ROSÂNGELA MARTINS DE OLIVEIRA DOS SANTOS

TRANSPORTE ESCOLAR

A LONGA CAMINHADA ATÉ A SALA DE AULA

Editora
MultiAtual

ROSÂNGELA MARTINS DE OLIVEIRA DOS SANTOS

TRANSPORTE ESCOLAR

A LONGA CAMINHADA ATÉ A SALA DE AULA

Editora
MultiAtual

© 2021 – Editora MultiAtual

www.editoramultiatual.com.br

editoramultiatual@gmail.com

Autora

Rosângela Martins de Oliveira dos Santos

Editor Chefe: Jader Luís da Silveira

Editoração e Arte: Resiane Paula da Silveira

Capa: Freepik/MultiAtual

Revisão: A autora

Conselho Editorial

Ma. Heloisa Alves Braga, Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais, SEE-MG

Me. Ricardo Ferreira de Sousa, Universidade Federal do Tocantins, UFT

Me. Guilherme de Andrade Ruela, Universidade Federal de Juiz de Fora, UFJF

Esp. Ricael Spirandeli Rocha, Instituto Federal Minas Gerais, IFMG

Ma. Luana Ferreira dos Santos, Universidade Estadual de Santa Cruz, UESC

Ma. Ana Paula Cota Moreira, Fundação Comunitária Educacional e Cultural de João Monlevade, FUNCEC

Me. Camilla Mariane Menezes Souza, Universidade Federal do Paraná, UFPR

Ma. Jocilene dos Santos Pereira, Universidade Estadual de Santa Cruz, UESC

Esp. Alessandro Moura Costa, Ministério da Defesa - Exército Brasileiro

Ma. Tatiany Michelle Gonçalves da Silva, Secretaria de Estado do Distrito Federal, SEE-DF

Dra. Haiany Aparecida Ferreira, Universidade Federal de Lavras, UFLA

Me. Arthur Lima de Oliveira, Fundação Centro de Ciências e Educação Superior à Distância do Estado do RJ, CECIERJ

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Santos, Rosângela Martins de Oliveira dos

S237t Transporte Escolar: A Longa Caminhada até a Sala de Aula / Rosângela Martins de Oliveira dos Santos. – Formiga (MG): Editora MultiAtual, 2021. 65 p. : il.

Formato: PDF
Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader
Modo de acesso: World Wide Web
Inclui bibliografia
ISBN 978-65-89976-10-3
DOI: 10.5281/zenodo.5652173

1. Transporte Escolar. 2. Educação no campo. 3. Fracasso. 4. Políticas Públicas. I. Santos, Rosângela Martins de Oliveira dos. II. Título.

CDD: 371.87
CDU: 37

Os artigos, seus conteúdos, textos e contextos que participam da presente obra apresentam responsabilidade de seus autores.

Downloads podem ser feitos com créditos aos autores. São proibidas as modificações e os fins comerciais.

Proibido plágio e todas as formas de cópias.

Editora MultiAtual
CNPJ: 35.335.163/0001-00
Telefone: +55 (37) 99855-6001
www.editoramultiatual.com.br
editoramultiatual@gmail.com
Formiga - MG
Catálogo Geral: https://editoras.grupomultiatual.com.br/

TRANSPORTE ESCOLAR:
A LONGA CAMINHADA ATÉ A SALA DE AULA

ROSÂNGELA MARTINS DE OLIVEIRA DOS SANTOS

Professora Orientadora Márcia Ângela Patrícia Marroco

TRANSPORTE ESCOLAR:
A LONGA CAMINHADA ATÉ A SALA DE AULA

ROSÂNGELA MARTINS DE OLIVEIRA DOS SANTOS

Professora Orientadora Márcia Ângela Patrícia Marroco

A meus filhos a razão principal de meu fazer científico; a minha família que compreendeu nossa ausência noturna durante esses longos anos que se passaram; aos colaboradores que contribuíram para que tudo o que outrora era sonho agora tornou-se realidade, a professora orientadora que pacientemente me ajudou; a todos nossos mestres, que mostraram o quanto é valioso e gratificante estar inserido em um mundo repleto de conhecimento e descobertas que somente são adquiridas através dos estudos e a todos os amigos de classe dos quais estarão eternamente em nossa lembranças.

AGRADECIMENTOS

A Deus,
Por me abençoar em concluir mais esta etapa em minha vida.

As minhas amigas Silveli Eugenia de Jesus e Francinete F. de Souza Domingues pelo afeto, companheirismo e carinho que recebi durante o percurso desta jornada acadêmica.

O respeito à autonomia e à dignidade de cada um é imperativo ético e não um favor que podemos ou não conceder uns aos outros.

Paulo Freire

RESUMO / ABSTRACT

RESUMO

O contexto social brasileiro é permeado de desigualdades sociais e falta de oportunidade e no setor educacional não poderia ser diferente o ensino público não oferece subsídios necessários para assegurar o acesso e a permanência dos alunos na escola. No artigo 208 da Constituição Federal encontram – se as obrigações do Estado, no que se refere ao ensino. O transporte escolar entra neste contexto como garantia de escolaridade para as crianças que moram na zona rural. Que apesar dos inúmeros esforços, feito pelo governo federal em criar políticas e incentivos financeiros para a melhoria neste setor pouco foi feito devido à grande burocracia existente em nosso país esse trabalho torna-se moroso e prejudica os usuários do transporte escolar. Na busca por possíveis alternativas este trabalho aborda o contexto histórico sobre a educação no campo e a trajetória do transporte escolar como garantia da educação básica, traz a legislação pertinente ao tema e a realidade atual da educação onde foi realizada a pesquisa empírica. Destacando a qualidade do transporte oferecido, os fatores socioeconômicos, alimentação dos educandos e o trabalho infantil, que interligados entre si podem afetar o desempenho educacional e muitas vezes levar o aluno ao fracasso escolar.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte Escolar; Educação no campo; Fracasso; Políticas Públicas.

ABSTRACT

The social context in Brazil is permeated by social inequalities and lack of opportunity and the education sector could not be other than public education does not provide necessary support to ensure access and retention of students in school. Article 208 of the Constitution are - if the bonds, with regard to education. School transport into this context as a guarantee of education for children living in rural areas. That despite the numerous efforts made by the federal government to create policies and incentives for improvement in this sector little has been done because of the large existing bureaucracy in our country this work becomes burdensome and affect users of school transport. In the search for possible alternatives this paper addresses the historical context of education in the field and the trajectory of school transport as a guarantee of basic education; bring the relevant legislation at issue and the current reality of education in which we performed empirical research. Stressing the quality of transport provided, socioeconomic factors, feeding of students and labors, which belong together can affect the educational performance and often lead the student to school failure.

