

MOBILIDADE E ACESSO AO ENSINO SUPERIOR: O CASO DA CIDADE DE HUMAITÁ/AM

MOBILITY AND ACCESS TO HIGHER EDUCATION: THE CASE OF THE CITY OF HUMAITÁ/AM

MOVILIDAD Y ACCESO A LA EDUCACIÓN SUPERIOR: EL CASO DE LA CIUDAD DE HUMAITÁ/AM

Natasha Sousa Araujo Lemos¹
Vera Cristina Scheller dos Santos Rocha²

Resumo

Esta pesquisa ocorreu no âmbito do Projeto Atlas Nacional da Educação Superior —Modalidade EAD: perfil dos discentes de Geociências, durante o Estágio Supervisionado na modalidade Iniciação Científica. Aborda-se a temática da mobilidade e do deslocamento dos discentes em busca de formação superior, analisando o contexto dos alunos vinculados ao Polo de Apoio Presencial (PAP) da Uninter em Humaitá/AM, em um estudo bibliográfico qualitativo. A cidade de Humaitá se localiza no sul do Amazonas, e o PAP Humaitá, além dos estudantes moradores do município, também atende a discentes das cidades vizinhas. Estes, para alcançarem a formação superior, percorrem grandes distâncias por vias rodoviárias não pavimentadas, ou por via fluvial, tornando o deslocamento oneroso e demorado. Tal cenário da mobilidade na Amazônia resulta de políticas governamentais passadas e atuais, e refletem a preocupação em atender interesses externos à Amazônia, em detrimento da população local.

Palavras-chave: organização territorial; mobilidade urbana; iniciação científica.

Abstract

This research occurred under the Projeto Atlas Nacional da Educação Superior —Modalidade EAD: perfil dos discentes de Geociências, during the supervised internship in Scientific Initiation mode. It approaches the theme of students' mobility and displacement in search of higher education, analyzing the context of students linked to the Polo de Apoio Presencial (PAP) of Uninter in Humaitá/AM, in a qualitative bibliographic study. The city of Humaitá is in the south of Amazonas, and the Humaitá PAP, in addition to students who live in the city, also serves students from neighboring towns. These students, to reach higher education, travel long distances by unpaved roads, or by river, making the displacement expensive and time-consuming. This scenario of mobility in the Amazon is the result of past and current governmental policies, and reflects the concern with serving interests outside the Amazon, to the detriment of the local population.

Keywords: territorial organization; urban mobility; scientific initiation.

Resumen

Esta investigación se produjo en el ámbito del Proyecto Atlas Nacional de la Educación Superior – Modalidad EAD: perfil de los estudiantes de Geociencias, durante las Pasantías Supervisadas en la modalidad Iniciación Científica. Se trata la temática de la movilización y desplazamiento de los estudiantes en busca de educación superior, con el análisis del contexto de aquellos adscritos al Polo de Apoyo Presencial (PAP) de la Uninter en Humaitá/AM, en un estudio bibliográfico cualitativo. La ciudad de Humaitá se ubica en el sur del estado Amazonas, y el PAP Humaitá, además de los estudiantes que viven en el municipio, también atiende a los de ciudades vecinas. Estos, para tener acceso a la educación superior, recorren grandes distancias por carreteras no pavimentadas, o por vía fluvial, lo que hace oneroso y demorado el desplazamiento. Tal escenario de la movilización en la Amazonía resulta de políticas gubernamentales pasadas y actuales, y reflejan la preocupación por atender intereses externos a la Amazonía, en detrimento de la población local.

¹ Graduanda em Geografia (bacharelado). E-mail: lemos.natasha@outlook.com.

² Docente e Tutora da Área de Geociências do Centro Universitário Internacional UNINTER. E-mail: vera.r@uninter.com.

Palabras-clave: organización del territorio; movilidad urbana; iniciación científica.

1 Introdução

O presente artigo deriva do Relatório de Estágio Supervisionado desenvolvido na modalidade Iniciação Científica. O estágio ocorreu por meio da integração do discente ao *Grupo de Pesquisa EAD, Presencial e o Híbrido: vários cenários profissionais, de gestão, de currículo, de aprendizagem e políticas públicas*. No grupo, os professores da área de Geociências propiciam discussões e atividades de pesquisas voltadas a diversos temas afetos à ciência geográfica, que permitem aos alunos aproximarem-se do contexto da pesquisa científica, bem como da construção do conhecimento científico.

No âmbito da pesquisa, deu-se continuidade às atividades desenvolvidas no *Projeto Atlas Nacional da Educação Superior – Modalidade EAD: perfil dos discentes de Geociências*. Este projeto tem por objetivo a espacialização dos dados

[...] referentes ao perfil sociopolítico dos estudantes, a inserção profissional dos egressos e dos concluintes, além de mapear as principais incidências de doenças infecto parasitárias nos municípios e/ou regiões de origem dos estudantes da área de Geociências - EAD Uninter (UNINTER, 2020, p. 2).

A construção deste objetivo ocorre a partir da abordagem em cinco vertentes:

1 - Perfil socioeconômico e perspectivas de Inserção profissional dos concluintes dos alunos da área de Geociências; 2 - Inserção profissional dos egressos do curso de licenciatura em Geografia e dificuldades encontradas no exercício da docência; 3 - Perfil político-eleitoral dos alunos da área de Geociências; 4 - Mobilidade e deslocamento dos discentes da área de Geociências em busca da formação superior – EAD Uninter; 5 - Levantamento epidemiológico das doenças infecciosas e parasitárias nas áreas loco-regionais dos estudantes da área de Geociências (UNINTER, 2020, p. 2).

