

Transporte escolar na Amazônia: uma análise dos condicionantes de acesso de estudantes ribeirinhos à escola do campo

Eraldo Souza do Carmo¹, Franciely Farias da Cunha², Maria Sueli Corrêa dos Prazeres³

^{1, 2, 3} Universidade Federal do Pará - UFPA. Faculdade de Educação (FAED). Rua Padre Antônio Franco, nº 2617, Matinha. Cametá - Pará. Brasil.

Autor para correspondência/Author for correspondence: eraldo@ufpa.br

RESUMO. Este artigo analisa, dentro da área de políticas públicas de transporte escolar e nucleação de escolas do campo, os condicionantes de acesso e permanência dos alunos de uma escola ribeirinha no município de Cametá (PA). A pesquisa configura-se como um estudo de caso, que utiliza técnicas de coleta de dados como aplicação de questionários com 119 alunos do 6º ao 9º do ensino fundamental e com 14 proprietários de embarcações, além das observações *in loco* na escola pesquisada. Os resultados obtidos indicam que, embora o transporte escolar seja uma política importante para os alunos de escolas ribeirinhas, há fragilidades na execução por falta de uma política de controle por parte da Secretaria de Educação para acompanhamento e monitoramento da oferta do referido serviço. Destaca-se ainda, a necessidade da instituição de mecanismos de controle social da política do transporte escolar que favoreçam a participação de representantes da Secretaria de Educação, pais, barqueiros, organizações sociais da escola e representantes da escola.

Palavras-chave: Direito à Educação, Segurança Naval, Embarcações.

School transportation in the Amazon: an analysis of the conditioners of access of *ribeirinhos* students to school of the countryside

ABSTRACT. This article analyzes, within the area of public policies of school transportation and nucleation of rural schools, the conditions of access and permanence of students of a riverain school in Cametá (Pará, Brazil). The research is configured as a case study, which uses data collection techniques to apply questionnaires with 119 students from 6th to 9th grade of elementary school and with 14 boat owners, as well as *in loco* observations at the school surveyed. The results obtained indicate that, although school transportation is an important policy for students of riverain schools, there are weaknesses in the execution due to the lack of a control policy by the Secretariat of Education to monitor and monitor the provision of this service. It also, highlights the need for the establishment of social control mechanisms of the school transport policy that favor the participation of representatives of the Secretariat of Education, parents, boatmen, school social organizations and school representatives.

Keywords: Right to Education, Naval Safety, Boat.

Transporte escolar en la Amazonia: un análisis de los condicionantes de acceso de estudiantes ribeirinos a la escuela campesina

RESUMEN. Este artículo analiza, dentro del área de políticas públicas de transporte escolar y nucleación de escuelas campesinas, las condiciones de acceso y permanencia de los estudiantes de una escuela ribereña en Cametá (PA, Brasil). La investigación se configura como un estudio de caso, que utiliza técnicas de recopilación de datos para aplicar cuestionarios con 119 estudiantes de sexto a noveno grado y con 14 propietarios de embarcaciones, así como observaciones in situ en la escuela encuestada. Los resultados obtenidos indican que, aunque el transporte escolar es una política importante para los estudiantes de las escuelas ribereñas, existen debilidades en la ejecución debido a la falta de una política de control por parte del Departamento de Educación para monitorear y monitorear la provisión de este servicio. También destaca, la necesidad de establecer mecanismos de control social de la política de transporte escolar que favorezcan la participación de representantes de la Secretaría de Educación, padres, barqueros, organizaciones sociales escolares y representantes escolares.

Palabras clave: Derecho a la Educación, Seguridad Naval, Embarcaciones.

Introdução

O transporte escolar na Amazônia tornou-se, nos últimos anos, condição para que estudantes de escolas ribeirinhas pudessem acessar a escola. Implementado a partir dos anos de 1990 pelo governo federal por meio do FNDE para atender, no início, a alunos dos anos finais do ensino fundamental das escolas do campo como estratégia de reduzir a evasão escolar e, gradativamente, ampliou-se para atender todos os alunos da educação básica. Com isso, o transporte escolar traduziu-se em uma das principais políticas que garante acesso aos alunos das escolas do campo. Este processo reflete a importância e a necessidade da institucionalização de uma política educacional. A este respeito Secchi, (2010 como citado em Pergher, 2014, p. 40, grifo nosso) destaca que “... uma política pública, após um período de maturação, se institucionaliza, e *ganha vida própria*, o que por certo vai dificultar sua extinção”.

É importante destacar que a política do transporte escolar está estreitamente ligada ao processo de nucleação das escolas do campo, que consiste no fechamento de pequenas escolas, como as multisseriadas¹, para construção dos núcleos escolares, a fim de atender a mais alunos no regime seriado. Isso, de certa forma, contribuiu para que os municípios

ampliassem a política do transporte escolar, pois passaram a ter de deslocar para os núcleos escolares os alunos oriundos de comunidades que tiveram suas escolas fechadas (Carmo, 2016).

Dessa forma, conforme pontua Carmo (2016), o fechamento das pequenas escolas nas comunidades do campo, por causa da política de nucleação, deixou os alunos geograficamente distantes dos núcleos escolares, o que obrigou a Secretaria Municipal de Educação disponibilizar o transporte escolar para os alunos chegarem às escolas.

Essa expansão, entretanto, não veio acompanhada de um controle social, nem de uma preocupação com a segurança dos alunos e muito menos com o tempo das viagens e sua regularidade, além de outros indicadores relacionados a essa modalidade de transporte. Contrariando todas essas orientações, o transporte escolar para as escolas do campo vem se consolidando, como analisam Moura e Cruz (2013, p. 10):

É a partir das inúmeras necessidades educacionais da sociedade que nascem as políticas para atender determinados fins e a política do transporte escolar é apenas uma dessas. Mas, para que tais políticas sejam implementadas de maneira que atendam às necessidades educacionais, é preciso que a sociedade as conheça, reconheça sua importância, identifique os sujeitos

responsáveis pela execução e pela fiscalização e acompanhe a efetivação das mesmas.

A ausência desse controle social por parte das populações ribeirinhas excluiu a participação dos pais, das comunidades e das escolas seja na definição de rotas, tipos de embarcações, tempo de viagem, equipamentos de segurança náutica para os alunos. A definição da forma como o transporte se materializa tem ficado a cargo dos gestores municipais, que não têm levado em consideração os indicadores de segurança para a realização de um transporte seguro para crianças, adolescentes e jovens nos trajetos casa-escola-casa pelos rios da Amazônia.

O transporte escolar é, para Dias (2015, p. 224), um direito garantido na Constituição Federal, ou seja:

O acesso à educação é um direito garantido na Constituição Federal a todos os brasileiros. Segundo a lei maior do nosso país, é dever do Estado e da sociedade garantir o cumprimento desse direito. Mas no meio rural ou em locais de difícil acesso o direito à escola depende do cumprimento de outra obrigação: a oferta de transporte escolar, sendo a condição básica para que o aluno possa estudar.

