobertura para proteção contra o sol e a chuva; grades laterais para proteção contra quedas; boa qualidade e apresentar bom estado de conservação.

No estado do Amazonas, dentre os tipos de embarcações utilizadas no transporte escolar fluvial, existem duas modalidades: as embarcações motorizadas e as que não possuem motor. As canoas (não motorizadas) geralmente são as de montaria e requerem esforço físico por meio do remo, tornando o trajeto até a escola mais cansativo e demorado. As embarcações motorizadas são improvisadas em cascos ou canoas equipadas com motor de popa ou de centro, popularmente conhecidas como “rabeta”, estas embarcações não precisam de documentação ou habitação para trafegar nos rios. Outras opções são as voadeiras, lanchas e embarcações de pequeno porte, as quais necessitam de certificação da Capitania dos Portos, bem como exigem carteira de habilitação para condução regular.

Diante da necessidade de os alunos percorrerem como mais rapidez as distâncias e usufruírem melhor do tempo em sala de aula, o Fundo Nacional da Educação (FNDE) afirma que foram distribuídas, em todo o país, cerca de novecentas e trinta e oito lanchas escolares, através do Programa Caminho da Escola (FNDE, 2017).

Segundo o FNDE (BRASIL, 2017), foram disponibilizados dois modelos de lanchas para transporte escolar aquaviário: (i) a lancha escolar média, que é uma embarcação de casco de aço e casaria de fibra de vidro resinado, tipo lancha fluvial, com comprimento total de 7.800mm (sete mil e oitocentos milímetros), com capacidade para transportar 22 passageiros adultos ou 33 alunos sentados, com velocidade máxima de até 25 Km/h; (ii) a lancha escolar grande, com comprimento total de 11.000mm (onze mil milímetros), com capacidade para transportar 35 passageiros adultos ou 53 alunos sentados, com velocidade máxima de até 25 Km/h.

Ambos os modelos de lanchas realmente chegaram a ser entregues no interior do Amazonas. Porém, devido ao constante uso e falta de manutenção, diversas lanchas foram se danificando com o passar do tempo. O jornal *A Crítica* (2019) denunciou, em uma

Nuances: Estudos sobre Educação, Presidente Prudente-SP, v. 31, pc152020, p.413-426, jan./dez. 2020, ISSN: 2236-0441. DOI: 10.32930/nuances.v31i0.8335

reportagem, que oito lanchas escolares, com capacidade para o transporte de 256 estudantes estavam abandonadas. Segundo a Prefeitura de Manaus, as lanchas estavam paradas para manutenção, porém os cascos e coberturas das embarcações encontravam-se bastante comprometidos.

Além dos percalços apresentados pela intervenção do poder público na realidade do transporte escolar fluvial no Amazonas, outros entraves dificultam o deslocamento dos alunos. Uma das particularidades influenciadoras desse processo são os fatores naturais, que incidem consideravelmente na dinâmica social da população rural.

Os períodos de seca e de cheia são completamente diferentes e influenciam no cotidiano dos moradores das áreas rurais. A época de cheia começa em fevereiro e se estende até julho. Durante esse período, a subida das águas inunda as comunidades tradicionais localizadas em áreas de várzeas.

A várzea amazonense é marcada por distintos períodos que interferem na vida das populações tradicionais. São quatro estações climáticas existentes “[...] no ecossistema de várzea, que regulam o calendário dos povos ribeirinhos: a enchente (subida das águas), a cheia (nível máximo das águas), a vazante (descida das águas) e a seca (nível mais baixo das águas)” (FRAXE; PEREIRA; WITKOSKI, 2007, p. 15). Vasconcelos (2017, p.72) afirma que o calendário “[...] corresponde aos regimes: fluvial, referente à variação no volume das águas dos rios (enchente, cheia, vazante e seca) e pluvial, referente às águas das chuvas seja no inverno, seja no verão”. Em decorrência da sazonalidade dos rios do Amazonas, as florestas, assim como as suas populações, sobrevivem a uma inundação de seis meses. Nos períodos de cheia, é comum encontrar escolas alagadas, impossibilitando a continuidade das atividades escolares.