A temática da mobilidade urbana voltada para o acesso dos discentes ao ensino superior é notável, quando analisada no contexto amazônico, por sua extensão territorial e suas singularidades regionais, como, também, por ser a região com menor número de instituições de ensino superior no Brasil, segundo o Censo da Educação Superior, ano base 2019 (INEP, 2020).

Assim, empreendeu-se atividade de pesquisa qualitativa do tipo bibliográfica, que versa sobre mobilidade dos discentes em busca de acesso ao ensino superior no Sul do estado do Amazonas, especificamente em relação ao acesso ao PAP Humaitá, único polo da Uninter no interior do Amazonas.

2 O cenário amazônico

2.1 A navegação fluvial

Uma das principais características da ocupação humana na Amazônia é a formação de povoados ao longo dos rios. Assim, durante séculos, os rios foram a única via de locomoção na região (JACOBS *et al.*, 2013).

O rio Amazonas e seu maior afluente da margem direita, o Rio Madeira, destacam-se na navegação fluvial brasileira. São rios de planície, com regular declividade, e sua principal característica diz respeito ao transporte de sedimentos que se acumulam em determinados trechos de seu curso (POMPERMAYER; CAMPOS NETO; DE PAULA, 2014). O rio Madeira atravessa os estados de Rondônia e Amazonas, e o trecho compreendido entre a cidade de Porto Velho/RO até a foz no rio Amazonas constitui a Hidrovia do Madeira, com extensão de 1090 km (SOUSA; ARAUJO, 2001).

São característicos da Hidrovia do Madeira os transportes de cargas em balsas empurradas por rebocadores, contendo grãos, contêineres, carretas e combustível, e de passageiros em barcos popularmente conhecidos como “recreio” (SOUSA; ARAUJO, 2001). Pompermayer, Campos Neto e De Paula (2014) destacam a importância da Hidrovia do Madeira, e da mobilidade fluvial que proporciona:

Ela é a única via de transporte para a população que vive ao longo da sua margem e uma importante opção para o escoamento da produção de grãos no Mato Grosso. É navegável desde a cidade de Porto Velho até sua foz, no rio Amazonas, entre as cidades de Manaus e Itacoatiara. Ao longo desse trecho, a inexistência de obras hidráulicas e as poucas restrições em épocas de estiagem reafirmam seu potencial natural para navegação (POMPERMAYER; CAMPOS NETO; DE PAULA, 2014, p. 15-16).

Em termos de volume de carga transportada, a Hidrovia do Madeira é a terceira mais importante do país, atrás apenas da Hidrovia do Solimões e da Hidrovia do Amazonas. A administração da Hidrovia do Madeira compete à Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental (AHIMOC), subordinada à Companhia de Docas do Maranhão (LACERDA, 2004).

Apesar da importância no cenário nacional, o rio Madeira sofre com a ocupação irregular das suas margens, o despejo de esgoto e a atividade extrativista mineral, principal responsável pela poluição de suas águas com metais pesados, sobretudo mercúrio. A ocupação desordenada de suas margens chama atenção para o risco humano, em função do fenômeno apelidado regionalmente de “terras caídas”, que modifica às feições morfológicas do rio pela erosão de suas margens (SOUSA; ARAUJO, 2001).

Tal fenômeno intensifica a quantidade de sedimentos transportados pelo rio e contribui para seu assoreamento. Dependendo das condições climatológicas (seca mais intensa e diminuição da pluviosidade), alguns trechos da Hidrovia do Madeira terão a navegabilidade comprometida (SOUSA; ARAUJO, 2001), o que demandam sinalização e dragagem, gerando custos com infraestrutura (POMPERMAYER; CAMPOS NETO; DE PAULA, 2014).

No Brasil, a participação do setor privado na manutenção e operação hidroviária acontece, atualmente, no projeto de aproveitamento da hidrovia do rio Madeira para o transporte de soja, cuja maior usuária, a Hermosa Navegação da Amazônia, tem investido na sua manutenção para melhor navegabilidade. O rio Madeira tornou-se, a partir de 1997, uma nova rota de escoamento da produção de soja da região e movimentou, em 2002, 2,3 milhões de toneladas de cargas (LACERDA, 2004, p. 263).

Segundo Lacerda (2004), a menor necessidade de intervenção humana aumenta a viabilidade econômica da hidrovia.

2.2 A integração rodoviária

Durante séculos, perdurou na região amazônica o extrativismo de produtos naturais, entre os quais destacam-se a castanha-do-pará, a borracha, o guaraná, a madeira, a caça e a pesca. A Amazônia mantinha-se polo de escoamento de produtos naturais, realidade que permitia pouca modificação na floresta (ROSS, 2014). Esse modelo econômico visava unicamente atender aos mercados externos, consolidando a região como matriz exportadora de recursos naturais (ACSELRAD, 2004).

Essa percepção da Amazônia como fonte de recursos foi reafirmada pelo Projeto RADAM BRASIL, desenvolvido pelo governo brasileiro na década de 1970, a partir de um detalhado estudo dos recursos naturais e minerais da Amazônia, resultando na descoberta das províncias minerais mais promissoras do mundo (PORTO-GONÇALVES, 2019).

A partir de então, intensificou-se na região um expressivo investimento através de grandes empreendimentos de engenharia para a exploração de minérios, petróleo e gás (SUGUIO, 2010). A paisagem florestal se transformou conforme “novas mercadorias” eram subtraídas, e o exíguo desenvolvimento urbano, até então restrito às capitais, expandiu-se (JACOBS *et al.*, 2013).

Assim, entre as décadas de 1960 e 1980, a Amazônia passou pelo mais intenso e acelerado processo de urbanização do país, objetivando sua integração ao restante do território (BECKER, 2001). Esse movimento, incentivado pelo governo federal, foi orquestrado “a fim de manter a região economicamente viável e integrada à economia nacional como meio de

garantir as reivindicações territoriais e o controle político” (JACOBS *et al.*, 2013, p. 395).

