



CENTRO DE ESTUDOS SUPERIORES DE ITAITUBA
FACULDADE DE ITAITUBA – FAI
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM PEDAGOGIA

ANSELMO COSTA PINHO

**TRANSPORTE ESCOLAR RURAL E AS IMPLICAÇÕES NO
PROCESSO DE APRENDIZAGEM: Estudo de Caso na Escola
Pública Princesa Izabel em Fordlândia no Município de Aveiro-Pará.**

ITAITUBA – PÁ
2019

ANSELMO COSTA PINHO

**TRANSPORTE ESCOLAR RURAL E AS IMPLICAÇÕES NO
PROCESSO DE APRENDIZAGEM: Estudo de Caso na Escola
Pública Princesa Izabel em Fordlândia no Município de Aveiro-Pará.**

Monografia de Graduação do Curso de Licenciatura
Plena em Pedagogia apresentada à Faculdade de
Itaituba para obtenção do título de Licenciado Pleno
em Pedagogia.

Orientador:
Prof. Mestre Antoniel Soares Araújo.

ITAITUBA – PÁ
2019

ANSELMO COSTA PINHO

**TRANSPORTE ESCOLAR RURAL E AS IMPLICAÇÕES NO
PROCESSO DE APRENDIZAGEM: Estudo de Caso na Escola
Pública Princesa Izabel em Fordlândia no Município de Aveiro-Pará.**

Monografia de Graduação do Curso de Licenciatura
Plena em Pedagogia apresentada à Faculdade de
Itaituba para obtenção do título de Licenciado Pleno
em Pedagogia.

Orientador:
Prof. Mestre Antoniel Soares Araújo.

BANCA EXAMINADORA

Orientador: _____ Nota: _____

Prof. Mestre Antoniel Soares Araújo.

Avaliador: _____ Nota: _____

Profº Esp. Dhemesbraene Soares da Silva.

Avaliador: _____ Nota: _____

Profº Dr. Francisco Claudio de Sousa Silva

Resultado: _____ Média: _____

Itaituba-PA, ____ de janeiro de 2019

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pela graça da vida a mim concedida, e por dá-me força para continuar lutando pelos meus objetivos.

Em memória dos meus pais Tomé e Maria de Lourdes, que sempre serão uma inspiração para minha vida, e sempre estarão em minhas melhores lembranças.

Aos meus amados filhos Poliana e Andrio, por me amarem incondicionalmente e sempre me incentivarem a lutar por meus sonhos.

A todos meus irmãos que sempre estiveram ao meu lado, e me apoiando.

Ao meu orientador Mestre Antoniel Soares Araújo, por me orientar, sua atenção, dedicação e sabedoria, suas orientações foram de suma importância para que este trabalho fosse concluído.

Aos meus professores por estarem me auxiliando na minha formação, além de transmitirem conhecimentos, despertar em mim a sede pelo saber, me abrindo novos horizontes.

Aos meus amigos de turma da faculdade, pelos momentos de companheirismo e troca de conhecimento, sou muito grato por ter conhecido pessoas tão generosas e parceiras durante todos esses anos, estarão sempre em meu coração.

E as pessoas que direta ou indiretamente me auxiliaram e me deram suporte em toda essa fase tão maravilhosa que tive a satisfação de viver.

RESUMO

Este estudo trata-se do transporte escolar rural, tendo como base a localidade de Fordlândia-PA, situada no interior do Pará. Foi escolhida apenas uma escola da comunidade para realizar as entrevistas, a Escola Municipal de Ensino Fundamental Princesa Isabel e responde administrativamente ao município de Aveiro. Foi realizado um estudo de campo, com a colaboração dos professores, alunos, diretora, administrador e os motoristas responsáveis pelo transporte dos alunos. O intuito com a abordagem do tema é esclarecer as reais condições que os alunos possuem de locomoção para as escolas da região, e apresentar a história do transporte escolar no campo e leis que dão as pessoas dessas localidades de ter o meio de transporte para que tenham acesso à educação, e assim apresentar possíveis soluções para a melhorias e intervenções. As políticas sociais brasileiras são marcadas pela desigualdade e exclusão de muitos dos direitos fundamentais e sociais impressos na Constituição. Tal situação é tão evidente que a mera disponibilização de ensino gratuito não é garantia de acesso e permanência dos alunos nas escolas. Neste contexto, a relevância deste trabalho está em fazer um levantamento das necessidades dos envolvidos com o Transporte Escolar Rural, e, com estas, direcionar esforços e investimentos governamentais que proponham modificações que venham a melhorar a qualidade do transporte escolar. Foi adotada uma abordagem qualitativa para o estudo de caso, com levantamento de dados através de estudos bibliográficos, documental e pesquisa em campo. O objetivo geral deste trabalho é realizar o diagnóstico do transporte escolar rural no município de Aveiro no estado do Pará, considerando o entendimento de todos os envolvidos. Fazendo levantamentos bibliográfico a respeito do transporte escolar rural, analisando o funcionamento do transporte escolar rural no município de Aveiro, expondo a legislação sobre o tema abordado e por fim sugerindo ações de melhorias ao serviço de transporte escolar.

Palavras-chave: Transporte Escolar, Escola Municipal Princesa Isabel, Fordlândia.

ABSTRACT

This study deals with rural school transport, based on Fordlândia-PA, located in the interior of Pará. Only one school in the community was chosen to conduct the interviews, the Municipal School of Elementary School Isabel Isabel and responds administratively to the municipality of Aveiro. A field study was carried out, with the collaboration of the teachers, students, director, administrator and drivers responsible for student transportation. The purpose of this approach is to clarify the real conditions that the students have of locomotion for the schools of the region, and to present the history of the school transport in the field and laws that give the people of those localities to have the means of transport so that they have access to education, and thus present possible solutions for improvements and interventions. Brazilian social policies are marked by the inequality and exclusion of many of the fundamental and social rights printed in the Constitution. Such a situation is so evident that the mere provision of free education does not guarantee access and permanence of students in schools. In this context, the relevance of this work is to make a survey of the needs of those involved with Rural School Transportation, and, with these, to direct governmental efforts and investments that propose modifications that will improve the quality of school transportation. A qualitative approach was adopted for the case study, with data collection through bibliographic studies, documentary and field research. The general objective of this work is to carry out the diagnosis of rural school transport in the municipality of Aveiro in the state of Pará, considering the understanding of all involved. Making a bibliographical survey about rural school transportation, analyzing the functioning of rural school transport in the municipality of Aveiro, exposing the legislation on the topic addressed and finally suggesting actions for improvements to the school transportation service.

Keywords: School Transport, Princesa Isabel Municipal School, Fordlandia.

LISTA DE QUADROS

QUADRO 01:	Qual a importância do transporte escolar para as crianças da escola?.....	41
QUADRO 02:	Quais são os prejuízos de ensino aprendido causados quando não tem o transporte escolar?.....	42
QUADRO 03:	Para que haja um bom atendimento, quais as medidas a serem tomadas?.....	42
QUADRO 04:	Por que você usa o transporte escolar?.....	43
QUADRO 05:	Quando não acontece o atendimento do transporte escolar você é prejudicado? Por quê?.....	43
QUADRO 06:	O percurso de sua casa à escola é uma viagem tranquila? Por quê?.....	44
QUADRO 07:	Você gosta de trabalhar com o transporte escolar e por quê?..	44
QUADRO 08:	Quais as dificuldades encontradas no cotidiano em seu trabalho?.....	45
QUADRO 09:	Quais as medidas a serem tomadas para melhorar o atendimento aos alunos?.....	45

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	09
1 CONTEXTO HISTÓRICO.....	11
1.1 A EDUCAÇÃO NO CAMPO E SUA TRAJETÓRIA.....	11
1.2 IMPACTO DO EXÔDO RURAL NA EDUCAÇÃO DO CAMPO.....	14
1.3 A EDUCAÇÃO AGRÁRIA: CONTRADIÇÕES DE PROJETOS DE ESCOLARIZAÇÃO NAS ZONAS RURAIS.....	18
1.4 A FORMAÇÃO DE PROFESSORES PARA ATUAREM NO CAMPO.....	21
2 ORGANIZAÇÃO DA EDUCAÇÃO NO CAMPO.....	25
2.1 A ESCOLA DO CAMPO NO CENÁRIO ATUAL.....	25
2.2 LEGISLAÇÃO DA EDUCAÇÃO.....	28
2.3 A INFLUÊNCIA DO TRANSPORTE ESCOLAR NO PROCESSO DE APRENDIZAGEM DOS ALUNOS	31
2.4 CIDADANIA, DIREITO E DEVER	34
3 TRANSPORTE ESCOLAR RURAL E AS IMPLICAÇÕES NO PROCESSO DE APRENDIZAGEM: ESTUDO DE CASO NA ESCOLA PÚBLICA PRINCESA IZABEL EM FORDLÂNDIA NO MUNICÍPIO DE AVEIRO-PARÁ.....	37
3.1 MÉTODO E PROCEDIMENTOS.....	37
3.2 PERFIL DOS ENTREVISTADOS.....	38
3.3 AMBIENTE DE PESQUISA.....	38
3.4 3.4 ANÁLISE DE DADOS.....	39
3.4.1 Ponto de Vista do Administrador.....	39
3.4.2 Ponto de Vista da Diretora da Escola.....	40
3.4.3 Ponto de Vista dos Professores.....	41
3.4.4 Ponto de Vista dos Alunos.....	43
3.4.5 Ponto de Vista dos Motoristas.....	44
3.5 PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO.....	46
CONCLUSÃO.....	48
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	49

INTRODUÇÃO

O Transporte escolar tem ao longo de sua implantação passado por várias modificações e restrições, apesar de ser um direito conquistado na forma de lei, desde a promulgação da Constituição Federal e a aprovação da LDB em 1996, da obrigatoriedade dos Estados e dos Municípios de garantir e realizar o transporte escolar dos alunos, tem impacto direto na garantia do acesso, permanência e êxito dos alunos no ambiente escolar.

Quando se trata de transporte escolar, a situação é agravada na zona rural, onde a falta de investimentos ou melhorias em serviços básicos, faz com que o morador do campo percorra grandes distâncias para ter acesso à escola mais próxima, fator esse, que contribui para o êxodo escolar no interior. Esse teve uma abordagem quantitativa fundamentada na pesquisa bibliográfica e documental, em relação com o ensino aprendizagem dos alunos sendo estudo de caso.

Desta forma é preciso haver uma discussão acerca do uso desse mecanismo legal de ter o transporte escolar rural, em detrimento das ações de fechamento das escolas do campo, com a justificativa de que os alunos não irão perder o direito a educação, pois serão remanejados para outras escolas.

Ao se considerar a trajetória e as dificuldades que muitos estudantes da zona rural têm para chegar à sala de aula, geralmente devido a distância entre as escolas e residências e em decorrência das más condições das estradas, quase sempre inapropriadas para a locomoção dos veículos, parece ficar evidente a incoerência estabelecida na Lei de Diretrizes e Base da Educação Nacional - Lei 9394/96 - que, no Artigo 3º, inciso I, garante a igualdade de condições para o acesso e a permanência dos estudantes da educação básica às escolas.

O transporte escolar no Brasil passa por diferentes realidades dependendo da região que a escola está localizada. Na região Norte e Nordeste a situação em muitos locais chega a ser insuficiente para atender a demanda. Na escola em que foi feito a pesquisa é comum na época chuvosa (inverno) os alunos não conseguirem chegar as salas de aulas por causa das péssimas condições das estradas seja pelo sucateamento dos veículos, contribuído assim com dois problemas que se arrasta desde os meados do século XX até os dias atuais o êxodo rural e a evasão escolar da zona rural.

As políticas sociais brasileiras são marcadas pela desigualdade e exclusão de muitos dos direitos fundamentais e sociais impressos na Constituição. Tal situação é tão evidente que a mera disponibilização de ensino gratuito não é garantia de acesso e permanência dos alunos nas escolas. Neste contexto, a relevância deste trabalho está em fazer um levantamento das necessidades dos envolvidos com o Transporte Escolar Rural, e, com estas, direcionar esforços e investimentos governamentais que proponham modificações que venham a melhorar a qualidade do transporte escolar.

O objetivo geral deste trabalho é realizar o diagnóstico do transporte escolar rural no município de Aveiro no estado do Pará, considerando o entendimento de todos os envolvidos, alunos, pais, professores e motoristas, visando priorizar e direcionar esforços para a obtenção de investimentos para melhoria das condições de transporte aos alunos. Fazendo levantamentos bibliográfico a respeito do transporte escolar rural, analisando o funcionamento do transporte escolar rural no município de Aveiro, expondo a legislação sobre o abordado e por fim sugerindo ações de melhorias ao serviço de transporte escolar.