Essa é uma realidade dos alunos da escola ribeirinha pesquisada, que atende a alunos do 1º ao 9º ano do ensino fundamental, situada na ilha Marinteua do

município de Cameté (PA). Para a grande maioria dos estudantes, o transporte escolar é uma condição para acessarem a escola. Embora seja um direito inegociável, o controle social e a fiscalização das embarcações não vêm tendo a atenção necessária do poder público. Com isso, as contratações são feitas a partir das relações políticas estabelecidas entre o poder público e os donos das embarcações sem que os editais sejam divulgados publicamente. Esses procedimentos adotados por gestores municipais geram inquietações quanto à eficácia dos serviços prestados aos alunos, que dependem do transporte escolar ribeirinho.

Dessa forma, o estudo apresentado nesse artigo consistiu em analisar os condicionantes de acesso e permanência dos alunos às escolas ribeirinhas, por meio da política de transporte escolar. Assim sendo, discutiu-se que a disponibilidade do transporte escolar pela secretaria de educação não é suficiente para garantir o acesso dos alunos às escolas ribeirinhas. Condicionantes como: a falta de pagamento regular aos barqueiros, qualidade das embarcações, falta de equipamentos de segurança nas embarcações, condições das vias de acesso dos rios tem inviabilizado condições de acesso com qualidade e segurança dos

alunos à escola. São questões que podem contribuir para aprofundar reflexões sobre a necessidade de efetivar o controle social da política do transporte escolar no município.

Metodologia

Esta pesquisa caracteriza-se como um estudo de caso tendo em vista que muito tem contribuído para elaboração de conhecimentos relacionados aos fenômenos individuais, organizacionais, sociais, políticos e de grupos (Yin, 2005). Desta forma, foi fundamental para as análises realizadas sobre a política do transporte escolar da escola ribeirinha da Ilha de Marinteua.

Acrescenta-se que “o estudo de caso é a estratégia escolhida ao se examinarem acontecimentos contemporâneos ... o poder diferenciador do estudo de caso é sua capacidade de lidar com uma ampla variedade de evidências – documentos, artefatos, entrevistas e observações ...” (Yin, 2005, p. 27). Assim sendo, a pesquisa de campo foi fundamental para a constituição da base empírica da pesquisa. Para isso, utilizou as técnicas de coleta de dados como: a observação e aplicação de questionários fechados.

No que se refere à observação, elas ocorreram por ocasião das visitas à escola, *lócus* da investigação, durante as

atividades de campo. Segundo Severino (2007), nesse processo o objeto/fonte é abordado em seu meio ambiente próprio, nas condições naturais onde os fenômenos ocorrem. Fez-se uso, inicialmente, da observação, por ser uma técnica de coleta de dados para conseguir informações e utilizar os sentidos na obtenção de determinados aspectos da realidade

Ao todo foram realizadas 8 visitas à escola a fim de familiarizar-se com o campo de pesquisa. Para o registro dos fatos observados utilizou-se do diário de campo para registrar as constatações, impressões e esclarecimento sobre a funcionalidade da oferta do transporte escolar na escola. A imersão no *lócus* da pesquisa foi um momento importante, pois subsidiou a construção da base empírica da investigação, ao possibilitar tirar dúvidas, bem como conhecer as condições estruturais e de segurança das embarcações, verificar as documentações e itens de segurança. Além do mais, durante as atividades de campo foi possível realizar trajetos nas embarcações com alunos e mesmo vistoriar as embarcações.

Para Lakatos e Marconi (2003, p. 191) o processo de observação “desempenha papel importante nos processos observacionais, no contexto da descoberta, e obriga o investigador a um contato mais direto com a realidade. É o

ponto de partida da investigação social”. Assim sendo, a observação não consiste apenas em ver e ouvir, mas também em examinar os fatos ou fenômenos que serão estudados. De fato, essa estratégia possibilitou um exame das condições estruturais dos transportes escolares, o que contribuiu para a formação da base empírica da pesquisa.

Em relação à técnica de coleta de dados por meio da utilização de questionários, utilizou-se como público, alunos da Escola Ribeirinha pesquisada e os barqueirosⁱⁱ condutores das embarcações do transporte escolar da Ilha de Marinteuca. De acordo com Severino (2007), o questionário é um conjunto de questões, sistematicamente articuladas, que se destinam a levantar informações escritas por parte dos sujeitos pesquisados, com vistas a conhecer a opinião deles sobre os assuntos em estudo.

Segundo informação da Secretaria Municipal de Educação de Cametá (SEMED), a escola dessa comunidade era servida com 14 (quatorze) embarcações no ano de 2017, transportando diariamente 347 (trezentos e quarenta e sete) alunos. Ainda conforme a SEMED era a escola que possuía o maior número de transportes escolares no ano de 2017 (Cametá, 2017).

Para a aplicação de questionários com os alunos, realizou-se o cálculo do

tamanho da amostra e, para isso, utilizou-se a técnica estatística de amostragem aleatória estratificada proporcional, que consiste em subdividir a população em grupos homogêneos, denominados estratos, levando em consideração o tamanho das subpopulações. Dessa forma, para essa pesquisa, cada ano ou turma (essa pesquisa abrangeu alunos do 6º ao 9º ano que já eram alfabetizados, podendo, assim, ter a percepção sobre o serviço ofertado) representa um estrato, o que gerou uma amostra de 119 (cento e dezenove) alunos, distribuídos proporcionalmente pelo número total de alunos matriculados em cada turma na escola em estudo, com erro amostral de 5% (Bolfarine & Bussab, 2005).

O objetivo da aplicação dos questionários com alunos era identificar o tempo de viagem no trajeto entre casa-escola-casa, acomodação dos alunos nas embarcações, equipamentos de segurança nas embarcações, estado de conservação, comprometimento dos barqueiros com o horário de embarque, entre outras informações pertinentes que subsidiassem as informações quanto às condições de acesso dos alunos e segurança nas embarcações.

Tendo em vista que a aplicação de questionário envolveria alunos menores de idade, utilizou-se o termo de

consentimento livre e esclarecido assinado pelos pais, assim como para os maiores de idade e os barqueiros, em que esclarece os objetivos do estudo e solicitação de autorização das informações prestadas. Ressalta-se, que ainda assim, para assegurar o anonimato dos informantes não foram identificados seus nomes nos questionários aplicados.

Em relação aos barqueiros, optou-se pela aplicação dos questionários com todos os que prestavam serviço à escola, ou seja, aos 14 (quatorze) proprietários das embarcações, ou seja, a amostra foi de 100%. O objetivo foi identificar o tempo em que realizam o transporte de alunos à escola, saber se as embarcações são regularizadas junto à capitania dos portos, se possuíam habilitação náutica, tempo de uso das embarcações, responsabilidade pela efetivação dos contratos e pagamentos, os compromissos que devem assumir na oferta do serviço, tempo no trajeto casa-escola-casa, entre outras questões pertinentes para formular a base de dados empírica da pesquisa.

É importante destacar que os questionários dirigidos tanto aos estudantes quanto aos barqueiros foram aplicados pelos membros da equipe técnica do projeto. Por fim, após a etapa da coleta de dados, o passo seguinte foi a ordenação, classificação e análise propriamente das

informações obtidas por meio da aplicação dos questionários com os alunos e barqueiros e das observações. A ordenação e classificação dos dados coletados consistiram na categorização das informações obtidas, a fim de se extrair informações para a formação da base empírica e teórica para as análises pertinentes.