A conectividade da Amazônia com o restante do país ocorreu principalmente pela abertura de vias rodoviárias, como a Belém/PA-Brasília/DF (BR 010), a Cuiabá/MT-Porto Velho/RO (BR 364), a Lábrea/AM-Cabedelo/PB (BR 230), a Porto Velho/RO-Manaus/AM (BR 319), bem como em razão da construção da Zona Franca de Manaus (BECKER, 2001; 2005). Até os dias atuais, grande parte de trechos destas rodovias ainda permanecem sem pavimentação, tornando-se inseguras, pouco confiáveis, especialmente no período chuvoso (JACOBS *et al.*, 2013).

Isto provoca diversas mudanças na dinâmica regional, como no padrão de assentamento humano, que passou a ocupar as margens das rodovias recém-abertas, e não mais prioritariamente dos rios. A nova mobilidade espacial regional provocou migrações e urbanização, a maioria de forma desordenada, por falta de planejamento e gestão (BECKER, 2005). De acordo com Porto-Gonçalves (2019), o espaço amazônico, que se caracterizava pela forma rio-várzea-floresta, passa a ser identificado pela forma estrada-terra firme-subsolo.

Com a abertura das rodovias federais tem início um processo de mercantilização das terras amazônicas, comumente irregular e conflituoso. Isto favoreceu o avanço das atividades agrícolas e pecuárias, que antes se mantinham nos campos do Cerrado, mas começaram a avançar sobre a floresta (ROSS, 2014). Jacobs *et al.* (2013) destacam que as rodovias representam o maior vetor de desmatamento na Amazônia, visto que favorecem a fragmentação florestal, o desflorestamento, as queimadas, a exploração mineral e a caça. Os autores frisam que cerca de 80% do desmatamento situa-se a 30 km das vias rodoviárias (JACOBS *et al.*, 2013).

A área que representa a fronteira entre a floresta e o desflorestamento provocado pelas ações antrópicas é denominada “arco do desmatamento”. Mas Becker (2005) orienta chama-la “arco do povoamento consolidado”, por representar as áreas com maiores densidades demográficas e o centro econômico da região.

De acordo com Cerqueira-Neto (2017), a fragmentação existente em território brasileiro é resultado da concentração dos investimentos e da inabilidade na governança, entre outros fatores. No caso da Amazônia, esse pensamento se exemplifica na tentativa de construção da ferrovia Madeira-Mamoré e das rodovias federais BR 230 e BR 319, todas obras inconclusas, com elevado custo humano, ambiental e financeiro. Garzon (2017) ressalta que o arranjo territorial da Amazônia é coerente com os interesses externos e marcado pela apropriação dos recursos naturais pela iniciativa privada.

Projetadas para atender interesses externos, alheios às necessidades e particularidades

locais, as tentativas de levar o desenvolvimento à região Amazônia se assentaram nas lógicas exógena e endógena, teoria formulada por Milton Santos para explicar a conformação do território brasileiro (GOULART, 2006). Segundo Santos (2000; 2006), a organização territorial é condicionada pelas forças exógena e endógena, a primeira condizente com os interesses externos (internacionais) e a segunda, atendendo às disposições internas (nacionais).

As reflexões fomentadas e alicerçadas pelo pensamento de Milton Santos nos permitem categorizar o espaço amazônico como lugar-global e lugar-local, onde

O território é, então, o palco de conflitos de interesses que, no contexto da globalização, materializam, nos lugares, o confronto entre o espaço local, aquele “vivido por todos os vizinhos” e o espaço global, “habitado por um processo racionalizador e um conteúdo ideológico de origem distante e que chegam a cada lugar com os objetos e as normas estabelecidos para servi-los” (SANTOS, 1998, p. 18 apud GOULART, 2006, p. 5).

As obras inacabadas das rodovias BR 230 e BR 319 afetam consideravelmente a realidade das pessoas que residem ao sul do estado do Amazonas, por serem as únicas vias rodoviárias para circulação de pessoas e mercadorias. A falta de pavimentação compromete severamente a trafegabilidade nessas rodovias durante o período chuvoso, que corresponde aos meses de novembro a abril. “O mundo está longe de ser uniforme e sem barreiras” (BARCELLOS; MONKEN, 2010, p. 125).

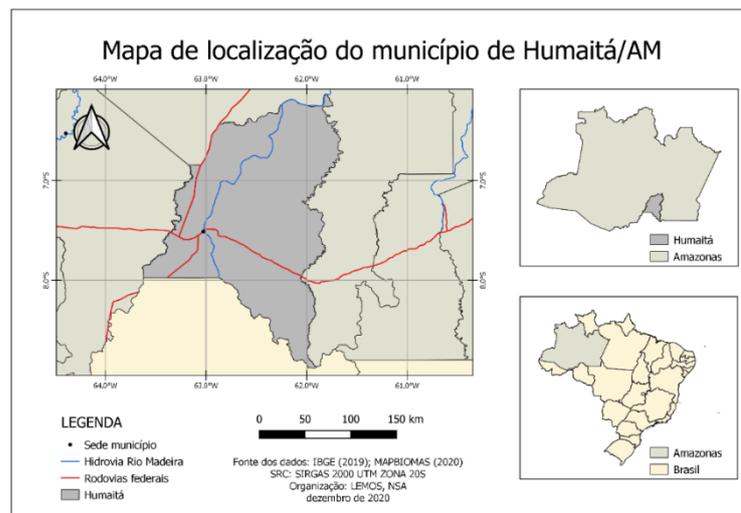
A invisibilidade dessa dificuldade social comungada por diversos municípios situados ao longo dessas rodovias constitui aquilo que Milton Santos denomina sociedade “civil incivil”, i.e, uma parcela da sociedade que não usufrui dos mesmos direitos garantidos a outra na mesma sociedade (CERQUEIRA-NETO, 2017). Em sua obra *Espaço e Sociedade*, Milton Santos afirma que “as regiões e os lugares não dispõem de autonomia”, pois, isto é determinado pelas relações de poder e organizado de acordo com os interesses e necessidades do grupo dominante (SAQUET; SILVA, 2008, p. 35).