Embora a cheia tenha esse caráter invasivo, por adentrar as casas das populações rurais, é a seca que assola a região. A Fundação Amazonas Sustentável (2017) define a época de seca como uma das mais prejudiciais, pois tem sido mais intensa a cada ano, fato que possivelmente está relacionado com as mudanças climáticas. Os impactos dessa mudança são muitos, inclusive o de limitar o acesso ao sistema educativo em algumas comunidades

No período da seca, as comunidades tradicionais ribeirinhas ficam isoladas. O surgimento de bancos de areias e praias dificulta a passagem do transporte escolar fluvial devido ao rio estar seco. Quem necessita enfrentar o fenômeno da seca para ter acesso à

escola percorre grandes distâncias a pé, pelas margens do rio que, nessa época, tornam-se praias.

Como agravante, essas escolas ainda cumprem um calendário escolar semelhante a escolas de outras regiões que não enfrentam esse tipo de situação, o que é um desafio a mais para se efetivar a educação. Dessa forma, cabe ao poder público entender as peculiaridades do Amazonas e, assim, desenvolver um novo olhar ao elaborar políticas públicas para a educação do campo.

O trajeto da política pública de transporte escolar no modo aquaviário

Para milhões de alunos do contexto rural brasileiro, o transporte escolar é único meio para chegar até a escola. Diante desse fato, faz-se necessário compreendermos o processo de evolução que culminou na garantia constitucional desse direito aos estudantes

Antes de adentrarmos na discussão sobre o seu surgimento, salientamos que o transporte escolar é um direito dos alunos que estudam longe de suas casas e é um serviço de responsabilidade dos estados e municípios, realizado por veículos próprios ou alugados ou por meio de passes escolares fornecidos aos alunos (INEP, 2005).

Diante dos problemas que a área rural enfrenta em relação à educação, Araújo (2008) considera que o transporte escolar rural veio para minimizar a distância, um fator que é considerado como um dos principais elementos que levam à evasão escolar e ao baixo rendimento dos alunos.

A primeira menção sobre o transporte escolar como elemento fundamental para o acesso à educação apareceu na Constituição Federal de 1988. No Art. 206, inciso I, o texto constitucional afirma que haverá igualdade de condições para acesso e permanência na escola; além disso, o Art. 208, inciso VII, garante o atendimento ao aluno, em todas as etapas da Educação Básica, por meio de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.

A contribuição da Constituição Federal de 1988 foi de extrema relevância para o acesso à educação e permanência do aluno na escola. Porém, embora a Constituição tenha mencionado o transporte escolar, havia ausência de subsídios concretos para incumbir estados e municípios a uma obrigação de quanto deveria ser investido ou de como deveriam ser regidos os possíveis programas de atenção ao transporte escolar.

Devido à ausência de responsabilidades em relação ao papel do Estado na educação, após forte pressão e um longo embate, foi sancionada a Lei Diretrizes e Bases nº 9394/96 (LDB) no ano de 1996, regularizando a educação brasileira com fundamento nos princípios previstos na Constituição. A LDB ratificou as obrigações estatais expressas na Constituição, trazendo garantias a serem prestadas pelo Estado por meio da criação de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.

Entretanto, ainda que a LDB tenha constitucionalmente aberto precedente para os programas relacionados à permanência do aluno na escola, somente no ano de 2003, com o acréscimo da Lei nº 10.709, os estados e os municípios foram responsabilizados a assumirem o transporte escolar dos alunos das redes estadual e municipal, respectivamente.

A Lei nº 10.709 foi sancionada com o desígnio de alterar a Lei nº 9.394/96, tendo a tarefa de incluir, nos Art. 10 e 11, incisos VII e VI, a responsabilidade e a competência de estados e municípios em garantir o transporte para os alunos de suas respectivas redes de ensino. Vale destacarmos que a referida Lei acrescentou um dispositivo, no Art. 3º, que ressalta a importância das negociações entre os estados e municípios, de forma a prestar um atendimento de qualidade a todos os alunos que precisam do transporte para ter garantido o seu direito à educação.