Assim sendo, as interpretações dos dados deram-se com base na análise de conteúdo, que é um conjunto de técnicas de análise das comunicações pontuadas na pesquisa de campo e que tende a obter, por meio de procedimentos sistemáticos e objetivos, a descrição do conteúdo das comunicações indicadoras que permite reflexões a conclusões dos conhecimentos referentes às categorias de produção/recepção das mensagens (Bardin, 2011).

Tais procedimentos possibilitaram fazer a triangulação teórica dos dados, levando em conta a base empírica coletada, as referências teóricas, as interpretações e as análises dos dados, para então refletir sobre os problemas e necessidades do transporte escolar na região das ilhas do município Cametá/PA, especificamente na escola ribeirinha pesquisada.

Aspectos contraditórios da política de transporte escolar em comunidades ribeirinhas na Amazônia

As políticas públicas, de modo geral, são definidas como aquelas desenvolvidas pelo Estado nos âmbitos federal, estadual e municipal, para atender às demandas que provêm de determinados setores da sociedade civil. Em acordo com esta definição, Arroyo, Caldart e Molina (2005, p. 10) salientam que as políticas públicas do Estado se constituem como um “... conjunto de ações resultantes de um processo de institucionalização de demandas coletivas, construídas pela intervenção do estado/sociedade”. Em se tratando de políticas públicas educacionais, em um Estado democrático de direito, teoricamente elas terão por objetivo a efetivação da garantia do direito à educação, que pode ser assegurado por políticas de acesso, permanência ou de qualidade, ou de todos esses elementos congregados.

Nesse cenário, a política do transporte escolar enfoca o acesso, pois não há dúvida de que é dever do Estado garantir o acesso de crianças e adolescentes à escola, como pontua a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), Lei nº 9394/1996, no art. 4º, inciso VIII – “atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à

saúde”, também assegurado no art. 205, inciso VII da Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1998, 1996). Assim, mantendo o transporte escolar, garante-se o direito à educação; e o modo ou forma como será ofertado o acesso – que será por meio da política de transporte escolar – dará mais sentido público ou qualidade a esse direito (Pergher & Farenzena, 2017). Diante disso, é imprescindível a análise de estudos sobre transporte escolar, pois, ao se identificar e estabelecer as reais funções do Estado, juntamente com o impacto de suas ações, é que será possível entender as reais necessidades do serviço.

Nesse contexto, a política pública do transporte escolar existe para assegurar a garantia de direitos já conquistados e a permanência do aluno do campo matriculado tanto nas escolas dos espaços campestres quanto nas escolas da cidade que os recebem. Para Almeida (1999), a distância geográfica, aliada à baixa oferta do serviço, leva os alunos a permanecerem mais tempo no veículo e isso pode ser um dos determinantes na queda de acessibilidade de diferentes grupos sociais à escola, o que gera, por conseguinte, repetência e evasão escolar.

Embora a oferta desse serviço seja, muitas vezes, precária, não atendendo às necessidades reais dos alunos, como segurança, aceitam as condições adversas

do transporte, por ser ele a única forma de chegarem à escola.

Nessa perspectiva, o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), autarquia ligada ao Ministério da Educação (MEC), responsável pela normatização e assistência financeira em caráter suplementar, cofinancia a oferta de transporte escolar com os estados e municípios. Essa oferta é feita pelo Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) e pelo Programa Caminho da Escola (Evangelista, *et al.*, 2017). O PNATE, instituído pela Lei n. 10.880/2004 (Brasil, 2004), consiste na transferência automática de recursos financeiros aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, sem necessidade de convênio ou de outro instrumento congêneres.

Esses recursos são destinados ao pagamento de serviços contratados junto a terceiros e despesas, tais como seguros, licenciamentos, impostos e taxas, serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio e motor, serviços de manutenção e reparo de pneus e câmaras, reformas e recuperação de assentos, serviços da parte elétrica e da funilaria, combustível e lubrificantes do veículo ou da embarcação utilizada para o transporte dos estudantes (INEP, 2005). O Programa *Caminho da Escola*, criado em 2007 e disciplinado pelo Decreto

6.768/2009 (Brasil, 2009), consiste na concessão, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de linha de crédito especial para a aquisição, pelos estados e municípios, de ônibus zero-quilômetro, com capacidade para 23 ou mais passageiros/estudantes, e de embarcações novas.

Seus objetivos são renovar a frota de veículos escolares e garantir segurança e qualidade ao transporte dos estudantes. O Caminho da Escola beneficia, prioritariamente, os estudantes residentes na zona rural da pré-escola, do ensino fundamental e do ensino médio, das redes públicas estaduais e municipais de educação, que utilizam o transporte escolar para acessar as escolas (Brasil, 2017). Porém, observa-se que a existência desses programas não é garantia de uma qualidade dos serviços prestados, uma vez que há inúmeras irregularidades envolvendo a oferta do transporte escolar na Amazônia, conforme denunciou Carmo (2016) em seu estudo de tese. Por isso, é de extrema importância que cada etapa da realização desse serviço seja planejada, de modo que seja apropriada para cada momento, para cada realidade e para cada contexto (Pereira, 2014).

Se a educação escolar nas localidades ribeirinhas da Amazônia tem se transformado desde o final da década de

1990, o transporte escolar, realizado por várias embarcações, em todas as localidades com acesso fluvial de Cametá (PA), através do qual uma grande quantidade de estudantes de diferentes idades são deslocados diariamente dentro das ilhas, entre ilhas e vilas, e entre ilhas e cidade, também teve de ser reconfigurado, a partir da territorialidade ribeirinha, criando um novo circuito de movimentos nesses territórios (Pereira, 2014).

Diante disso, há um conjunto de irregularidades, problemas e dificuldades, em termos econômicos, políticos e educacionais, que envolvem a oferta desse serviço em todo o Brasil (Reali, 2009) e, em particular, na Amazônia, (Geperuaz, 2010; Barros, Hage, & Tenório, 2010). Existem questões que envolvem as especificidades do território, muitas vezes não levadas em consideração pelos gestores, especialmente quando se trata de localidades ribeirinhas, tais como as variações diárias e semanais da maré nos rios da Amazônia e a cheia e estiagem anuais (verão e inverno amazônicos), que definem, em parte, quais os trajetos, a distância e o tempo a ser percorrido pelos estudantes ribeirinhos no transporte escolar para chegarem à escola.

As condições das embarcações contratadas para esse serviço não são adequadas, bem como as condições das

vias de circulação fluvial (rios, furos, paranás, igarapés), implicam sempre em tensões e conflitos em torno do transporte escolar, afetando muitas vezes o desempenho educacional das crianças (Geperuaz, 2010). Mas, o que mais é afetado pelo transporte escolar são o modo e o ritmo de vida dos ribeirinhos, que precisam da educação escolar para seus filhos e filhas. A maneira como o transporte escolar é realizado nas ilhas de Cametá constitui a territorialidade de comunidades; e essa maneira precisa ser compreendida para que os agentes sociais ribeirinhos possam construir outros referenciais de reflexão e ação, de tomada de decisões, de negociação e de elaboração de estratégias organizacionais.

A territorialidade das comunidades ribeirinhas é um espaço de relações conflituosas, mas também de decisões coletivas, quando lutam pelas políticas públicas que estejam em sintonia com suas identidades culturais e organizacionais. A esse respeito, Neto (2011) destaca que:

Além da identidade, temporalidade e relações de trabalho, a memória coletiva e a cultura também são elementos fundamentais para a definição da territorialidade ribeirinha, na medida em que é na defesa destes elementos, que se estruturam pela relação do sujeito no e com o espaço, que eles lançam-se para a definição de uma identidade coletiva e de um território de encontro, estruturado para a

reprodução das suas relações sociais. (Neto, 2011, p. 6).

