

ENTRE A CASA E A ESCOLA: NUANCES DO COTIDIANO DO TRANSPORTE ESCOLAR DE ALUNOS RIBEIRINHOS DA ESCOLA MARIA DAS DORES SÁ, VILA RECREIO DO PIRIÁ, CURRALINHO/PA

Cleide Carvalho de MATOS¹
 Maria de Nazaré do Amaral CARNEIRO²
 Marluane de Souza OLIVEIRA³

Recebido: 26/09/2021
 Aceito: 11/04/2022

RESUMO

O artigo tem como foco principal analisar as implicações das longas jornadas vivenciadas no transporte escolar pelos(as) alunos(as) da Escola Municipal de Ensino Fundamental (EMEF) Maria das Dores Sá, Curralinho/PA, no cotidiano da sala de aula. O estudo tem como base a pesquisa de campo realizada por meio de observação e entrevistas semiestruturadas, pesquisa bibliográfica e documental. Conclui-se, pelos relatos, que as dificuldades enfrentadas implicam diretamente na aprendizagem dos(as) alunos(as), fazendo com que a motivação em aprender diminua significativamente, ou seja, são situações que afetam não apenas o aspecto físico, mas o emocional e cognitivo desses alunos(as).

PALAVRAS-CHAVE: Transporte Escolar. Alunos Ribeirinhos. Ensino e Aprendizagem.

ENTRE LA CASA Y LA ESCUELA: MATICES DEL DÍA A DÍA DEL TRANSPORTE ESCOLAR DE ESTUDIANTES RIBEREÑOS EN LA ESCUELA MARIA DAS DORES SÁ, VILA RECREIO DO PIRIÁ, CURRALINHO / PA

RESUMEN

El foco principal de este artículo es analizar las implicancias de los largos viajes vividos en el transporte escolar por los alumnos de la Escuela Primaria Municipal (EMEF) Maria das Dores Sá, Curralinho/PA, en la vida cotidiana del aula. El estudio se basa en una investigación de campo realizada mediante observación y entrevistas semiestruturadas, investigación bibliográfica y documental. Se concluye, a partir de los informes, que las dificultades que enfrentan los estudiantes afectan directamente su aprendizaje, provocando que la motivación para aprender disminuya significativamente, es decir, son situaciones que afectan no solo el aspecto físico, sino también los aspectos emocional y cognitivo de estos estudiantes.

PALABRAS CLAVE: Transporte Escolar. Alumnos ribereños. Enseñanza y aprendizaje.

¹ Doutora em Educação pelo Programa de Pós-graduação em Educação da Universidade Federal do Pará (PPGED/UFPA), Mestre em Educação (PPGED/UFPA), Especialista em Estudos Culturais da Amazônia pela (UFPA) e Graduação em Pedagogia pela (UFPA). É Professora Adjunto 3 da Universidade Federal do Pará, Campus Universitário do Marajó, Breves, exercendo a docência no curso de Pedagogia. Tem experiência nos seguintes temas: formação de professores, didática, currículo e educação do campo. Pesquisadora no Núcleo de Estudos e Pesquisas em Currículo, NEPEC. Vice-Líder do Grupo de Pesquisa GEPECAMPO.

² Pedagoga, formada pela Universidade Federal do Pará, *Campus* de Breves. É professora da rede municipal de ensino de Breves.

³ Pedagoga, formada pela Universidade Federal do Pará, *Campus* de Breves. Atualmente é servidora da Secretaria Municipal de Saúde de Portel, Pará.

INTRODUÇÃO

Este trabalho objetiva analisar as implicações das longas jornadas vivenciadas no transporte escolar pelos(as) alunos(as) da Escola Municipal de Ensino Fundamental (EMEF) Maria das Dores Sá no cotidiano da sala de aula.

A EMEI Maria das Dores Sá localiza-se na Vila Recreio do Piriá, área rural do município de Currealinho/PA. No período da pesquisa (2019), a escola contava com 749 alunos matriculados, com faixa etária entre 6 e 25 anos de idade, sendo 710 alunos matriculados no Ensino Fundamental (1º ao 9º ano), 27 no Ensino Médio e 12 na Educação de Jovens e Adultos (EJA), e destes, nove alunos recebiam Atendimento Educacional Especializado (AEE).

A temática escolhida surgiu a partir de um olhar crítico sobre as condições do transporte escolar utilizado pelos(as) alunos(as) da EMEF Maria das Dores Sá durante o período de realização da disciplina de Estágio Supervisionado, componente curricular obrigatório do Curso de Licenciatura em Pedagogia da Universidade Federal do Pará (UFPA) – Campus Universitário do Marajó-Breves/PA.

Deste modo, a pesquisa se propôs a responder a seguinte problemática: Quais influências as longas jornadas vivenciadas no transporte escolar pelos(as) alunos(as) da EMEF Maria das Dores Sá têm no cotidiano da sala de aula.

Na perspectiva de responder à nossa indagação, realizamos pesquisa bibliográfica, documental e pesquisa de campo, por meio de observação e entrevistas semiestruturadas que serão abordadas na segunda seção deste artigo.

Este trabalho apresenta a seguinte estrutura: na primeira seção, esta Introdução; na segunda seção são descritos os procedimentos metodológicos utilizados para a obtenção das informações necessárias para a produção do trabalho; na terceira seção, descrevemos e apresentamos os resultados obtidos na pesquisa; na quarta seção, as Considerações Finais.

1. METODOLOGIA

A realização deste trabalho tem como base o conhecimento construído durante a trajetória acadêmica, bem como leituras de artigos científicos, livros, periódicos, entre outros materiais, sobre a temática em questão, as quais deram sustentação à pesquisa de campo e à análise dos dados coletados.