1 CONTEXTO HISTÓRICO

1.1 A EDUCAÇÃO NO CAMPO E SUA TRAJETÓRIA

Desde que foi criada a Primeira Lei Geral de educação no Brasil, de 15 de outubro de 1824 que dispunha sobre a educação no Brasil, os habitantes do meio rural estiveram relegados à marginalidade, no tocante à construção de planos educacionais que fossem condizentes com sua realidade e modo de vida. Nota-se que o descaso e abandono por parte do Estado brasileiro para com esse povo se estenderam por vários anos. Na atualidade, com a mobilização de grupos sociais, como o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), e com o maior apoio nas universidades é que se têm conseguido maiores êxitos, apesar de ainda estarmos longe de chegar ao ideal, que deve estar fundamentado nas práxis a filosofia da educação “DO” campo.

Ao nos debruçarmos sobre a temática da educação do campo, fica evidente que ela foi tratada com descaso. Fato comprovado por ela não ter nem sido tratada diretamente pelas constituições brasileiras. A este respeito, a primeira lei que tratava sobre educação no Brasil não tocava na educação do campo, falava somente de modo geral, como deveria se organizar as práticas de ensino, não levando em consideração o modo de vida específico da sociedade rural. Percebemos que na primeira metade do século XX, quando a população rural era maior do que a urbana, o Estado não se preocupava com políticas educacionais voltadas para o campo. Como mostra a constituição de 1934, mencionou a educação no campo em apenas um artigo, de forma superficial, falando apenas do orçamento destinado a esta modalidade de ensino, na qual orientava: “Para a realização do ensino na zona rural, 4 a união reservara no mínimo, vinte por cento das cotas destinadas a educação no respectivo orçamento anual.” (BRASIL, 1934 apud FERREIRA e BRANDÃO, 2011, p. 6).

Na Constituição de 1937 o descaso permanecem explícito. Muito dessa exclusão do campo, no cenário de políticas que os contemplassem, tem início no período após a Proclamação da República em 1889. Pois, a organização escolar brasileira passava a sofrer uma forte influência do positivismo e, junto com essa influência veio uma valorização da industrialização. Atribuindo maior importância ao modo de vida e produção urbana, sem levar em conta as outras formas de vida e

trabalho. Deixando de lado as pessoas que viviam e produziam na zona rural. Sobre isso Ferreira e Brandão salientam:

Após a proclamação da República, em 1889, a organização escolar no Brasil sofreu influência da Filosofia positivista Francesa que teve como característica estimular e exaltar a industrialização moderna, sem nenhuma preocupação com as demais formas de organização da sociedade a exemplo dos que residem e produzem no campo (BRANDÃO 2011, p. 5).

A implantação de um modelo urbano-tecnocrata de educação no campo estava em acordo com uma política, embora ainda não oficial, que tinha o campo como fornecedor de mão de obra para a indústria e a escola como ferramenta de lapidação dessa mão de obra. “A orientação política educacional capitalista fica bem explícita, sugerindo a preparação de um contingente maior de mão de obra para as novas atividades abertas no mercado – a industrialização” (FERREIRA e BRANDÃO, 2011, p. 6). Fica evidente que a educação da população rural brasileira, durante quase todo século XX não teve a devida atenção.

A Constituição de 1988 deu contribuições importantes para luta do direito da população rural ter um plano político educacional. Pois, ofereceu oportunidades que sustentam as reivindicações por seus direitos sociais, quando traz em seu artigo 205, que “A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho” (BRASIL, 1988). Colocando, assim, o Estado no dever de prover a educação para todos, independente de raça, cor ou localização.

Abre-se assim um caminho, e novas conquistas são efetivadas, por meio das intensas manifestações da sociedade rural. Personificada na figura dos movimentos sociais do campo, como exemplo temos o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terras (MST) que, há 5 muito tempo luta por uma educação que contemple de fato a população que residem na zona rural. Uma dessas conquistas se revela com a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), a qual institui em seu artigo 28, os seguintes direcionamentos para a escola do campo:

Art. 28º. Na oferta de educação básica para a população rural, os sistemas de ensino promoverão as adaptações necessárias à sua adequação às peculiaridades da vida rural e de cada região. (BRASIL/MEC, LDB, 9.394/96, art. 28).

Apesar de ser considerada uma conquista significativa para construção de um plano pedagógico que se oriente pelos objetivos e finalidades condizentes com a vida no campo, a LDB de 1996 recebe algumas críticas, por deixar de abordar de modo mais evidente questões importantes para a prática pedagógica com eficiência. Como Leite (1999, p. 55-56) evidência:

Quanto à clientela da escola rural: a condição do aluno como trabalhador rural; distâncias entre locais de moradia/trabalho/escola; heterogeneidade de idade e grau de intelectualidade; baixas condições aquisitivas do alunado; acesso precário a informações gerais. 2. Quanto à participação da comunidade no processo escolar: um certo distanciamento dos pais em relação à escola, embora as famílias tenham a escolaridade como valor sócio moral. 3. Quanto à ação didático-pedagógica: currículo inadequado, geralmente, estipulado por resoluções governamentais, com vistas à realidade urbana; estruturação didático-metodológica deficiente; salas multisseriadas; calendário escolar em dissonância com a sazonalidade da produção; ausência de orientação técnica e acompanhamento pedagógico; ausência de material de apoio escolar tanto para professores quanto para alunos. (LEITE, 1999, p.55-56)

De 1996 a 2010 conquistas importantes foram efetivadas, por intermédio das reivindicações do Movimento da Educação do Campo, entre elas figuram: Resolução CNE/CEB nº 1/2002 e Resolução CNE/CEB nº 2/2008, estipulando as Diretrizes Operacionais para Educação Básica das Escolas do Campo e o Decreto nº 7.352, de 4 de novembro de 2010, que dispõe sobre a Política Nacional de Educação do Campo e sobre o Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária (Pronea). Sobre este último Freitas e Molina (2011, p. 22) destacam:

Aspecto relevante do Decreto nº 7.352/2010 está contido no reconhecimento Jurídico tanto da universalidade do direito à educação quanto da obrigatoriedade do Estado em promover intervenções que atentem para as especificidades necessária são cumprimento e garantia dessa universalidade. Essa legitimação é importante instrumento de pressão e negociação junto aos poderes públicos, especialmente nas instâncias municipais (FREITAS 2011, p. 22).

Esse apanhado histórico se faz necessário para melhor compreender a situação da Escola Municipal de Fordlândia. A implantação de um modelo Urbano-Tecnocrata de educação no campo contribuiu para desconstruir ou comprometer a

identidade sociocultural dos moradores locais. Assim como a falta de políticas públicas voltadas, de fato, para o homem e a mulher do campo contribuíram para que os governantes locais não lhes dessem a atenção merecida.

O descaso com a educação do campo proporcionou a ida dos alunos para estudar na cidade, em busca de melhores condições de aprendizagem, dado às condições locais. Hoje em dia, percebemos que o descaso já não é tão grande, em virtude das conquistas alcançadas ao longo dos anos, como as leis já citadas anteriormente, às quais contribuíram significativamente na luta por uma educação de qualidade no e do campo.

A educação do campo possui inúmeros critérios a serem discutidos que precisam ser recapitulados e analisados, para o próprio entendimento da escola e dos membros que dela fazem parte. Da mesma forma, faz-se necessário compreender a educação do campo em todos os seus âmbitos, pedagógicos ou de estruturas físicas. Para isso, antes de tudo, é preciso conhecer as especificidades as quais marcam os povos que serão atendidos por essa educação.

A escola rural representava o local onde se pretendia dizer que se estuda. De fato, pouco de escola poderíamos encontrar nos contextos dilapidados espalhados pelo interior do Brasil; escolas sem qualquer condição de abrigar suas crianças para o mínimo de ambiente qualitativo de aprendizagem. Aprende-se por conviver com o outro (esta riqueza que a relação com o outro nos proporciona), mas não por haver no contexto institucional, o primordial e necessário aparato que as escolas exigem para que o “ambiente educativo” (onde o saber elaborado ganha cenário para instalar-se como propriedade e função social da escola) esteja disponível aos seus educandos e educadores (CAVALCANTE, 2010, p 554).

Assim, pode-se propor uma educação que atenda às suas necessidades, bem como Políticas Públicas que atendam às especificidades de tal educação. Além disso, também é importante analisar e compreender as lutas e as conquistas que foram marcantes e determinantes para delinear a educação do campo no Brasil, ressaltando as conquistas e as dificuldades enfrentadas ao longo do tempo para ganhar espaço e ser reconhecida.

1.2 IMPACTO DO ÊXODO RURAL NA EDUCAÇÃO DO CAMPO

O êxodo rural é um movimento migratório em que a população residente no espaço rural no campo desloca-se definitivamente para as cidades áreas urbanas.

Embora tenha ocorrido em todos os continentes, nos países desenvolvidos, esse processo aconteceu de maneira mais gradativa, levando, em média, de 100 a 200 anos para efetivar-se. Nos países subdesenvolvidos, como no caso do Brasil e seus vizinhos latino-americanos, a migração campo-cidade – como também é conhecido o êxodo rural ocorreu de forma bem mais acelerada e em grande volume populacional.

No Brasil, o êxodo rural ocorreu de forma mais intensa em um espaço de três décadas: entre 1960 e 1990. O rápido deslocamento da população ocorreu em razão da industrialização dos países, que se concretizou a partir da década de 1950, especialmente nos estados da Região Sudeste do Brasil. A expectativa de emprego atraiu grande volume de trabalhadores rurais de diversas partes do país em busca de melhores condições de vida.

Mais tarde, outro fator importante nesse caso, de expulsão deslocou ainda mais pessoas do campo para a cidade: a mecanização do campo. A substituição da mão de obra humana por máquinas, como plantadeiras, colheitadeiras, roçadeiras e outros implementos agrícolas, causou desemprego e intensificou o êxodo rural. A explosão de pessoas vindas do campo causou em muitos centros urbanos um forte desequilíbrio em vários aspectos das estruturas sociais.

Vejamos a seguir alguns efeitos do êxodo rural nos países subdesenvolvidos como Brasil:

Segregação urbana – A população que migra do campo para a cidade, por causa dos altos custos, não consegue habitar os locais mais próximos do centro das cidades. Em razão disso, é obrigada a ocupar áreas cada vez mais periféricas e sem a devida estrutura urbana.

“Favelização” – Desde o início do êxodo rural, as populações tiveram, muitas vezes como única alternativa, que construir e ocupar habitações em áreas irregulares e de risco, o que contribuiu para o crescimento das favelas em muitas metrópoles brasileiras.

Desemprego – A expectativa em relação ao trabalho nem sempre se concretizava. A ausência de qualificação profissional e de escolaridade fez com que o ex-trabalhador rural tivesse dificuldade de encontrar trabalho na cidade.

Subemprego – Como a oferta de trabalhadores é maior que a de postos de trabalho, as pessoas que migraram do campo para sobreviver na cidade realizam

trabalhos de baixa qualidade e entram para o mercado informal. É a solução para muitas famílias, especialmente nas grandes cidades.

Mobilidade urbana e Transporte público prejudicados – A ausência de planejamento estatal e adequação à transformação demográfica fez com que, em muitas cidades, houvesse um verdadeiro caos na mobilidade urbana e nos transportes públicos. O investimento em infraestrutura viária e em veículos e equipamentos para o transporte de passageiros não acompanhou o ritmo de crescimento da população e a necessidade de deslocamento das pessoas.

Aumento da desigualdade social – os efeitos acima listados já são retratos significativos da desigualdade social intensificada pelo processo acelerado de êxodo rural. No entanto, existem outros efeitos resultantes da ineficiência do Estado em lidar com a chegada da população do campo nas cidades, a saber: ausência de profissionais e unidades de saúde que atendam toda a população urbana, creches e escolas em número insuficiente e falta de iluminação pública em bairros periféricos, segurança pública, equipamentos de lazer, entre outros.

A respeito da educação, em meados do século XX, para o meio rural, Bezerra Neto (2003, p.15), afirma que as propostas para educação elaboradas por SUDS Menucci, Carneiro Leão e Alberto Torres na metade do século passado propôs a formação de uma pedagogia que “fixasse” o trabalhador no meio rural. Esse sistema ficou conhecido como “ruralismo pedagógico”. Vale aqui caracterizar que a proposta dos Ruralistas, apresentava cunho capitalista e nacionalista.