O gozo de direitos em relação ao acesso ao ensino superior é igualmente impactado pela forma da organização espacial e pelas relações de poder. Não há universidade e/ou faculdades em todas as cidades. Diante desta realidade, diversos estudantes enfrentam os percalços da mobilidade na Amazônia para ter acesso à graduação, uns por via fluvial outros pela rodoviária. “Para Milton Santos, o lugar é o palco da resistência contra a globalização” (BARCELLOS; MONKEN, 2010, p. 125).

3 A cidade de Humaitá/AM

A cidade de Humaitá localiza-se ao sul do Estado do Amazonas, entre a latitude 07°30'22" S e a longitude 63°01'15" W, e possui altitude média de 60 metros. Situa-se na margem esquerda do Rio Madeira, na confluência das rodovias BR-230 (Transamazônica) e BR 319 (Porto Velho/RO – Manaus/AM), vide Figura 1.

Figura 1: Mapa de localização do município de Humaitá/AM.



Fonte: a autora (2020).

Humaitá faz divisa com os municípios amazonenses de Manicoré, a norte e a leste, Canutama, a oeste, Tapauá, a noroeste, e com o estado de Rondônia ao sul (MACHADO *et al.*, 2017). Possui extensão territorial na ordem de 33.111,143 km² e população estimada para o ano de 2020 em 56.144 habitantes, com Índice de Desenvolvimento Humano (IDHM ano 2010) de 0,605 (IBGE, 2021).

Humaitá foi fundada em 15 de maio de 1869 e emancipada em 4 de fevereiro de 1890 (IBGE, 2021). Representa um antigo núcleo de povoamento estabelecido a partir da navegação nos rios amazônicos, da agricultura de várzea e da ocupação das margens mais altas (terraços e tabuleiros), característica comum a diversos sítios urbanos historicamente constituídos na Amazônia (CPRM, 2010). Rios de água branca, como o Rio Madeira, drenam sedimentos dissecados da Cordilheira dos Andes e geram planícies de inundação e terraços fluviais bastante férteis (uma condição rara na Amazônia) (CPRM, 2010).

Em termos educacionais, Humaitá conta com núcleos/polos/campus das seguintes instituições ofertantes do Ensino Superior (Tabela 1):

Tabela 1: Instituições de Ensino Superior com sede/polo/núcleo estabelecidos no município de Humaitá/AM

Nome	Sigla	Modalidade
Universidade Federal do Amazonas	UFAM	Presencial
Universidade do Estado do Amazonas	UEA	Presencial
Centro Universitário Internacional	UNINTER	EAD
Centro Universitário de Maringá	UNICESUMAR	EAD
Universidade Paulista	UNIP	EAD
Centro Universitário Projeção	UNIPROJEÇÃO	EAD
Faculdade Estácio UNIJIPA de Jí-Paraná	UNIJIPA	EAD
Universidade Nilton Lins	UNINILTONLINS	EAD
Universidade Anhanguera	UNIDERP	EAD*
Centro Universitário Ceuni	FAMETRO	EAD*
Universidade Pitágoras Unopar	UNOPAR	EAD*

* sem cursos ativos. **Fonte:** adaptado de E-MEC (2020).

A única instituição a ofertar o curso de Bacharelado em Geografia é a UNINTER. A UEA oferta o curso de Licenciatura em Geografia conforme demanda, sendo que a última turma se formou em 2019. A UNICESUMAR e a UNIP ofertam também a Licenciatura em Geografia na modalidade a distância (BRASIL, 2020).

Pelas informações coletadas no PAP Humaitá, apurou-se que atende discentes residentes no município de Humaitá e seus distritos: Uruapiara e Auxiliadora, às margens do Rio Madeira, e Realidade, situado na Rodovia BR-319, além de alunos residentes nos municípios de Lábrea, Novo Aripuanã e Apuí, e no distrito de Santo Antônio do Matupi (distrito de Manicoré).

Na Tabela 2 consta a forma de acesso e o tempo médio despendido no percurso que os discentes vinculados ao PAP Humaitá percorrem para ter acesso à educação superior. Destaca-se que as vias rodoviárias não são pavimentadas e, em alguns trechos, faz-se a travessia de balsa devido à inexistência de pontes. Durante a estação chuvosa — entre novembro e abril — a trafegabilidade em tais vias é comprometida em razão da ausência de manutenção e pavimentação.

Tabela 2: Localidade de origem dos alunos vinculados ao PAP Humaitá/AM, e modal de transporte utilizado

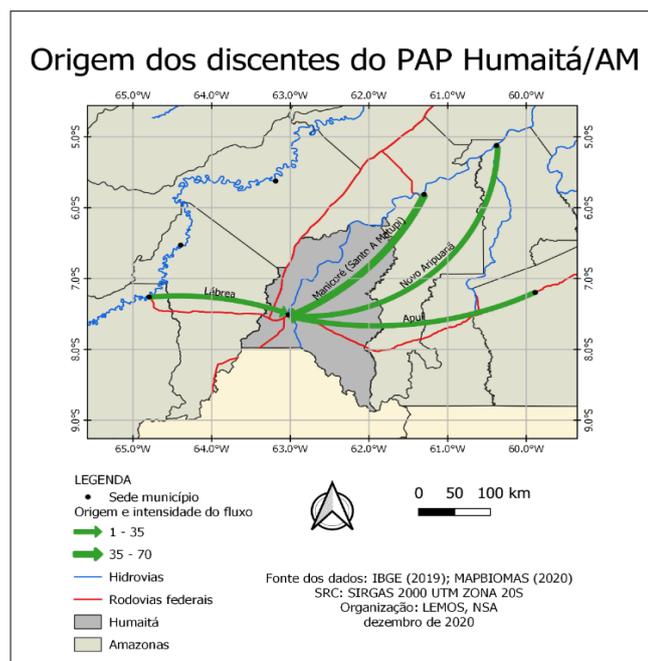
Localidade	Acesso	Distância
Uruapiara (distrito de Humaitá)	Fluvial	Cerca de seis horas de barco “recreio”
Auxiliadora (distrito de Humaitá)	Fluvial	Cerca de 13 horas de barco