Diante desses aspectos, os gestores não podem definir a política do transporte escolar sem dialogar com os sujeitos ribeirinhos, pois os estudantes, moradores de localidade de ilhas, apresentam um conhecimento profundo de suas territorialidades, dos cursos fluviais trafegados, dos obstáculos e das dinâmicas que limitam a trafegabilidade em determinado período e trecho dos furos, rios, paranás e igarapés. É notório que os sujeitos, que possuem esses conhecimentos geográficos, têm muito a contribuir na definição das rotas do transporte escolar, entretanto, o poder público tem ignorado estes saberes sociais, e isso tem gerado graves problemas na oferta do transporte escolar aos alunos ribeirinhos das escolas situadas nas ilhas de Cametá.

Realidade do transporte escolar da Escola Ribeirinha da Ilha de Marinteua do município de Cametá

Analisar a materialidade da política do transporte escolar de alunos ribeirinhos é possibilitar reflexões acerca das condições de acesso às escolas do campo, situadas, neste caso, nas ilhas de Cametá. O transporte escolar, para os alunos de escolas ribeirinhas, tornou-se, nos últimos anos, uma condição para que pudessem

acessar a escola, mas também é um direito assegurado como dever do Estado, expresso na LDB 9394/1996, artigo 4^a, inciso VIII, e, como direito, não pode ser negociável (Brasil, 1996). Além do mais, como política pública sob a responsabilidade do Estado, espera-se que se efetive dentro dos parâmetros de qualidade conforme preconiza a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 205, inciso VII (Brasil, 1988).

Entretanto, os dados da pesquisa realizada na Escola Ribeirinha da Ilha de Marinteua, no município de Cametá, revelam as contradições imanentes da oferta da política de transporte escolar. Isso se reflete nas condições estruturais das embarcações, nos equipamentos de segurança, na falta de habilitação dos condutores das embarcações, entre outros problemas. O levantamento da pesquisa constatou que a maioria dos alunos da escola do 6^o ao 9^o ano são do gênero feminino (52,2%), possuem idade entre 11 e 19 anos, e um percentual de 25, 2% tem 13 anos de idade.

Com relação às condições de realização do transporte escolar, 82,4% dos alunos afirmam que o acesso ao transporte é feito na porta de casa, enquanto 17,7% deles se deslocam para outro ponto de embarque; desses, a maioria vai de barco (60,9%) para outro ponto de embarque,

34,9% vão a pé e 4,4%, de canoa. Evidencia-se, portanto, que uma parcela dos alunos depende de dois transportes para chegarem à escola.

No que se refere à média de tempo que os alunos gastam no transporte escolar para chegarem à escola, 31,3% gastam de 25 a 35 minutos, e há um percentual de 7,8% que levam mais de 55 minutos. Entretanto, esse tempo é bem relativo, conforme destacaram alunos e barqueiros, pois, a depender do nível do rio ou das intempéries do tempo, o tempo pode diminuir ou mesmo aumentar, influenciando a chegada à escola para o início das aulas.

Questionados sobre como se sentem ao chegarem à escola após terem percorrido esse trajeto, 48,5% disseram que se sente bem, seguido de 16,9% que responderam que se sentem sem disposição, 16,9%, com sono, e 11,5%, cansados; já 5,5% responderam que chegam com fome e 0,77% enjoados. É importante registrar que muitos desses alunos saem da casa sem tomar café, além do mais a maresia constante nos rios contribui para o mal-estar dos alunos nas embarcações. É importante registrar que, quanto mais distantes os alunos ficam da escola, mais desconforto sentem ao chegarem à escola, reflexo do tempo prolongado da viagem nas embarcações.

No que se refere à acomodação dos alunos nas embarcações escolares, para 52,1% o transporte escolar é desconfortável, enquanto que para 47,9% é confortável. Esse desconforto, para os alunos, está relacionado ao barulho (43,1%), à lotação das embarcações (33,9%) e ao calor (20%), mas também devido ao fato de algumas embarcações não terem cobertura (3,1%). Os dados revelam o quanto a política do transporte escolar tem sido ofertada de forma negligenciada pelos gestores e que vem se repetindo por sucessivos anos, sem que os órgãos de fiscalização e de defesa dos direitos das crianças e adolescentes tomem qualquer posição.

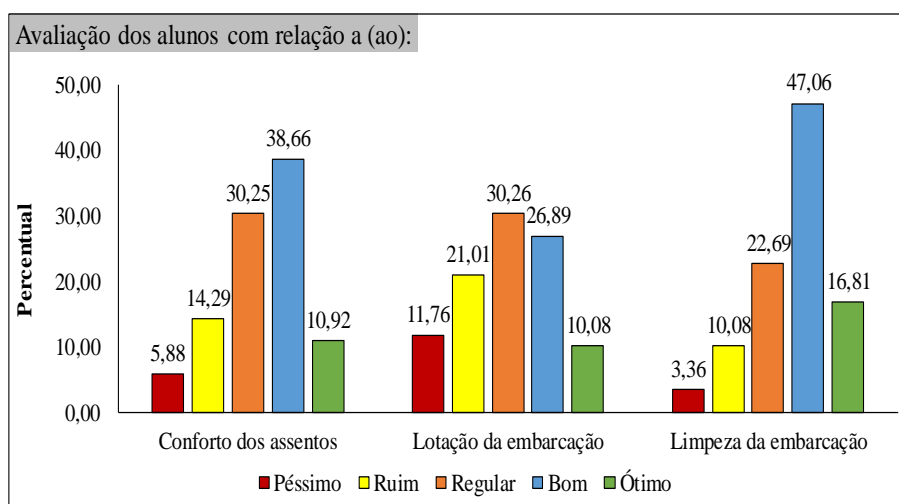
Outras dificuldades dizem respeito à maré baixa (52,4%) e à maresia (28,6%). Conforme se observou, as condições ambientais contribuem para o atraso das embarcações, porém, no processo de definição das suas rotas, que são definidas pela coordenação do transporte escolar junto com as direções das escolas, nem sempre esses aspectos são levados em consideração. A quantidade das rotas, ao que se evidenciou, são definidas muito mais com base em uma racionalidade financeira do que propriamente na necessidade da escola. Entretanto, a execução de uma política pública deve considerar as variáveis de tempo, espaço e

ambiente para que se efetive conforme as necessidades dos sujeitos.

Sobre as condições dos transportes escolares, como conforto dos assentos,

lotação e limpeza das embarcações, os alunos as avaliam sob diferentes perspectivas, conforme os dados evidenciados no Gráfico 01, a seguir:

Gráfico 01 – Percentual da avaliação feita pelos alunos com relação ao conforto dos assentos, lotação e limpeza das embarcações do transporte escolar da Escola Ribeirinha da Ilha de Marinteua, município de Cametá.



Fonte: Pesquisa de campo, 2018.

