



Transporte escolar en Galiza. Outra oportunidade perdida

REVISTAGALEGA
DE EDUCACIÓN
PUBLICACIÓN DE NOVA ESCOLA GALEGA

ISSN: 1132-8932

Páx. 40-42

Diego Boquete Sánchez

Secretario de Acción Sindical e
Comunicación

CIG Ensino

diego@cig-ensino.gal

Twitter: @Onosolar

Podería comezar este artigo falando de recordos propios sobre o transporte escolar no rural, pero comezarei por recordos de amigas, amigas da comarca de Ordes que recordan compartir o transporte escolar coa veciñanza que ía á feira, coa veciñanza e cos animais que levaban para vender nela. Nos meus recordos de neno de Compostela o transporte escolar era o momento en que as crianzas dos cursos superiores coidaban das máis pequenas, un momento de autonomía posto que naquel momento non tiñamos coidadores ou coidadoras no transporte escolar.

Calquera dos dous recordos non deixan de ser iso, recordos, pero teñen tamén algo do que debe ser o transporte escolar, como servizo educativo que é.

Para a CIG Ensino o transporte escolar é un momento máis do proceso educativo, un servizo máis do sistema educativo, un servizo que ten que mellorarse e non empeorarse, cousa que se logra, o de empeorar, con cada reforma que o Partido Popular fai ao servizo de transporte escolar.

Comecemos deixando claras algunhas cousas: o transporte escolar é un servizo complementario do sistema educativo, e non

pode ser que sexan as empresas que o prestan as que marquen os horarios dos centros, cando non o tipo de xornada. Como pode ser que para facer calquera cambio horario teñamos que contar co beneplácito da empresa de transporte? Como pode ser que o primeiro requisito para lograr sequera votar a xornada única ou mixta sexa ter o beneplácito da empresa de transporte? Por iso solicitamos a derogación da Lei 5/2009 de medidas urxentes para a modernización do sector do transporte público de Galiza que establece, de xeito xeneralizado, o incremento dun 20% do custe do contrato do transporte no caso de que o centro mude de xornada partida a continuada.

Esta é a realidade da lexislación galega en canto aos horarios e o transporte escolar; para a CIG Ensino é algo a erradicar xa que nunca o transporte escolar debería marcar ou limitar os horarios, tal e como fai nos centros escolares rurais, entendendo por rural mesmo boa parte dos arredores e dos barrios periféricos das cidades e vilas galegas.

Sigamos falando de problemas ou das incongruencias do transporte escolar en Galiza: como pode ser que as nosas crianzas estean máis de unha hora no transporte? Si, máis dunha hora! Iso é o que pasa en moitos centros educativos do país, e se lle sumamos a esa hora o tempo de espera no centro educativo producido polo desdobre de liñas, podemos falar de crianzas que pasan máis de tres horas ao día para chegar ao centro e volver á casa. Que tempo van ter esas nenas e nenos para xogar, para estudar, para ser nenas ou nenos, para non facer nada...?

E que pasa coas crianzas no transporte? Pois que están coidadas por persoal que non ten obriga de ter ningún coñecemento educativo, pois é persoal contratado de forma precaria que fai o que pode pero que

na súa maioría non ten a formación necesaria para desenvolver unha función educativa.

Acheguémonos agora ao que pasa con esas crianzas cando chegan ao centro antes da apertura do mesmo, incluso máis de media hora antes segundo haxa desdobre de liña ou non; concretamente, debemos preguntarnos por quen os coida, e digo coidar, posto que se está facendo con eles. Segundo a Consellaría é o profesorado quen ten que coidar a este alumnado –e así o fan– antes da entrada real nos centros educativos e así se indica na orde¹ que regula a xornada de traballo do persoal docente. É esta unha función que debe realizar o profesorado? Para a CIG Ensino claramente non, entre as funcións do profesorado non debería estar coidar ao alumnado antes da entrada e despois da saída do centro educativo.

O transporte escolar debería ser un servizo educativo máis e, porén, en Galiza non o é. Só hai que ver o manual de acompañante do transporte escolar para darse conta que a idea é outra: transportar, e como sempre, cubrirse as costas. A Consellaría inclúe no citado manual un apartado de educación viaria –vial segundo a Consellaría– deixando a responsabilidade nos centros educativos:

Os centros tamén teñen un papel importante á hora de educar sobre seguridade vial os/as nenos/as.

Algúns consellos de accións para levar a cabo e consideracións a ter en conta neste senso son:

- *Desenvolver a educación vial nas aulas. Incidir na importancia de coñecer os riscos e bene-*

ficios do tráfico e máis concretamente do transporte escolar.