		“recreio”
Realidade (distrito de Humaitá)	BR 319	100 km, cerca de uma hora e 30 minutos
Santo Antônio do Matupi (distrito de Manicoré)	BR 230	180 km, cerca de quatro horas
Lábrea	BR 230	200 km, cerca de cinco horas
Apuí	BR 230	400 km, cerca de oito horas
Novo Aripuanã	Fluvial e BR 319	dois dias

O distrito de Santo Antônio do Matupi é vinculado administrativamente à cidade de Manicoré, distando cerca de 180 km do município de Humaitá, com acesso pela rodovia BR 230. Todavia, os habitantes do distrito se deslocam para Humaitá em razão da falta de acesso rodoviário e pelo demasiadamente longo deslocamento fluvial até a sede municipal.

No município de Humaitá são atendidos pelo PAP alunos oriundos de todos os bairros da cidade, bem como dos distritos subordinados. A Figura 2 mostra a espacialização da origem dos alunos de cidades vizinhas.

Figura 2: Representação da direção e a intensidade do fluxo dos discentes em relação à Humaitá/AM



Fonte: a autora (2020).

3.1 Mobilidade e acesso ao ensino

Refletir sobre a mobilidade e o acesso ao ensino superior são duas temáticas bastante emblemáticas quando observadas sob o prisma da regionalização. A Amazônia possui o menor número de instituições de ensino superior do país (INEP, 2020), apesar da extensão territorial maior.

A contextualização deste estudo (itens 2.1 e 2.2) abrangeu brevemente o processo de organização do território amazônico para mostrar como Humaitá se insere na conjuntura apresentada. A realidade hoje vivenciada por Humaitá é fruto de ações políticas passadas decididas em escala macro, fora das esferas de poder do município. Essa forma de analisar o objeto de estudo parte do pressuposto prescrito por Milton Santos, segundo o qual observar uma parte do espaço é ater-se apenas ao espaço de alguns (GOULART, 2006).

As cidades amazônicas distam consideravelmente umas das outras, e o acesso, em diversos casos, é apenas fluvial, com trajetos que consomem horas, senão dias para serem percorridos. Com características geográficas peculiares, o estado do Amazonas tem 62 municípios, dos quais apenas nove ligados à capital por via terrestre (SOARES *et al.*, 2020).

Apesar das particularidades impostas pela geografia local, importa lembrar que as configurações territoriais, mesmo condicionadas por agentes naturais, são produzidos pela ação humana, conforme destacado por Serpa (2010, p. 132)

a paisagem é, evidentemente, uma produção humana, caracterizando-se como um conjunto de elementos/objetos interligados. Pode-se também elaborar uma crítica da paisagem contemporânea a partir da ideia de paisagem como riqueza, visto existirem paisagens que podem melhor favorecer a produção de riquezas, como ideologia, pois a paisagem sempre exprime e condiciona um conjunto de crenças e ideias, transmitindo “ideologia (s)”, e como história, já que a paisagem cristaliza momentos e períodos históricos em seus processos de constituição (e transformação).

Assim, compreende-se que a atual organização do território amazônico “é a síntese da representação de relações sociais do passado e do presente [...] um verdadeiro campo de forças cuja formação é desigual. Eis a razão pela qual a evolução espacial não se apresenta de igual forma em todos os lugares” (SANTOS, 1978 apud SAQUET; SILVA, 2008, p. 31).

Diante dessa realidade marcada por contradições, a cartografia surge como aliada ao auxiliar na representação do espaço e dos fenômenos sociais, econômicos e culturais que nele ocorrem, ainda que seja utilizada por alguns como instrumento de distorção da realidade (CERQUEIRA-NETO, 2017). O desenvolvimento do mapa representando o fluxo discente do entorno em direção à Humaitá foi, sobretudo, um exercício reflexivo a respeito da realidade

desigual e o que ela representa: a indignação daqueles que não se conformaram com a desigualdade imposta.

Cerqueira-Neto (2017) destaca ser preciso pensar o Brasil a partir do Brasil. Tal postura se aplicaria com bastante precisão à Amazônia, um local cujo destino é decidido por quem nem sequer a conhece. À Geografia, enquanto ciência, compete fomentar a criticidade e usar o conhecimento produzido para dar visibilidade e voz aos invisíveis (CERQUEIRA-NETO, 2017).

Salata (2018) recorda que o acesso ao ensino superior é um fator preponderante de reprodução das desigualdades sociais. Condição confirmada pela fala de Milton Santos: “o valor do indivíduo depende do lugar onde ele está e que, desse modo, a igualdade dos cidadãos supõe, para todos, uma acessibilidade semelhante aos bens e serviços” (SANTOS, 1992 apud SERPA, 2010, p. 137).

O questionamento suscitado por Cerqueira-Neto (2017) reflete bem a inquietação presente: o modelo de organização do território satisfaz a quem? Diante do exposto, Saquet e Silva (2008) ressaltam que a organização espacial atuaria como um fator social e não como reflexo social, devendo assim ser analisada em sua totalidade.