Conforme se observa no Gráfico 01, para 38,66% dos alunos o conforto dos assentos é bom e para 10,92%, ótimo, seguido de 30,25%, regular, 14,29%, ruim, e 5,88%, péssimo. Entretanto, observou-se que os assentos das embarcações são de madeira, sem encosto nem estofado, ou seja, a avaliação dos alunos refere-se ao que lhes está sendo disponibilizado. Além do mais, os alunos não têm uma referência sobre as condições do transporte escolar que deveria ser ofertado a eles. No que se refere à limpeza das embarcações, 47,06% a consideram boa, 22,69%, regular, 10,08%, ruim, 3,36%, péssimo, e apenas 16,81% a consideram ótima. Quanto à lotação, para 30,26% é regular, 21,01%,

ruim, 11,76%, péssimo, sendo boa para 26,89%, e ótima apenas para 10,08%. Sobre esses aspectos, de acordo com o diretor da escola, é comum receber reclamações dos alunos em relação ao desconforto nas embarcações, lotação e atraso.

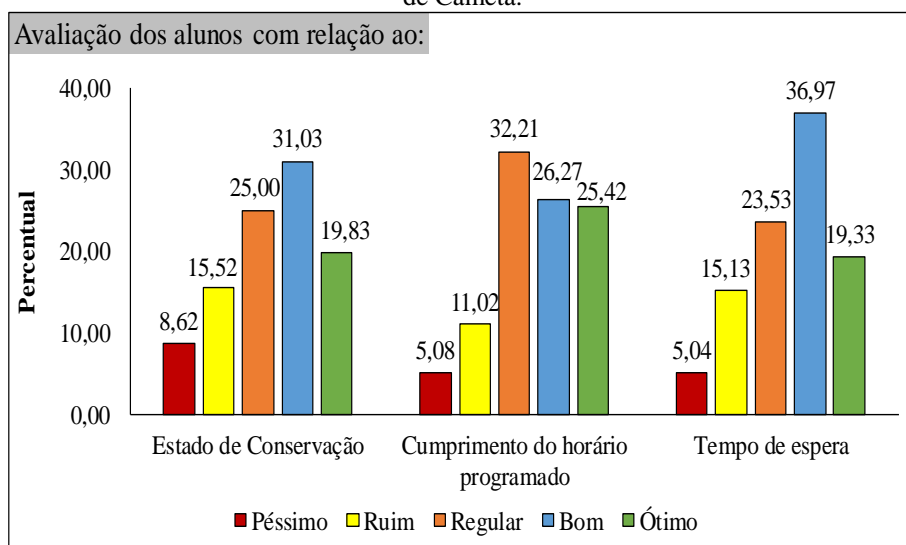
Esses dados reforçam mais ainda a precariedade sobre a oferta do transporte escolar aos alunos das escolas ribeirinhas. Estes aspectos negativos de tal política denunciam a falta de mecanismos de controle e avaliação permanente do transporte escolar. Feijó (2006, p. 01) ao analisar o contexto de desigualdade em que as políticas públicas são implementadas no Brasil ao cidadão destaca que a "... a

simples disponibilização do ensino público e gratuito não é suficiente para assegurar o acesso e a permanência da criança e do jovem na escola”.

Em relação ao estado de conservação das embarcações, cumprimento do horário

programado e tempo de espera dos alunos em suas casas, os dados apontam uma inconsistência nas garantias desse serviço conforme se evidencia no Gráfico 02, a seguir:

Gráfico 02 – Percentual da avaliação feita pelos alunos com relação ao estado de conservação, cumprimento do horário programado e tempo de espera do transporte escolar da escola ribeirinha da Ilha de Marinteua, município de Cametá.



Fonte: Pesquisa de Campo, 2018.

Observa-se no Gráfico 02 que, em relação ao estado de conservação das embarcações, para 25% dos alunos, é regular, 15,52% a consideram ruim, 8,62%, péssimo, já para 31,03%, é boa, seguido de 19,83%, ótima. Nesse aspecto, há uma nítida divisão dos alunos sobre o estado de conservação das embarcações, reflexo de uma referência sobre as condições que deveriam ter as embarcações para o transporte de alunos de escolas do campo, principalmente em áreas ribeirinhas. Se por um lado, ainda que o

MEC tenha construído uma Cartilha do Transporte Escolar (Brasil, 2005) para orientar a oferta do transporte escolar, não contempla as necessidades e desafios do transporte escolar ribeirinho na Amazônia.

Por outro, as observações *in lócus* possibilitaram constatar que não há nenhum tipo de monitoramento por parte da Secretaria Municipal de Educação sobre as condições da oferta do serviço pelos barqueiros ao atendimento dos alunos. A secretaria se restringe a realizar o pagamento dos alugueis das embarcações e

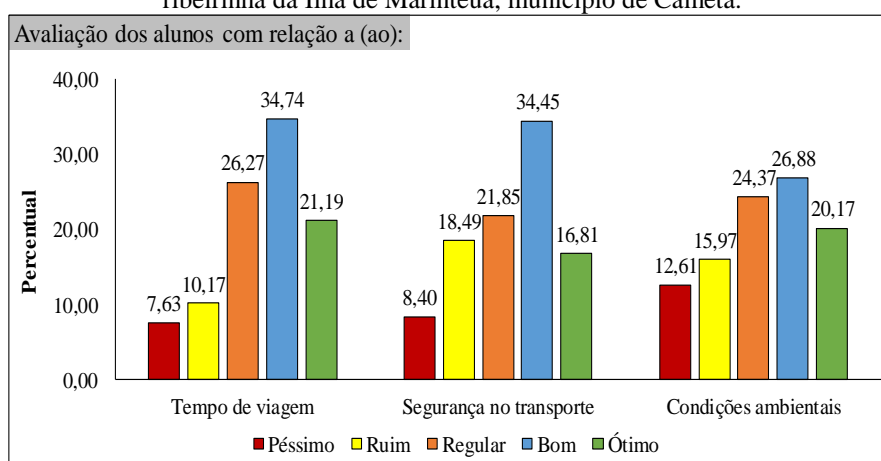
o processo de contratação, porém, sem se ater as orientações da Cartilha do Transporte Escolar que trata sobre as condições de segurança que devem oferecer, habilitação náutica dos barqueiros, equipamentos de segurança entre outras orientações. Isto denota a atenção dispensada aos alunos sobre os procedimentos de segurança que os transportes escolares devem oferecer, principalmente pelas constantes intempéries do tempo na região.

Em relação ao cumprimento, pelos barqueiros, dos horários programados, 32,21% dos alunos consideram regular, 11,02%, ruim, e 5,08%, péssimo. Entretanto, 26,27% consideram bom o cumprimento dos horários e, para 25,42%, é ótimo. Sobre o tempo de espera dos

alunos, para 5,04% é péssimo, 15,13%, ruim, 23,53%, regular, enquanto que, para 36,97%, é bom e para 19,33% é ótimo. Os dados revelam uma nítida divisão de opiniões dos alunos em relação à programação dos barqueiros e ao tempo de espera, pois as incertezas nos horários causam ansiedade nos alunos, além das frustrações quando o barco não chega para levá-los.

Nesse processo, é importante analisar o tempo de viagem dos alunos nos transportes escolares, bem como a segurança e as condições ambientais dentro da embarcação (iluminação, temperatura e ruído), a fim de identificar o nível de satisfação dos alunos. Acompanhem os dados no Gráfico 03, a seguir:

Gráfico 03 – Percentual da avaliação feita pelos alunos com relação ao tempo de viagem, segurança no transporte e condições ambientais dentro das embarcações contratadas para o transporte escolar da escola ribeirinha da Ilha de Marinteuca, município de Cametá.