Optamos por utilizar a abordagem qualitativa. Segundo Erickson (1989 citado por TEIS; MATOS, Cleide Carvalho de; CARNEIRO, Maria de Nazaré do Amaral; OLIVEIRA, Marluane de Souza. Entre a *casa* e a *escola*: nuances do cotidiano do transporte escolar de alunos ribeirinhos da Escola Maria das Dores Sá, Vila Recreio do Piriá, Currealinho/PA. In: *Revista Falas Breves*, n. 11, junho, 2022, Universidade Federal do Pará, Campus Universitário do Marajó-Breves, Breves-Pará. ISSN 23581069

TEIS, [s.d.], p. 1),

A abordagem qualitativa tem se afirmado como promissora possibilidade de investigação em pesquisas realizadas na área da educação. Uma pesquisa com essa abordagem caracteriza-se pelo enfoque interpretativo. Desse modo, as técnicas de investigação não constituem o método de investigação.

Segundo Erickson (1989 citado por TEIS; TEIS, [s.d.], p. 1), a pesquisa qualitativa deve se embasar nas características particulares e específicas de cada sujeito, para então buscar compreender o fenômeno estudado. Sendo que este fenômeno pode se apresentar em suas múltiplas expressões, que variam de acordo com a realidade e o contexto histórico.

Minayo (1994, p. 23) corrobora com essas colocações ao considerar que na pesquisa qualitativa “[...] todo objeto de estudo apresenta especificidades, pois ele é histórico, possui consciência histórica, apresenta uma identidade com o sujeito, é intrínseco e extrinsecamente ideológico, e, é essencialmente qualitativo”.

A fase inicial deste trabalho concretizou-se por meio de pesquisa bibliográfica. Gil (2010) enfatiza a importância e a necessidade desta na produção acadêmica, já que esta objetiva subsidiar teoricamente o estudo, além de permitir a identificação de como se encontra, na atualidade, o fenômeno estudado. Nesse contexto, Lima e Mioto (2007, p. 38) destacam que “[...] a pesquisa bibliográfica implica um conjunto ordenado de procedimentos de busca por soluções, atento ao objeto de estudo, e que, por isso, não pode ser aleatório”.

Este estudo embasou-se na legislação vigente sobre o transporte escolar, sobretudo em leis específicas que nos ajudaram a responder a problemática levantada. Por isso, a pesquisa documental constituiu-se como parte importante deste estudo. Para Gil (2002, p. 45):

A pesquisa documental assemelha-se muito à pesquisa bibliográfica. A diferença essencial entre ambas está na natureza das fontes. Enquanto a pesquisa bibliográfica utiliza fundamentalmente das contribuições dos diversos autores sobre determinado assunto, a pesquisa documental vale-se de materiais que não recebem ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa.

Assim, compõe a pesquisa documental documentos que possam dar embasamento para explicar o problema de pesquisa, os quais podem ser: “[...] leis e regulamentos, normas, pareceres, cartas, memorandos, diários pessoais, autobiografias, jornais, revistas, discursos, roteiros de programas de rádio e televisão até livros, estatísticas e arquivos escolares” (KRIPKA; SCHELLER; BONOTTO, 2015, p. 59).

MATOS, Cleide Carvalho de; CARNEIRO, Maria de Nazaré do Amaral; OLIVEIRA, Marluane de Souza. Entre a *casa* e a *escola*: nuances do cotidiano do transporte escolar de alunos ribeirinhos da Escola Maria das Dores Sá, Vila Recreio do Piriá, Currallinho/Pa. In: *Revista Falas Breves*, n. 11, junho, 2022, Universidade Federal do Pará, *Campus* Universitário do Marajó-Breves, Breves-Pará. ISSN 23581069

Em seguida, realizou-se a pesquisa de campo, com o propósito de adquirir dados necessários para dar respaldo ao problema levantado. Severino (2007) destaca que na pesquisa de campo os dados são coletados nas condições naturais em que os fenômenos ocorrem, não devendo ter nenhum tipo de intervenção por parte do pesquisador, constituindo-se em um processo contínuo e progressivo que se inicia na observação e levantamentos de dados, perpassando por vários processos, até a averiguação analítica dos mesmos.

A coleta de dados concretizou-se por meio de entrevistas semiestruturadas (por amostra), com a direção, professores, alunos e condutores de alunos. Participaram da pesquisa: diretor, aqui denominado como “Diretor A”; 1 (um) professor, designado como “Professor A”; 3 (três) alunos, nomeados como “Aluno A, B e C”; e 1 (um) condutor de alunos, intitulado como “Condutor A”.

A coleta de dados por amostra consiste em coletar “[...] uma pequena parte dos elementos que compõem o universo. É o que ocorre, sobretudo, nas pesquisas designadas como levantamento ou experimentos” (GIL, 2010, p. 89). A partir da coleta de dados por amostra, foi realizada a análise dos resultados, que buscou “[...] compreender criticamente o sentido manifesto ou oculto das comunicações” (SEVERINO, 2007, p. 121). Nessa perspectiva, foi realizada análise crítica do material coletado, possibilitando a construção de resultados qualitativos, que juntamente com o referencial teórico enriqueceram este trabalho.

Utilizamos textos que tratam do tema, tendo nos aprofundado na tese de doutorado intitulada *A nucleação das escolas do campo no município de Curalinho – Arquipélago do Marajó: limites, contradições e possibilidades na garantia do direito à educação*, de autoria de Eraldo Souza do Carmo (2016), que em seu Capítulo IV, “Projeto de nucleação das escolas rurais em Curalinho: as condições de oferta e de acesso às escolas nucleadas”, reserva o tópico 4, cujo título “O transporte escolar como meio de acesso dos alunos à escola: as contradições entre a ampliação da oferta e os limites da qualidade e da segurança” é dedicado ao tema abordado neste trabalho.