KEYWORDS: School Transport, Education in the field; Failure, Public Policy.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 14

1 A HISTÓRIA DA EDUCAÇÃO NO CAMPO 16

1.1 A EDUCAÇÃO NO CAMPO NO SÉCULO XXI 20

1.2 A REALIDADE DA EDUCAÇÃO BÁSICA NO CAMPO 22

1.3 CONTRADIÇÕES E PERSPECTIVAS 24

2 O TRANSPORTE ESCOLAR COMO GARANTIA DO DIREITO À EDUCAÇÃO . 29

2.1 O TRANSPORTE ESCOLAR E A LEGISLAÇÃO 32

2.2 PROGRAMAS DO GOVERNO FEDERAL 35

2.3 A FISCALIZAÇÃO, SEGURANÇA E O CONTROLE NO TRANSPORTE ESCOLAR NO CAMPO 38

3 FATORES QUE PREJUDICAM O PROCESSO DE ENSINO APRENDIZADO NO CAMPO 42

3.1 A SITUAÇÃO SOCIOECONÔMICA 45

3.2 A MERENDA ESCOLAR 46

3.3 O ALUNO COMO COMPLEMENTO DA RENDA FAMILIAR 49

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS 51

CONSIDERAÇÕES FINAIS 58

REFERÊNCIAS 61

A AUTORA 65

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

A educação no campo é um assunto que está em debate desde quando surgiram os primeiros textos a respeito do tema e ao longo de sua jornada histórica ficou evidente o descaso de nossos dirigentes em relação a possíveis melhorias neste setor. Sabe-se que ensinar deve ser algo profundo e dinâmico onde a questão de identidade cultural possa atingir a dimensão individual e a classe dos educandos. Não se pode de maneira alguma deixar as crianças do campo a margem do conhecimento. A política do transporte escolar surge como garantia de atendimento baseado nas legislações vigentes visando o cumprimento das diretrizes educacionais da educação básica no Brasil. De antemão a esse atendimento estão os serviços ofertados que necessitam de ajustes, embora funcione precariamente em alguns estados.

O porte dos municípios brasileiros é fator predominante no que concerne aos recursos financeiros, insuficientes para atender as necessidades da população estudantil que oscila a cada ano devido às migrações do campo para as cidades.

Tendo em vista que a necessidade de melhoria no setor fica evidenciada nas pesquisas realizadas pelos órgãos federais, preocupados com a crescente demanda existente em todo pais, terminam no processo de ensino aprendizagem levando os seguintes aspectos: alunos fadigados por horas de viagens, sem estímulo para a aprendizagem adequada assim relacionados a evasão, retenção e repetência, atrelados entre si aumentam o índice do fracasso escolar.

Esta monografia se divide em quatro capítulos. O primeiro capítulo aborda história da educação no campo, a realidade atual, as contradições e as perspectivas que a mesma enfrenta todos os anos.

O segundo capítulo trás em seu contexto a importância do transporte escolar como garantia do direito a educação básica. As legislações pertinentes, o controle de qualidade e principais programas desenvolvidos pelo governo federal no campo.

O terceiro capítulo enfatiza os principais fatores que prejudicam o processo de ensino aprendizagem das crianças que utilizam o transporte escolar diariamente.

No quarto capítulo encontra-se o resultado e a análise da pesquisa empírica realizada em uma escola da área rural da Cidade de Machadinho D'Oeste – RO.

Capítulo 1

A HISTÓRIA DA EDUCAÇÃO NO CAMPO

1 A HISTÓRIA DA EDUCAÇÃO NO CAMPO

A escola no campo brasileiro surge tardiamente e não institucionalizada pelo Estado. Até as primeiras décadas do século XX, era destinada a uma minoria privilegiada; embora o Brasil fosse um país de origem e predominância eminentemente agrária, a educação do campo não foi se quer mencionada nos textos constitucionais até 1891, evidenciando o descaso dos dirigentes e as matrizes culturais centradas no trabalho escravo, na concentração fundiária, no controle do poder político pela oligarquia e nos modelos de cultura letrada européia.

Esse panorama condicionou a evolução da educação escolar brasileira e nos deixou como herança um quadro de precariedade no funcionamento da escola do campo: em relação aos elementos humanos disponíveis para o trabalho pedagógico, a infra - estrutura e os espaços físicos inadequados, as escolas mal distribuídas geograficamente, a falta de condições de trabalho, salários defasados, ausência de uma formação inicial e continuada adequada ao exercício docente no campo e uma organização curricular descontextualizada da vida dos povos do campo.

Para Kruppa (2007, p. 136), " a escola rural típica é um local com uma sala de aula, onde grupos de alunos (oficialmente, de diferentes séries) sentam - se e olham-se. A professora 'polivalente' mal passa de escolarização primária incompleta, e a grande maioria recebe menos que um salário-mínimo. Em muitos casos as escolas não têm número de cadeiras e as salas de aula estão lotadas. A capacidade de repetir o que a professora diz é a medida de aprendizagem. Se o aluno tem êxito, muda sua posição dentro da sala, de uma fileira para outra (promoção de série). Se fracassa, permanece na mesma fileira ou deixa a escola.

Isso fez com que a iniciativa de particulares e da comunidade cuidasse da construção e/ou utilização de prédios impróprios ou improvisados para funcionamento das escolas e da remuneração do professor do rural, durante muitas décadas. Não constituindo o campo em espaço prioritário para ação institucionalizada do Estado por meio de diferentes políticas públicas e sociais.

A partir da meta dos anos 1970, a sociedade começa a reagir aos tempos de autoritarismo e repressão, os movimentos sociais assumem um caráter de luta pela democratização da sociedade, de conscientização popular e reivindicação de direitos, fazendo com que as diferentes iniciativas situadas no campo da educação popular (educação política, formação de lideranças, alfabetização de jovens e adultos,

formação sindical e comunitária), comecem a ser pensadas dentro de uma análise crítica de sua relação com a educação escolar e da formação para o trabalho.

No campo educacional esse processo é acentuado com a discussão e aprovação da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – (LDB), (Lei nº 9.394/96), que propõe, em seu artigo 28, medidas de adequação da escola à vida do campo, questão que não estava anteriormente contemplada em sua especificidade.