Fonte: Pesquisa de Campo, 2018.

Para compreender esse tempo de viagem, é importante destacar que um

percentual de alunos (57,4%) levam entre 5 a 25 minutos de tempo para chegarem à

escola nas embarcações, outro grupo de alunos (34,8%) gastam entre 25 a 55 minutos e um grupo bem menor (7,8%) levam mais 55 minutos entre a residência e a escola nas embarcações. Diante do tempo em que os alunos passam nas embarcações para chegarem à escola, observa-se no gráfico 03 que 34,74% dos alunos consideram bom o tempo de viagem no trajeto casa-escola-casa, e 21,19%, ótimo. Entretanto, para 26,27% é regular, 10,17%, ruim, e 7,63%, péssimo. Como observado anteriormente, são os alunos que ficam mais distantes da escola que avaliam de forma mais negativa o tempo das viagens, muito em função da falta de conforto nas embarcações.

A este respeito, o relatório de pesquisa sobre transporte do grupo GPERUAZ (2010, p. 40) no município de Curralinho – Pará revelou as situações cotidianas dos alunos no trajeto casa-escola-casa, sobre as “... queixas e reclamações quanto à qualidade, constância e adequação do transporte escolar e a clareza quanto aos problemas e prejuízos causados às crianças, adolescentes e jovens, especialmente em relação à aprendizagem”. Denota-se, que os desafios com a qualidade da oferta do transporte escolar não se restringem ao município de Cametá, mas que vem causando prejuízos de aprendizagens a

centenas de crianças, adolescentes e jovens de comunidades ribeirinhas no Estado do Pará.

No que se refere à segurança nos transportes escolares, 34,45% a consideram boa e 16,81%, ótima, enquanto que 21,85% destacaram que é regular, 18,49%, ruim, e 8,40%, péssima. Destaca-se que, em relação a esse indicador, constatou-se que nenhum dos transportes possui equipamentos de segurança náutica para os alunos. Isso evidencia que não há parâmetros de segurança nos transportes escolares. Sobre as condições ambientais nas embarcações, 26,88% consideraram boas e 20,17%, ótimas, já para 24,37% são regulares, enquanto que, para 15,97%, são ruins, e para 12,61%, péssimas. Os dados revelam um grau de insatisfação alto sobre o ruído, a iluminação e a temperatura dentro das embarcações, reflexo da lotação acima do permitido nos transportes escolares, conforme constatado *in loco*.

Nesse aspecto, como nenhum dos transportes escolares é, conforme responderam os barqueiros por meio dos questionários aplicados, regularizado pela Capitania dos Portos, ainda assim, faz-se a lotação das embarcações conforme a demanda de uma determinada rota, sem se atentar para a segurança dos alunos. A título de exemplo, conforme responderam os barqueiros, dos 14 transportes escolares

da Escola Ribeirinha, apenas 2 transportavam menos de 20 alunos, os demais, acima de 20, 30, 40 alunos, e 2 transportes chegavam a transportar 50 alunos, ou seja, três ou quatro vezes acima de sua capacidade. Ao que se evidencia são situações que têm se naturalizado na política do transporte escolar nos rios da Amazônia, sem que os órgãos de segurança tomem qualquer atitude, principalmente em relação ao transporte de alunos.

Ainda sobre os aspectos de segurança das embarcações, identificou-se por meio da aplicação dos questionários com os barqueiros que mais de 25% delas possuem mais de 20 anos de uso, contrariando o que orienta a Cartilha do Transporte Escolar, em que enfatiza que “a embarcação deverá ser de boa qualidade e não ter mais de sete anos de uso” (Brasil, 2005, p 11). Dos itens obrigatórios de segurança nas embarcações, somente 45,45% tinham o eixo de proteção do motor coberto, submetendo crianças, adolescentes e jovens ao risco de escarpelamento, acidente comuns nos rios da Amazônia. Os demais itens, como pintura lateral em faixas amarelas para identificar que as embarcações são transportes escolares, tacógrafo, coletes salva-vidas e licença para pilotar embarcação, expedida pela Capitania dos Portos, também não estão disponíveis nos

transportes escolares conforme identificou-se por meio das informações dos barqueiros e nas observações de campo. Estes fatos expõem, de certa forma, os alunos a um estado de vulnerabilidade no trajeto casa-escola-casa nas embarcações.

Em relação à quantidade de pontos de parada para embarque dos alunos, a maioria dos barqueiros (72,72%) faz entre 10 e 16 paradas durante a rota até chegar à escola, repetindo as mesmas paradas no retorno. A quantidade de paradas para embarque e desembarque dos alunos influencia diretamente no tempo de viagem, ou seja, quanto mais paradas, mais tempo de viagem para os alunos chegarem à escola. Os barqueiros têm idade entre 18 e 61 anos (10%), não concluíram o ensino fundamental (54,55%) e já trabalham com o transporte escolar entre 1 e 3 anos (63,64%). Quando não podem pilotar a embarcação, quem os substitui são seus filhos (27,27%) ou seus sobrinhos (18,18%).

A partir dos dados obtidos, verificou-se também que a maioria deles (54,6%), além de trabalhar com o transporte escolar, realizam outras atividades para o seu sustento, como a extração de açaí e a pesca artesanal. Essas atividades fazem parte das práticas de trabalho dos barqueiros, considerando que o serviço de transporte escolar não é a atividade central desses

trabalhadores.

Os dados evidenciam, obviamente, um conjunto de fragilidades que se materializam na oferta do transporte escolar ribeirinho, que contribuem para refletir que a complexidade da Amazônia exige políticas educacionais complexas, como a do transporte escolar. Os referenciais apontados pela pesquisa requerem um maior controle e fiscalização na oferta desse serviço. São problemas que fazem parte do processo de implementação de uma política que, como pontua Souza (2005, p. 19 como citado em Pergher & Farenzena, 2017, p. 463), “... estão situados no seu desenho, nas questões organizacionais e gerenciais ou em apenas um dos principais atores que implementam a política pública, ou seja, a burocracia ou as organizações que recebem delegação do governo para implementá-la”.

Entretanto, ainda que se concorde com os autores que os problemas fazem parte desse processo de implementação de política, os órgãos públicos não devem agir de forma a naturalizar essas questões, mas, ao contrário, devem buscar soluções imediatas, a fim de resolverem os problemas. No que se refere ao transporte escolar, os dados da pesquisa apontam que, embora os problemas sejam recorrentes, como é o caso da falta de habilitação dos barqueiros, dos equipamentos de segurança

nas embarcações, da superlotação dos barcos, entre outros, não se notou que o poder público municipal venha buscando formas de corrigir tais distorções.

É importante notar que a política do transporte escolar, ao mesmo tempo em que apresenta novas configurações territoriais sobre a forma de atendimento dos alunos das escolas ribeirinhas, traz novos desafios à gestão municipal, como a necessidade de garantir o direito dos alunos a um serviço de qualidade. Logo, deve haver reflexões dessas novas configurações de políticas, próprias da Amazônia, pois os desenhos dessas políticas ignoraram esses processos. Para Santos (2012, p. 12) “... ao investigar determinada política educacional, percebe-se a necessidade de uma abordagem que procure compreender a forma dialética como as determinações globais e as especificidades locais relacionam-se na implementação da mesma”.