Após ratificada, a LDB concretizou, em seu escopo, dispositivos legais que deram origem às ações do governo federal para o transporte escolar. Assim, em 9 de junho de 2004 foi sancionada a Lei nº 10.880/04, que instituiu o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE):

Art. 2º - Ficou instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE, no âmbito do MEC, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observadas as disposições desta Lei.

O PNATE surgiu para garantir o acesso dos alunos das áreas rurais à escola. Desde a implantação do PNATE, muitos alunos retornaram às atividades escolares, o que contribuiu para a redução dos índices de evasão escolar do campo. No período de 2004 até o ano de 2008, o PNATE destinou-se apenas à demanda de alunos do Ensino Fundamental, sendo sua cobertura estendida para as outras modalidades somente no ano de 2009.

Com a publicação da Medida Provisória 455/2009, o PNATE foi ampliado para toda a Educação Básica, beneficiando também os alunos da Educação Infantil, do Ensino Médio e da Educação de Jovens e Adultos residentes em áreas rurais. Essa ampliação foi aprovada mediante a exigência de gestores para que parte do recurso da cota federal do Salário Educação fosse destinada a custear parte das despesas do transporte de alunos da zona rural, sendo resultado de um trabalho conjunto realizado pelo Comitê Executivo, formado por iniciativa do Ministério da Educação (MEC), Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), União Nacional dos Dirigentes Municipais da Educação (UNDIME) e Conselho Nacional dos Secretários Estaduais da Educação (CONSED).

Os recursos financeiros para manutenção do PNATE são provenientes do FNDE, que é o responsável pela assistência financeira. Ademais, cabem ao FNDE: as normatizações, o repasse dos recursos, o acompanhamento, a fiscalização, a aprovação da prestação de contas e a avaliação da efetividade da aplicação dos recursos. Todas essas ações são realizadas de forma direta ou por delegação das Secretarias Municipais de Educação.

A assistência financeira do FNDE ao PNATE consiste na transferência automática de recursos, para que não haja necessidade de convênio ou outro instrumento congênere, a fim de custear despesas com reforma, seguros, licenciamento, impostos e taxas, pneus, câmaras, serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica e funilaria, recuperação de assentos, combustíveis e lubrificantes do veículo ou, no que couber, da embarcação utilizada para o transporte de alunos da Educação Básica pública residentes em área rural. Os recursos também podem ser utilizados para o pagamento de serviços contratados junto a terceiros para o transporte escolar (BRASIL, 2009).

Podemos perceber que o governo possuía elementos constitucionais suficientes para a cobertura de um transporte escolar eficiente. Porém, a má gestão dos recursos passou a revelar uma realidade que apresenta descaso desde os repasses financeiros aos estados e municípios, até as condições dos meios de transporte nos contextos rurais.

Dessa maneira, os recursos destinados à manutenção e à aquisição de meios de transporte foram se esgotando, na medida em que escândalos de corrupção eram vistos na mídia. Verbas desviadas e fraudes milionárias constituíam o pano de fundo de muitas prefeituras, sendo o transporte escolar um “calo no sapato” para muitos prefeitos e motivos para diversas operações policiais.

Diante dessa situação, com o objetivo de reestruturar o transporte escolar, foi criado o Programa Caminho da Escola (PCE) através da Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, com o objetivo de renovar a frota de veículos escolares, garantir segurança e qualidade ao transporte dos estudantes e contribuir para a redução da evasão escolar, ampliando, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência na escola dos estudantes matriculados na Educação Básica da zona rural das redes estaduais e municipais.

O Programa Caminho da Escola atua por meio de pregão eletrônico para registro de preços, realizado pelo FNDE, sendo os veículos padronizados para o transporte escolar. Os estados e municípios possuem três alternativas de aderir aos programas: por meio de recursos próprios, bastando aderir ao pregão do FNDE; via convênio firmado com o FNDE; ou mediante financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que disponibiliza uma linha de crédito especial para a aquisição de ônibus zero quilômetros e embarcações novas.