As observações já citadas nesta pesquisa foram realizadas concomitante ao desenvolvimento das atividades pedagógicas na instituição de ensino em tela, no mês de novembro de 2019, sem nenhum tipo de interrupção e/ou intervenção na prática docente ou administrativa local.

Na observação, a atenção se voltou não apenas para os pormenores da sala de aula, mas também aos detalhes, como a chegada dos barcos no trapiche da escola, o comportamento dos alunos ao chegarem à escola, o trânsito dos mesmos pelos trapiches ao redor da escola, a hora da recreação e o retorno dos alunos às embarcações, de volta para seus lares.

Este método permitiu a realização da descrição e explicação dos fenômenos daquele contexto, problematizando e interpretando os eventos pela sua totalidade, com base nas relações encontradas, sem instrumentos formais estruturados ao “[...] utilizar os sentidos na obtenção de determinados aspectos da realidade. Consiste em ver, ouvir e examinar fatos ou fenômenos” (MARCONI; LAKATOS, 1999, p. 90), sem tentativa de controle do contexto da pesquisa, enfatizando o subjetivo como meio de interpretar e compreender as experiências, fundamentando-as nas teorias existentes.

Ressalta-se que para o registro dos dados colhidos foram utilizados recursos eletrônicos, como aparelhos celulares com câmera, caneta, papel almaço, papel A4 e caderno. Os resultados das observações serão descritos neste trabalho. Neste processo, houve registro fotográfico com prévia autorização dos informantes, bem como registro fotográfico feito por câmera de aparelho celular (algumas figuras serviram para ilustrar parte do texto escrito).

2. IMPLICAÇÕES DAS LONGAS JORNADAS NO TRANSPORTE ESCOLAR NO CONTEXTO DA SALA DE AULA

A Constituição Federal de 1988 (CF/1988), em seu artigo 208, legitima as obrigações do Estado em relação a garantia efetiva do direito à educação gratuita a todos. Nesse mesmo artigo, inciso VII, garante “atendimento ao educando, no Ensino Fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde” (BRASIL, 1988).

Observa-se que são vários os direitos que o Estado deve garantir ao educando para uma educação gratuita e de qualidade, entre eles encontra-se o transporte escolar, apresentando-se, portanto, como um dever do Estado.

A Lei Federal nº 10.709, de 31 de julho de 2003, introduz, no art. 11 da LDB (Lei de Diretrizes e Bases da Educação, 9.394/96), que “Os Municípios incumbir-se-ão de: [...] VI - assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal” (BRASIL, 2003). Assim, essa Lei responsabiliza os Municípios em relação ao transporte de alunos matriculados de municipal de ensino.

A finalidade da garantia de transporte escolar é permitir o acesso dos educandos ao ensino. Nesse sentido, o Ministério da Educação (MEC), por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), implementou o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), que

Consiste na transferência automática de recursos financeiros para custear despesas com manutenção, seguros, licenciamento, impostos e taxas, pneus, câmaras, serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica e funilaria, recuperação de assentos, combustível e lubrificantes do veículo ou, no que couber, da embarcação utilizada para o transporte de alunos da educação básica pública residentes em área rural. Serve, também, para o pagamento de serviços contratados junto a terceiros para o transporte escolar (BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), [s.p.]).

De acordo com o FNDE, os recursos são destinados aos alunos da educação básica residentes no meio rural que necessitam de transporte para chegar à determinada escola. Esses recursos não possuem convênio com qualquer órgão ou algo semelhante, portanto, são transferidos diretamente aos Estados, Distrito Federal (DF) e Municípios, em 10 parcelas anuais, de fevereiro a novembro do exercício vigente. Esse cálculo do recurso se baseia no censo escolar do ano anterior.

Ao consultar no site do FNDE as liberações e as consultas gerais, verificou-se que a primeira liberação do recurso para o município de Currealinho no ano de 2019 foi no dia 26 de fevereiro, e a última, dia 4 de dezembro, totalizando R\$1.238.012,16 (um milhão duzentos e trinta e oito mil e dezesseis centavos)⁴.

Além do PNATE, a LDB, em seu artigo 70, inciso VIII, dispõe que,

Art. 70. Considerar-se-ão como de manutenção e desenvolvimento do ensino as despesas realizadas com vistas à consecução dos objetivos básicos das instituições educacionais de todos os níveis, compreendendo as que se destinam a:
VIII - aquisição de material didático-escolar e manutenção de programas de transporte escolar. (BRASIL, 1996).

Logo, entende-se que caso o recurso do PNATE não seja suficiente para a manutenção de todas as despesas com o transporte escolar, o município pode utilizar recursos da educação para custear despesas com transporte escolar.

No meio rural de Currealinho, há predominância do transporte escolar fluvial, feito pelos rios, furos e igarapés do município, localizado na microrregião de furos do Marajó/PA. Todavia, o transporte escolar fluvial ganhou visibilidade e se tornou imprescindível no município de Currealinho com a política de nucleação que iniciou em 2002. Segundo Carmo (2016, p. 23), “[...] a nucleação consiste na reunião de um determinado número de escolas de uma área geográfica, consideradas isoladas, ou de pequeno porte, em torno de apenas uma unidade de ensino de maior porte, denominada escola núcleo para receberem os alunos das escolas fechadas”.

⁴ Consulta pública, Disponível em: https://www.fnde.gov.br/pls/simad/internet_fnde.liberacoes_result_pc. Acesso em: 06 jun. 2020.

MATOS, Cleide Carvalho de; CARNEIRO, Maria de Nazaré do Amaral; OLIVEIRA, Marluane de Souza. Entre a *casa* e a *escola*: nuances do cotidiano do transporte escolar de alunos ribeirinhos da Escola Maria das Dores Sá, Vila Recreio do Piriá, Currealinho/Pa. In: *Revista Falas Breves*, n. 11, junho, 2022, Universidade Federal do Pará, *Campus* Universitário do Marajó-Breves, Breves-Pará. ISSN 23581069

A nucleação apresenta-se como uma proposta que busca “melhorar” a qualidade de ensino do meio rural, contudo ela precisa de uma estrutura muito maior, dependendo de vários fatores para sua efetividade, sendo o transporte escolar um deles, por tornar a distância da escola, para a maioria dos alunos, uma barreira de acesso à educação.