Pode-se considerar que o cenário brasileiro da educação no período foi resultado de influência de como estavam as condições políticas e econômicas do país. No início da década de 1930, a economia brasileira sentia os efeitos da crise cíclica do capitalismo, conforme destaca Bezerra Neto (2003), passava por dificuldades financeiras com o enfraquecimento da oligarquia cafeeira. Destaca-se que até a revolução de 30 a concepção dualista da educação era forte, para os pobres o pouco e para os ricos o ensino propedêutico. Com Gustavo Capanema, ministro da educação e saúde da época, a educação assumiu um papel importante na implementação da chamada “missão pedagógica”, onde se disseminou a cultura local como tentativa de intensificar e massificar a educação oferecida às classes trabalhadoras. Conforme Barreiro (2007, p.14-15) foi a partir de 1930 que começou a se pensar num ensino diferenciado para a Educação no meio rural.

Nesse período quando referia-se ao homem do campo, expressava-se uma forma de tratamento, carregado também de juízo de valor: uma vida pacata e sem perspectiva de desenvolvimento; suas atitudes demonstram o conformismo com a situação em que vivem; jeito simples e sem dinamismo ou malícia; sotaque carregado que por muitas vezes usamos justamente para denotar a falta de instrução durante uma conversa ou brincadeira. (BARREIRO 2007, p.14-15).

Com a adoção de um modelo descentralizador, que permita o desenvolvimento de pequenos e médios núcleos de produção (industrial e agroindustrial) e que, além disso, adote e encampe a vocação natural da região, funcionando como fixador do homem à terra, como premissa à implementação de uma política de uso do solo urbano adequada a cada região. É necessário que o governo não se preocupe apenas com o planejamento urbano dissociado das áreas rurais que os envolvem; é recomendável colocar-se em prática um planejamento integral, em que seja contemplado o âmbito municipal, o regional e o nacional.

Não se trata de diminuir a importância que os controles preventivos tais como a definição do uso do solo urbano exercem na melhoria e manutenção da qualidade de vida. Evidentemente, estes são fundamentais; entretanto, observa-se que o Estado tem-se mostrado incapaz de controlar a ocupação desordenada, gerando, frequentemente, conflitos insolúveis. É preciso equipar as cidades de pequeno e médio porte de modo que seus habitantes tenham suas necessidades satisfeitas e não precisem servir-se de centros maiores. Com a saída dos jovens do campo para as grandes cidades, as famílias rurais enfrentaram um grande desafio em relação à sucessão do negócio: quem tomará conta da produção nas próximas gerações?

Ao encontro dessa necessidade, já é possível ver muitos jovens que saíram do meio rural para estudar agora retornarem, trazendo consigo incentivos à tecnologia e agricultura de precisão a fim de dar continuidade à produção da família. Assim, esse movimento migratório inverso se dá por dois motivos principais:

A criação de novas tecnologias aplicadas à prática agrícola, que otimizam a produção e trazem maior inteligência ao trabalho rural; profissionalização dos jovens, filhos de produtores e agricultores, em cursos de formação técnica e superior no segmento agropecuário e administrativo. (ABMRA 2016).

Esses dois pontos são baseados na 7ª Edição da Pesquisa Hábitos do Produtor Rural, divulgada pela Associação Brasileira de Marketing Rural e Agronegócio (ABMRA). O levantamento revelou que a idade média dos produtores

rurais é de 46,5 anos — 3,1% menor do que no estudo anterior. 21% desses profissionais são formados em cursos de educação superior, a maioria em agronomia, veterinária e administração de empresas. Nesse cenário, observa-se cada vez mais a presença dos filhos, que trabalham junto com os pais na tomada de decisões da produção rural.

Esse quadro tende a se intensificar, uma vez que, hoje, os jovens no campo têm melhores condições de acesso à educação. Segundo o Censo Escolar de 2016, 10,2% das escolas com ensino médio estão na zona rural. Nos anos finais do Ensino Fundamental esse número chega a 30,1%. Esses valores ainda escondem grandes deficiências no fornecimento de uma educação de qualidade no campo, mas são avanços inegáveis que têm contribuído para reduzir o êxodo rural e fomentar a atividade agrícola.

1.3 A EDUCAÇÃO AGRÁRIA: CONTRADIÇÕES DE PROJETOS DE ESCOLARIZAÇÃO NAS ZONAS RURAIS

Neste trabalho conceituamos Educação Agrária como toda e qualquer prática formativa de educação desenvolvida no âmbito da realidade agrária brasileira, seja de educação formal ou informal; programas desenvolvidos pelo Estado ou experienciais de movimentos populares do campo; práticas e ações educativas para conservação ou para a transformação social. Formalmente denominadas de Educação Rural e Educação do Campo.

Ambas coexistem na realidade agrária e estão vinculadas a contextos políticos distintos da história do Brasil, expressam propostas antagônicas de educação e escolarização para as populações do meio rural (campo).

A Educação Rural, tanto a praticada nas escolas do campo, como aquelas que envolvem processos de experiências de educação extensivo profissionalizantes, comporta objetivos e funções sociais e pedagógicas da legislação da Educação Básica. Desde 1930, vem sendo organizada pelos sistemas público de ensino dos Estados e Municípios sob a égide funcionalista de educação, para o qual é suficiente preparar o indivíduo para o mercado fazendo com que aprenda o necessário e o suficiente para lidar com seus instrumentos de trabalho, transmitir a ideologia e treinar os trabalhadores para atividade produtiva em que serão explorados.

Quanto a Educação do Campo, a Declaração da II Conferência Nacional por uma Educação do Campo a identifica circunscrita ao projeto de educação em construção da classe trabalhadora do campo via movimentos sociais, como o resultante da luta social, “[...] um projeto que se enraíza na trajetória da Educação Popular (PAULO FREIRE) e nas lutas sociais da classe trabalhadora do campo”. (CNEC II, 2004, p. 1). Na sua “materialidade de origem” por ser questionadora da realidade social e das relações de produção da vida do campo apresenta uma matriz de campo, trabalho e educação que se contrapõe a estrutura agrária vigente, e ao modelo hegemônico de escola rural (CALDART, 2008b, 2010), conjuntamente com a luta pela terra e reforma agrária, traz as reivindicações coletivas da classe trabalhadora pela Educação.

A Escola Rural no Brasil desde o advento da industrialização experimentada pelo Estado Novo (1930/1945) sempre esteve condicionada a uma compreensão utilitarista da produção agrícola e do capital. 1, compreensão comumente encontrada nas Cartas Constitucionais (1937, 1946) e nas Leis de Diretrizes e Base da Educação (1961, 1971).

Na década de 60, a fim de atender aos interesses da elite brasileira, então preocupada com o crescimento do número de favelados nas periferias dos grandes centros urbanos, a educação rural foi adotada pelo Estado como estratégia de contenção do fluxo migratório do campo para a cidade. A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional de 1961, em seu art. 105, estabeleceu que os poderes Públicos instituirão e ampararão serviços e entidades que mantenham na zona rural escolas capazes de favorecer a adaptação do homem ao meio e o estímulo de vocações profissionais (BRASIL, 2007a, p.11).

De 1945/1964, com a criação da Comissão Brasileiro-Americana de Educação das Populações Rurais, os projetos educacionais na zona rural foram dirigidos pela política externa norte-americana, frente à eminência da “ameaça” do socialismo na América Latina e/ou para venda de insumos químicos, mediante a criação de centros de treinamentos para professores que repassariam as informações técnicas aos camponeses.

A base material da ação educativa da Extensão era a empresa familiar. A família rural era unidade sociológica sobre a qual os projetos de ensinar a ajudar a si mesmo (e por isso eram entendidos como democráticos) deveriam surtir efeitos. O importante era persuadir cada um dos componentes familiares [...] a usarem recursos técnicos na produção para conseguirem maior produtividade e consequentemente o bem-estar social. (FONSECA apud LEITE, 2002, p. 33).

Também no regime militar (1964/1985) houve penetração “incisiva da extensão Rural e sua ideologia, substituindo a professora do ensino formal pelo técnico e pela extensionista, cuja remuneração segundo Leite (2002), eram “subsidiados por entidades como a Interamericana Foundation ou Fundação Rockefeller”. Propagandistas da Revolução Verde, marcada “modernização Conservadora do Regime militar no Brasil” modelo capitalista dependente.

Porém, se por um lado avançava a influência do capitalismo no campo nos programas educacionais oficiais, o período foi de intensa mobilização dos trabalhadores, sobretudo articulados nas Ligas Camponesas, nas ULTABs e outras organizações de trabalhadores, e no campo educacional contavam com o Movimento de Educação de Base (MEB) da CNBB, os Centros Populares de Cultura (CPC) da UNE e o Movimento de Cultura Popular (MCP), coordenado por Paulo Freire. Estas experiências, porém, foram perseguidas e reprimidas até a extinção pela ditadura. Entretanto, posteriormente terão forte influência nos movimentos de construção da educação nos movimentos sociais, como o MST e, posteriormente, na construção conceitual da educação do campo. (TITTON, 2010, p.148).

A Constituição de 1988 não acentua artigos específicos ao ensino no meio rural, mas segundo Soares, (BRASIL, 2001, p.18) possibilitou para todos os níveis e modalidades, “tratamento da educação rural no âmbito do direito à igualdade e do respeito à diferença por diferentes Constituições Estaduais”. Trouxe ainda, no art. 62 do ato das Disposições Transitórias a criação do Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (SENAR), mediante Lei 8.315 de 23 de dezembro de 1991, a qual especifica que o SENAR deverá organizar administrar e executar em todo o Território Nacional, ensino para formação profissional rural e a promoção social do trabalhador rural sob a administração da Confederação Nacional da Agricultura (CNA) reabrindo a discussão sobre educação do campo e definição de políticas e financiamento para o setor.

As décadas de 1980 e 1990 podem ser caracterizadas no Brasil como as décadas de implementação das reformas de caráter neoliberal, que para os trabalhadores em geral representam contrarreformas, visto diminuir o caráter público do Estado, retirando-lhe funções e atribuições públicas e perda de direitos e conquistas históricas. São as décadas de aprofundamento de políticas econômicas monetaristas excludentes, voltadas para estimular o capital especulativo (CARVALHO, 2003, p.67), comumente conhecida de políticas neoliberais e políticas de reestruturação produtiva. Na sua essência ambas foram impulsionadas para responder a necessidade da crise do capital.

Esta reestruturação do processo produtivo – com novas tecnologias e novas formas de organização da produção – permite elevar taxas de exploração da força de trabalho (SADER, 2001 p.132). Significa as transformações do mundo do trabalho via novas tecnologias de ponta, que permitem agilizar o processo de produção, com novas formas de sociabilidade impostas, sejam para estabelecer um novo padrão de acumulação seja para estabelecer novas formas de integração no interior do reordenamento da economia mundial. Configura-se uma crescente unanimidade do discurso da “modernidade” em defesa da escola básica de qualidade, porque supõe alavanca do desenvolvimento capitalista nos países subdesenvolvidos, solução para redução da pobreza. A educação é alçada à categoria do capital humano, a famosa teoria de Schultz, que define educação como fator de qualificação, medida pela escolaridade da população e, ou seja, quanto maior o estoque de capital humano de um dado país maior será seu crescimento (FRIGOTTO, 2006).

Nestas conferências vão se firmando conceitos novos sobre educação para o meio rural, gestados na materialidade das lutas pela reforma agrária pela ampliação do acesso à escola. Assim, para o Movimento de Educação do Campo, a educação é concebida como um direito social e como uma estratégia política para acumular forças para a construção de um projeto de “desenvolvimento de campo”, desenvolvimento este, segundo seus precursores capaz de incluir os expropriados do processo de dominação e exploração capitalista.

1.4 A FORMAÇÃO DE PROFESSORES PARA ATUAREM NO CAMPO

No Brasil, a formação inicial de professores pautada na racionalidade técnica configura-se como herança histórica que ganhou força a partir da Lei nº 5.692/71, que fixou Diretrizes e Bases para o ensino de 1º e 2º graus. Essa concepção de formação defendia, como pressuposto, a ideia de que a realidade de ensino é imutável e os alunos que frequentam a escola também o são, cabendo à escola ensiná-los segundo a tradição. Assim, valorizam-se as práticas e os instrumentos consagrados tradicionalmente como modelos eficientes e o papel da escola resume-se ao ensino, responsabilizando o aluno pelo aprendizado (PIMENTA; LIMA, 2004).