Outro aspecto relativo à Amazônia a ser observado diz respeito a modernização de sua infraestrutura, que, conforme Jacobs *et al.* (2013), conseqüentemente aumentará o desmatamento, especialmente ao se considerar a estrutura rodoviária. É evidente o conflito entre a necessidade de produção do espaço e a proteção ao meio ambiente, que vira palco de manipulações políticas e ideológicas em diferentes esferas de poder (BRITO; DEUS, 2009).

[...] a região Amazônica é uma região que precisa ser mais bem compreendida, pois ela é um dos recursos naturais mais preciosos do mundo. Enquanto a modernização da infraestrutura fornece oportunidades econômicas, a Amazônia também é uma área sob grande pressão de desenvolvimento insustentável e exploração capitalista (JACOBS *et al.*, 2013, p. 408).

Portanto, a proteção, a conservação e o desenvolvimento da Amazônia são questões que perpassam as três esferas administrativas: municipal, estadual e federal. Tal constatação coincide com a afirmação de Brito e Deus (2009, p. 110): “O território é fundamentalmente um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder”. As relações contraditórias e solidárias na produção do espaço acontecem nas escalas macro e micro (MONDARDO, 2009).

Uma previsão legal do Plano Diretor do município de Humaitá, em seu artigo 11, que versa sobre a mobilidade urbana, explicita

II – O PEAMUR deve considerar a integração entre as diferentes formas de mobilidade fluvial, terrestre, motorizada, não motorizada e aérea. III – Integração entre os sistemas de transporte e o uso e ocupação do solo urbano e rural, com minimização dos custos socioambientais nos deslocamentos de pessoas e bens. IV – Criação de transporte coletivo rodoviário e fluvial urbano e rural (HUMAITÁ, 2006, [n.p.]).

Passados 14 anos da implantação do Plano Diretor do município de Humaitá, o aeroporto da cidade está desativado para voos comerciais, recebendo apenas particulares, de aeronaves de pequeno porte, devido à capacidade limitada do local. A cidade também não dispõe de transporte coletivo regulamentado, fluvial ou terrestre. Assim, os alunos vinculados ao PAP Humaitá precisam pagar por condução particular.

O artigo 11 § XIV do Plano Diretor prevê a implantação de uma ciclovia (HUMAITÁ, 2006, p. 22), que nunca ocorreu, embora as bicicletas sejam um dos principais meios de locomoção da população. Isto evidencia ausência de planejamento estratégico e pouca preocupação com a qualidade dos fluxos (CUNHA, 2019).

Cunha (2019) elenca quatro condições impostas pela cidade que dificultam a mobilidade dos transeuntes: a inexistência ou inadequação das calçadas, amenização da sensação térmica, a falta de ciclovias e de segurança pública. Em relação a isto, diversas ruas de Humaitá não dispõem de calçada ou arborização e não há ciclovias, mas o quesito segurança é estável.

Mondardo (2009) afirma que os munícipes têm dificuldades de acesso a meios de transporte devido a condições financeiras desfavoráveis. Embora o fator econômico seja relevante, para o objeto de estudo desta pesquisa a questão da mobilidade é fortemente afetada pela limitação nas opções. Ou seja, a mobilidade perpassa questões de ordem macro, que fogem da alçada individual do cidadão: a pavimentação de rodovias federais, a oferta de transporte coletivo fluvial ou rodoviário, a abertura de polo/núcleo de instituição de ensino em sua localidade de origem, etc.

Isto posto, Brito e Deus (2009, p. 109) destacam

Os conflitos advindos do processo de produção do espaço urbano estão vinculados aos interesses contraditórios existentes entre a iniciativa privada, os agentes sociais e o Estado, que teria o papel de mediar esse “jogo” através do cumprimento de sua missão básica de administrador e executor de uma política urbana que priorize a cidade enquanto patrimônio coletivo.

Apesar de pertencer a todos, como diz o autor, nem todos tem acesso à cidade, o que é determinado por diversos fatores. Mondardo (2009) afirma que questões relacionadas à renda, ao gênero, à idade e escolaridade influenciam na mobilidade das pessoas. Isto é, quanto menor a renda, conseqüente de baixa escolaridade ou não, mais a mobilidade é impactada, bem como

pela condição de mulher, criança ou idoso (MONDARDO, 2009).

As dificuldades em relação ao deslocamento por longas distâncias elevam o custo de acesso ao ensino para alunos vindos de outras localidades, e aumentam a probabilidade de abandono dos estudos (SALATA, 2018). Tal circunstância acentua a injustiça secular no Amazonas, que direciona à capital, Manaus, diversos investimentos, em detrimento das cidades interioranas, cujos moradores padecem com a falta de oportunidades (SOARES *et al.*, 2020).

Além de o Estado atuar como conformador do território a favor de interesses externos e do capital privado, o grande número de instituições privadas de ensino superior em Humaitá chama atenção à diminuição da atuação estatal no fornecimento de serviços essenciais, e o consequente aumento de seu papel regulador (SILVA, 2019).

Schor e Marinho (2013) relatam o efeito positivo que a migração em busca de ensino exerce sobre as cidades receptoras de estudantes, que impacta diretamente na economia, como também no capital intelectual, pela geração de conhecimento sobre o local. Os autores descrevem o incremento na prestação de serviços, com aumento na demanda e especialização do comércio local (SCHOR; MARINHO, 2013). Essa realidade é percebida em Humaitá, que oferta diversos serviços não disponíveis nas cidades de entorno, o que aumenta o fluxo em direção à cidade.

4 Considerações finais

A oportunidade do Estágio Supervisionado na modalidade Iniciação Científica foi muito proveitosa por propiciar conhecimento a respeito das ferramentas metodológicas para construção do saber científico, bem como consolidar teorias expostas em aula com a prática da pesquisa, enquanto proporciona um mergulho na história local, no processo de conformação do território.