No cenário da educação, movimentos políticos no campo brasileiro, como a Articulação Nacional por uma Educação do Campo, a experiência acumulada pela Pedagogia da Alternância[1] às pautas de reivindicações dos movimentos sindicais de trabalhadores rurais e envolvimento dos mais diversos setores, além dos próprios movimentos sociais fizeram que fossem contempladas no corpo da legislação referências específicas à Educação do Campo.

Igualmente a força, o vigor a participação de tais movimentos, articulados à sensibilidade presente no Conselho Nacional de Educação, é que garantiram a aprovação pela Câmara de Educação Básica daquele colegiado, em 2002, das Diretrizes Operacionais para a Educação Básica nas Escolas do Campo (Resolução CNE/CEB n.º 1, de 3 de abril de 2002), uma reivindicação histórica dos povos do campo, significando um primeiro passo no sentido de resgatar uma dívida com este setor.

A reforma agrária, como política estratégica de enfrentamento da pobreza no campo e da crise social, juntamente com a valorização da agricultura familiar e o estímulo à economia solidária de forma cooperativa, é opção para ampliação do emprego e segurança alimentar aos trabalhadores e trabalhadoras e suas famílias.

De acordo com esse pensamento e, após receber os diferentes movimentos sociais preocupados com a Educação do Campo, em 2003, o Ministério da Educação, institui pela Portaria nº 1374 de 03/06/03 o Grupo Permanente de Trabalho com a atribuição de articular as ações do Ministério pertinentes à educação do campo.

[1] A Pedagogia da Alternância baseia-se num método científico. Observar, ver, descrever, refletir, analisar, julgar e experimentar, agir ou questionar (através dos Planos de Estudos na família, comunidade ou na escola), procurar responder às questões (através das aulas, palestras, visitas, pesquisas, estágios) e experimentar (fazer experimentar em casa a partir do aprofundamento). Este método está implícito na proposta de Jean Piaget, "fazer pra compreender", ou seja, primeiro praticar, para depois teorizar sobre a prática. Alternância significa o processo de ensino-aprendizagem que acontece em espaços e territórios diferenciados e alternados. O primeiro é o espaço familiar e a comunidade de origem (realidade); em segundo, a escola onde o educando partilha os diversos saberes que possui com os outros atores que reflete sobre eles em base científica (reflexão); e, por fim, retorna-se a família e a comunidade a fim de continuar a práxis (prática + teoria) seja na comunidade, na propriedade (atividades de técnicas agrícolas) ou na inserção em determinados movimentos sociais. As Casas Familiares Rurais tiveram início na França em 1935 no povoado de Lot et Garonne.

Incumbido de divulgar, debater e esclarecer as Diretrizes Operacionais para a Educação Básica nas Escolas do Campo a serem observadas nos projetos das instituições que integram os diversos sistemas de ensino, estabelecidas na Resolução – CEB nº 1, de 3 de abril de 2002, e apoiar a realização de seminários nacionais e estaduais para a implementação dessas ações. É consenso que a análise e o encaminhamento dessas questões passam necessariamente pela reflexão e entendimento da vida, dos interesses, das necessidades de desenvolvimento e dos valores do homem do campo.

Para superar esse modelo de educação elitista oferecido ao homem do campo não são necessários grandes alterações no programa tradicional. Uma simples adequação metodológica a proposta pedagógica da escola do campo possibilitará a aprovação do conhecimento, sem marginalização, sem exclusão, formando, de fato, os futuros cidadãos deste país.

Esse profissional posicionado em favor da causa dos menos privilegiados socialmente, devidamente embasado defenderá uma concepção de avaliação da aprendizagem, colocando o apoio em ponto inverso: o que importa é o que não se aprendeu.

Nesse sentido, é fundamental destacar que o Brasil vem desenvolvendo políticas e ações cuja lógica expressa uma vontade política de melhorar o cenário na educação brasileira nos diferentes níveis e modalidades educacionais, evidenciado também na oferta do transporte escolar rural nas regiões brasileiras, não medindo esforços para atender as peculiaridades de cada uma delas.

Segundo Freire (2000):

> Uma das tarefas mais importantes da prática educativo-crítica é propiciar as condições em que os educandos em suas relações uns com os outros e todos com o professor ou a professora ensaiam a experiência profunda de assumir-se. (...) a questão da identidade cultural, de que fazem parte a dimensão individual e a de classe dos educandos cujo respeito é absolutamente fundamental na prática educativa progressista, é problema que não pode ser desprezado.

Sendo assim não se pode cobrar de maneira alguma ao homem do campo o mesmo que se cobra do homem urbano. Daí a importância do trabalho educacional comprometido com a classe trabalhadora.

1.1 EDUCAÇÃO DO CAMPO NO SÉCULO XXI.

Refletir sobre os problemas e as alternativas existentes na educação vinculada ao campo, demonstrando os problemas da educação no meio rural depois da municipalização e abordar uma proposta político-pedagógica alternativa e específica deve ser o objeto de reflexão de educadores preocupados com a realidade das escolas no campo.

A I Conferência Nacional Por Uma Educação Básica do Campo, realizada em 1998, propôs na sua abertura o debate em torno de uma questão extremamente preocupante para a realidade camponesa. Neste sentido, a Conferência Nacional dos Bispos do Brasil (CNBB), O Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST), a Universidade de Brasília (UnB), a Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (UNESCO) e o Fundo das Nações Unidas para a Infância (UNICEF) organizaram a Conferência Nacional tendo como principal objetivo analisar a realidade das escolas do/no campo.

Pode-se a princípio perguntar: Quais são as políticas educacionais, os parâmetros curriculares que estão voltados para a realidade do campo? Os documentos oficiais da legislação educacional brasileira alertam: “Adaptar os conteúdos, os calendários e o material didático às condições de vida do meio rural”.

Segundo a o artigo 28 (LDB, 2006) que aponta direcionamento específico para escola do campo, está incluso no capítulo que trata da educação básica:

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.

Entretanto, isto não vem sendo respeitado nas entrelinhas, os educadores do campo estão em constante movimento buscando fazer acontecer uma educação específica do campo. Mas, encontram-se na contramão da história oligárquica que se produz no meio rural deste país. Por isso, buscam incentivar a recriação de um movimento social e cultural que valorize a identidade da comunidade. Daí surge

práticas pedagógicas inovadoras que enriquecem o debate e a reflexão do projeto alternativo de uma educação básica, especificamente, do campo.

