



ANPEd - Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Educação

11407 - Resumo Expandido - Trabalho - 4ª Reunião Científica da ANPEd Norte (2022)

ISSN: 2595-7945

GT 05/GT 11 - Estado e Política Educacional e Políticas de Educação Superior

POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR EM BARCARENA/PA: DESAFIOS PARA A DEMOCRATIZAÇÃO DA EDUCAÇÃO

Dalva Valente Guimarães Gutierrez - UFPA - Universidade Federal do Pará

Agência e/ou Instituição Financiadora: UFPA

POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR EM BARCARENA/PA: DESAFIOS PARA A DEMOCRATIZAÇÃO DA EDUCAÇÃO

INTRODUÇÃO

O transporte escolar constitui um dos principais mecanismos para que se possa viabilizar a democratização do acesso e assim garantir a efetividade do direito de crianças e jovens à educação (RIBEIRO, 2015; MOURA 2015; HOCHULI, 2014). Contudo, o transporte escolar requer planejamento minucioso e financiamento compatível com a especificidade e complexidade desse tipo de atendimento, especialmente em escolas do campo na região amazônica, onde existem muitas escolas ribeirinhas, situadas ao longo de rios e igarapés (HAJE, 2005). Este estudo aborda a política de transporte escolar no município de Barcarena, um dos municípios pioneiros no estado do Pará a elaborar política própria de atendimento de transporte dos estudantes. Por meio de estudo documental, o texto tem como objetivo caracterizar a política de transporte escolar no município de Barcarena demonstrando suas modificações desde sua aprovação, o público alvo, as regras de financiamento, execução, fiscalização e indícios de implementação, na perspectiva de garantir a democratização do acesso à educação.

a. O transporte escolar como meio de democratização do acesso à educação

No Brasil, o acesso à educação constitui um direito de cidadania inscrito pela primeira vez na Carta Constitucional de 1934, onde se lê:

Art 149 - A educação é direito de todos e deve ser ministrada, pela família e pelos Poderes Públicos, cumprindo a estes proporcioná-la a brasileiros e a estrangeiros domiciliados no País, de modo que possibilite eficientes fatores da vida moral e econômica da Nação, e desenvolva num espírito brasileiro a consciência da solidariedade humana (BRASIL, 1934).

Ao longo do século XX, a garantia do direito à educação veio se aperfeiçoando de modo que com a E.C nº 59/2009, a Constituição de 1988, no art. 208 prevê que o estado ofereça “I -educação básica obrigatória e gratuita dos 4 (quatro) aos 17 (dezesete) anos de idade, assegurada inclusive sua oferta gratuita para todos os que a ela não tiveram acesso na idade própria” propiciando meios para isso. Entre ele, o “VII - 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 (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 59, de 2009, grifos nossos). A Lei de Diretrizes e Bases da Educação, Lei nº 9.394/96 (artigo 4º), corrobora esse dispositivo ao dispor sobre a necessidade de “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” (Redação dada pela Lei nº 12.796, de 2013, grifos nossos). Essa mesma lei também prevê entre as incumbências dos municípios para com a educação (Art. 11, VI), que eles se responsabilizem pelo transporte escolar dos alunos da rede municipal. Consoante esses propósitos da legislação, o governo federal instituiu o Programa Nacional de Transporte Escolar – PNTE, o qual foi instituído pela Portaria ministerial nº 955 de 21 de junho de 1994, e seu objetivo era o de contribuir financeiramente com municípios e organizações não-governamentais, para a aquisição de veículos, destinados ao transporte de alunos do ensino fundamental residentes na área rural e das escolas que atendessem alunos com necessidades educacionais especiais (FNDE, 2008). Posteriormente instituiu o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004, com o objetivo de garantir o acesso e a permanência dos alunos nos estabelecimentos escolares do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, Distrito Federal e Municípios. Com a publicação da Medida Provisória 455/2009 – transformada na Lei nº 11.947, de 16 de junho do mesmo ano –, o programa foi ampliado para toda a educação básica, beneficiando também os estudantes da educação infantil e do ensino médio residentes em áreas rurais.