Há de se concordar com Santos (2012), pois, de fato, as determinações globais e as especificidades locais relacionam-se na implementação das políticas educacionais na Amazônia. A política do transporte escolar definida pelo governo central é a materialidade dessas determinações, e isso se reflete nos valores determinados para investimento, que são incompatíveis com a realidade das escolas ribeirinhas na Amazônia, além dos tipos de embarcação que são utilizados nessa região

pela população, que não foram projetados para o transporte de alunos, mas, ainda assim, são utilizados sem nenhuma adaptação para os alunos terem segurança e conforto nas viagens diárias até as escolas.

Algumas considerações

A pesquisa evidencia o descaso do Estado na oferta do transporte escolar aos alunos de escolas ribeirinhas quando não exerce de forma efetiva o monitoramento da oferta de um serviço que é público. O município restringe-se apenas a fazer a contratação das embarcações anualmente e realizar o pagamento, que nem sempre exerce com regularidade. Essa falta de acompanhamento do município permite que os barqueiros não assumam as obrigações como a cobertura do eixo do motor, não legalizem as embarcações junto à Capitania dos Portos ou se habilitem com as carteiras náuticas para conduzirem as embarcações. Além do mais, é comum entre os barqueiros transferirem a terceiros, geralmente a um filho ou outro parente, a responsabilidade de levarem os alunos as escolas quando não podem ir na viagem.

Entretanto, mesmo com a quebra de responsabilidade dos barqueiros não sofrem nenhuma punição ou mesmo são alertados sobre tais infringências pela secretaria de educação. A escola, ainda que

seja a responsável por indicar os barqueiros ou apresentar a demanda à secretaria e definir as rotas dos barqueiros não assume a responsabilidade pela fiscalização e monitoramento do serviço. Diante disso, os barqueiros pouco se importam em adequarem-se às normas de segurança de transporte de passageiros fluviais, pois, ao que se evidencia têm a certeza que não serão incomodados pelos órgãos de fiscalização e muito menos pela secretaria de educação.

Entretanto, diante de todo o descaso com a qualidade da oferta do transporte escolar aos alunos ribeirinhos, a pesquisa, de certo modo, contribuiu para afirmar, do ponto de vista do direito à educação, que o transporte escolar ribeirinho, de fato, consolida-se como uma política pública educacional extremamente relevante social, política e cultural para garantir o acesso de alunos de comunidades ribeirinhas na Amazônia às escolas.

Entretanto, esse direito, ainda que venha sendo garantido aos alunos, efetiva-se de forma negligenciada pelos gestores municipais, no momento em que eles colocam em risco a vida de centenas de crianças diariamente pelos rios da Amazônia.

Isso fica evidente quando se identifica que nenhuma das 14 embarcações que prestam serviço de

transporte escolar para a escola pesquisada disponibiliza coletes salva-vidas para os alunos, apesar de as normas de segurança definidas pela Capitania dos Portos determinarem que os coletes salva-vidas são itens obrigatórios para todos os passageiros nas embarcações que transportam pessoas. Ainda que essa seja uma prática das populações ribeirinhas, e utilizarem as embarcações sem se importarem com os itens de segurança. Porém, quando se trata de um serviço prestado pelo Estado, não se pode concordar que se adote tal prática.

Outro aspecto que chama a atenção é o fato de nenhum dos barcos ser legalizado perante a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR), o que contribui ainda mais para a ilegalidade, pois, a SEMED/Cametá, responsável pelas contratações das embarcações, não exige dos proprietários tais documentos. Além disso, nenhum dos barqueiros possui a carteira náutica, que os habilitaria a pilotar embarcação com passageiros. Esses fatos evidenciam o descaso da SEMED/Cametá com a segurança dos alunos nos transportes escolares. É notória a importância do transporte escolar como meio para garantir o acesso dos estudantes às escolas ribeirinhas, porém, não se pode concordar com as práticas que vêm sendo adotadas pelas prefeituras de permitir o

transporte desses alunos de qualquer forma, sob a alegação da falta de recursos financeiros para a melhoria desse serviço público. O direito à vida está acima de qualquer interesse individual ou público, e está assegurado no artigo 227 da Constituição Federal (Brasil, 1988).

Os dados da pesquisa evidenciam o quanto ainda é necessário se avançar em termos qualidade, na oferta da política do transporte escolar. Inclusive, há necessidade de se estabelecer ou discutir com os alunos, pais, professores indicadores de segurança e de qualidade, uma vez que os dados da pesquisa apontam para um conformismo com o estabelecido pela atual política. Nesse sentido, há de se criar instrumentos de controle social para discutir as deficiências do transporte escolar no município de Cametá, uma vez que esta é uma responsabilidade exclusiva da SEMED/Cametá.

Desta forma, uma das primeiras iniciativas da secretaria municipal de educação seria implementar um sistema de monitoramento da oferta do transporte escolar, a fim de se ter uma melhor qualidade do serviço, principalmente buscando formas de amenizar os desconfortos no interior das embarcações. É urgente que os transportes escolares sejam equipados com os itens de segurança como coletes ou boias salva-vida para

todos os alunos, habilitação dos barqueiros e autorização das embarcações para transportarem alunos. Esses procedimentos adotados e o monitoramento evitaria que os barqueiros transportassem alunos nas embarcações acima da capacidade de lotação dos barcos.

Não se está questionando no texto a importância da política do transporte escolar, dada a necessidade de garantir o acesso dos alunos ribeirinhos às escolas, mas sim se as condições de acesso põem em risco a integridade física dos alunos nos rios de Cametá, que é também uma realidade de outros municípios da Amazônia. Logo, é urgente que os poderes públicos, juntamente com as famílias, os conselhos escolares e o municipal de educação, assim como os órgãos de proteção do direito da criança e dos adolescentes, de segurança naval como a Capitania dos Portos e demais organizações da sociedade civil voltem suas atenções para a segurança e a qualidade da oferta do transporte escolar nos rios de Cametá e da Amazônia.

Referências

Almeida, L. M. W. D. (1999). *Desenvolvimento de uma metodologia para análise locacional de sistemas educacionais usando modelos de interação espacial e indicadores de acessibilidade* (Tese de Doutorado). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Brasil.

Arroyo, M., Caldart, R., & Molina, M. C. (2005). (Orgs.). *Por uma Educação do Campo*. Petrópolis, RJ: Vozes.

Barros, O. F., Hage, S. M., & Tenório, E. M. (2010). Políticas de Nucleação e Transporte Escolar: construindo indicadores de qualidade da educação básica nas escolas do campo da Amazônia. *Caderno de Resumos do III Encontro Nacional de Pesquisa em Educação do Campo*. Brasília, DF.

Bolfarine, H., & Bussab, W. O. (2005). *Elementos de amostragem*. São Paulo: Edgard Blücher.

Brasil. (2005). *Cartilha do Transporte Escolar*. Brasília, DF: INEP. Recuperado em 11 junho, 2018, de <http://www.inep.gov.br/basica/levantamentos/transporte>

Brasil. (2017). *Guia do Transporte escolar*. Brasília, DF: MEC/FNDE. Recuperado em 8 outubro, 2018, de <https://www.fnde.gov.br/centrais-de-conteudos/publicacoes/category/131-transporte-escolar?download=6897:guia-do-transporte-escolar>

Bardin, L. (2011). *Análise de Conteúdo*; tradução Luís Antero Reto e Augusto Pinheiro. São Paulo.