Historicamente, sabe-se que a educação rural está fora da agenda política do país, seja por parte do MEC ou das Secretarias de Educação dos Estados da federação. A educação rural, ignorada e marginalizada, foi reduzida à escolinha rural, à professora desqualificada e às massas de analfabetos. Ficando evidente que há muito tempo faltam políticas educacionais referentes à realidade camponesa.

Dentro do transporte rural, o transporte escolar é o segmento que gera o maior número de viagens diárias. Em 1995, foi realizado pela Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, um estudo sobre o transporte rural, enfatizando a importância do segmento escolar. Nesse estudo, a demanda de viagens pelo motivo de educação foi estimada em 6,8 milhões de pessoas, justificando a sugestão da criação do "Plano Nacional para o Desenvolvimento do Transporte Rural Escolar." (EGAMI, 1994, [S.d.]

A educação do campo, além de ser um projeto de renovação pedagógica, caracteriza-se por falar através de gestos, símbolos (rituais, músicas, danças e teatros) e linguagens próprias da cultura camponesa. Contrapondo-se assim, às atuais dimensões educativas com matrizes pedagógicas esquecidas pelo predomínio da pedagogia da fala, da transmissão, do discurso do mestre para alunos e alunas silenciosos.

A educação camponesa se constrói a partir de um movimento sócio-cultural de humanização. Centraliza-se na busca pela pedagogia do ritual, do gesto, do corpo, da representação, da comemoração e do ato de fazer memória coletiva. As pessoas, gente simples[2] do campo, tornam-se sujeitos culturais celebrando sua memória ao resgatar a identidade por meio da educação. Assim, a educação do campo é chamada a construir matrizes humanistas para o homem do campo tendo em vista a emancipação humana. Os projetos entre educação do campo e a educação formal e bancária do Governo são paradoxais. Na educação do campo todos são sujeitos e construtores de memória e da história, ou seja, todos são sujeitos sociais e culturais.

[2] Deve-se tomar cuidado com esta palavra. Emprego o termo simples para mostrar que a população camponesa não busca viver de maneira individualista, ao contrário, vivem na simplicidade porque sabem partilhar a terra e são, em sua grande maioria, pessoas solidárias. Muitas vezes, na história do Brasil, as palavras simples ou simplicidade foi usada ideologicamente pelas elites oligárquicas, fazendo com que negros, índios, caboclos e camponeses se tornassem submissos, "bonzinhos", humildes. Dessa maneira foram enganados e desrespeitados em seus direitos.

Já na educação formal, a escolarização, apresentada como único modelo pedagógico a todos os brasileiros (as) reduz alunos (as) a: aprovados ou reprovados, novatos ou repetentes, defasados especiais ou anormais, além de criar um dualismo entre educador/educando.

Abre-se, a partir da educação do campo, um grande horizonte de temas transversais que podem e devem ser recuperados em todas as unidades escolares e nas suas respectivas comunidades. Temas como: esperança, cidadania, justiça, liberdade, igualdade, cooperação, diversidade, terra, trabalho, identidade.

1.2 A REALIDADE DA EDUCAÇÃO BÁSICA NO CAMPO

A exclusão e a desigualdade social são marcas registradas do Brasil. Neste leque de exclusão e desigualdade encontram-se os camponeses que são considerados atrasados e fora do lugar tido como moderno. São vistos como espécies em extinção por aqueles que fazem parte do modelo de desenvolvimento urbano, moderno e, hoje, neoliberal.

As oligarquias rurais, representantes do atraso, possuem um significativo poder político dentro do Governo Federal. Neste jogo de empurra-empurra, a crise do emprego aumentou por causa do êxodo rural e da migração campo-cidade. No entanto, há uma reação do povo, principalmente, das minorias excluídas que buscam lutar pelo espaço social que lhes pertence, construindo alternativas de resistência econômica, política e cultural para o campo.

No que se refere à educação no sentido amplo, qual seria a educação que vem sendo oferecida ao meio rural? E quais são seus conceitos e seus métodos utilizados? Antes de tudo, precisa-se destacar a importância de se ter uma educação do campo vista como específica diferenciada e alternativa. Deve ser uma educação vista como processo de formação humana e que tenha qualidade ao valorizar a realidade específica da comunidade. O conceito de educação existente na Legislação Brasileira atesta para a valorização do diferente, mesmo não tendo sido respeitado na prática pelo atual sistema educacional.

A Educação abrange os processos formativos que se desenvolvem na vida familiar, na convivência humana, no trabalho, nas instituições de ensino e pesquisa,

nos movimentos sociais e organizações da sociedade civil e nas manifestações culturais[3].

O que se pode entender por educação básica? Na LDB, é afirmado que a educação básica compreende a educação infantil, ensino fundamental e ensino médio, ou seja, refere-se à escola pública em todos os seus níveis. No entanto, está claro que a educação básica para os camponeses não pode ter somente aspectos de escolarização formal. A educação não-formal faz parte do cotidiano, do fazer educação do campo, a partir das experiências alternativas de caráter popular, de resistência e recriação da cultura do campo.

O que se entende por campo? Pesquisas demonstram que há um resgate do conceito camponês para exprimir a relação do trabalhador (a) do campo com a terra. Neste sentido, pode - se falar de educação do campo a partir da referência dos trabalhadores, especificamente, os povos do campo[4]. Muitos conceitos que qualificam os habitantes do campo podem ser valorativos, depreciativos e/ou pejorativos. É muito comum ver conceitos pejorativos sendo concebido aos camponeses.

A população rural é vista como dados do IBGE, extremamente, esquecida e abandonada. Com o avanço do capitalismo no campo subordinadas à lógica do mercado, três princípios se desenvolveram na realidade camponesa. Primeiro, o princípio de um desenvolvimento desigual entre as agroindústrias e os pequenos proprietários. Segundo, o princípio de um processo excludente que gerou a grande massa de migrantes, os retirantes em êxodo. Terceiro, o princípio de um modelo de agricultura que produz relações sociais atrasadas e modernas. A lógica do capital gerou no meio rural, três conseqüências drásticas e desiguais: a concentração da propriedade e da renda, a concentração urbana com índices altos de desemprego e intensificação da violência e a dominação do urbano sobre o rural.

“Não temos o que fazer. O povo tá fugindo da terra. Agora não temo gente, não tem terra, não tem que comer. A escola não funciona. A terra não dá. O fogo acabou com a mata. Veio o pasto que também foi embora; só ficou cupins. Então pergunto: o que vamo fazer? Pra onde vamo”.(informação verbal)[5]

[3] Lei nº 9.394/96, Art. 1º.
[4] São considerados povos do campo: os indígenas, os quilombolas e todos os setores camponeses.
[5] Depoimento concedido por um professor de São Félix do Araguaia, MT: LOPES: Ana. M. de O.: Escola rural: um sonho a ser conquistado.