Em âmbito estadual, foi instituído o Programa Estadual de Transporte Escolar do estado do Pará – PETE/PA em 2019 pela Lei nº 8.846/19 com o objetivo de garantir transporte escolar para alunos do ensino fundamental, médio e educação de jovens e adultos da rede estadual de ensino, através de ajuda financeira aos municípios que se inscreverem no programa. Não obstante, no município de Barcarena, o transporte escolar já vinha sendo atendido bem antes do governo federal.

b. A Política de Transporte Escolar em Barcarena e a democratização do acesso

É importante destacar que Barcarena é um dos 11 municípios da Região de Integração do Tocantins no Pará, conta com população oficial de 99.859 mil pessoas (IBGE, 2010). Por ser um importante polo industrial de produção e exportação mineral de caulim e alumina, em 2019, esse município apresentava PIB *per capita* de R\$ 43.064,73, ocupando o 7º lugar entre os 144 municípios do estado nesse quesito (IBGE). A implementação do complexo Albrás Alunorte na década de 1980 alterou significativamente a economia, a

demografia e as demandas por políticas sociais, especialmente por educação (BRYTO, 2011). Barcarena inicia o atendimento aos seus estudantes por meio do transporte escolar desde o final da década de 1980 quando garantia o financiamento de barcos e convênios com empresas de transporte intermunicipal. A Lei Orgânica do município aprovada em 1990 ao tratar sobre o sistema viário, já menciona a necessidade de amparar estudantes e professores com transporte gratuitos ao estabelecer:

Art. 208 - O sistema viário e os meios de transportes atenderão prioritariamente às necessidades de deslocamento da pessoa humana no exercício do direito de ir, e vir e, no seu planejamento, implantação e operação, serão observados os seguintes princípios:

[...]

VI - Isenção tarifária nos transportes coletivos, rodoviários e fluvial municipal para:

e) - Estudantes e trabalhadores do ensino público, quando em serviço e servindo no Município de Barcarena (BARCARENA, 1990).

Além disso, o Art. 164, inciso II, Parágrafo 2º, dessa mesma lei versa que “O Município proporcionará condições ao estudante barcarenense, de nível superior, que comprovadamente, necessite de apoio para a conclusão de seus estudos.” Provavelmente por isso, a prefeitura se permitia a realização de convênios com empresas para esse fim, a exemplo da transportadora Rodomar Ltda. A nota fiscal nº 0227 emitida por essa empresa no dia 19 de setembro de 1995, tem como destinatária a Prefeitura Municipal de Barcarena e traz a seguinte discriminação de serviço:

Valor referente serviço de transporte de estudantes no município de Barcarena (PA), conforme convênio assinado por esta empresa e a Prefeitura Municipal de Barcarena.

786 passagens Barcarena –Belém	1,82 – 1.430,52
4.635 passagens Zona Rural	0,20 – 927,00

Total geral – 2.357,52 (RODOMAR, LTDA, 1995).

A luta pela viabilidade do transporte escolar como política pública municipal culminou com a aprovação da Lei municipal nº 1901 de 26 de março de 1997, intitulada como Lei do Passe Livre. Essa lei concede o passe livre aos “estudantes residentes e domiciliados no município de Barcarena, bem como os profissionais da educação que precisem se deslocar na esfera municipal para desenvolver suas atividades” (Art. 1º). A lei beneficia ainda: a) os estudantes residentes na zona rural em cuja localidade não seja ofertado o nível de escolarização que deve cursar; b) o estudante de nível médio ou superior cujo curso não seja ofertado no município; c) Para todos os estudantes universitários domiciliados em Barcarena. Ainda se ressalva na lei o direito de transporte intermunicipal dos estudantes de cursos tecnológicos ou de artes em geral que comprovem carência material. O custeio do programa de Passe Livre, na modalidade intermunicipal deve ser feito em sistema de convênio, sendo 50% responsabilidade do município e os outros 50% das empresas de transporte (Art. 5º).