Nesse cenário, ancora o fato de muitos professores do meio rural fazerem parte de um círculo vicioso e perverso, em que são vítimas de um sistema

educacional que desvaloriza o seu trabalho, que coloca o meio rural como uma penalização e não como uma escolha, que não valoriza a sua qualificação profissional, que rebaixa a sua autoestima e sua confiança no futuro. Esses professores acabam por realizar um trabalho desinteressado, desqualificado e que não leva em consideração o contexto em que estão inseridos e os sujeitos que o constituem (ARROYO; CALDART; MOLINA, 2004).

Por Educação do Campo entende-se uma educação específica e diferenciada, uma educação no sentido de amplo processo de formação humana que constrói referências culturais e políticas para a intervenção das pessoas e dos sujeitos sociais na realidade. No campo, há uma variedade de experiências com significados muito diferentes e faz-se necessário refletir sobre esses significados (ARROYO, 2004). As comunidades do campo enxergam a educação para além da escola, como forjadora de novas formas de relações, diferentes das vivenciadas na atual sociedade. Para os movimentos do campo, a educação destaca-se como um importante instrumento de luta pela terra e pela transformação social.

Por isso, o educador do campo ocupa na comunidade um papel fundamental no fomento à cultura, na formação dos sujeitos e na organização político-social. Os educadores têm a tarefa, como intelectuais da cultura, de promover a formação e socializar o conhecimento. Decorre daí uma grande discussão sobre a especificidade da formação do professor para a atuação em contexto campestre, dada a diversidade do sistema produtivo e a particularidade dos saberes e culturas das comunidades camponesas.

Busca-se, com essa perspectiva formativa, contribuir para a transformação social, econômica, cultural e educativa, considerando-se a educação como prática social, como um espaço de contradições e sínteses culturais, feito por professores e alunos; contribuir para que professores e alunos assumam um papel de reflexão constante e empenhando-se para o trabalho e seleção do conteúdo de forma compartilhada, vendo-os como produtos históricos e espacialmente construídos e situados.

Essa proposta vai de encontro à expectativa de se repensar os cursos de formação, instituídos em contextos distintos, de modo que venham a preparar os professores para que sejam capazes de desenvolver pedagogias contra hegemônicas e que consigam fortalecer os educandos das escolas do campo ao dar-lhes o conhecimento necessário para poderem funcionar como agentes críticos

e transformadores da realidade, pois, como bem argumenta Freire (1997), a escola não transforma a realidade, mas pode ajudar a formar os sujeitos capazes de fazer a transformação da sociedade, do mundo, de si mesmos.

O professor da educação básica do campo traz em sua realidade de formação escolar uma experiência de negação das singularidades dos grupos sociais, que, excluídos como sujeitos de saberes, não representaram e não representam a dinâmica da constituição dos conhecimentos produzidos pela humanidade, tendo em vista que “Nossa tradição escolar tem sido marcada por uma estrutura que contribui para manter uma hegemonia de uma cultura branca ocidental referendada pela elite, e por isso, discriminatória” (FURTADO, 2006, p. 49). Atualmente, há iniciativas anunciadas pelo governo quanto à abertura de vagas em cursos a serem ofertados por algumas Instituições de Ensino Superior (IES), com o título de Licenciatura Plena em Educação do Campo.

Essa política faz parte de convênios que o MEC tem assinado desde 2007, com algumas universidades, por meio do Programa de Apoio à Formação Superior e Licenciatura em Educação no Campo, das Secretarias de Educação Superior e da SECAD/MEC (SECAD, 2007). A legislação que norteia essa prática está disposta no decreto nº 7.352, de 4 de novembro de 2010. Ele dispõe sobre a política de educação do campo e o Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária (PRONERA), conforme expressam seus artigos:

Art. 2º São princípios da educação do campo:

III - desenvolvimento de políticas de formação de profissionais da educação para o atendimento da especificidade das escolas do campo, considerando-se as condições concretas da produção e reprodução social da vida no campo; Art. 5º A formação de professores para a educação do campo observará os princípios e objetivos da Política Nacional de Formação de Profissionais do Magistério da Educação Básica, conforme disposto no Decreto no 6.755, de 29 de janeiro de 2009, e será orientada, no que couber, pelas diretrizes estabelecidas pelo Conselho Nacional de Educação. § 1º Poderão ser adotadas metodologias de educação a distância para garantir a adequada formação de profissionais para a educação do campo. (MEC/MDA, 2010, p.1).

Em nível nacional formar o contingente de profissionais que atuam em escolas do campo é apenas um dos desafios do governo federal, que lançou no ano de 2013 o Programa Nacional de Educação do Campo (Prona campo). Para especialistas, garantir formação que valorize a realidade do campo é desafio. Iniciar o Prona campo priorizando a formação de professores já é um passo importante,

defende Borges (2014). Para ela, o papel do professor na educação é determinante e, nesse sentido, compartilha da opinião de que as graduações que forem oferecidas a esses profissionais precisam se adequar à realidade da área rural, caso contrário, a tendência é o fracasso das propostas que vislumbram a melhoria na qualidade do ensino no campo.

Como tentativa de sanar o problema da formação docente os Cursos como a Licenciatura do Campo são uma possibilidade concreta para que os povos do campo possam garantir uma educação de qualidade – que valorize a sua realidade próxima de suas moradas e demais espaços de sociabilidade, produção e reprodução da vida, concluem Rocha e Martins (2009).

2 ORGANIZAÇÃO DA EDUCAÇÃO NO CAMPO

2.1 A ESCOLA DO CAMPO NO CENÁRIO ATUAL

O processo de desenvolvimento histórico da escolarização da classe trabalhadora no meio rural brasileiro de fato é lento. O Brasil chega ao século XXI com déficits na escolarização país, e quando comparamos os processos de escolarização oferecidos à classe trabalhadora urbana e a classe trabalhadora do meio rural, percebe-se que ambos são de baixa qualidade, mas, sobretudo percebe-se que as escolas rurais frequentemente são mais penalizadas com a escassez ou falta de recursos, fechamento de unidades por conta do processo de nucleação dentre outros fatores que afetam essas escolas.

Portanto, o foco na escola do campo não implica na opção de se estabelecer uma dicotomia entre escola rural - escola urbana, mas sim em uma opção estratégica a fim de avançarmos na superação das contradições no processo de escolarização mais precária. A lente que deverá ser utilizada para refletir sobre a organização do trabalho pedagógico da escola do campo é aquela que considera a complexidade e as contradições de um sistema educacional tecido no interior da sociedade capitalista, que é dividida em classes.

Assim, a condição para a compreensão da organização e do funcionamento do sistema educativo, bem como do papel que a escola desempenha na contemporaneidade é preciso reconhecer que a educação não pode ser pensada de forma descolada da realidade mais ampla. A escola não é um objeto posicionado fora da sociedade de classes, pois sofre os reflexos impactantes das transformações sociais e à medida que as condições históricas vão se alterando, a escola também sofre alterações (BEZERRA NETO e BEZERRA, 2011).

Para Demerval Saviani (2009), o papel da escola contemporânea é propiciar ao aluno o desenvolvimento da consciência crítica e das capacidades para analisar e compreender a história, a organização da cultura e os processos de trabalho; a escola deve ajudar a criança a “ler”, “pensar” e viver o mundo.

E nesta perspectiva, compreende-se que é papel da escola revelar ao aluno o que a experiência da vida cotidiana oculta, sendo que cabe à comunidade escolar possibilitar ao aluno o avanço no conhecimento, bem como fomentar a reflexão

crítica em torno das mais diversas questões que se relacionam com a realidade concreta, e não somente com o cotidiano imediato do alunado (SAVIANI, 2009).

Portanto, a ação do professor é imprescindível, não bastando a ele se preocupar em fazer bem o trabalho que faz, também é preciso que reflita sobre como faz, sobre as implicações e consequências do que faz. Entendemos que toda ação pedagógica é, necessariamente, ação política e como tal deve ser planejada. E, é a partir desta necessidade de planejamento da ação pedagógica, no sentido de almejar os objetivos determinados, que identificamos a organização do trabalho pedagógico como um elemento relevante e imprescindível que deve acontecer no âmbito da coletividade escolar (ORSO, 2008).

É a organização do trabalho pedagógico que delinea as mediações sociais na esfera escolar definindo, com ou sem coerência, como serão desenvolvidas as atividades educativas que ocorrerão desde a sala de aula até o refeitório. Certamente, a coerência entre o projeto educativo e a organização do trabalho pedagógico pode ser entendida como “divisor de águas” entre os projetos históricos que guiam os projetos de educação e, em última instância, a organização do trabalho pedagógico.

Esta organização não se dá de modo espontâneo, ela é pensada a partir de um projeto de educação mais amplo que se estabelece de modo condizente com os pressupostos de um projeto histórico de sociedade; é um plano permeado pela luta de classes que ora se volta aos interesses da classe trabalhadora, ora aos interesses do sistema capitalista.

De tal modo a organização do trabalho pedagógico concretizada na prática pedagógica corrobora, ou não, para a consolidação de um processo educativo que se coloca a favor dos interesses da classe trabalhadora. A escola como instituição social foi estruturada para atender as demandas de uma classe, considerando que:

[...] o Estado é o Estado da classe dominante, as ideias [sic] da classe dominante são as ideias [sic] dominantes em cada época. A classe que exerce o poder material dominante na sociedade é, ao mesmo tempo, seu poder espiritual dominante. Mas os enlaces das ideias [sic] dominantes com a classe dominante se obscurecem. (MARX; ENGELS, 2008, p. 32).

Assim, o ser humano que atua na reprodução material da vida a concretiza dentro da conjuntura da realidade que vivencia, ou seja, dentro de uma totalidade cultural, política, econômica e ideológica. Para homens e mulheres, estar no mundo

necessariamente significa estar com o mundo e com os outros num movimento permanente de busca rumo a uma consciência de mundo e a uma consciência de si (FREIRE, 1996).

Neste sentido, a educação é um espaço influenciado diretamente pela economia capitalista, que busca forjar a qualificação humana, onde o homem, enquanto sujeito dos processos educativos, possui:

[...] suas múltiplas e históricas necessidades (materiais, biológicas, psíquicas, afetivas, estéticas, lúdicas). A luta é justamente para que a qualificação humana não seja subordinada às leis do mercado e à sua adaptabilidade e funcionalidade, seja sob a forma de adestramento e treinamento estreito da imagem do mono domesticável dos esquemas tayloristas, seja na forma da polivalência e formação abstrata, formação geral ou poli cognição reclamadas pelos modernos homens de negócio (Veblen, 1918) e os organismos que os representam (FRIGOTTO, 2010, p. 34).

As reformas educacionais são elaboradas com base na crise de um modelo que se esvai e, ao mesmo tempo, na expectativa de que correspondam ao novo modelo emergente de organização do capitalismo. Atualmente, presencia-se um novo conjunto de propostas políticas e ideológicas no sentido de reordenar as relações de trabalho e da sociedade como um todo. Referimo-nos ao chamado neoliberalismo que, sob hegemonia de setores altamente capitalizados, está definindo novas formas de convivência social, novos padrões na relação Estado e Sociedade Civil:

Esta ideologia dominante se compõe principalmente de proposições práticas e, no plano conceitual, reproduz o conjunto heterogêneo de conceitos e argumentos, 'reinventando' o liberalismo mas introduzindo fórmulas e propostas que são muito mais próximas do conservadorismo político e de um certo darwinismo social, distante pelo menos das vertentes liberais do século XX... muitas das proposições atribuídas ao neoliberalismo não são, efetivamente, monopólio daquela tendência nem tampouco das fontes originais de que parece nutrir-se (DRAIBE, 1994, p. 181).

Nesse aspecto, a ideologia neoliberal defende que a ordem social deve estar à disposição do mercado, valorizando a liberdade individual, bem como uma política econômica de competitividade e de adequação das estruturas sociais às novas tecnologias, cortando gastos sociais e buscando reduzir a inflação. A estabilidade monetária passa a ser a principal meta de qualquer governo.

2.2 LEGISLAÇÃO DA EDUCAÇÃO

No artigo 208 da Constituição encontram-se as obrigações do Estado no que tange ao oferecimento do ensino público. Trata-se de garantias asseguradas aos estudantes, cuja finalidade é o efetivo exercício do direito à educação, estando, entre estas, o transporte escolar:

Art. 208. O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de:

- I - ensino fundamental obrigatório e gratuito, assegurada, inclusive, sua oferta gratuita para todos os que a ele não tiveram acesso na idade própria;
- II - progressiva universalização do ensino médio gratuito;
- III - atendimento educacional especializado aos portadores de deficiência, preferencialmente na rede regular de ensino;
- IV - atendimento em creche e pré-escola às crianças de zero a seis anos de idade;
- V - atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.