A migração campo-cidade vem atestando que, possivelmente, o campesinato estaria em processo de extinção. A agricultura familiar camponesa foi abandonada, ao longo dos últimos anos, pelas políticas públicas de desenvolvimento agrário. Neste sentido, a tendência é a urbanização acelerada é crescente e a diminuição gradual da população camponesa.

A política agrícola do governo prioriza a agricultura capitalista patronal baseada na monocultura exportadora. Em contrapartida, marginaliza a agricultura familiar destinada à subsistência e ao mercado local. A agricultura familiar é defendida pelos organismos internacionais como a FAO[6], nacionais como a CONTAG[7] e por organizações não-governamentais (ONGs), como sendo o modelo de uma agricultura sustentável.

Amplia-se a relação de dominação entre agricultura patronal e agricultura familiar que possuem interesses distintos. A tecnologia está a serviço da agricultura capitalista, excluindo assim, a agricultura familiar. Para isso, precisa-se reconhecer a necessidade da escola no e do campo. Escolas do campo não significam associar - se às escolas agrícolas, mas a uma escola vinculada à cultura intermediada pelas relações e pelos atores sociais que estão voltados ao trabalho na terra. A educação de qualidade no campo, voltada aos interesses dos camponeses, pode ajudar na construção de uma agricultura alternativa que significa realizar a inclusão dos excluídos no seio da sociedade. Por isso, não se pode separar a educação dos problemas reais da realidade do camponês.

Outro problema: são poucas escolas existentes no campo. As que existem são escolas no campo. Mas, não são de maneira alguma escolas do campo, com projeto político-pedagógico vinculado às causas, aos desafios, aos sonhos, à história e à cultura do povo do campo. Ainda não se têm condições de se ter escolas no campo, muito menos, escolas do campo, porque faltam políticas públicas, princípios, concepções e métodos pedagógicos que forneçam maiores condições para se assumir uma educação específica do campo.

1.3 CONTRADIÇÕES E PERSPECTIVAS.

Mas qual é o tipo de escola pública oferecida à população camponesa? É uma escola relegada ao abandono, denominado, pejorativamente, de escolas isoladas. É

[6] Fundo das Nações Unidas para a Agricultura, órgão da ONU.
[7] Confederação Nacional dos Trabalhadores/as da Agricultura.

uma escola que inexiste quando as prefeituras adotam uma política de redução dos custos, trazendo as crianças para estudar na cidade, em cima de caminhões, em Kombi superlotadas e/ou ônibus em péssimo estado de conservação, por estradas precárias com horas de viagem; além de excluir as crianças do campo, separando-as em salas diferentes, estas devem assumir os valores da cidade, pois senão são chamadas de atrasadas pelos colegas ou pelos próprios professores.

Pode-se perceber que são muitos empecilhos que impedem as pessoas de continuar sonhando. Mas são as esperanças na educação que fará de homens e mulheres do campo, os celeiros de uma nova proposta alternativa de educação. Além dos problemas já citados, de maneira geral, destaca- se ainda: A falta de infra-estrutura nas escolas; docentes desqualificados; falta de renovação pedagógica; currículo e calendário escolar, alheios à realidade do campo; professores/as com visão de mundo urbano, uma visão de agricultura patronal; falta de formação específica para os docentes por parte do Governo e das Universidades; a apresentação do urbano como superior, moderno e atraente; o deslocamento dos estudantes para estudar na cidade; e a desqualificação do campo por parte das políticas públicas.

As escolas do campo devem se constituir numa direção contrária aos valores capitalistas e à lógica patronal.

Dessa forma, três questões se levantam: Qual o papel da educação na construção de um projeto de desenvolvimento nacional? Qual o papel que as escolas do campo devem assumir a fim de incentivar a construção de iniciativas que reduzam os problemas agravantes existentes na sociedade brasileira? E, por fim, quais as políticas públicas, concepções e princípios pedagógicos são necessários para se construir a identidade de uma escola do campo? São questionamentos em movimento que necessitam ser esclarecidos por todos e todas que se comprometam com a causa.

O processo de construção de um projeto popular alternativo de desenvolvimento para o Brasil requer novos valores éticos e culturais que precisam ser assumidos por todos/as. São compromissos básicos que podem ser resumidos em: o compromisso com a soberania, solidariedade (extermínio da exclusão social e da desigualdade), com o desenvolvimento (rompimento com o capital financeiro), com a sustentabilidade, com a democracia ampliada e o compromisso com a segurança alimentar.

O campo necessita de políticas públicas a fim de romper com processo de discriminação, fortalecer a identidade cultural negada às minorias e garantir o atendimento diferenciado[8].

As concepções e princípios pedagógicos de uma escola do campo devem ter claro que educação do campo não é resíduo em processo de extinção, mas, é necessária para se cultivar a própria identidade antropológica camponesa. Além de contribuir no desenvolvimento de estratégias para um projeto educativo sócio-econômico.

Dessa maneira, pode - se formular cinco princípios básicos que mostram o papel da escola e a sua transformação. A primeira seria transformação do papel da escola refere-se, especificamente, a três compromissos que a educação do campo deve assumir. O compromisso ético/moral com a pessoa humana. O compromisso com a intervenção social que irá vincular os projetos de desenvolvimento regional e nacional. E, o compromisso com a cultura no seu resgate, na sua conservação e na sua recriação, tendo como eixo a educação dos valores baseada na educação para autonomia cultural e na educação pela memória histórica.

A segunda diz respeito à gestão da escola como espaço público e comunitário, ou seja, a democratização do espaço escolar. Isto significa que deve haver ampliação (quantitativa e qualitativa) do acesso às escolas; participação da comunidade nas decisões sobre gestão escolar, propostas pedagógicas e políticas públicas; participação dos educandos/as na gestão escolar superando a democracia representativa; e, a criação de coletivos pedagógicos que pensem e repensem os processos de transformação.

Uma das lições da nossa prática é a de que a transformação da escola não acontece sem a constituição de coletivos de educadores. Um educador ou educadora que trabalhe sozinho/a, jamais conseguirá realizar esta proposta de educação, até porque isso seria incoerente com o processo coletivo que a vem formulando.