Em 2004, a Câmara Municipal de Barcarena propôs uma alteração na Lei de 1997 com o argumento de que o Art. 23 da CF define que é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios “V - **proporcionar os meios de acesso** à cultura, **à educação**, à ciência, à tecnologia, à pesquisa e à inovação” (BRASIL, 1988, grifo nosso). E assim foi aprovada a Lei municipal nº 13 de 2004 que alterou o órgão que financiava a política de transporte, não sendo mais de responsabilidade da Secretaria de

Educação, mas sim do Orçamento Municipal. Outra modificação foi quanto à composição da comissão fiscalizadora que passou para dois representantes de cada órgão participante. Em relação aos beneficiários, os profissionais da educação não tiveram mais o direito à gratuidade, como previa a primeira Lei.

Todos os estudantes recebem uma carteirinha de identificação, contendo seus dados e sua rota de viagem, também recebem tíquetes com uma quantidade igual a dos dias letivos. Caso seja comprovada a má utilização de tal benefício, o aluno será notificado ou poderá até mesmo ter o benefício suspenso. Essa fiscalização é de responsabilidade da comissão fiscalizadora que conforme a lei deve ser composta pela Secretaria Municipal de Educação, da Câmara Municipal de Barcarena, da Associação Estudantil, da Associação dos profissionais da Educação e da Associação das Empresas de Transporte do Município de Barcarena. Outras ações incumbidas a tal comissão é a homologação e cadastro dos beneficiários e o acompanhamento das despesas realizadas.

Sobre as políticas de transporte de cunho federal e estadual, o PNTE e o PNATE não estavam suprindo as demandas de todos educandos barcarenenses por não contemplarem os do ensino superior. E em 2019 foi instituído o PETE/PA pela Lei nº 8.846 no ano de 2019, que atende apenas aos alunos da rede pública estadual das localidades rurais dispendo de assistência financeira aos municípios. Por conseguinte, a política de transporte escolar municipal ainda é a mais abrangente por contemplar essa necessidade de ampliar os estudos de jovens e adultos em cursos universitários em Belém e Abaetetuba. O PETE/PA e PNATE dispõem de assistência financeira aos municípios para financiamento da educação básica. A política de atendimento ampliada ao nível superior propiciada pelo Passe Livre municipal deve ser financiada com recursos para além dos previstos no orçamento da Secretaria de Educação mediante convênios com empresas de ônibus, micro-ônibus e barcos, atendendo diretamente aos usuários. Além de beneficiar os estudantes universitários, seu maior impacto pode estar se dando também na ampliação das matrículas da Educação Básica. As matrículas na Educação Básica no município nos dá uma ideia dessa evolução no período de 1997 a 2020.

Tabela 1 – Barcarena: Matrículas na Educação Básica pública de 1997 a 2020

Ano	Estadual	%	Municipal	%	Total
1997	4.692	33,0	9.517	67,0	14.209
2000	9.412	37,0	15.992	63,0	25.404
2005	11.473	34,4	21.869	65,6	33.342
2010	10.042	30,5	22.826	69,5	32.868
2015	9.025	29,2	21.897	70,8	30.922
2020	7.260	22,8	24.513	77,2	31.773
	54,7%		157,6%		123,6%

Fonte: INEP

As matrículas na educação básica vêm sendo atendidas majoritariamente pela rede municipal, que no ano de 1997 abrangia 67% e em 2020 se responsabilizou por 77,2% do total. De 1997 a 2020 houve uma expansão de 123,6% no atendimento à Educação Básica, sendo que a rede municipal tem sido a maior responsável pelo crescimento das matrículas, pois expandiu em 157,6% seu atendimento no período. Certamente, a política de transporte escolar pode ter influenciado esse crescimento.