Assim, constata-se que o Município possui responsabilidade em relação aos alunos matriculados em sua rede de ensino, o que exclui os alunos de escolas particulares e de escolas estaduais, por exemplo. Cabe esclarecer, inclusive, que a polêmica existente em torno da responsabilidade pelo transporte escolar, envolvendo alunos matriculados em escolas estaduais, determinou a modificação na LDB, introduzida pela Lei nº 10.709/2003, tornando expressa a responsabilidade do Estado em relação aos alunos matriculados em sua rede de ensino, nos termos do que dispõe o art. 10, inc VII, da Lei nº 9.394/96. Art. 10. Os Estados incumbir-se-ão de: VI – assumir o transporte escolar dos alunos da rede estadual.

Importante considerar que o direito a educação é um direito fundamental do ser humano, para que este possa desenvolver suas habilidades e capacidades no meio social em que vive, bem como para que possa exercer sua cidadania de forma satisfatória e, ainda, para que possa ter uma melhor qualificação no mercado de trabalho.

A Constituição Federal de 1988, no artigo 6º preconiza: “são direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição” (grifo nosso) (BRASIL, 1988).

Dessa forma, quando se fala em educação do campo, é justamente no sentido de dar a essa parcela da população os mesmos direitos educacionais que o homem do meio urbano possui, tendo a mesma qualidade educacional, ou seja, no mesmo patamar de igualdade, nem mais e nem menos, simplesmente com as mesmas garantias e direitos.

A Carta Magna de 1988 estabelece em seu artigo 205 que a educação é um direito de todos e dever do Estado e da família, bem como preconiza em seu artigo 206, no inciso I o princípio da igualdade de condições para o acesso e permanência na escola. Pela leitura de tais artigos denota-se que a educação é um direito cabível para toda e qualquer pessoa, não podendo ser renegado para a população camponesa. E tal direito deve ser garantido nas mesmas condições de acesso e permanência que é oferecido para a parcela da população do meio urbano (BRASIL, 1988).

O Estado tem o dever legal de garantir que o direito à educação seja satisfeito no meio rural, pois se trata de um direito subjetivo público, isto significa que a pessoa que se sentir lesada pode demandar junto ao poder judiciário para que tenha esse direito satisfeito. Nesse sentido o não oferecimento do ensino obrigatório (de quatro a dezessete anos) pelo Poder Público, “ou sua oferta irregular, importa em responsabilidade da autoridade competente” (art. 208, §1º e 2º da CF/88).

Por mais que a Constituição Federal de 1988 não estabeleça explicitamente a educação do campo, pois não há um artigo específico para tanto, conclui-se, no entanto, que com a determinação constitucional de que a educação é um direito de todos e para todos, a educação do campo deve ser fornecida e garantida no mesmo patamar que a educação urbana. Pois se trata de um direito fundamental que não deverá ser deixado de lado quando se fala da população do meio rural.

Lei de Diretrizes e Bases da Educação (9394/96) A Lei de Diretrizes e Bases da Educação é a Lei máxima da educação, através dela se define as linhas mestras do ordenamento geral da educação brasileira, tendo como um dos seus principais princípios a igualdade de condições para o acesso e permanência na escola, princípio esse decorrente da Constituição Federal de 1988, ou seja, toda e qualquer pessoa tem o direito à educação, independentemente de cor, sexo, raça, idade, condição física, etc.

A LDB/96 foi um avanço com relação à educação do campo, pois delineou as principais ideias que norteiam esse tipo de educação, determinando legalmente

como deve ser a metodologia, o currículo, a organização das escolas situadas no campo, bem como questões envolvendo o calendário escolar que no campo diverge do calendário das escolas do meio urbano, por conta de situações climáticas e fases do ciclo agrícola.

O artigo 28 da LDB/96 determina que:

Art. 28. Na oferta de educação básica para a população rural, os sistemas de ensino promoverão as adaptações necessárias à sua adequação às peculiaridades da vida rural e de cada região, especialmente: I - conteúdos curriculares e metodologias apropriadas às reais necessidades e interesses dos alunos da zona rural; II - organização escolar própria, incluindo adequação do calendário escolar às fases do ciclo agrícola e às condições climáticas; III - adequação à natureza do trabalho na zona rural (grifo nosso). Parágrafo único. O fechamento de escolas do campo, indígenas e quilombolas será precedido de manifestação do órgão normativo do respectivo sistema. (BRASIL, 1996).

A Lei 12.960/2014, trouxe uma inovação com relação a situação das escolas do campo, pois atualmente não se fecha mais escolas sem que haja uma consulta aos órgãos normativos como o Conselho Municipal da educação e a comunidade escolar também deve ser ouvida. Bem como, a Secretaria da Educação do Estado deve justificar a necessidade de encerramento das atividades daquela escola. Hoje não se permite que ocorra o fechamento de escolas do campo ao “bel prazer”, pois terá que ser analisado cada caso para que não haja prejuízo à população camponesa.

O artigo 23 da LDB/96 explica sobre a organização das séries que podem ser anuais, períodos semestrais, ciclos, alternância regular de períodos de estudos, grupos não seriados, etc., sempre atendendo ao interesse do processo de aprendizagem. Esse mesmo artigo estabelece no seu § 2º que o calendário escolar nas escolas do campo deverão adequar-se “às peculiaridades locais, inclusive climáticas e econômicas, a critério do respectivo sistema de ensino, sem com isso reduzir o número de horas letivas previsto nesta Lei” (BRASIL, 1996).

O artigo 26 da LDB/96 estabelece que os currículos devem ter como se apoiar no currículo da base nacional comum, porém poderá ser complementada por uma parte diversificada que atenda as características regionais e locais da sociedade, da cultura, da economia e dos educandos.

2.3 A INFLUÊNCIA DO TRANSPORTE ESCOLAR NO PROCESSO DE APRENDIZAGEM DOS ALUNOS

Diante das dificuldades de acesso dos alunos da zona rural à educação de qualidade, surgiram diversos programas de Transporte Escolar. Segundo Silva e Arnt (2010), a oferta deste serviço é uma das políticas de universalização da educação. Assim, o transporte escolar torna-se essencial no acesso ao centro educacional. Assegurar as vagas não é suficiente para manter o aluno nas escolas rurais, é preciso que esse aluno tenha acesso a ela, para isso tornasse necessário possibilitar o transporte das crianças e adolescentes à escola. (SILVA E ARNT, 2010). O transporte escolar pode ser entendido como o transporte de alunos a partir de determinado ponto de origem, geralmente próximo a sua residência, até a escola em que está matriculado, e também no sentido inverso (EGAMI et. al, 2006).

O transporte escolar pode ser dividido em duas categorias, o rural e o urbano. SILVA (2009) define o transporte escolar rural como um transporte gratuito e em veículo específico para alunos residentes em área rural. Esse transporte também pode ser usado por alunos que moram em zona urbana e estudam em zona rural.

Junto aos problemas que as áreas rurais enfrentam em relação à educação, a distância pode ser considerada como um dos principais fatores que levam à evasão escolar e ao baixo rendimento dos alunos (ARAÚJO, 2008). SILVA (2009) elucida que existe uma relação entre a escola e o meio que lhe dá acesso. O baixo rendimento dos alunos pode ser provocado pelo cansaço devido à caminhada de longos trajetos da residência deles para a escola.

O transporte escolar é um direito dos alunos que estudam longe de suas casas, de responsabilidade dos Estados e Municípios, realizado por veículos próprios ou alugados ou por meio de passes escolares fornecidos aos alunos (INEP, 2005, p. 7). O transporte escolar corresponde ao serviço ofertado aos alunos da rede pública de ensino, para deslocamento entre o seu local de residência e a escola na qual estuda, permitindo o acesso à educação e a frequência escolar (LOPES, 2008, p.74).

O transporte escolar fornecido pelo poder público, muitas vezes, é o único meio de deslocamento dos residentes na área rural para acesso às escolas, tornando a educação rural um desafio para os gestores públicos. Problemas relacionados a custos elevados para o município, os custos de operação e de

aquisição de veículos, estradas estreitas e esburacadas, distâncias muito grandes entre os estudantes contribuem para dificultar a prestação deste serviço.

O Estatuto da Criança e do Adolescente - ECA (Lei n.º 8.069) é um conjunto de leis específicas para cuidar das pessoas menores de 18 anos que vivam no Brasil, o estatuto foi sancionado em 1990 durante o governo de Fernando Collor.

O Estatuto da Criança e do Adolescente, prevê proteção integral às crianças e adolescentes brasileiras. Igualmente, estabelece os direitos e deveres do Estado e dos cidadãos responsáveis pelos mesmos. Para o Estado brasileiro “criança” é uma pessoa de até 12 anos incompletos e “adolescente” de 12 a 18 anos. Excepcionalmente, nos casos previstos em lei, o estatuto pode ser aplicado às pessoas de entre 18 e 21 anos. Com a criação do ECA, as crianças e os adolescentes começam a adquirir direitos e deveres garantidos por lei e reconhecidos assim.

Portanto, tal como os adultos, eles são sujeitos que compõem a sociedade. Porém, são vulneráveis no sentido de que essa fase representa muito no desenvolvimento social, psicológico e físico do indivíduo. A importância do conteúdo do ECA deve ser conhecida pelas crianças e adolescentes, de forma a construir uma sociedade mais justa e igualitária. Assim, todos reconhecem seus direitos e deveres e podem lutar por eles.

ECA: direitos e deveres

Absoluta prioridade à efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao esporte, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária.

Por “absoluta prioridade” significa que a criança e ao adolescente terá preferência para receber proteção e socorro, assim como a precedência de atendimento nos serviços públicos. Nenhuma criança ou adolescente será objeto de qualquer forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão.

Cabe aos pais o dever de sustento, guarda e educação dos filhos menores. Igualmente, os pais têm a obrigação de matricular seus filhos na rede regular de ensino. O dever do Estado em assegurar à criança e ao adolescente o ensino fundamental, obrigatório e gratuito, inclusive para aqueles que não tiveram acesso na idade própria.

O transporte escolar fornecido pelo poder público, muitas vezes, é o único meio de deslocamento dos residentes na área rural para acesso às escolas, tornando a educação rural um desafio para os gestores públicos. Problemas relacionados a custos elevados para o município, os custos de operação e de aquisição de veículos, estradas estreitas e esburacadas, distâncias muito grandes entre os estudantes contribuem para dificultar a prestação deste serviço.

Muitas escolas estão localizadas fora da área rural e o transporte escolar fornecido pelo Poder Público representa a única forma que a maioria dos alunos dispõe para chegar à escola e retornar às suas casas (EGAMI, 2006, p.1). A falta de transporte escolar corresponde a uma discriminação de uma população em relação à outra, pois o transporte é o único meio para dar oportunidades de educação equivalentes às que são oferecidas à população urbana (GEIPOT, 1999).

O transporte escolar é fundamental para facilitar o acesso e a permanência dos estudantes nas escolas, contribuindo para o desenvolvimento da educação nacional, pois, além de melhorar a frequência escolar, faz com que eles permaneçam no campo, sendo um dos direitos mais relevantes do aluno da zona rural. Conforme Feijó (2006, p.2), o transporte escolar é obrigação do Estado e garantia de acesso e permanência do aluno na escola.

Segundo Pegorett (2005, p.14), devido às condições de isolamento geográfico, de pouca oferta de serviço de transportes e até por condições sociais e econômicas, os alunos residentes em áreas rurais encontram limitações para acesso às escolas. O transporte escolar possui todo um aparato legal para garantir aos estudantes meios de acesso ao ambiente escolar. Leis específicas, diretrizes e programas governamentais asseguram a todos que necessitam o direito de transporte escolar gratuito e de qualidade, para acesso à educação.

O código de trânsito brasileiro especifica os requisitos mínimos que o transporte deve possuir, tanto em referência ao veículo quanto ao motorista, para que o serviço seja prestado de forma segura e com qualidade. Os veículos escolares somente circularão com autorização dos órgãos estaduais de trânsito, tendo o registro como veículo de passageiros; tacógrafo; nomenclatura indicando ser veículo escolar; cintos de segurança em número igual à lotação; entre outros (BRASIL, 1997).

Os motoristas dos veículos destinados à condução dos escolares devem ter carteira de habilitação na categoria “D”; idade superior a 21 anos; não ter cometido

nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses; ser aprovado em curso de especialização (BRASIL, 1997).