Sendo precisos coletivos para pensar a continuidade da luta por escolas em condições adequadas, para organizar e planejar formas de implementação das mudanças no currículo. Refletir sobre o processo pedagógico, para estudar, para planejar e avaliar as aulas, para continuar sonhando e recriando esta proposta. Em

[8] Atendimento diferenciado e específico, jamais desigual.

cada local o desafio é o de encontrar a melhor forma de constituir e fazer funcionar estes coletivos.

A terceira vem abordar a pedagogia escolar, onde a educação popular inserir-se-á no cotidiano escolar e no processo de ensino-aprendizagem. A finalidade desta transformação é trazer, para a escola, alternativas pedagógicas que são produzidas fora do espaço escolar formal; analisar as experiências e as discussões que acontecem a respeito da renovação pedagógica; aprender a conhecer aprender a viver juntos, aprender a fazer e aprender a ser.

A quarta transformação refere-se aos currículos escolares vem adequar-se no movimento da realidade que o cerca. Por isso, a princípio, deve-se retirar o conceito de que a escola é mera transmissora de conhecimentos teóricos. Mas, é um espaço, por excelência, de formação humana. Para isso, faz-se necessário pensar um novo ambiente educativo. Num segundo momento, refletir sobre a existência do reducionismo de tendência pedagógica em ter a escola como simples espaço de memorização e de informação. Posteriormente, exigir que o currículo de uma escola do campo contemple as relações com o trabalho na terra e trabalhar o vínculo entre educação e cultura, sendo a escola um espaço de desenvolvimento cultural de toda a comunidade. E, por fim, o currículo deve romper com a postura presenteísta que domina nossa sociedade.

Enfim, a quinta vem mostrar a (trans) formação dos educadores das escolas do campo. Dois problemas são visíveis: os educadores são vítimas de um sistema educacional que desvaloriza seu trabalho e principalmente os coloca num círculo vicioso e perverso.

Isto faz gerar uma conseqüência problemática: como vítimas (os educadores) constroem novas vítimas, os educandos das escolas do campo. As iniciativas específicas para educadores do campo são: articulação, ou seja, a criação e o fortalecimento dos coletivos pedagógicos locais, municipais, estaduais, nacionais e internacionais; qualificação ou formação escolar para os docentes leigos; e, criar programas sistemáticos de formação com metodologias pedagógicas alternativas no processo de formação.

As escolas do campo são interpeladas a ser espaço de reconstrução da memória coletiva e histórica de toda a comunidade, por isso, a importância dos atores sociais deste novo jeito de fazer a educação, não somente educadores/as com educandos/as, mas com todos e todas que vivem a realidade da comunidade.

Para isso, é necessário assumir posturas pedagógicas que venham enriquecer a possibilidade do diálogo e, posteriormente, a implantação de muitas educações, diferenciadas e alternativas para as várias realidades existentes neste Brasil pluri - étnico e cultural.

De acordo com Lopes et al. [S.d.], em São Félix do Araguaia, o Projeto Rural alterou a organização das escolas: o calendário escolar assumiu as demandas especificas das comunidades, o Ensino Fundamental passou a atender os alunos a partir de seis anos de idade, passando de oito para nove anos a duração do Ensino Fundamental. As classes escolares são organizadas por faixa etária, e por ciclos de formação. Foi eliminada a reprovação do aluno, valendo-se de uma nova filosofia de avaliação que valoriza cada aluno, observando seu ritmo de aprendizagem, suas habilidades e seu potencial. Em São Félix, no Projeto Rural, denominado "Escola Tibicyrá", a comunidade escolar já definiu os conhecimentos de passagem de cada ciclo, as habilidades e os valores que deverão ser construídos ao longo do Ensino Fundamental. Tudo leva a crer que o caminho do projeto alternativo para a Escola Rural está sendo construído com êxito. Sem ufanismo, com humildade, admitimos que o caminho em construção merece ser palmilhado.

Assumir pedagogias, que valorizam a luta social, a organização coletiva, a terra, o trabalho e a produção, a cultura (costumes, tradições, hábitos), a escolha, a história, a alternância, a festa, a religiosidade e a ecologia; o tesouro da educação do campo está adormecido pelas estruturas educacionais que negam a importância do diferente e da diversidade, porém, há um movimento em movimento buscando recriar, resgatar e conservar a cultura do campo e isso é um fazer a educação não-formal em prol da cidadania.

Todos são chamados a fazer a caminhada da esperança em conjunto com os professores que, de fato, vivem a escola do campo no cotidiano.

Capítulo 2

O TRANSPORTE ESCOLAR COMO GARANTIA DO DIREITO À EDUCAÇÃO

2 O TRANSPORTE ESCOLAR COMO GARANTIA DO DIREITO À EDUCAÇÃO

A Constituição Federal de 1988 (CF/88) traz como um dos fundamentos da República a cidadania, considerando a educação como elemento essencial para sua construção. Esse direito tão importante está garantido na Constituição como direito social fundamental, assim como a saúde, o trabalho, o lazer, a segurança e outros (Art.6º).

É assegurado o acesso de todos à educação (Art. 205, CF/88), sendo dever do Estado e da família promover sua implementação, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para a vida, para o exercício da cidadania e para sua qualificação profissional. Trata-se a educação, portanto, em todos os seus níveis e modalidades, de direito subjetivo que deve ser assegurado pelo Estado sempre que demandado.

Isso significa que são normas imediatamente aplicáveis, não podendo o poder público deixar de cumprir com sua obrigação, ou seja, não pode haver qualquer tipo de argumentação para não cumpri-la.

Além da Constituição, que estabelece de que forma o dever do Estado com a educação deve ser efetivado (Art. 208), temos outros instrumentos legais que regulamentam tal direito.

É o caso da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – LDB (Lei n° 9.394/1996), que vem confirmar o disposto na Constituição, trazendo como garantias a serem prestadas pelo Estado, entre outras, o ensino fundamental, obrigatório e gratuito, inclusive para os que a ele não tiveram acesso na idade própria e o atendimento ao educando, no ensino fundamental público, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde (Art. 4°).

O Estatuto da Criança e do Adolescente -ECA (Lei nº 8.069/90) é outro instrumento importante, tratando do direito à educação, à cultura, ao esporte e ao lazer no contexto dos princípios da prioridade absoluta e da proteção integral (Art.4º), já presentes na Constituição Brasileira de 1988 (Art. 227), por meio dos quais a criança e o adolescente são vistos como sujeitos de direitos, sendo dever de todos garantir com absoluta prioridade os direitos fundamentais deste público.