Após a implantação do PCE, a pesquisa intitulada Transporte Escolar Aquaviário na Amazônia, realizada pela Universidade Federal de Tocantins, em 2010, constatou que 4.363 ônibus foram adquiridos através de convênios com o FNDE. Além disso, o PCE, em 2010, em parceria com a Marinha do Brasil, consolidou o desenvolvimento de uma embarcação destinada ao transporte de estudantes ribeirinhos às respectivas escolas na Amazônia. Para tanto, o FNDE, com a Marinha do Brasil, estabeleceu a produção de 674 embarcações. Assim surgiu a Lancha Escolar, buscando oferecer segurança e dignidade ao deslocamento de crianças e jovens pelos rios da região norte do país.

A Lancha Escolar compõe o Programa Caminho da Escola e surgiu após a constatação, pelo Ministério da Educação, da necessidade de um transporte escolar que pudesse atender, com mais conforto e segurança, as crianças ribeirinhas que utilizam barcos para ir à escola. O projeto da Lancha Escolar, desenvolvido em parceria com a Marinha, teve por objetivo apresentar um modelo de embarcação desenhado especialmente para o transporte desses alunos. No documento apresentado aos estados e municípios, foram descritas todas as informações sobre as especificações técnicas do primeiro modelo de lancha desenvolvido pela Marinha do Brasil. Desta parceria, até o ano de 2017, o PCE distribuiu novecentas e trinta e oito lanchas escolares.

Além das lanchas, um dos pontos positivos do Programa Caminho da Escola, foi a inclusão de dispositivos de segurança para que os alunos pudessem ser transportados em embarcações nas localidades onde o transporte fluvial aquaviário é necessário. O programa orienta que todas as embarcações usadas no transporte escolar devem estar equipadas com coletes salva-vidas na mesma proporção de sua capacidade, ter registro na Capitania dos Portos e manter a autorização para trafegar em local visível. O PCE recomenda, ainda, que a embarcação possua cobertura para proteção contra o sol e a chuva, grades laterais para proteção contra quedas, além de boa qualidade e bom estado de conservação.

Há que se considerar que desde a Constituição Federal de 1988 até as ações governamentais, avanços significativos ocorreram na política de oferta do transporte escolar para os estudantes brasileiros, porém não se pode deixar de ressaltar a constante luta pela efetividade do que se pauta, constitucionalmente, nas Leis e Resoluções sobre o transporte escolar nas áreas rurais.

Quanto à realidade do campo, no Amazonas, compreendemos ser necessária a proposição de políticas públicas mais audaciosas e intrépidas. Tais políticas devem ser incorporadas a um projeto de Estado que se distancie da racionalidade exploradora do capital, que seja capaz de entender que o Amazonas tem suas particularidades, suas especificidades e também muitas possibilidades de oportunizar um desenvolvimento econômico firmado em bases sustentáveis.

Conclusão

A aproximação com a realidade da educação do campo no Amazonas, permitiu entender as necessidades e carências dos povos das águas. Os constantes desafios moldam o caráter de famílias e alunos que buscam, por meio da educação, melhorias na qualidade de vida e acesso ao exercício da cidadania.

As grandes distâncias percorridas pelos alunos para poder ter acesso à escola incidem diretamente no seu desempenho dentro do processo de ensino e aprendizagem. A rotina entre as atividades escolares e as longas viagens até a escola, além de ser bastante cansativa, incentiva a desistência de alunos e o êxodo de muitas famílias para as cidades.

No que se refere ao percurso da política pública de transporte escolar, percebeu-se que há empenho por parte dos governos e das populações no que se reporta à regionalização de ações e programas voltados às necessidades da educação do campo. Entretanto, a ausência

contínuas de órgãos fiscais resulta em escândalos de corrupção e no retrocesso de direitos preconizados constitucionalmente.

Diante desse contexto, a população rural fica posicionada em uma realidade bem distante da aplicação de políticas públicas. Há, ainda, uma distância significativa entre os direitos garantidos textualmente e sua execução na sociedade, pois existe uma crescente reafirmação da lógica capitalista, que menospreza as mais diversas formas de organização da vida, principalmente dos que não tem como prioridade o lucro e a riqueza. Essa racionalidade se deleita nas insuficiências da ação do Estado no meio rural, que retira direitos não somente relacionados ao aspecto educacional, mas também outros direitos constitucionais. Assim, a incapacidade do Estado em atender a grande diversidade e heterogeneidade dos povos da floresta e das águas infringe um dos marcos fundamentais da Constituição Federal de 1988, dado que o direito à educação é negado a um considerável contingente populacional

Salienta-se que a conjuntura política e social brasileira é marcada pela desigualdade e pela exclusão de muitos dos direitos fundamentais e sociais impressos na Constituição (PINHEIRO, 2013). Tal situação é muito evidente e os governos devem atentar para que a mera disponibilização de ensino gratuito não é garantia de acesso e permanência dos alunos nas escolas, sendo necessárias medidas suplementares.