Os condutores dos veículos escolares passam por cursos de formação continuada que ensinam regras comportamentais e de segurança que os habilitam a trabalhar como condutores de veículos escolares. Os veículos autorizados a transportar alunos são os mesmos que, em conformidade com as normas do Código de Trânsito Brasileiro, têm especificações adequadas para transporte de passageiros, a exemplo de ônibus, vans e kombis.

2.4 CIDADANIA, DIREITO E DEVER

A partir do século XVIII, com influência dos ideais iluministas e do liberalismo econômico e político, o modo como a cidadania passa a ser interpretada começa a se assemelhar ao modelo contemporâneo. Como preceitua a Carta Magna de 1988 é obrigação do Estado proporcionar educação a todos os cidadãos, oferecendo escola pública e meios necessários para que haja frequência escolar. Neste caso, o transporte escolar está assegurado por lei, e cabe aos municípios disponibilizarem aos alunos regularmente matriculados na rede pública de ensino. Os alunos que não têm condições financeiras para custear o transporte para a escola são assegurados por lei, através da Constituição Federal, assim, a disponibilização desse meio de transporte não é nenhum luxo ao aluno e sim um direito.

Todavia, os nossos governantes, muitas vezes se esquecem de cumprir com os seus deveres. Aponta-se em estudos recentes o que o transporte escolar, principalmente o rural, deve urgentemente passar por um raio X, haja vista os problemas encontrados, principalmente, como as frotas de ônibus velhos e sem condições de transportar pessoas

O transporte escolar para os alunos que dele necessite, seja na zona urbana ou rural. Entendemos que é direito do cidadão, a educação de qualidade e notadamente essa educação depende de outros fatores, e o transporte escolar gratuito é um fator primordial para aqueles que não possuem condições de arcar com o transporte coletivo pago e ainda é direito daqueles que moram em locais distante das escolas. E num outro momento temos que destacar que é uma questão de cidadania. Se o cidadão cumpre com os seus deveres, seja com o pagamento de

impostos, seja para com seus deveres cívicos e numa sociedade democrática em que elegemos nossos representantes por meio do voto, no mínimo, é dever do Estado garantir-lhes o básico, ou seja, educação, saúde, moradia, entre outros. Querer que toda criança com idade escolar esteja frequentando a escola, não basta. Faz-se necessário dar condições de acesso a essas crianças.

A "cidadania" designa, de modo geral, tudo aquilo que tange a posse de direitos e deveres de um povo num território. A cidadania é a expressão máxima do direito, pois este existe para os cidadãos. Estes atributos, de toda forma, são direitos civis, direitos políticos e direitos sociais.

Contudo, cidadania também significa obedecer às leis e as normas nas quais se baseiam os direitos dos cidadãos. Etimologicamente, a palavra "cidadania" vem do latim "*Civita*", que significa cidade. Portanto, os cidadãos, ou civis, possuem os direitos civis, políticos e sociais que emanam da nação.

É importante notar que a cidadania é um processo contínuo e em constante transformação (quase sempre cumulativas). Fica claro o fato de a nacionalidade ser um pressuposto da cidadania. Atualmente, está também identifica-se com a maioria, pois está fundamentada no processo educativo que forma o cidadão, tornando-o apto à cidadania.

Desse modo, aqueles que muito jovens e, muitas vezes os estrangeiros, não estão preparados para o exercício da cidadania num determinado território ou cultura. Devido ao fato de estar intrinsecamente ligado à noção de direitos, a cidadania pressupõe, em contrapartida, deveres. Ou seja, para que tenhamos o direito à saúde, educação, moradia, trabalho, previdência social, lazer, temos o dever de cumprir as leis, eleger os governantes e pagar impostos.

Podemos ainda classificar os direitos do cidadão (T.H. Marshall, 1950) como sendo de natureza civil, ou seja, aqueles inerentes à liberdade individual, liberdade de expressão e de pensamento; o direito à propriedade e à justiça. Existem aqueles de natureza política, como o direito de participação do exercício do poder político elegendo e sendo eleito. Por fim, os direitos de caráter social, como o bem-estar econômico e social.

De modo ideal, a cidadania seria o exercício pleno dos direitos políticos, civis e sociais, numa completa liberdade participativa, posto que a cidadania não acorde com individualismo ou a passividade. Apesar do conceito de cidadania definir-se na Grécia clássica e na Roma antiga, podemos notar os atributos embrionários em

várias cidades da Antiguidade, se considerar que valorizavam seus habitantes, únicos que podiam decidir os rumos da cidade, em detrimento daqueles que fossem estrangeiros.

De toda forma, em Atenas a prática cidadã se configurou de acordo com nossa compreensão, devido à democracia, regime político que favorece a cidadania. É importante destacar que em toda Grécia, assim como Atenas, somente os homens livres e nascidos na cidade podiam ser considerados cidadãos (a minoria da população), prática essa que foi adotada pelo Império Romano durante séculos. Desse modo, os comerciantes, estrangeiros, escravos e as mulheres eram excluídos do direito de cidadania.

No final do século XVIII, com o surgimento da Modernidade e da estruturação do Estado-Nação, o termo "cidadão" passou a designar aqueles que habitavam a cidade, especialmente nas colônias na América Inglesa.

Mais adiante, com a criação do Estado de Bem-Estar Social (*Welfare State*), o crescimento dos movimentos sociais e a participação popular na vida pública, os direitos sociais serão identificados como os principais atributos da cidadania.

Praticar a cidadania é usufruir dos direitos e deveres que, teoricamente, todos os cidadãos têm. Por exemplo, no Brasil é obrigatório o voto, mas em outros países esse ato é opcional. Porém, trata-se de um exemplo de cidadania exercer esse direito de escolher os representantes políticos através do processo de eleição.

3 TRANSPORTE ESCOLAR RURAL E AS IMPLICAÇÕES NO PROCESSO DE APRENDIZAGEM: ESTUDO DE CASO NA ESCOLA PÚBLICA PRINCESA IZABEL EM FORDLÂNDIA NO MUNICÍPIO DE AVEIRO-PARÁ.

3.1 MÉTODO E PROCEDIMENTOS

O tipo de estudo abordado nesta pesquisa é qualitativo, baseou-se em uma investigação bibliográfica e documental. Para a obtenção de levantamento de dados foi feita uma pesquisa de campo, para a complementação de informações necessárias para a conclusão do trabalho. A metodologia de pesquisa proposta por Vergara (1998), podemos classificar a presente investigação como bibliográfica e documental.

A primeira parte metodológica constitui-se pela pesquisa qualitativa bibliográfica:

A pesquisa bibliográfica é feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrônicos, como livros, artigos científicos, páginas de web sites. Qualquer trabalho científico inicia-se com uma pesquisa bibliográfica, que permite ao pesquisador conhecer o que já se estudou sobre o assunto. Existem, porém pesquisas científicas que se baseiam unicamente na pesquisa bibliográfica, procurando referências teóricas publicadas com o objetivo de recolher informações ou conhecimentos prévios sobre o problema a respeito do qual se procura a resposta (FONSECA, 2002, p. 32).

Em suma, ao optarmos por este modelo de pesquisa pretendemos entender com mais profundidade o conceito de currículo e a importância da inclusão dos alunos do campo. Para a elaboração deste trabalho, escolhemos como lócus uma escola pública localizada no município de Fordlândia, Aveiro-Pá. Para o desenvolvimento da pesquisa proposta, por questões éticas, optamos por não nomear a instituição pesquisada. O desenvolvimento da pesquisa teve uma abordagem qualitativa para uma melhor compreensão da realidade escolar analisada.

Esta pesquisa caracteriza-se do mesmo modo como um estudo de caso. Yin (apud ROESCH, 1999, p. 155), no que se refere ao conceito de estudo de caso, diz que “é uma estratégia de pesquisa que busca examinar um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto”. Neste caso, nossa pesquisa analisa apenas uma escola rural do município de Fordlândia que possui alunos que se

deslocam todos os dias das zonas adjacentes ao município para estudar na zona rural. Desse modo, seguimos este preceito por acreditar que:

O delineamento se fundamenta na ideia de que a análise de uma unidade de determinado universo possibilita a compreensão da generalidade do mesmo ou, pelo menos, o estabelecimento de bases para uma investigação posterior, mais sistemática e precisa (GIL, 1991, p. 79).

Desta maneira, o Estudo de Caso visa adequar à vivência da realidade, assim podemos analisar mais a fundo se a inclusão dos alunos oriundos do campo. O instrumento escolhido foi um questionário semiestruturado aplicado a dois docentes, dois alunos, a diretora da escola, e o responsável do transporte escolar no município em questão. Foi conversado previamente com cada um dos entrevistados, foi explanado a finalidade da pesquisa e foi feita uma entrevista direta.

Todos responderam atentamente ao questionário e se apresentaram bem interessados no assunto, preocupados com a situação dos alunos e seu meio de transporte para a escola. Então a análise terá embasamento no levantamento de todas as perguntas e suas respectivas respostas dos entrevistados, todos com domínio e conhecimento do assunto.

3.2 PERFIL DOS ENTREVISTADOS

Para que a pesquisa fosse feita com maior qualidade, foi estabelecida alguns critérios para o perfil dos entrevistados, para os alunos os critérios foram de estar cursando regularmente o ensino fundamental na Escola Estadual Princesa Isabel, e ter entre a faixa etária de 9, 12, e 15 anos de idade, sendo três do sexo masculino e quatro feminino. Os critérios referente ao professores foram de ser atuante de longa data como professor na região, letrados, e a par da situação do transporte escolar, dentre os professores dois foram do sexo feminino e dois do sexo masculino, com a faixa etária de idade de 30 a 40 anos.

3.3 AMBIENTE DE PESQUISA

O local de estudo escolhido foi a Escola Municipal Princesa Izabel está localizada às margens direita do Rio Tapajós, na Vila de Fordlândia à avenida

escolar S/N. A Companhia Henry Ford industrial do Brasil trouxe vários e importantes benefícios para esta Vila, foram tantos que tal Vila foi considerada o principal polo de desenvolvimento do Norte do Brasil. Sendo a educação prioritária na época, fundaram a Escola Boa Vista, para que os filhos dos funcionários tivessem acesso à educação.

Em mil novecentos e trinta e um (1931) foi instalado esse prédio com o nome de Boa Vista, tendo como diretor o senhor Hostiniano Medeiros Pinheiro ficando na direção até o ano de mil novecentos e trinta e três (1933).

Exatamente, aos trezes dias do mês de maio de mil novecentos e trinta e quatro (13/05/1934), o inventor federal Joaquim de Magalhães Cardoso Barata, renomeou a referida escola, que passou a chamar-se Grupo Escolar Boa Vista, em setembro do mesmo ano passou a chamar-se Grupo Escolar de Fordlândia.

A mudança de nome da instituição deu-se de acordo com determinações do Ex - Delegado do Ministério da Agricultura no Pará srº José Alfinito, transformando-se de Grupo Escolar Henry Ford para Grupo Escolar Princesa Izabel, em virtude de sua data de fundação, lembrando o fato da Abolição da Escravatura.

Por determinação da Secretaria Estadual de Educação e Cultura, passou a chamar-se Escola Estadual Princesa Izabel. Posteriormente Escola de Educação Infantil e Ensino Fundamental Princesa Izabel.

3.4 ANÁLISE DE DADOS

3.4.1 Ponto de Vista do Administrador

Com a entrevista ao Administrador municipal e também responsável pelo transporte escolar no município de Fordlândia, 40 anos de idade residente do município de Aveiro, formado em Administração Pública, atuante como gestor a quinze anos, o nome não será informado por motivos de ética, ele informou que o transporte escolar hoje da mesma atende as necessidades das crianças dentro da vila e nas colônias, sendo este seguro e confortável, com dois motoristas para que assim as crianças tenham seus direitos de vir à escola todos os dias letivos. A seguir foram feitas três perguntas ao mesmo.

Foi perguntado qual a maior dificuldade atualmente para o transporte escolar? O mesmo informou que é na época de chuva, devido os problemas estruturais causados nas estradas.

Em seguida foi questionado quando e como é feito a manutenção dos ônibus que são utilizados para o transporte dos alunos? O administrador respondeu que os ônibus estão sempre em dias com a manutenção e reparos, que são feitos de trinta a trinta dias.

E por fim foi perguntado o que fazer para que haja um bom atendimento, quais as medidas a serem tomadas? Ele ressaltou que na sua opinião que as medidas possíveis seriam sempre melhores que as motoristas estarem atentos: na manutenção do ônibus, respeitando as leis de trânsito e especialmente quando estiverem transportando as crianças, afinal elas são prioridade no atendimento.