Esse conhecimento do passado é necessário para visualizar o que já foi produzido sobre o tema, para ser dado o próximo passo na construção do saber humano. Milton Santos nos mostra a importância de percorrer esse caminho para não compartimentar a realidade, focando apenas em uma parcela desta. É preciso olhar atento para compreender as conexões e os relacionamentos que ocorrem entre o local e o global.

A mobilidade urbana e o acesso ao ensino superior parecem temas desconexos, a priori. Mas logo percebe-se que não, porque estão intrinsecamente relacionados e atuam como fatores transformadores do espaço urbano. Isto é percebido em Humaitá, cidade receptora de estudantes, com prestação de serviço diversificada em comparação aos municípios do entorno.

Ainda que as condições geográficas condicionem a mobilidade na Amazônia, e forças políticas e econômicas atuem em escala macro para manutenção dessa mobilidade reduzida, restringido também o acesso ao ensino superior, a jornada percorrida pelos estudantes vinculados ao PAP Humaitá reafirma a não conformação e a não aceitação desta imposição. Mais uma vez, Milton Santos nos explica o papel da globalização e seus objetivos de perpetuar as condições vigentes, mantenedoras da estratificação social e econômica atual.

A construção de mapas é maneira efetiva para representação da realidade, oportunizando a aplicação dos conhecimentos adquiridos nas aulas, e a aproximação com o software de geoprocessamento. Neste sentido, a cartografia apresenta-se como aliada para demonstrar as dinâmicas e os fluxos humanos no espaço. Especialmente na Amazônia, que tem como característica principal uma organização espacial e temporal diferente de outros lugares do Brasil.

Por esse motivo, recomenda-se a continuidade e o aprofundamento nas pesquisas sobre a temática da mobilidade, assim como do acesso ao ensino superior. Em outra circunstância, podem-se entrevistar os discentes para compreender a percepção destes sobre tais questões. Ademais, é preciso estudar os impedimentos para efetivação do plano de mobilidade urbana previsto no Plano Diretor do Município de Humaitá.

Infelizmente, o cenário atual, marcado pela pandemia da Covid-19, impôs barreiras a realização de estudos mais aprofundados, especialmente os que demandariam maior interação social. Consequentemente, limitaram-se os resultados aqui obtidos.

O muito conhecimento produzido sobre a Amazônia ainda é pouco e não contempla as inúmeras *amazônias* que coexistem. Bertha Becker e Porto-Gonçalves são os maiores propagadores desta percepção, como também são muito pertinentes ao evocar a responsabilidade do Estado na proteção do patrimônio natural e humano existentes nesse espaço. Porquanto a história mostra que as políticas públicas implementadas não foram pensadas para a Amazônia, mas para atender necessidades externas à região, provocando desflorestamento e perda de biodiversidade.

Referências

ACSELRAD, H. Sustentabilidade e articulação territorial do desenvolvimento brasileiro. *In*: II SEMINÁRIO INTERNACIONAL SOBRE DESENVOLVIMENTO REGIONAL, 2., 2004, Santa Cruz. **Anais...** Santa Cruz do Sul, 28 set./01 out. 2004.

BARCELLOS, C.; MONKEN, M. Uma outra globalização: resenha sobre o documentário Encontro com Milton Santos ou o mundo global visto do lado de cá. **RECIIS**, Rio de Janeiro,

v. 4, n. 4, p. 124-126, 2010. DOI <https://doi.org/10.3395/reciis.v4i4.655>

BECKER, B. K. Construindo a política brasileira de meio ambiente para a Amazônia: atores, estratégias e práticas. *In: KHOLHEPP, Gerd (coord.). Brasil: modernização e globalização.* Frankfurt: Biblioteca Iberoamericana-Vervuert, 2001.

BECKER, B. K. Geopolítica da Amazônia. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 19, n. 53, p. 71-86, 2005. DOI <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142005000100005>.

BRASIL. **Cadastro Nacional de Cursos e Instituições de Educação Superior Cadastro — e-MEC.** Ministério da Educação. 2021. Disponível em: <https://emec.mec.gov.br/emec/nova#simples>. Acesso em: 30 jun. 2021.

BRASIL. Lei nº 9394 de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, p. 27833, 23 dez. 1996. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1996/lei-9394-20-dezembro-1996-362578-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 30 jun. 2020.

BRASIL. Lei nº 11.788 de 25 de setembro de 2008. Dispõe sobre o estágio de estudantes; altera a redação do art. 428 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996; revoga as Leis nº 6.494, de 7 de dezembro de 1977, e 8.859, de 23 de março de 1994, o parágrafo único do art. 82 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, e o art. 6º da Medida Provisória nº 2.164-41, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, p. 3, 26 set. 2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/11788.htm. Acesso em: 30 jun. 2020.

BRITO, R. F. A.; DEUS, J. B. A interferência da gestão municipal na produção do espaço urbano. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 29, n. 1, p. 107-120, 2009. DOI <https://doi.org/10.5216/bgg.v29i1.4955>

CERQUEIRA-NETO, S. P. G. Epistemologias do Sul e a nova geografia: por uma geografia popular no encontro entre Milton Santos e Boaventura de Sousa Santos. **Cronos**, Natal, v. 18, n. 1, p. 68-88, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/cronos/article/view/13957/pdf>. Acesso em: 30 jun. 2021.

CPRM. Serviço Geológico do Brasil. Ministério de Minas e Energia. **Geodiversidade do Estado do Amazonas.** Manaus: CPRM, 2010.