Dentre as maiores necessidades da educação do campo está o entendimento das particularidades rurais na elaboração de políticas públicas. Assim, a presença de comunitários, alunos, professores, pescadores e demais figuras típicas dessas regiões é de fundamental importância para a realização de políticas públicas que conversem com as peculiaridades da vida do/no campo. Como resultados positivos da presença e da participação das comunidades, seguramente surgirão possibilidades de se propor programas e ações governamentais que caminhem junto com a correnteza, pautados no diálogo entre as territorialidades rurais, que possibilitem e oportunizem o desenvolvimento econômico firmado em bases sustentáveis.

THE PATH OF PUBLIC POLICY OF SCHOOL RURAL TRANSPORT IN AQUAI MODE

ABSTRACT: For millions of Brazilian students, school transportation is not an option, but the only way to get to school. In the reality of the rural context, school transportation is one of the most important and fundamental services for access to education and social inclusion. Given this problem, we realize the need to discuss and democratize information that allows the understanding of federal investments in rural school transport. Thus, in the present work, we aimed to describe the path of public school transport policy in waterway mode in the state of Amazonas. To this end, we developed an exploratory study, based on literature review and documentary analysis, involving constitutions,

Nuances: Estudos sobre Educação, Presidente Prudente-SP, v. 31, p.413-426, jan./dez. 2020, ISSN: 2236-0441. DOI: 10.32930/nuances.v31i0.8335

resolutions, decrees, laws and governmental actions relevant to the theme. We structured our text in two interconnected topics: in the first, we present the peculiarities of waterway school transportation in the Amazon, emphasizing the challenges for the realization of education in traditional communities in the rural context; in the following, we describe the path of public school transport policy in the state, highlighting the difficulties for its compliance in waterway mode. After analyzing the collected information since the Constitution of 1984, we understand that there has been a significant evolution of the public policy of school transportation; however, there is a constant struggle for the effectiveness of waterway transportation of students in the state of Amazonas, whose particularities make difficult the reach and applicability of government actions.

KEYWORDS: Education; Rural Education; Public Policy; School Transport.

LA RUTA DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE TRANSPORTE ESCUELAR RURAL EN MODO ACUARIO

RESUMEN: Para millones de estudiantes brasileños, el transporte escolar no es una opción, sino la única forma de llegar a la escuela. En la realidad del contexto rural, el transporte escolar es uno de los servicios más importantes y fundamentales para el acceso a la educación y la inclusión social. Ante este problema, nos damos cuenta de la necesidad de discutir y democratizar la información que permite la comprensión de las inversiones federales en el transporte escolar rural. Por lo tanto, en el presente trabajo, nuestro objetivo fue describir el camino de la política de transporte de las escuelas públicas en el modo de navegación en el estado de Amazonas. Con este fin, desarrollamos un estudio exploratorio, basado en la revisión de literatura y análisis de documentos, que involucra constituciones, resoluciones, decretos, leyes y acciones gubernamentales relevantes para el tema. Estructuramos nuestro texto en dos temas interconectados: en el primero, presentamos las peculiaridades del transporte escolar por vía fluvial en la Amazonía, enfatizando los desafíos para la realización de la educación en las comunidades tradicionales en el contexto rural; a continuación, describimos el camino de la política de transporte escolar público en el estado, destacando las dificultades para su cumplimiento en el modo de vía fluvial. Después de analizar la información recopilada desde la Constitución de 1984, entendemos que ha habido una evolución significativa de la política pública de transporte escolar, sin embargo, existe una lucha constante por la eficacia del transporte por vía fluvial de los estudiantes en el estado de Amazonas, cuyas particularidades dificultan el alcance y la aplicabilidad de las acciones gubernamentales.