3.4.2 Ponto de Vista da Diretora da Escola

Ao entrevistar a Diretora, de 45 anos de idade, que reside na comunidade Fordlândia, formada em pedagogia, e atuante a 25 anos na sua área de atuação, variando entre professora e diretora da escola analisada, ela informou que a quantidade de alunos atendidos hoje no município que são em torno de 170 alunos, subdivididos em Educação infantil e Ensino fundamental menor. A seguir foram feitas três perguntas sobre a visão da mesma em relação ao transporte escolar dos alunos.

Foi perguntado qual a importância do transporte escolar na opinião dela? A mesma respondeu sucintamente que além da segurança, se torna um incentivo para as crianças, principalmente aos alunos da zona rural ter um melhor acesso para chegar à escola.

Ela foi questionada de quais as dificuldades encontradas no atendimento? A resposta foi de que a maior dificuldade é no deslocamento para conduzir os alunos da zona rural na época do inverno onde a estrada é de péssimas condições. Outra dificuldade é por falta de combustível para o ônibus e muitas vezes deixou de atender os alunos.

Finalizando foi perguntado quais as medidas que a direção está tomando junto a prefeitura para melhorar o atendimento do transporte escolar para as crianças da escola Princesa Isabel? Ela disse que informaram os problemas

existentes junto a secretaria de educação, assim como já foi solicitado um acompanhante específico para ajudar o motorista no embarque desembarque das nossas crianças.

O administrador mostrou-se muito preocupado em solucionar as questões pendentes em relação ao transporte escolar dos estudantes, citou que sempre se propõe a dar novas ideias que ajudem na facilitação e qualidade no serviço prestado, visando a satisfação de todos os envolvidos neste processo de ensino e bem-estar dos alunos. Vale lembrar que tudo que diz respeito a qualidade no qual os alunos são assistidos, independentemente de ser na no ambiente escolar ou no seu percurso até a instituição fazem parte do processo de aprendizagem.

3.4.3 Ponto de Vista dos Professores

Foram entrevistados quatro Professores, das matérias de língua portuguesa, matemática, história, geografia respectivamente. Para cada docente foram feitas três perguntas, onde cada qual pode evidenciar suas concepções em relação ao transporte escolar durante anos e na atualidade. Ajudando assim aos envolvidos no estudo de caso ter uma melhor visão sobre o tema em questão.

QUAL A IMPORTANCIA DO TRANSPORTE ESCOLAR PARA AS CRIANÇAS DA ESCOLA?			
P1	O transporte escolar é muito importante para as crianças, principalmente para aqueles que moram mais longe.	P3	É de suma importância o transporte escolar para educando porque primeiro é um direito que estar garantido em lei.
P2	Eu sempre acreditei que o aluno sempre bem assistido e incentivado, terá melhores oportunidades de ensino.	P4	Por lei o transporte escolar é garantido e oportuniza o acesso dos alunos à escola.

Quadro 1- Qual a importância do transporte escolar para as crianças da escola? **Fonte:** Professores da Escola Municipal Princesa Isabel, 2018.

Todos responderam similarmente, que o transporte é muito importante para as crianças, principalmente para aqueles que moram longe, a garantia desse acesso à escola dá para as crianças oportunidade a educação. Com o transporte escolar faz

com que eles possam ter mais tranquilidade na ida para escola e na volta para suas casas, evitando assim o maior número possível de evasão de alunos da escola.

QUAIS SÃO OS PREJUÍZOS DE ENSINO APRENDIZADO CAUSADOS QUANDO NÃO TEM O TRANSPORTE ESCOLAR?			
P1	Ao perder aula o aluno não consegue acompanhar os assuntos debatidos e expostos pelo professor, sendo que ficará sempre em atraso mediante os alunos que estão presente todos os dias na escola.	P3	Em relação aos prejuízos causados pela falta do transporte escolar temos a evasão, os pais das crianças não possuem veículos e com isso as nossas crianças acabam perdendo o ano letivo.
P2	O prejuízo é imenso, pois na escola existem situações de alunos que estão apresentando dificuldade na aprendizagem por falta de acompanhamento cotidiano.	P4	Cada vez que o transporte escolar é paralisado os alunos deixam de frequentar as aulas.

Quadro 2- Quais são os prejuízos de ensino aprendizagem causados quando não tem o transporte escolar? **Fonte:** Professores da Escola Municipal Princesa Isabel, 2018.

Informaram que no deslocamento para conduzir os alunos da zona rural na época do inverno onde a estrada é de péssimas condições. Outra dificuldade é por falta de combustível para o ônibus e muitas vezes deixou de atender os alunos, o mesmo problema relatado pela diretora da escola.

PARA QUE HAJA UM BOM ATENDIMENTO, QUAIS AS MEDIDAS Á SEREM TOMADAS?			
P1	Primeiramente deve ser feita a manutenção das estradas que dá acesso à escola, em especial a transforldândia.	P3	Com certeza mais responsabilidade do nosso governo que não tem compromisso com a educação, pois deveria ser prioridade.
P2	Quanto às medidas a serem tomadas, deve partir de todos nós professores, diretor e atores da educação cobrarmos melhorias dos governantes.	P4	Que haja um planejamento antecipado do setor responsável pelo transporte, em manter o ônibus funcionando sem nenhum problema.

Quadro 3 - Para que haja um bom atendimento, quais as medidas á serem tomadas? **Fonte:** Professores da Escola Municipal Princesa Isabel, 2018.

Os professores relataram que existem várias medidas pra que haja uma melhoria significativa no atendimento ao alunos da região que moram distante da escola, a principal seria um bom planejamento de manutenção dos ônibus, para que tenha uma maior segurança no transporte dos estudantes. Outro fator que também para os docentes que é de extrema importância é a questão das estradas em péssimas condições, que necessitam de uma maior atenção das autoridades, pois nos períodos de chuvas fica muito perigoso. No, mas todos os professores se

esforçam ao máximo para que os alunos tenham a melhor qualidade ensino possível.

3.4.4 Ponto de Vista dos Alunos

Foi feita entrevista com Alunos do 3º, 4º, 5º ano de ensino fundamental, moradores da 5ª vicinal, uma vila na adjacência do município de Fordlândia, que utilizam frequentemente o transporte escolar, e puderam relatar suas concepções sobre a situação e viabilidade reais sobre o transporte dos mesmos para a escola mais próxima, e assim pode se ter a noção da realidade que os próprios alunos relatam.

POR QUE VOCÊ USA O TRANSPORTE ESCOLAR?	
A1	Minha casa fica muito longe na colônia.
A2	Nossa casa fica longe da escola. Meus pais são agricultores não tem como nos manter na vila de Fordlândia.
A3	Moro muito longe da escola, e ficaria muito cansado se fosse a pé.

Quadro 4- Por que você usa o transporte escolar?. **Fonte:** Alunos da Escola Municipal Princesa Isabel, 2018.

Visto que na pergunta acima notou se que todos responderam quase a mesma coisa, que é pelo fato de residirem longe da escola, com pais agricultores, não tem como manter eles no município para ter acesso mais rápido a escola. Abaixo foi dado continuidade com a segunda pergunta aos alunos.

QUANDO NÃO ACONTECE O ATENDIMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR VOCÊ É PREJUDICADO? POR QUE?	
A1	Sim. Porque quando volto a estudar o professor já estar em outro assunto, aí eu não entendo o que o professor esta explicando
A2	Sim. Porque perco as explicações da professora sobre a aula do dia, semanas.
A3	Sim. Nem sempre dá para recuperar o conteúdo perdido, e muitas vezes não se pode repor toda a aula.

Quadro 5- Quando não acontece o atendimento do transporte escolar você é prejudicado? Por que? **Fonte:** Alunos da Escola Municipal Princesa Isabel, 2018.

Eles responderam que com certeza, e que as vezes é repostado o conteúdo perdido na aula, mas na maioria das vezes a gente fica sem os assuntos, porque a professora diz que tem de continuar com os conteúdos. No período de prova é muito

ruim faltar as aulas, e gera uma grande dificuldade na resolução das questões. Dando prosseguimento foi feita a terceira pergunta aos mesmos.

Nitidamente são prejudicados, torna-se muito difícil acompanhar conteúdos quando que por motivo de não haver transporte ocorre a falta nas aulas, causando assim problemas para o alunos e professores, que acabam tendo que atrasar um pouco o conteúdo programático para revisar aulas aos faltosos.

O PERCURSO DE SUA CASA À ESCOLA É UMA VIAGEM TRANQUILA? PORQUE?	
A1	Não. Tem buraco demais a estrada é feia, cheia de valas e morros. O ruim é quando chove.
A2	Não. Fica longe, pois tem muitas ladeiras e a estrada é cheia de buracos. Fica pior quando chove, fica muito liso e o ônibus falta sair da estrada. Sinto medo.
A3	Nenhum pouco. Estradas horríveis, quando chove que fica pior.

Quadro 6- O percurso de sua casa à escola é uma viagem tranquila? Por quê?. **Fonte:** Alunos da Escola Municipal Princesa Isabel, 2018.

Visto a pergunta acima relataram ser bem desconfortável, fica longe, e tem muitas ladeiras e a estrada é cheia de buracos, fica pior quando chove, muito liso e o ônibus falta sair da estrada. Dizem sentir muito medo em todo percurso.

Não basta ter apenas o transporte se as estradas são totalmente sem manutenção e perigosas, isso acaba prejudicando o serviço do motorista, o conforto dos alunos e estragando os ônibus que ficam bem desgastados com as batidas que sofre no trajeto de ida e volta de todos os dias. Resumindo se torna um grande transtorno tanto para os motoristas, alunos e a própria instituição de ensino que se preocupa com os estudantes.

3.4.5 Ponto de Vista dos Motoristas

Existem dois motoristas responsáveis pelo traslado dos alunos de suas casas para a escola e vice-versa, que se intercalam em dias diferentes, para que não haja sobrecarga de serviço, e possa se oferecer mais segurança aos alunos.

VOCÊ GOSTA DE TRABALHAR COM O TRANSPORTE ESCOLAR E PORQUE?			
M1	Sim. Porque é muito bom servir aos alunos, e ver que você está contribuindo com a educação deles, é muito satisfatório vê que fazemos parte da história deles.	M2	Sim. Foi a profissão que escolhi e exerço com muita dedicação e responsabilidade, principalmente por estar ajudando no acesso dos alunos a escola.

Quadro 7- Você gosta de trabalhar com o transporte escolar e por quê? **Fonte:** Motoristas da Escola Municipal Princesa Isabel, 2018.

Os motoristas demonstram na entrevista e suas respostas que gostam de suas profissões, e exercem com muito e carinho com os alunos, buscando sempre ter bastante cuidado com trajeto. E se sentem muito satisfeitos em contribuir para que as crianças que moram longe tenham acesso as escolas e ao direito a educação.

É muito importante encontrar profissionais que gostem de suas profissões não só pelo âmbito financeiro, claro não deixando de ser importante que um profissional seja bem pago pelos seus serviços, por que assim poderá ter motivação a mais para prestar um serviço satisfatório e zeloso.

QUAIS AS DIFICULDADES ENCONTRADAS NO COTIDIANO EM SEU TRABALHO?			
M1	O mais complicado é as condições das estradas, que são cheias de buracos e erosões. E algumas vezes falhas na mecânica do ônibus.	M2	As estradas com certeza é a maior dificuldade, porque são perigosas em algumas áreas, o que nos causa uma grande insegurança no percurso.

Quadro 8- Quais as dificuldades encontradas no cotidiano em seu trabalho? **Fonte:** Motoristas da Escola Municipal Princesa Isabel, 2018.

A resposta foi unanime, sem dúvidas as condições das estradas é o fator principal da dificuldade no transporte dos alunos, mais eles se esforçam no máximo para ter segurança no trajeto, no mais, alguns problemas também na manutenção do ônibus. Falaram também que se essas pequenas medidas fossem tomadas já ajudariam bastante na segurança do trajeto, causando uma maior satisfação aos alunos e a eles mesmos, que todos os dias fazem esse percurso.

Observando a resposta dos motoristas fica notória que a principal dificuldade não só dos dias atuais, mas de muito tempo é as más condições das estradas, que causa grande preocupação, devido à grande insegurança e perigo do trajeto, afinal são vidas transportadas.

QUAIS AS MEDIDAS A SEREM TOMADAS PARA MELHORAR O ATENDIMENTO AOS ALUNOS?			
M1	Manutenção frequente das estradas, e maior atenção com os reparos do ônibus.	M2	Reparos nas estradas, e mais atenção no cuidado com a manutenção do ônibus.