Na EMEF Maria das Dores Sá, uma parte do alunado vive na própria Vila Recreio do Piriá; no entanto, a maioria é oriunda das localidades vizinhas, algumas mais próximas, e as demais, muito distantes. A média de tempo dos percursos, entre a saída de suas residências, paradas nos portos e chegada à escola, segundo nossos diálogos com alunos e transportador, dura em média de 40 a 70 minutos para os estudantes que moram nas localidades mais próximas, e de 90 a 120 minutos para os alunos que vivem nas localidades mais distantes.

Trazemos à luz a Lei nº 11.700, de 13 junho de 2008, sancionada pelo então presidente da República Federativa do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010), que determinou que toda criança, a partir dos 4 anos de idade, tem direito a estudar próximo de sua casa, conforme Art. 4º, inciso X: “[...]vaga na escola pública de educação infantil ou de Ensino Fundamental mais próxima de sua residência a toda criança a partir do dia em que completar 4 (quatro) anos de idade” (BRASIL, 2008). No entanto, nota-se que essa garantia não está sendo assegurada para os alunos da Escola Maria das Dores Sá, ocasionando prejuízos no processo de ensino e aprendizagem dos alunos, especialmente daqueles que vivem nas localidades mais distantes da escola.

Soma-se ao fator tempo outras condições que agravam a situação: má estrutura física dos barcos; barulho exagerado do motor; calor excessivo durante o verão; barcos sem proteção adequada para abrigar das chuvas, tendo em vista alguns barcos terem goteiras; locais inadequados para os alunos sentarem; apenas o transportador é responsável pelos alunos, sem ter um auxiliar para prestar atenção nas crianças menores, que muitas vezes choram ou sofrem pequenos acidentes dentro dos barcos; falta de um recipiente adequado para os alunos beberem água, e não menos preocupante, a falta de banheiro para que eles possam fazer suas necessidades fisiológicas nesse intervalo.

Os transportadores escolares e alunos saem de suas residências antes do amanhecer, para estarem na escola entre 7h00min e 7h15min – os primeiros alunos embarcam muito cedo, por volta das 4h30min – rumo à escola. A demora diária para chegarem à escola depende de vários fatores, dentre eles o clima, pois nos períodos de chuva as paradas são mais demoradas que o habitual. A condição dos trapiches onde ficam as casas dos alunos também exerce forte influência na rotina diária

do transporte escolar, pois deve haver todo um cuidado no encosto nesses lugares, dadas as condições estruturais dos mesmos.

A pesquisa de Carmo (2016, p. 221) aponta que:

Para um barco que presta serviço por 1 (um) turno, dependendo de onde deve apanhar os alunos, os trabalhos podem iniciar entre quatro e meia e seis horas da manhã e finalizar entre 13 e 14 horas. Assim, trabalham entre 6 e 10 horas por dia. Para os que trabalham 2 (dois) turnos, iniciam nesse mesmo horário e encerram entre 18 e 19 horas, dependendo muito de cada realidade. Esses últimos trabalham entre 12 e 14 horas por dia, sendo que os valores que recebem não são suficientes nem mesmo para o pagamento para o mês de trabalhado do condutor. Entretanto, os barqueiros, donos dos transportes escolares se submetem a essas condições de serviço em função de serem usados como cabos eleitorais e ingerência política.

Nesse contexto, faz-se necessário haver uma urgente avaliação das condições do transporte escolar e do trabalho do barqueiro. Fornecer transporte escolar de maneira organizada e responsável é um passo crucial no caminho que direciona a um melhor cenário, e dentro dessa perspectiva, é fundamental que se estreitem as relações entre poder público, escola, alunos, professores e família dos alunos, com respeito e com objetivos voltados à melhoria da qualidade do ensino e da aprendizagem, para que se obtenha resultados efetivos no processo de ensino e aprendizagem dos alunos.

O transporte escolar é, para muitos alunos, o meio de locomoção que facilita o acesso à escola. Para a maioria do alunado do meio rural, principalmente ribeirinhos, pode-se afirmar que se o transporte não fosse disponibilizado pelo poder público, eles não teriam condições financeiras de custear suas idas à escola, tendo em vista as condições econômicas enfrentadas pelas famílias, constituídas na sua maioria por agricultores e pescadores. Essas famílias geralmente acrescentam à sua renda o benefício social Bolsa Família⁵, do Governo Federal, que ajuda diretamente na manutenção dos filhos na escola.

Assim, muitos alunos que dependem do transporte escolar – crianças, adolescente e adultos – não vão para a escola quando ocorre algum problema com os barcos, e os barqueiros não vão buscá-los, principalmente se ocorrer algum problema na embarcação “em cima da hora”, conforme o relato de uma aluna (14 anos) do 8º ano, aqui denominada Aluna “A”:

Eu acho bom o barqueiro existir pra “mim” buscar em casa todo dia. É ruim quando fica sem barco pra “mim vim”. Eu não venho, sabe por quê? Não é preguiça não. Só

⁵ Criado pela Lei nº 10.836/04, é um programa de transferência direta de renda que beneficia famílias em situação de pobreza e de extrema pobreza em todo o País. Disponível em: <http://www.sedes.df.gov.br/bolsa-familia/>. Acesso em: 10 jun. 2019.

que lá em casa só tem uma rabeta e é longe pra “mim vim”. E também a gasolina é cara e o pessoal precisa dela pra trabalhar. Se eu trouxer a rabeta, eles ficam ilhados lá. Aí quando eu não venho eu ajudo na roça e ajudo a mamãe (ALUNA A, 2019).