- *A educación dende unha idade temperá crea hábitos nos/as nenos/as beneficiosos no futuro.*
- *Aproveitar o propio autobús escolar para a educación vial.*

Para quen coñeza a realidade do transporte escolar en Galiza nada do que estamos dicindo lle soará raro ou estraño, e todo se reduce a unha mesma cousa: aforrar uns euros e favorecer ás empresas de transporte. Estas empresas que cada vez son máis grandes e apartadas da realidade galega só buscan o seu beneficio económico; empresas que non atopan na Consellaría de Cultura, Educación e Ordenación Universitaria o necesario contrapeso.

Por se todo o anteriormente citado era pouco a Consellaría de Educación dá un paso máis cara o abandono e inacción cedéndolle a xestión do transporte escolar á Consellaría de Infraestruturas. Co cal o que debería ser un servizo educativo complementario está deixando de ter esta función para pasar a depender exclusivamente das necesidades económicas das grandes empresas do sector.

Ante o horizonte de 2020, ano no que rematan as concesións administrativas de transporte, a estratexia a seguir debería ser organizar o mapa escolar galego, fixar o grao de dispersión do alumnado, a súa distribución por idades nos distintos centros e os horarios lectivos e, a partir de aí subordinar todo o demais, incluído o transporte escolar. Porén, a Consellaría está a facer todo o contrario. Após cederlle a organización do transporte ao departamento de Infraestruturas, este introduciu a comezos de curso 2017/2018 a posibilidade de que as viaxeiras e os viaxeiros convencionais utilicen este servizo. Nestes intreos que está a acontecer é que son os escolares os que están ven-

¹ ORDE de 23 de xuño de 2011 pola que se regula a xornada de traballo do persoal funcionario e laboral docentes que imparten as ensinanzas reguladas na Lei orgánica 2/2006, do 3 de maio, de educación, modificada pola ORDE do 4 de xuño de 2012.



do como se supeditan as súas necesidades ás das empresas e que estas mesmo pretenden ir substituindo liñas regulares e ofertar só o servizo do transporte escolar. Teremos que ter presente tamén o problema laboral de despedimentos que iso traerá consigo, pero que non é tema deste artigo.

Compartir o mesmo vehículo alumnado e xente do corrente é malo de por si? Non, incluso podemos ir ao comezo do artigo e ver os recordos das miñas amizades cando compartían o autobús e vemos que son bos, pero non convén esquecer que existe alumnado que non ten garantido actualmente o dereito a ser transportado, como o de Formación Profesional e o de Bacharelato. Este colectivo pode atoparse na situación de non ter maneira de se desprazar ao seu centro educativo ao combinarse todo o transporte nunha única liña, na que non tería praza reservada. Sería un desgraciado paradoxo que se estean abrindo as portas dos autobuses escolares á cidadanía en xeral e que se deixe en terra a parte do alumnado, novamente porque a Consellaría continúa sen exercer as súas funcións.

Pode o transporte escolar compartirse coa sociedade? Si; desde a CIG Ensino entendemos que o transporte escolar pode ser un medio de vertebración do rural galego, pero se se fai como é debido, e non só mirando os réditos económicos. O transporte escolar debe seguir sendo o transporte principal para o alumnado galego que o precise, en calquera das situacións do ensino non universitario, incluído o ensino non obrigatorio.

Por iso é necesario un traballo previo de organización do mapa escolar galego, cunha clara definición de onde e como queremos que funcionen as nosas escolas, antes de abordar a contratación dun transporte escolar que vemos perigar como servizo educativo, e que continúa a organizarse estritamente dende o punto de vista da conveniencia económica.

A solución do transporte escolar debe englobarse nunha solución a todos os servizos complementarios do ensino galego: bos días, comedores, actividades extraescolares... Servizos dos que a Consellaría escapa deixando a responsabilidade nas propias familias a través

das Asociacións de nais e pais (ANPAS) ou nos Concellos.

Para a CIG-Ensino é fundamental a elaboración dunha lei do transporte escolar de Galicia para garantir este dereito en todos os niveis educativos, nomeadamente nas zonas rurais que non contan con transporte público regular. A organización e a regulación dos itinerarios ou confluencia de empresas en varios centros non poden condicionar o horario e a xornada educativa.

Esta lei levaría consigo a elaboración dun plan de racionalización do transporte escolar que supoña diminuír a permanencia do alumnado nos autobuses, acurtar os itinerarios, garantir un servizo de transporte para a realización de actividades extraescolares e complementarias e establecer medidas de seguridade, como a existencia de zonas de embarque, refuxios e accesos adecuados.

De igual forma, a Consellaría de Educación ten que dotar os centros de persoal para custodiar o alumnado nas agardas, desde a chegada do transporte escolar até o inicio das clases e desde o remate até a saída do transporte. ■