Quadro 9- Quais as medidas a serem tomadas para melhorar o atendimento aos alunos? **Fonte:** Motoristas da Escola Municipal Princesa Isabel, 2018.

Enfatizaram a importância da manutenção das estradas em lugares específicos, para que haja mais confiança e segurança, e que houvesse uma maior

atenção no reparo do ônibus. Assim podem trabalhar com tranquilidade e oferecer mais qualidade para os alunos.

Claramente muita coisa deve ser melhorada até que possam ter um transporte escolar eficaz e satisfatório, mas se pelo menos algumas medidas imediatas fossem tomadas, já seria uma grande ajuda a todos os envolvidos, como a manutenção frequente das estradas e ônibus novos.

3.5 PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

Ao longo da pesquisa detectamos alguns pontos de possíveis melhoras e soluções para alguns problemas visíveis, isso se deu através de das opinião dos envolvidos na pesquisa em questão. Segundo a opinião dos envolvidos, para que haja uma boa qualidade no atendimento do transporte aos alunos são necessárias algumas medidas básicas. É sempre bom que os motoristas estejam atentos na manutenção do ônibus, respeitando as leis de trânsito e especialmente quando estiverem transportando as crianças, afinal elas são prioridade no atendimento.

E principalmente mais responsabilidade do governo que não tem compromisso com a educação, se tivesse colocaria pessoas capacitadas para fazer manutenção e investiria no estoque de combustível para não faltar. As crianças são merecedoras de um transporte digno lhe garantindo o conforto no trajeto de suas casas até a escola. Sempre havendo um planejamento antecipado do setor responsável pelo transporte, em manter o ônibus funcionando sem nenhum problema, se organize com combustível suficiente para os dias letivos atender os alunos. Oferecendo assim um atendimento de qualidade assegurando pela lei.

Como foi afirmado por alunos, professores, pais e motoristas, as estradas é o fator que mais apresenta problema, e causa mais insegurança no transporte escolar, pois as estradas apresentam poeira, buracos e lama, e em períodos chuvosos a situação tende a piorar. Compreende-se que as áreas rurais em sua maior parte são constituídas por estradas de terra e que o asfaltamento ocasionaria não só a descaracterização do local, com possíveis danos ecológicos, como também à população local, além do poder público talvez não poder arcar com os custos do investimento e que algumas estradas não sejam da esfera municipal, sugere-se que máquinas de planar e compactar solos e estradas sejam constantemente passadas para diminuir as dificuldades e percalços.

Os veículos utilizados trafegam diariamente por grandes distâncias, em estradas ruins e por grande período de tempo, por isso devem manter-se em constante manutenção. Muitos veículos são antigos, mal conservados, sem conforto e quebram constantemente, não fornecendo segurança e confiança aos usuários. Portanto, sugere-se que sejam adquiridos veículos novos, equipados com cintos de segurança para todos os usuários, com ar condicionado, bancos acolchoados e cortinas nas janelas para que atendam aos requisitos mínimos de segurança e conforto.

Verificou-se entre os envolvidos que os itens mais importantes para melhorar o serviço são a segurança e o estado de conservação dos veículos, sendo a aquisição de veículos novos a principal sugestão de melhorias. Com a realização deste trabalho, foi possível conhecer a realidade do serviço ofertado aos alunos residentes em áreas rurais, mas ainda assim, é necessário o estudo mais aprofundado, com o intuito de se identificar novos problemas e dificuldades em novas condições de tráfego e ambientais, sendo esta uma proposta para trabalhos futuros.

Com o trabalho realizado e os resultados alcançados, identificou-se a necessidade de novos estudos, de forma a alcançar o campo conceitual e prático. Para isso serão apresentadas sugestões para trabalhos futuros que possibilitem a continuidade deste estudo. Algumas delas seriam:

- O ideal seria ter um monitor para facilitar o trabalho dos motoristas.
- Verificar as percepções dos diversos usuários segregando o gênero e o turno escolar que frequentam.
- Abordar o tema considerando diferentes condições de tráfego, comparando períodos chuvosos e não chuvosos, períodos muito quentes e frios, entre outros.
- Embarcar nos veículos utilizados e seguir a rota para verificação de problemas não alcançados por esta pesquisa.
- Realizar um estudo aprofundado das rotas utilizadas no transporte escolar de forma a verificar menor custo para o ente público e mais qualidade ao aluno, a partir do universo contemplador, acredita que se não melhorar as condições do transporte escolar, sabe-se que esta pesquisa não trouxe respostas definitivas, porém apontam muitos caminhos.

CONCLUSÃO

Vimos, portanto, que todos têm direito a uma educação pública de qualidade, sendo o transporte escolar um dos elementos essenciais para a efetivação desse direito fundamental. Esse serviço público deve ser ofertado pelo poder público de forma satisfatória, isto é, seguindo todas as exigências legais estabelecidas a fim de resguardar os direitos à integridade física e à vida de crianças e adolescentes que necessitam do transporte escolar para terem acesso à escola, sempre que seu direito à escola perto de casa não for efetivado.

Há várias entidades a que se deve recorrer sempre que haja violação desse direito (Ministério Público, Conselhos Tutelares, Centros de Defesa, etc) e vários órgãos normativos e executores do Sistema Nacional de Trânsito (DERT, DETRAN, CONTRAN, etc.). Entretanto, é necessário que haja um efetivo controle social atuando em parceria com esses órgãos para que possamos efetivar uma política educacional de qualidade e de caráter universal.

Sendo assim, o estudo se mostra importante para avaliar a situação do transporte escolar rural do município de Fordlândia, verificando suas reais necessidades, e tomando de fato decisões e atitudes concretas para que o melhor seja feito para a comunidade e a classe estudantil da região, que o governo e órgãos competentes tomem as medidas cabíveis para a resolução dos problemas encontrados, e assim priorizando a qualidade de ensino para os alunos. De forma geral, os alunos são transportados em ônibus, muitos deles são antigos, não possuem cortinas nas janelas nem ar condicionado, e apesar de possuírem os itens obrigatórios de segurança, alguns não apresentam cinto de segurança para todos os alunos nem bancos acolchoados, enfrentando dificuldades como poeira, lama e buracos, em estradas consideradas ruins e com péssimas condições de trafegabilidade.

No que se refere à avaliação do serviço ofertado, a pesquisa mostrou que parte dos envolvidos está insatisfeita com alguns itens do serviço prestado, apontando que existem muitos itens que precisam ser melhorados, sobretudo conforto dos assentos, condições ambientais dentro dos veículos, limpeza e estado de conservação dos veículos, que foram aqueles cujos envolvidos mostraram-se mais insatisfeitos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARROYO, Miguel Gonzalez; CALDART, Roseli Salete; MOLINA, Mônica Castagna. **Por uma educação do campo**. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2008.

ARROYO, Miguel. **Ofício de mestre**: imagens e autoimagens. Petrópolis, 2004.

BAREIRO, Edson. **Políticas educacionais e escolas rurais – 1930 - 2005**. Maringá: UEM, 2007.

BEZERRA NETO, Luiz; BEZERRA, Maria Cristina dos Santos. Educação do campo: referenciais teóricos em discussão. In: BEZERRA NETO & BEZERRA (organizadores). **Educação para o campo em discussão: reflexões sobre o Programa Escola Ativa**. 1a edição: 2011.

BRASIL (1996). **Diretrizes e Bases da Educação Nacional**. Lei nº 9.394.

BRASIL. LDB: **Diretrizes e Bases da Educação Nacional: lei n. 9.394, de 1996: emendas à constituição n. 11 e 14 de 1996 e lei 9424, de 1996** - Brasília: Câmara dos Deputados. Coordenação de publicações de 1997.

BRASIL, Decreto nº 7552 de 04/11/10 e o Parecer CEE/CEB nº 1011/10 em 16/11/10.

BRASIL, Ministério da Educação. Conselho Nacional de Educação. Parecer CNE/CEB nº36/2001, de 4 de dezembro de 2001. **Institui Diretrizes Operacionais para a Educação Básica nas Escolas do Campo**. Brasília: 2001.

CAVALCANTE, Ludmila Oliveira Holanda. **Das políticas ao cotidiano: entraves e possibilidades para educação do campo alcançar as escolas no rural**. Ensaio: aval. pol. público. Educ., Rio de Janeiro, v. 18, n. 68, p. 549-564, jul./set. 2010

FERREIRA, Fabiano de Jesus; BRANDÃO, Elias Canuto. **Educação do campo: um olhar histórico, uma realidade concreta**. Revista eletrônica de educação. N. 09, 2011, p.14. Disponível em: Acesso em: 08 jan. 2018.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do Oprimido**. 24. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1991.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) **Desenvolvimento Agrário políticas sociais –acompanhamento e análise** | 7 | ago. 2003, Boletim Ipea. 2003b.

KOLING, Edgar J.; NERY, MOLINA, Mônica C. (org.). **Por uma educação no Campo**. Universidade da Brasília, Brasília DF, 1998.

MANÇANO, B. **Por uma Educação Básica do Campo**. In ARROYO, Miguel. A educação básica e o movimento social do campo. In: FERNANDES, Bernardo.

Marçano; Arroyo, Miguel. A Educação básica e o Movimento Social do Campo. Por uma educação básica do campo: a educação Básica e o movimento social do Campo. V.2. Brasília, 1999.

MESZÁROS, István. **A Educação para Além do capital**. São Paulo, Boi tempo Editorial, 2005.

NASCIMENTO, Claudemiro Godoy do. **Educação do Campo e Políticas Públicas para além do capital: Hegemonia em disputa**. Tese de doutorado em educação. Universidade de Brasília. Faculdade em educação UnB-2009.

NERY, José Israel. P. Apresentação. In In: KOLLING, Edgar Jorge; CERIOLI, Paulo Ricardo e CALDART, Roseli Salete (org.). **Educação do Campo: identidade e políticas públicas**. Coleção Por Uma Educação Básica do Campo, nº. 4. Brasília: UnB, 2002.

NETO, Bezerra Luiz; COLARES, Anselmo Alencar. **Contribuição ao debate acerca da utilização do materialismo histórico e dialético como referencial teórico na pesquisa histórico educacional**. Disponível em: [www. histedbr.fae.unicamp.br](http://www.histedbr.fae.unicamp.br). Acesso em: 3 nov.2010.

OLIVEIRA, Marcos Antônio de. **As bases filosóficas e epistemológicas de alguns Projetos de Educação do Campo: do pretendido Marxismo à aproximação ao Ecletismo Pós-Moderno**. 481fl. Tese (Doutorado em Educação). – Universidade Federal do Paraná. Curitiba, 2008.

PEREIRA, Claudia Ana. **Condições de Funcionamento de Escolas do Campo: Em busca de indicadores de custo aluno qualidade**. 2008. 149fl. Dissertação (Mestrado em Educação). Universidade Federal do Pará. Instituto de Ciência da Educação. Pará, 2008.

PIMENTA, Selma Garrido e LIMA, Maria Socorro Lucena. **Estágio e Docência**. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2004.

ROESCH, Sylvia Maria Azevedo. **Projetos de estágio em administração: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

SAVIANI, Demerval. **Educação: do senso comum à consciência filosófica**. 18. ed. rev. Campinas: Autores Associados, 2009. (Educação contemporânea).

SOUZA, M. S.; MARCOCCIA, P. C. de P. **Educação do Campo, escolas, ruralidades e o projeto do PNE**. Salvador, v. 20, p. 191-204, jul. a dez. 2011.

STOLCKE, Verena (org.). **A Questão Agraria**. São Paulo, Brasiliense, 1981.

VERGARA, Sylvia Constant – **Relatórios de pesquisa em administração** Sylvia Constant Vergara. – 8. Ed. – São Paulo: Atlas, 2007.

PINHO, Anselmo Costa.

TRANSPORTE ESCOLAR RURAL E AS IMPLICAÇÕES NO PROCESSO DE APRENDIZAGEM: Estudo de Caso na Escola Pública Princesa Izabel em Fordlândia no Município de Aveiro-Pará./Anselmo Costa Pinho – Itaituba-Pá:2019.

50 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) – Faculdade de Itaituba – FAI, Curso de Licenciatura Plena em Pedagogia, Itaituba, BR – PA, 2019.

Orientador: Prof. Msc. Antoniel Soares Araújo.

1. Transporte escolar. 2. Aprendizagem. I. Araújo, Antoniel Soares. II. Faculdade de Itaituba. Itaituba, BR-PA,2019