Deste modo, o transporte escolar no meio rural torna-se peça fundamental para a garantia do direito dos alunos ao acesso e à permanência na escola; no entanto, a garantia desse direito ainda representa grandes desafios, sobretudo na localidade pesquisada. Apesar de existir o serviço de transporte escolar, ele é defasado e não condiz com as reais necessidades dos alunos ribeirinhos dessa região da Amazônia.

Um ponto essencial para refletirmos é sobre o fato de os barqueiros (até o término da pesquisa) não seguirem as normas e os regulamentos do guia do transporte escolar, que exige: “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” (BRASIL, [s.d.], p. 8).

A falta de equipamentos de segurança é um fator preocupante para os barqueiros, conforme a fala de um deles, aqui anonimamente denominado “Transportador A” (43 anos de idade, morador do Rio Piriá/PA, barqueiro há dois anos):

O pessoal muitas das vezes fala as coisas pra mim, ainda mais quanto tem reunião na escola. Eles cobram um monte de coisas, querem tudo certo, mas eles não fazem o certo na maioria das vezes. A gente que é barqueiro trabalha desamparado. Ninguém quer “vê” o sacrifício da gente e a responsabilidade em andar com um monte de aluno. Tem uns que obedecem, tem uns que não. Eu falo “pros” alunos se quietarem, mas tem “vez” que não adianta. É muito trabalho pra pouco salário. A gente trabalha muito pra ganhar pouco. Se dá problema no meu barco, eu que tenho que ajeitar do meu dinheiro. Como é que faz? Só faço porque é melhor que nada e tenho dois filhos que estudam aqui. Também é por eles e os dias que não tem aula eu trabalho em outras coisas pra garantir que minha família não passe fome, graças a Deus (TRANSPORTADOR A, 2019).

No relato do “Transportador A”, ficam explícitas as dificuldades enfrentadas na jornada de trabalho desse trabalhador e o descaso que vivenciam por parte do poder público. A necessidade humana de trabalhar para se sustentar e manter com dignidade sua família é o que impulsiona a continuar nesse trabalho. Sobre essa realidade, em sua pesquisa Carmo (2016, p. 221) faz a seguinte análise:

Destaca-se ainda que, do total de recursos investido na política do transporte escolar, 48% são destinados à aquisição de combustível e os demais, 52%, para pagamento dos alugueis dos barcos. Nessa locação dos barcos, já estão incluídos o condutor ou barqueiro, que é o próprio locatário. No ano de 2014, para prestarem serviços por um turno a uma escola, recebiam em média R\$ 700,00 (setecentos reais) por mês e

MATOS, Cleide Carvalho de; CARNEIRO, Maria de Nazaré do Amaral; OLIVEIRA, Marluane de Souza. Entre a *casa* e a *escola*: nuances do cotidiano do transporte escolar de alunos ribeirinhos da Escola Maria das Dores Sá, Vila Recreio do Piriá, Currallinho/Pa. In: *Revista Falas Breves*, n. 11, junho, 2022, Universidade Federal do Pará, *Campus* Universitário do Marajó-Breves, Breves-Pará. ISSN 23581069

para dois turnos (manhã e tarde), R\$1.000,00 (hum mil reais), mais o combustível do mês (Diário da Pesquisa de Campo).

Constata-se a desvalorização do trabalho realizado pelo barqueiro, que se submete a situações precárias, recebendo menos que o salário-mínimo para sua subsistência e manutenção de sua família. Sobre essa situação, a pesquisa de Carmo (2016) destaca que se considerarmos a CF/1988, em seu artigo 7º, inciso XIII, e a CLT (Consolidação das Leis de Trabalho), no artigo 58, podemos constatar que está ocorrendo violação dos direitos trabalhistas, visto que

Os condutores dos barcos trabalham entre 6 e 14 horas por dia, bem acima do que determina a legislação trabalhista. Destaca-se que, no ano de 2014, para uma jornada de 44 horas semanais, o valor do salário-mínimo correspondia a R\$724,00 (setecentos e vinte e quatro reais). [...] Por outro lado, conforme a tabela salarial do PCCR do município, um motorista fluvial, em início de carreira, no ano de 2015, tinha vencimento básico de R\$803,76 (oitocentos e três reais e setenta e seis centavos), para trabalhar 8 horas diárias. Esse profissional que trabalha nas lanchas do transporte escolar faz o mesmo serviço dos barqueiros, além do mais recebe hora extra quando extrapola sua carga horária de trabalho. Ao passo que os condutores recebem apenas os valores do aluguel e o combustível, repassados pela SEMEC. Também ficam sob sua responsabilidade a manutenção ou reposição de peças dos motores e do barco, quando ocorre algum problema (CARMO, 2016, p. 221).

Verifica-se que de fato o serviço do barqueiro não é remunerado, isto é, o que ele recebe é pelo aluguel do barco, que fica durante a semana à disposição da escola para a condução dos alunos. Outro problema é o atraso no pagamento do barqueiro, “[...] o que gera desconforto com a gestão das escolas, uma vez que é quem pressionam, de imediato, para receberem, chegando mesmo a alegar que podem interromper suas atividades de transporte”. (CARMO, 2016, p. 222).