A garantia de prioridade refere-se à primazia de receber proteção e socorro em qualquer circunstância; à precedência no atendimento nos serviços públicos e ou

de relevância pública; à preferência na formulação e na execução de políticas sociais Transporte Escolar: via legal para uma educação de qualidade públicas; à destinação privilegiada de recursos públicos nas áreas relacionadas com a proteção à infância e à juventude.

Ademais, o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), além de reforçar diversos dispositivos constitucionais, assegura outros direitos educacionais ao público infanto-juvenil, relacionados à sua condição de desenvolvimento, como por exemplo, o acesso à escola pública e gratuita próxima de sua residência (Art. 53). Desta forma, quando não é possível garantir a escola próxima da residência do estudante, o que seria a situação ideal, o poder público deve ofertar transporte escolar gratuito e de qualidade, assim entendendo aquele que transporta o aluno com segurança e conforto, sem colocar em risco a sua integridade física.

Toda essa legislação de garantia expressa uma opção política do povo brasileiro, tomada tanto à época da elaboração da Constituição Federal de 1988, por meio da Assembléia Nacional Constituinte, ou na elaboração da legislação infraconstitucional, na ratificação de convenções internacionais de direitos humanos, etc., e é fruto da luta de movimentos sociais pelo reconhecimento dos direitos humanos para todos, tendo como paradigma a dignidade da pessoa humana. Nesse contexto, o Direito à Educação obteve especial relevo por ter, como um de seus objetivos, o exercício da cidadania, fundamento da República Brasileira, como por contribuir para a consecução de seus objetivos, em especial a construção de uma sociedade livre, o combate à pobreza e às desigualdades sociais.

Apesar disso, nosso país precisa avançar muito para garantir o que está positivado no ordenamento jurídico brasileiro referente à Educação. Para isso, seria necessária a garantia não apenas do acesso, mas da permanência e da qualidade da Educação. Além do que, é necessário que a política educacional seja universal, sendo ofertada a todos, independente de gênero, raça, etnia, situação de deficiência ou local de moradia. Mesmo no acesso à escola, não obstante o aumento no número de matrículas nos últimos anos no ensino fundamental, ainda são grandes os desafios: o percentual das crianças de 0 a 3 anos que não freqüentam creches, por exemplo, é de 86,6%, segundo os dados da PNAD 2004.

Ainda no tocante à dificuldade de acesso aos estabelecimentos de ensino, a PNAD apontou que 14,7% das pessoas entre 7 e 14 anos não freqüentam a escola por não existir escola perto de casa, por falta de vaga ou por falta de transporte escolar.

A pesquisa registra a exclusão educacional a que estão sujeitos crianças e adolescentes de classes sociais mais baixas, uma vez que demonstra que quanto maior o nível de rendimento domiciliar per capita maior o nível de escolarização.

Importante destacar ainda o reduzido número de matrículas nas zonas rurais, se comparado ao número das zonas urbanas, o que justificaria um maior aporte de recursos naquelas regiões geográficas. Vimos, assim, que o transporte escolar figura como importante elemento para a garantia da Educação concorrendo para a aplicação de dois dos princípios do ensino: o da igualdade de condições de acesso e permanência na escola e da gratuidade do ensino público nos estabelecimentos oficiais, que não se reduz à não cobrança de taxas pelas escolas.

2.1 O TRANSPORTE ESCOLAR E A LEGISLAÇÃO

Não há como se falar em respeito ao direito à educação sem que se assegure o conjunto de seus elementos materiais constitutivos, dentre os quais destacamos a acessibilidade à escola.

Assim, o Poder Público tem como primeiro dever a oferta da escola perto da residência dos alunos, capaz de atender à demanda da comunidade onde está instalada. Inexistindo essa escola perto de casa, é dever do Poder Público ofertar transporte escolar gratuito e de qualidade para os alunos, esse direito é assegurado pela Constituição Federal (Art. 208, VII), como também pelo Estatuto da Criança e do Adolescente - ECA (Art. 54) e pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação - LDB (Art 4°), estando o Estado obrigado a garantir, através de programas suplementares, o serviço de transporte escolar.

A LDB, com as modificações oriundas da Lei n° 10.709, de 31 de julho de 2003, passou a determinar a responsabilidade de Estados e Municípios quanto ao oferecimento de transporte escolar. O sentido dessa inovação legislativa é principalmente encerrar a discussão quanto à competência desse serviço e sua universalidade, ficando Estados e Municípios, respectivamente, responsáveis por assumir o transporte escolar dos alunos de sua rede.

O transporte escolar é serviço de utilidade pública e direito público subjetivo, ficando evidente que o Poder Público deve oferecê-lo gratuitamente para crianças e adolescentes que não tenham escola perto de casa. Esse serviço tem também que

ser de qualidade aceitável, para tanto, o Código Trânsito Brasileiro – CTB traz os requisitos mínimos que este transporte deve ter:

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

I - registro como veículo de passageiros;

II -inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança;

III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

V - lanternas de luz branca, fosca ou amarela dispostas nas extremidades da parte superior dianteira e lanternas de luz vermelha dispostas na extremidade superior da parte traseira;

VI - cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN Transporte Escolar: via legal para uma educação de qualidade O CTB reserva capítulo próprio para tratar de veículos utilizados na condução de escolares, estabelecendo, como vimos, exigências específicas a fim de resguardar a segurança de crianças e adolescentes que fazem uso de tal serviço público.

Podemos destacar a obrigatoriedade de o veículo ser de passageiro, não sendo aceitável nenhum outro tipo, como veículo de carga ou misto. Assim, somente um veículo adequado ao transporte de pessoas poderia preencher os requisitos do Código de Trânsito Brasileiro.

Também devem ser destacadas as exigências relativas aos condutores de veículos destinados à condução de escolares, tendo estes que preencherem alguns requisitos, como: idade superior a vinte e um anos; ser habilitado na categoria D; não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses; ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

Embora os requisitos presentes na legislação de trânsito não são meramente figurativos, mas dizem respeito à segurança dos passageiros e motoristas, portanto, à garantia de seus direitos fundamentais à integridade e à vida assegurados constitucionalmente.

Dada a importância do transporte escolar, há recursos federais específicos destinados à manutenção deste serviço. O Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério (FUNDEF) possibilita que, além de outros gastos, adquiram-se veículos escolares para o transporte de alunos do ensino fundamental, bem como a manutenção desses veículos, com combustíveis, óleos lubrificantes, consertos, revisões, reposição de peças, serviços mecânicos, etc. O Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), instituído pela Lei 10.880/04, tem por objetivo custear despesas com a manutenção de veículos escolares pertencentes às esferas municipal ou estadual e para a contratação de serviços terceirizados de transporte.