PALABRAS-CLAVE: Educación; Educación Rural; Política Pública; Transporte Escolar.

REFERÊNCIAS

AÇÃO EDUCATIVA, UNICEF, PNUD. INEP/MEC (Coord.). *Indicadores de qualidade na educação*. São Paulo: Ação Educativa, 2004.

ARAÚJO, C. E. F. *Análise de eficiência nos custos operacionais de rotas do transporte escolar rural*. 2008. 147 f. Dissertação (Mestrado em Transportes) - Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

BRASIL. Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Lei nº 9.394/96. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil03/constituicao/constituicao88.ht>>. Acesso em 28/05/2019.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao88.ht>. Acesso em: 15 ago. 2019.

BRASIL. Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE. Instituído pela lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE. Disponível em:

Nuances: Estudos sobre Educação, Presidente Prudente-SP, v. 31, pc152020, p.413-426, jan./dez. 2020, ISSN: 2236-0441. DOI: 10.32930/nuances.v31i0.8335

<<http://www.fnde.gov.br/programas/transporte-escolar/transporte-escolar-apresentacao>>. Acesso em: 15 ago. 2019.

FRAXE, T. de J. P.; PEREIRA, H. dos S.; WITKOSKI, A. C. *Comunidades ribeirinhas amazônicas: modos de vida e uso dos recursos naturais*. Manaus: EDUA, 2007.

FUNDAÇÃO AMAZONAS SUSTENTÁVEL. Fundo das Nações Unidas para Infância (UNICEF) *Recortes e cenários educacionais em localidades rurais ribeirinhas do Amazonas*. / Fundação Amazonas Sustentável; Fundo das Nações Unidas para Infância. – Manaus: Fundação Amazonas Sustentável, 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, IBGE Indígena, 2010. Disponível em: <<https://indigenas.ibge.gov.br>>. Acesso em: 15 ago. 2019.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. *Fundamentos da Metodologia Científica*. São Paulo: Atlas, 2006.

MINAYO, M. C. S. O desafio da pesquisa social. In: MINAYO, M. C. S. (Org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. Petrópolis: Vozes, 1994.

AMAZÔNIA, NOTÍCIA E INFORMAÇÃO. MPF/AM quer que empresa contratada pelo Governo do AM forneça transporte escolar a alunos de aldeia indígena em Tefé. *Amazônia, notícia e informação*, Amazonas, 12 de jun. de 2006. Disponível em: <<https://amazonia.org.br/2016/05/mpfam-quer-que-empresa-contratada-pelo-governo-do-am-forneca-transporte-escolar-a-alunos-de-aldeia-indigena-em-tefe/>>. Acesso em: 15 ago. 2019.

PINHEIRO, T. G. B. S. *Diagnóstico do Transporte Escolar Rural Público no Município de Cachoeiro de Itapemirim-ES*. Dissertação (Mestrado em Gestão Pública). Programas de Pós-Graduação em Gestão Pública, Universidade Federal do Espírito Santo, Espírito Santo, Vitória, 2013.

VASCONCELOS, M. E. O. *Educação do Campo no Amazonas: história e diálogos com as territorialidades das águas, das terras e das florestas*. Tese (Doutorado em Educação) - Programa de Pós-Graduação em Educação, Universidade Federal do Pará, Belém, 2017.

Submetido em: Agosto/2019.

Aprovado em: Outubro/2020.

Publicado em: Dezembro/2020.

****Como referenciar o artigo:**

FILHO, S. A., NOGUEIRA, E. M. L., PAULA, M. dos S. de. A trajetória da política pública de transporte escolar rural no modo aquaviário. *Nuances: Estudos sobre Educação*, Presidente Prudente-SP, v. 31, p.413-426, jan./dez. 2020, ISSN: 2236-0441. DOI: 10.32930/nuances.v31i0.8335

Nuances: Estudos sobre Educação, Presidente Prudente-SP, v. 31, p.413-426, jan./dez. 2020, ISSN: 2236-0441. DOI: 10.32930/nuances.v31i0.8335