Nesse contexto, a fala do Diretor da escola corrobora com a realidade do trabalho dos barqueiros. O relato do aqui denominado “Diretor A” (37 anos, morador da Vila Recreio do Piriá, Pedagogo, especialista em Gestão Escolar) enfatiza:

Temos feito várias tentativas para melhorar as condições do transporte escolar aqui da escola, mas não é uma coisa que eu, enquanto gestor, possa resolver, infelizmente. Há um setor específico dentro da Secretaria Municipal de Educação de Curralinho que cuida dos barqueiros e são eles que determinam a dinâmica de atendimento desse serviço. Nós produzimos relatórios com as demandas tanto dos barqueiros quanto dos alunos, mas no final, não temos autonomia para decidir nada a esse respeito. O entendimento é que eles são pagos para fazer essa locomoção e no fim, os próprios barqueiros acabam “aceitando” as coisas, pois se eles reclamam das condições, podem ser substituídos por outra pessoa e perderem pelo menos o que já têm (DIRETOR A, 2019).

A gestão escolar identifica e demonstra preocupação quanto à problemática da precarização do transporte escolar, destacando os transtornos gerados pela ausência da efetividade dessa política.

Nesse ponto, Carmo (2016, p. 222) salienta:

A ampliação do transporte escolar aos alunos das escolas do campo tem ocorrido sob uma série de contradições. Se há uma precarização da remuneração dos trabalhadores que trabalham como condutores das embarcações pelas circunstâncias expostas, também há uma oferta de serviço precarizado, pondo em risco, inclusive, a integridade física dos alunos. Além do mais, a disponibilidade mensal, de forma regular, de combustível nem sempre ocorre e isso tem comprometido seriamente o ano letivo das escolas. A dependência que os alunos têm do transporte, o dia em que os barqueiros faltam com a prestação de serviço, inviabiliza que cheguem à escola, comprometendo as atividades pedagógicas das escolas.

Neste contexto, “[...] considerando que a nucleação foi implementada no município de Currealinho com a finalidade de baratear a manutenção com o desenvolvimento do ensino, contraditoriamente, o transporte escolar inviabiliza esse processo pelo seu elevado custo de manutenção [...]” (CARMO, 2016, p. 222). Verifica-se que ao mesmo tempo que a nucleação trouxe desenvolvimento, ocasionou atraso, uma vez que a ausência ou precarização de uma de suas vertentes torna essa política ineficaz.

Com relação à rotina da locomoção dos alunos e suas reverberações na sala de aula, um dos entrevistados relatou o seguinte:

Tem dias que eu chego sem vontade de nada porque eu trabalho desde cedo na roça e fico cansado. Lá de onde eu moro pra cá o barco gasta mais ou menos uma hora de tempo. Tem dias que eu venho de rabeta, porque o barco passa quando eu ainda não cheguei. Aí a gente chega aqui e é um calor muito grande, mas tem que estudar. Às vezes chega e não tem professor ainda, aí tem que esperar acabar as aulas dos outros pra voltar no barco. O cansaço não deixa prestar muita atenção na aula e parece que a hora não passa. Mas não é todo dia. Tem “vez” que dá pra aprender muita coisa legal, mas na maioria, não. Eu sou esforçado, mas pegar o barco é uma coisa chata, demora muito e a sala tem muito aluno junto. Acho que se tivesse barcos adequados pra gente vir com um pouco de conforto ajudaria bem. Mesmo assim eu penso que eu não quero parar. Tenho uma irmã que já é professora e ela me incentiva e ajuda quando eu preciso. Mas, tem aluno que para logo, porque mora muito longe e desiste por causa disso, principalmente os mais velhos que tem que trabalhar pra sustentar família e estudar. Tem dias que fica difícil (ALUNO B, 2019).

Pelo relato desse aluno, a jornada de trabalho e o transporte escolar interferem na sua disposição para estudar. “O transporte escolar apresenta problemas de várias ordens, tanto em termos da qualidade da prestação do serviço quanto de segurança para os alunos. Assim, as atividades de

ensino dos professores, alunos e das escolas sofrem consequências danosas [...]” (CARMO, 2016, p. 224). Carmo (2016, p. 224) sublinha ainda que:

Outra questão emblemática se refere à falta de um responsável pelos alunos nos transportes, durante as viagens, principalmente, das crianças menores da Educação Infantil e das séries iniciais. Para alguns pais, [...] os barqueiros têm responsabilidade com as crianças nos barcos, porém, eles se recusam a assumir essa tarefa, alegando que sua função é de apenas conduzir os alunos. Essa incerteza gera insegurança nos pais [...].

Essa problemática apresenta-se como uma questão complexa, pois, mesmo os barqueiros se responsabilizando pelos alunos, eles assumem várias funções concomitantemente, já que têm que conduzir a embarcação, e durante o percurso há inúmeras paralizações para o embarque dos alunos.

Compreende-se, assim, que existem fatores que vão além da locomoção até a escola, como no exemplo citado pelo Aluno B, que se refere ao trabalho na roça, interferindo na atenção, na concentração, na motivação do aluno e colaborando para os índices de evasão escolar, além de outros fatores, como: a distância entre a casa do aluno e a escola, o cansaço e as más condições dos barcos. Ressalta-se que as más condições não dizem respeito apenas à estrutura de paredes, teto e piso, mas o fato de as embarcações não serem apropriadas para o transporte de pessoas, e sim, de mercadorias. Algumas são adaptadas com bancos laterais, feitos de improviso, para fins de não danificar o barco.

O município de Currálinho, em parceria com o Governo Federal, adquiriu lanchas para transportar alunos na região amazônica. As lanchas chegaram ao município por meio dos recursos do FNDE e destinadas a poucas escolas, dentre elas a EMEF Maria das Dores Sá. Durante os anos de 2015 a 2017, duas dessas lanchas foram utilizadas na escola, mas apresentavam problemas na questão de gastos, que eram muito elevados, além de problemas de manutenção. Assim, em 2018, as lanchas deixaram de ser usadas e foram levadas para a cidade para conserto, sendo substituídas por um barco da região.