Brasil. (1988), Lei, *Constituição da República Federativa do Brasil* (1998). Recuperado de: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acessado: 06/08/18

Cametá. (2017). Secretaria Municipal de Educação de Cametá. *Relatório do Departamento de Transporte Escolar* [Mimeo]. Cametá, PA: SEMEC.

Carmo, E. S. D. (2016). *A nucleação das escolas do campo no município de*

Curralinho – arquipélago do Marajó: limites, contradições e possibilidades na garantia do direito à educação (Tese de Doutorado). Universidade Federal do Pará, Belém.

Decreto n. 6.768, de 10 de fevereiro de 2009. (2009). *Disciplina o Programa Caminho da Escola*. Brasília, DF. Recuperado em 14 janeiro, 2018, de https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato/2007-2010/2009/decreto/d6768.htm

Delboni, J. H. B., & Foerst, G. M. S. (2018). Escolas com classes multisseriadas no município de Santa Maria de Jetibá ES: memórias na mediação fotográfica. *Rev. Bras. Educ. Camp.* 3(3), <https://doi.org/10.20873/uft.2525-4863.2018v3n3p911>

Dias, S. H. (2015). Crianças do campo: realidade em estudar em uma escola urbana no município de Sinop - Mato grosso. *Revista Eventos Pedagógicos*, 6(2), 218-230.

Evangelista, J. C. et al. (2017). A Política do Transporte Escolar na Educação do Campo: Impactos e Desafios na Realidade Escolar. *Seminário Gepráxis*, 6(6), 2071-2086.

Feijó, P. C. B. (2006) Transporte escolar: a obrigação do Poder Público Municipal no desenvolvimento do programa: aspectos jurídicos relevantes. *Boletim Jurídico*, Uberaba/MG, a. 5, no 214. Recuperado de: <https://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/artigo/1713/transporte-escolar-brigacao-poder-publico-municipal-desenvolvimento-programa-aspectos-juridicos-relevantes>. Acesso em: 02 agos. 2019.

Geperuaz. (2010). *Políticas de nucleação e transporte escolar. Construindo indicadores de qualidade da Educação Básica nas escolas do campo da Amazônia* [Mimeo]. Belém.

Lakatos, E. M., & Marconi, M. A. (2003). *Fundamentos de Metodologia Científica*. (5a ed.). São Paulo: Atlas.

Lei n. 9394, de 20 de dezembro de 1996 (1996). Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Brasília, DF. Recuperado em 10 dezembro, 2018, de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19394.htm

Lei n. 10.880, de 9 de junho de 2004. (2004). *Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado, altera o art. 4º da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e dá outras providências*. Brasília, DF. Recuperado em 22 janeiro, 2018, de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Atos/2004-2006/2004/Lei/L10.880.htm

Pereira, E. A. D. (2014). *As Encruzilhadas das Territorialidades Ribeirinhas: Transformações no Exercício Espacial do poder e, Comunidades Ribeirinhas da Amazônia Tocantina paraense* (Tese de Doutorado). Universidade Federal Fluminense, Niterói.

Pergher, C. J. (2014). *Política de Transporte Escolar Rural no Rio Grande do Sul configuração de competências e de relações (inter)governamentais na oferta e no financiamento/2014* (Tese de Doutorado). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre. <https://doi.org/10.22456/2317-8558.50228>

Pergher, C., J., & Farenzena, N. (2017). Análise de política como metodologia em estudo do transporte escolar rural. *RBP AE*, 33(2), 449-466. <https://doi.org/10.21573/vol33n22017.59149>

Moura, A. P. M. D., & Cruz, R. E. D. A (2013). Política do transporte escolar no Brasil. In *Anais do Simpósio brasileiro de política e administração da educação*. Recife, PE, Brasil, 26.

Neto, A. O. (2011). O território e sua relação com a Educação do Campo em comunidades rurais - Ribeirinhas na Amazônia. *Revista Maré, 1*. Recuperado em 28 novembro, 2018, de https://www.academia.edu/10310644/O_TERRIT%C3%93RIO_E_SUA_RELAC%C3%87%C3%83O_COM_A_EDUCA%C3%87%C3%83O_DO_CAMPO_EM_COMUNIDADES_RURAIIS_-_RIBEIRINHAS_NA_AMAZ%C3%94NIA

Reali, D. (2009) *Transporte Escolar. Escola de Gestão Pública Municipal*. Florianópolis: Egem, Fecam.

Santos, M. (2012). A abordagem das políticas públicas educacionais para além da relação Estado e Sociedade. In *ANPED Sul. Seminário em Pesquisa educacional da Região*, Caxias do Sul, RS, Brasil, 9.

Severino, A. J. (2007). *Metodologia do Trabalho Científico*. (23a ed.). São Paulo: Cultrix.

Yin, R. K. (2005). *Estudo de Caso: Planejamento e método*. (Daniel Grassi, Trad.). (3a ed.). Porto Alegre: Bookman. (Obra original publicada em 1984).

ⁱ Caracterizam-se pela organização dos alunos em uma ou mais classes, nas quais concomitantemente, um professor faz a mediação dos processos de produção de conhecimento com crianças de diferentes séries, em idades e estágios de compreensão da realidade (Delboni & Foesrte, p. 914, 2018).

ⁱⁱ Denominação dada aos proprietários das embarcações que conduzem os barcos.

Informações do artigo / Article Information

Recebido em : 18/05/2019
Aprovado em: 08/07/2019
Publicado em: 26/08/2020

Received on December 18th, 2019
Accepted on July 08th, 2019
Published on August, 26th, 2020

Contribuições no artigo: Os autores foram os responsáveis por todas as etapas e resultados da pesquisa, a saber: elaboração, análise e interpretação dos dados; escrita e revisão do conteúdo do manuscrito e; aprovação da versão final publicada.

Author Contributions: The author were responsible for the designing, delineating, analyzing and interpreting the data, production of the manuscript, critical revision of the content and approval of the final version published.

Conflitos de interesse: Os autores declararam não haver nenhum conflito de interesse referente a este artigo.

Conflict of Interest: None reported.

Orcid

Eraldo Souza do Carmo



<http://orcid.org/0000-0003-4824-8016>

Francieli Farias da Cunha



<http://orcid.org/0000-0003-4824-8016>

Maria Sueli Corrêa dos Prazeres



<http://orcid.org/0000-0001-8119-6313>

Como citar este artigo / How to cite this article

APA

Carmo, E. S., Cunha, F. F., & Prazeres, M. S. C. (2020). Transporte escolar na Amazônia: uma análise dos condicionantes de acesso de estudantes ribeirinhos à escola do campo. *Rev. Bras. Educ. Camp.*, 5, e6897. <http://dx.doi.org/10.20873/uft.rbec.e6897>

ABNT

CARMO, E. S. CUNHA, F. F.; PRAZERES, M. S. C. Transporte escolar na Amazônia: uma análise dos condicionantes de acesso de estudantes ribeirinhos à escola do campo. **Rev. Bras. Educ. Camp.**, Tocantinópolis, v. 5, e6897, 2020. <http://dx.doi.org/10.20873/uft.rbec.e6897>