Quanto ao acesso dos beneficiários a essa política, constatamos que nem sempre isso tem sido feito de maneira pacífica e sem problemas. No dia 25 de março de 2019, por exemplo, a repórter Suellen Cristo (2019) noticiava no jornal eletrônico “Leia Já”, a reunião ocorrida no dia 19 de março do mesmo ano entre o Movimento Estudantil dos universitários

de Barcarena e os vereadores para tratar das dificuldades dos estudantes no percurso do transporte escolar até as instituições de ensino em Belém. Os estudantes argumentavam, segundo ela, que a legislação do transporte não estava “sendo cumprida. Tampouco o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), firmado pelo Ministério Público com quatro empresas de transportes rodoflúviais de Barcarena, que garante uma cota de 10% por cento das vagas de cada embarcação para os alunos” (CRISTO, 2019). Entre os argumentos destacam-se os seguintes:

Esperamos que as fiscalizações venham a ocorrer de fato, que a categoria possa ser assistida. Não somente pela garantia dos dez por cento, mas pela flexibilização maior para que todos sem exceção possam chegar a Belém ou Abaetetuba com seus direitos constituídos, sem perda de aula, como está ocorrendo (ADENILSON ARAÚJO, aluno de Direito, *apud* CRISTO, 2019).

Nós somos maltratados, humilhados, desrespeitados, por não ter uma fiscalização exata e um apoio para conseguir os passes. A lei existe, mas a gente sabe que não existe uma fiscalização que ponha ela em vigor e garanta o direito de ir e vir sem que sejamos impedidos de chegar ao nosso destino com segurança e educação (GLESIANE CUNHA, aluna de Serviço Social, *apud* CRISTO, 2019).

A iniciativa desses estudantes revela o fato de já haver um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) firmado pelo ministério público em relação aos donos de barcos, e que este vinha sendo descumprido quanto à garantia de cota de estudantes a viajar nos barcos. A reação dos estudantes também se refere à falta de respeito com que algumas vezes são tratados nesses transportes bem como a falta de fiscalização do cumprimento das normas previstas para o funcionamento do transporte escolar.

Ao mesmo tempo, se destaca a defesa do vereador Júnior Cravo em favor do transporte escolar como investimento, nestes termos:

Eu realmente vivi a historia dos estudantes. Passei cinco anos na faculdade indo e voltando para casa todos os dias. É uma bandeira que estou carregando e irei carregar para sempre. Os estudantes de Barcarena não são custo para o município. Muito pelo contrário: isso hoje é investimento. Os jovens de Barcarena que se dedicam para terminar um curso técnico e um curso superior amanhã serão nossos engenheiros, advogados, médicos, enfermeiros, os técnicos. Precisamos fiscalizar o que está acontecendo porque a lei existe há vinte anos (JÚNIOR CRAVO, vereador, *apud* CRISTO, 2019).

A política de transporte escolar por certo implica em algum investimento por parte do município, mas um bom investimento, que repercute no processo civilizatório do povo. Mas não apenas por seus atributos relacionados à teoria do capital humano, cujo foco maior é o desenvolvimento econômico (FRIGOTO, 1993), mas tendo em perspectiva que a educação é um direito, cujo usufruto pode contribuir com a emancipação do sujeito que a ela busca acesso (FREIRE, 2010). Talvez por isso a veemência do discurso do vereador na defesa do transporte escolar, por já ter vivido a experiência como estudante universitário e hoje estar na condição de legislador de seu município. Sem o transporte escolar, isso teria sido possível?

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A política de transporte escolar tem se constituído como uma forma de diminuir as desigualdades de locomoção enfrentadas pelos educandos de todo o território brasileiro. Programas dessa natureza oriundos da esfera federal, estadual e municipal atuando conjuntamente possibilitam ampliar e democratizar o acesso escolar nos municípios a exemplo de Barcarena, que ampliou suas matrículas na educação básica pública em 123,6% de 1997 a 2020, e por isso devem ser incentivados.