Essas embarcações são apropriadas em termos de conforto, agilidade, qualidade e segurança, e esses eram os objetivos do município de Currálinho, ao buscar padronizar o transporte escolar fluvial através da aquisição dessas lanchas, conforme aponta Carmo (2016, p. 214):

Inicialmente o município de Currálinho pretendia efetivar o transporte escolar por meio da aquisição das embarcações, em forma de convênio com o MEC e em parceria com ONGs. Entretanto, constatou-se que os únicos transportes que são próprios foram adquiridos por meio de convênio com o MEC/FNDE, em função da demanda apresentada pelo município ao Programa de Ações Articuladas (PAR).

Entretanto, o alto custo para aquisição, além da manutenção depender de especialistas da área e não ter no meio rural, fizeram com que esse projeto fosse abandonado. Carmo (2016, p. 215) enfatiza que ao todo “[...] foram 8 (oito) unidades destinadas ao município, o que corresponde a 4% do total de embarcações que a SEMEC dispõe para as escolas do campo. O custo estimado das oito lanchas foi de R\$1.442.000,00 (hum milhão quatrocentos e quarenta e dois mil reais).” Dessas 8 (oito) lanchas, 2 (duas) foram destinadas à escola Maria de Freitas Sá; entretanto, a escola não as utiliza mais, por necessitarem de manutenção e reformas, e sua utilização colocaria em risco a segurança dos alunos (CARMO, 2016).

Seguindo o foco principal deste trabalho, entrevistamos uma docente dos anos iniciais do Ensino Fundamental da instituição de ensino, a fim de compreender seu entendimento, a partir das vivências do cotidiano escolar, sobre as implicações que o transporte escolar tem sobre o desenvolvimento das aulas. Sua narrativa demonstra preocupação com o aproveitamento dos alunos. Segundo a “Professora A” (2019):

Os alunos sentem o reflexo das condições a que são submetidos no transporte escolar. E nós, professores também, de forma direta. Recebemos alunos cansados, principalmente os alunos do turno da manhã, que saem cedo de casa, enfrentando chuvas, barcos nem sempre com conforto e uma escola que não tem boas condições. Nossa escola está há anos sem receber reforma, os pátios para recreação estão podres e quebrados, a merenda não é de boa qualidade e nem é suficiente para todos os dias. Muitos alunos vêm para a escola sem tomar pelo menos um café da manhã digno e chegam aqui na esperança de ter. Quando não tem, eles ficam decepcionados. A gente percebe. Com essas condições todas, a proposta de aula vai por água abaixo, pois eles ficam com dificuldade de concentração e eu acabo desanimando também. Nas aulas procuro ver tudo isso e considerar as dificuldades dos alunos, pra ajudar, não prejudicar ainda mais.

A entrevistada demonstra preocupação quanto as condições das embarcações que transportam os alunos, enfatizando que esses fatores influenciam na aprendizagem dos alunos, uma vez que eles chegam à escola cansados e muitas vezes sem vontade de estudar.

Por fim, apresentamos o relato de um aluno dos anos iniciais do Ensino Fundamental, sobre sua compreensão acerca de como sua trajetória diária no transporte escolar implica na sala de aula. Aqui denominado “Aluno C” (2019), o estudante expõe:

Eu fico cansado. Não gosto muito de “vim” quando tá chovendo porque é ruim no barco. Uma vez um aluno fez xixi na roupa porque é ruim que não tem banheiro pra gente. Eu venho cedo e sou um dos últimos que chega em casa. Quando tá acabado o óleo demora mais. O motor vem bem devagarzinho. Aí eu fico com sono na hora da aula e com fome. Já dormi na aula nem sei quantas vezes. Mas eu venho. Melhor que ficar só em casa e aqui a gente fica perto dos professores e dos outros alunos. Eu

não aprendi a escrever bem. Tem dia que o barco atrasa e a gente chega tarde pra cá. Aí a aula é “meia rápida” e eu não aprendo.

Observa-se nesse relato o desânimo e o descontentamento por parte do aluno em relação ao transporte escolar, que acaba dificultando e afetando o seu rendimento escolar. Essas situações relatadas pelo entrevistado tornam-se agravantes significativos na sua aprendizagem, dado que o cansaço, o sono, a fome, entre outros, são fatores que implicam significativamente na aprendizagem, visto que “[...] a dificuldade de aprendizagem também se encontra em vários fatores, como: fome, desmotivação, falta de estímulo, desestrutura familiar, problemas pessoais, que interferem na aprendizagem e prejudicam no desenvolvimento do aluno” (CARARA, 2017, p. 7).

Logo, entende-se que não é apenas a saúde mental que determina o processo de aprendizagem do aluno, mas, também, e na mesma proporção, a saúde física. Nesta perspectiva, múltiplos aspectos estão envolvidos, entre eles a situação do transporte escolar. Apreende-se então que “[...] esse transporte é tão indispensável, atualmente, aos alunos das escolas do campo, a ponto de a sua falta, em qualquer um dos dias, inviabilizar as atividades de ensino das unidades educacionais” (CARMO, 2016, p. 214).

Diante disso, observa-se que o longo período dos alunos dentro das embarcações de transporte escolar, além dos transtornos ocasionados no percurso à escola, implica na sua aprendizagem.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As experiências vivenciadas por meio da pesquisa de campo na EMEF Maria das Dores Sá suscitaram aprendizagens não apenas no campo profissional, mas, também, no emocional. Estar no ambiente que traduz a realidade dos alunos, nem sempre positiva, possibilita-nos ampliar horizontes sobre o contexto da educação ribeirinha, fomentando um desafio particular em contribuir positivamente para a mudança no cenário que a escola e seus atores se encontram.

Desde o início da pesquisa, procurou-se ter cautela nas observações, no intuito de não constranger os envolvidos nesse processo, buscando fazer com que nossa presença se tornasse um fato, mas não um incômodo para a comunidade escolar local. Prezamos pelo respeito às características dos moradores locais e dos advindos das localidades de onde havia alunos que utilizavam o transporte escolar.