CUNHA, R. P. C. A influência da mobilidade urbana para a real experiência do espaço urbano de Teresina. *In: XVI SIMPURB – SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA*, 16., 2019, Vitória. **Anais...** UFES: Vitória, 14-17 nov. 2019.

GARZON, L. F. N. Grandes projetos de infraestrutura de “segunda geração” e a expansão da fronteira elétrica na Amazônia. pp. 11-39. *In: HERRERA, J. A.; CAVALCANTE, M. M. A. (org.). Hidrelétricas na Amazônia: implicações territoriais nas áreas de influência das Usinas nos rios Xingu (Pará) e Madeira (Rondônia).* Belém: GAPTA/UFPA, 2017.

GOULART, S. Uma Abordagem ao Desenvolvimento Local Inspirada em Celso Furtado e

Milton Santos. **Cadernos EBAPE.BR**, Rio de Janeiro, v. 4, n. 3, p. 1-15, 2006. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/cadernosebape/article/view/7399>. Acesso em: 30 jun. 2021.

HUMAITÁ. Prefeitura Municipal de Humaitá. **Lei Complementar n.º 001**, de 02 de outubro de 2006. Institui o Plano Diretor de Município de Humaitá/AM. Humaitá: PMH, 2006.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE Cidades: panorama município de Humaitá – AM**. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/humaita/panorama>. Acesso em: 30 jun. 2021.

INEP. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. **Sinopse Estatística da Educação Superior 2019**. Brasília: INEP, 2020. Disponível em: <http://inep.gov.br/sinopses-estatisticas-da-educacao-superior>. Acesso em: 30 jun. 2021.

JACOBS, W. *et al.* Transporte, fluxo de mercadoria e desenvolvimento econômico urbano na Amazônia: o caso de Belém e Manaus. **Caderno Metropolitano**, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 389-410, 2013. DOI <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2013-3002>

LACERDA, S. M. Evolução recente do transporte hidroviário de cargas. **BNDES Setorial**, Rio de Janeiro, n. 20, p. 253-280, set. 2004. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/2434>. Acesso em: 30 jun. 2021.

MACHADO, T. C. E. *et al.* Avaliação do uso e ocupação das áreas de preservação permanente nos anos de 2008 e 2013 na zona urbana de Humaitá, Amazonas. **Revista da Universidade Vale do Rio Verde**, Três Corações, v. 15, n. 2, p. 744-750, 2017. DOI <http://dx.doi.org/10.5892/ruvrd.v15i2.3017>

MONDARDO, M. L. Meandros na produção do espaço urbano: mobilidade, acessibilidade e exclusão social. **Boletim Goiano de Geografia**, Goiânia, v. 29, n. 1, p. 57-72, 2009. DOI <https://doi.org/10.5216/bgg.v29i1.5765>

POMPERMAYER, F. M.; CAMPOS NETO, C. A. S.; DE PAULA, J. M. P. Hidrovias no Brasil: perspectivas históricas, custos e institucionalidades. *In*: TEXTO para discussão n.º 1931. Rio de Janeiro: IPEA, 2014.

PORTO-GONÇALVES, C. W. **Amazônia, Amazônias**. 3. ed. 1. reimpr. São Paulo: Contexto, 2019.

ROSS, J. L. S. **Geografia do Brasil**. 6. ed. 2. reimpr. São Paulo: Edusp, 2014.

SALATA, A. Ensino superior no Brasil das últimas décadas: redução nas desigualdades de acesso? **Tempo Social**, São Paulo, v. 30, n. 2, p. 219-253, 2018. DOI <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.125482>

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único a consciência universal**. São Paulo: Record, 2000.

SAQUET, M. A.; SILVA, S. S. Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, ano 10, v. 2, n. 18, p. 24-42, 2008. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/1389/1179>. Acesso em: 30 jun. 2021.

SCHOR, T.; MARINHO, T. P. Ciclos econômicos e periodização da rede urbana no Amazonas-Brasil as cidades Parintins e Itacoatiara de 1655 a 2010. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, n. 56, p. 229-258, jun. 2013. DOI <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-901X.v0i56p229-258>

SERPA, A. Milton Santos e a paisagem: parâmetros para a construção de uma crítica da paisagem contemporânea. **Paisagem Ambiente: ensaios**, São Paulo, v. 27, p. 131-138, 2010. DOI <https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i27p131-138>

SILVA, J. S. A expansão do ensino superior na Amazônia brasileira: um estudo comparativo entre o governo FHC e o ciclo petista. **Temáticas**, Campinas, v. 27, n. 53, p. 139-184, 2019. DOI <https://doi.org/10.20396/tematicas.v27i53.11605>

SOARES, C. G. S. *et al.* A Interiorização de Ensino Superior no Amazonas. **Revista de Direitos Humanos & Sociedade**, Criciúma, v. 3, n. 1, p. 171-187, 2020. Disponível em: <http://periodicos.unesc.net/dirhumanos/article/view/5891/5505>. Acesso em: 30 jun. 2021.

SOUSA, R. S.; ARAUJO, L. M. N. **Análise geoambiental preliminar da Hidrovia do rio Madeira, Amazônia, Brasil**. Serviço Geológico do Brasil (CPRM). 2001. Disponível http://rigeo.cprm.gov.br/bitstream/doc/14617/1/rli_hidrovia_Madeira_6.pdf. Acesso em: 30 jun. 2021.

SUGUIO, K. **Geologia do Quaternário e mudanças ambientais**. São Paulo: Oficina de Textos, 2010.

UNINTER. Centro Universitário Internacional. **Atlas Nacional da Educação Superior – Modalidade EAD: Perfil dos discentes de Geociências**. Curitiba: UNINTER, 2020.

UNINTER. Centro Universitário Internacional. **Manual de Estágio Supervisionado Observação e Prática: Pesquisa Aplicada em Geografia**. Curitiba: UNINTER, 2019.