Barcarena é um município pioneiro e visionário ao instituir antes mesmo da LDB, há 25 anos uma lei que veio beneficiar a todos os estudantes residentes em seu município, sendo a única localidade que dispõe de tal política educacional no estado do Pará, que atende a seus municípios da educação básica à pós-graduação, visando o desenvolvimento educacional e social de crianças, jovens e adultos. Ainda que o processo de implementação ao longo da existência da lei se faça em meio a resistências e desafios, o programa de transporte escolar é extremamente importante e necessário. Seja por contribuir para atenuar as desigualdades sociais e econômicas, seja por abrir novas possibilidades de emancipação e humanização pelo acesso ao direito à educação. Se faz necessário a continuidade do estudo sobre a política de transporte escolar de Barcarena, que possibilite avaliar o seu financiamento, a sua implementação e as suas implicações para a vida dos estudantes e suas famílias na perspectiva da viabilização de seus direitos a uma educação pública de qualidade.

Palavras-chave: Transporte Escolar; Democratização da Educação; Política educacional.

REFERÊNCIAS

BARCARENA. **Lei Orgânica do município de Barcarena** promulgada em 05 de abril de 1990.

BARCARENA. **Lei municipal nº 1901 de 26 de março de 1997**. Estabelece normas para que o poder público municipal conceda o passe livre aos estudantes nas empresas de transporte nas rotas municipal – zona rural – urbana – rural – e intermunicipal e dá outras providências.

BRASIL. **Portaria Ministerial nº 955, de 21 de junho de 1994**. Estabelece o Programa Nacional de Transporte do Escolar – PNTE.

BRASIL. **Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004**. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE [...]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/110.880.htm. Acesso em: 01 nov. 2021.

BRASIL. Constituição Federal de 1934. Ronaldo Poletti – Brasília: Senado Federal e MCT, 2001.

BRYTO, Klêner Kleni Costa. **O público e o privado na educação básica: o Programa Escola que Vale em Barcarena**. Dissertação (Mestrado em Educação) – Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências da Educação, Programa de Pós-graduação em Educação, Belém, 2011.

CRISTO, Suellen. Universitários de Barcarena protestam por transporte. Jornal Eletrônico LEIA JÁ. Data: 25 de março de 2019. Disponível em:

<https://www.leiaja.com/noticias/2019/03/25/universitarios-de-barcarena-protestam-por-transporte/> . Acesso em: 04 mai. 2022.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia: saberes necessários à prática educativa**. 41ª reimpressão. São Paulo: Paz e Terra, 2010.

FRIGOTTO, Gaudêncio. **Educação e a crise do capitalismo real**. São Paulo: Cortez, 1995.

HAGE, Salomão Mufarrej. Classes multisseriadas: desafios da educação rural no estado do Pará/região amazônica. In: HAGE, Salomão Mufarrej. **Educação do campo na Amazônia: retratos de realidade das escolas multisseriadas no Pará**. Belém: Gráfica e Editora Gutemberg Ltda, 2005. p. 44-60.

HOCHULI, Elisângela Belniaki. **A política pública do transporte escolar e a garantia do direito à educação à luz do regime de colaboração: o exemplo do Paraná** Dissertação de Mestrado. Curitiba, 2014.

MOURA, Ana Paula Monteiro de. **A política do transporte escolar na rede pública municipal de educação de Teresina**. 2015. 174 f.: il. Dissertação (Mestrado em Educação). Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2015.

PARÁ. **Lei nº 8.846, de 9 de maio de 2019**. Institui o programa estadual do transporte escolar no estado do Pará - PETE/PA. Disponível em: http://www3.seduc.pa.gov.br/site/public/upload/arquivo/portal_seduc/Lei%20PETE-85fee.pdf. Acesso em: 02 nov. 2021

RIBEIRO, Andreia Couto. **A trajetória da política escolar rural no Brasil: percorrendo o caminho de indicadores de desempenho de educação básica**. 2015. 119 folhas. Dissertação – Mestrado em Educação, Universidade Católica de Brasília, Brasília, 2015.

RODOMAR LTDA. Nota Fiscal nº 0227 de 19/09/2019. Arquivo Público Municipal, 2022.