Ao final deste trabalho, acreditamos que as respostas à indagação feita foram alcançadas. A pesquisa de campo possibilitou a participação dos sujeitos, de forma natural, e não mecanizada. As

narrativas produzidas refletem o sentimento daqueles que diariamente necessitam do transporte escolar, direta ou indiretamente, para que haja o bom desenvolvimento das atividades pedagógicas e, por consequência, uma aprendizagem de fato, significativa para a vida dos alunos da escola lócus da pesquisa.

Conclui-se, pelos relatos apresentados neste estudo, que as dificuldades enfrentadas pelos alunos implicam diretamente na aprendizagem destes, fazendo com que a motivação em aprender diminua significativamente. Tal desmotivação se dá por diversos fatores, sobretudo pelo tempo que passam dentro das embarcações nas longas distância que percorrem. São situações que afetam não apenas o físico, mas o emocional e cognitivo desses alunos, mesmo com toda a boa vontade e esforço que demonstram.

Portanto, é urgente um olhar mais humanizado do poder público à situação do transporte escolar fluvial, uma vez que a falta deste gera dificuldades no processo ensino e aprendizagem, pois, para que o educando seja um sujeito participativo, é preciso que tenha condições adequadas de acesso e permanência à escola, e somente assim os estudantes podem se tornar sujeitos críticos e transformadores de sua realidade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Presidência da República, Casa Civil, 1988. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 03 abr. 2019.

BRASIL. Ministério da Educação. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/programas/pnate>. Acesso em: 20 abr. 2019.

BRASIL. Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as Diretrizes e bases da educação nacional. **Dário Oficial da União**, Brasília-DF, 23 dez. 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9394.htm. Acesso: em: 04 abr. 2019.

BRASIL. Lei nº 10.709, de 31 de julho de 2003. Acrescenta incisos aos arts. 10 e 11 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional e dá outras providências. **Dário Oficial da União**, Brasília-DF, 1 ago. 2003. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.709.htm. Acesso em: 30 jun. 2020.

BRASIL. Lei nº 11.700, de 13 de junho de 2008. Acrescenta inciso X ao *caput* do art. 4º da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, para assegurar vaga na escola pública de educação infantil ou de ensino fundamental mais próxima de sua residência a toda criança a partir dos 4 (quatro) anos de idade. **Diário Oficial da União**, Brasília-DF, 16 jun. 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111700.htm. Acesso em: 10 jul. 2019.

MATOS, Cleide Carvalho de; CARNEIRO, Maria de Nazaré do Amaral; OLIVEIRA, Marluane de Souza. Entre a *casa* e a *escola*: nuances do cotidiano do transporte escolar de alunos ribeirinhos da Escola Maria das Dores Sá, Vila Recreio do Piriá, Currallinho/Pa. In: *Revista Falas Breves*, n. 11, junho, 2022, Universidade Federal do Pará, *Campus* Universitário do Marajó-Breves, Breves-Pará. ISSN 23581069

BRASIL. **Guia do Transporte Escolar**. Brasília, DF: MEC/FNDE, [s.d.]. Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/centrais-de-conteudos/publicacoes/category/131-transporte-escolar?download=6897:guia-do-transporte-escolar>. Acesso em: 20 out. 2019.

CARARA, Mariane Lemos. **Dificuldade de aprendizagem e vulnerabilidade social sob a percepção da comunidade escolar**. Artigo apresentado como trabalho de conclusão de curso de pós-graduação em Educação e Direitos Humanos: Escola, Violência e Garantia de Direitos, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial para obtenção do título de especialista. Santa Catarina, 2017. Disponível em <http://www.uniedu.sed.sc.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Artigo-Mariane.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2019.

CARMO, Eraldo Souza do. **A nucleação das escolas do campo no município de Curalinho – arquipélago do Marajó: limites, contradições e possibilidades na garantia do direito à educação**. 2016. 274 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências da Educação, Programa de Pós-Graduação em Educação Belém, 2016.

GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. Antônio Carlos Gil. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

KRIPKA, Rosana Maria Luvezute; SCHELLER, Morgana Danusa de; BONOTTO, Lara. Pesquisa documental na pesquisa qualitativa: conceitos e caracterização. **Investigação Qualitativa em Educação/Investigación Cualitativa en Educación**, Bogotá, v. 2, n. 14, jul.-dic. 2015. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/280924900_Pesquisa_Documental_consideracoes_sobre_conceitos_e_caracteristicas_na_Pesquisa_Qualitativa_Documentary_Research_consideration_of_concepts_and_features_on_Qualitative_Research. Acesso em: 18 mar. 2019.

LIMA, Telma Cristiane Sasso de; MIOTO, Regina Célia Tamaso. Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico: a pesquisa bibliográfica. **Rev. Katálysis**, Florianópolis, v. 10, n. esp., p. 37-45, 2007. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S1414-49802007000300004>. Acesso em: 10 abr. 2019.

MARCONI, Maria de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

MINAYO, Maria. Cecília de Souza (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 18. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. 23. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

TEIS, Denize Terezinha; TEIS, Mirtes Aparecida. **A abordagem qualitativa: a leitura no campo de pesquisa**. Disponível em: <http://www.bocc.ubi.pt>. Acesso em: 10 fev. 2019.

MATOS, Cleide Carvalho de; CARNEIRO, Maria de Nazaré do Amaral; OLIVEIRA, Marluane de Souza. Entre a *casa* e a *escola*: nuances do cotidiano do transporte escolar de alunos ribeirinhos da Escola Maria das Dores Sá, Vila Recreio do Piriá, Curalinho/Pa. In: *Revista Falas Breves*, n. 11, junho, 2022, Universidade Federal do Pará, *Campus* Universitário do Marajó-Breves, Breves-Pará. ISSN 23581069