O fornecimento destas verbas federais não exclui o Município e o Estado de complementá-las através de recursos próprios para o oferecimento de um melhor serviço público, pelo contrário, estes têm a obrigação de ofertar o transporte escolar para os alunos de suas redes, assegurando-lhes o direito à educação.

Esse serviço, para tanto, também tem que ser de qualidade, sendo inadmissível que, sob o argumento de garantir o acesso à escola, ponha-se em risco a integridade física e a vida dos estudantes.

Outra questão relevante para a garantia do direito ao transporte escolar de qualidade é o cumprimento pelo Poder Público da sua obrigação de conservar as estradas de rodagem, permitindo que se faça o uso do veículo adequado ao transporte de escolares, como estabelece a legislação.

O dever estatal quanto à conservação das vias é distribuído entre as esferas governamentais (União, Estados e Municípios) conforme sua extensão. Desta feita, temos que as rodovias federais são de competência da União, as estaduais do Estado e as vias locais de competência do Município. A Constituição Federal de 1988, na divisão das competências entre os entes federados, estabelece que as competências para assuntos de interesse local são dos Municípios, tendo estes a obrigação de organizar e prestar os serviços públicos de natureza local (Art. 30).

Grandes partes das estradas em que o transporte escolar circula são de competência do município, devendo este realizar a manutenção das vias, o que é de importância fundamental para que se cumpra os requisitos necessários, como a utilização de veículos de passageiros para o transporte de escolares, o que garante a qualidade desse serviço.

2.2 PROGRAMAS DO GOVERNO FEDERAL

O Ministério da Educação executa dois programas voltados a auxiliar os Estados e municípios a financiar o sistema de transporte escolar: o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE).

O PNTE foi criado por meio da Portaria Ministerial nº 955, de 21 de junho de 1994, com o objetivo de contribuir financeiramente com os municípios e organizações não-governamentais para a aquisição de veículos automotores zero quilômetro, destinados ao transporte diário dos alunos da rede pública da educação básica residentes na área rural e das escolas da educação básica que atendam alunos com necessidades educacionais especiais.

Nos anos de 1995 e 1996, o Programa contemplou os municípios priorizados pelo Programa Comunidade Solidária. A partir de 1997, o atendimento foi direcionado para os demais municípios e àqueles que comprovassem consolidação, aglutinação ou nucleação de escolas. Em 1998, foram atendidos 1.558 municípios em todo o País, em decorrência de um substancioso repasse de verbas. No ano de 1999, o Programa não pode ser executado por razões orçamentárias e no ano de 2000 houve uma retomada significativa, atendendo 230 Organizações não – Governamentais - ONGs e 961 municípios.

A Resolução FNDE/CD Nº 28, de 28 de junho de 2001, estabelece as orientações e diretrizes para a assistência financeira suplementar aos projetos educacionais, no âmbito do PNTE, que consistindo na assistência financeira aos municípios e organizações não - governamentais para a aquisição de veículos novos (zero quilômetro).

Devendo ser destinados, exclusivamente ao transporte dos alunos matriculados nas escolas da rede pública estadual e municipal, da educação básica e educação especial, prioritariamente, residentes no meio rural, de modo a garantir o

acesso e a permanência dos alunos na escola, erradicando a evasão escolar. Cabendo à Prefeitura e/ou entidades proponentes assegurarem a manutenção dos veículos, custeando as despesas pertinentes ao seu uso. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) tem uma linha de crédito de R$ 300 milhões para estados, municípios e o Distrito Federal financiarem a compra de 2,5 mil veículos zero-quilômetro e embarcações. Os recursos deverão ser aplicados até 2009. A expectativa é que o programa atenda 4,5 mil municípios. (VASCONCELOS, online, 2007).

A partir de 2004, o PNTE foi modificado e, agora, consiste no repasse de recursos financeiros, em única parcela mediante celebração de convênio, somente às organizações não - governamentais sem fins lucrativos que mantenham escolas especializadas da educação básica, que atendam alunos com necessidades educacionais especiais, para aquisição de veículo escolar zero quilômetro.

O PNATE foi instituído pela Lei Nº 10.880, de 9 de junho de 2004, com o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares dos alunos do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, Distrito Federal e Municípios. Consiste na transferência automática de recursos financeiros, sem necessidade de convênio ou outro instrumento congênere, para custear despesas com a manutenção de veículos escolares pertencentes às esferas: municipal ou estadual e para a contratação de serviços terceirizados de transporte, tendo como base o quantitativo de alunos transportados, informados no Censo Escolar, realizado pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP/MEC), relativo ao ano anterior ao do atendimento.

Outro repasse de verba, é advindo do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (FUNDEB), deduzida a remuneração dos profissionais do magistério da educação básica em efetivo exercício na rede pública (contemplada com 60% do FUNDEB), o restante dos recursos (corresponde ao máximo de 40%) devendo ser utilizado na cobertura das despesas previstas no art. 70 da Lei Nº 9.394/96 da LDB.

Permitindo dentre vários, a “aquisição de material didático-escolar e manutenção de transporte escolar”, consistindo na aquisição de veículos escolares para o transporte de alunos do ensino fundamental na zona rural, bem como sua

manutenção com combustíveis, óleos lubrificantes, consertos, revisões, reposição de peças, serviços mecânicos, etc.

Outra fonte de recursos é do salário-educação, instituído em 1964, é uma contribuição social destinada ao financiamento de programas, projetos e ações voltados para o financiamento da educação básica pública. Também pode ser aplicada na educação especial, desde que vinculada à educação básica.

A contribuição social do salário-educação está prevista no artigo 212, § 5º, da Constituição Federal, regulamentada pelas leis Nº 9.424/96 e 9.766/98 do Decreto Nº 6003/2006 e da Lei Nº 11.457/2007. São calculados com base nas alíquotas de 2,5% sobre o valor total das remunerações pagas ou creditadas pelas empresas, a qualquer título, aos segurados empregados, ressalvadas as exceções legais, e é arrecadada, fiscalizada e cobrada pela Secretaria da Receita Federal do Brasil, do Ministério da Fazenda (RFB/MF).

São contribuintes do salário-educação as empresas em geral, entidades públicas e privadas vinculadas ao Regime Geral da Previdência Social, entendendo-se como tal qualquer firma individual ou de sociedade que assuma o risco de atividade econômica, urbana ou rural, com fins lucrativos ou não, sociedade de economia mista, empresa pública e demais sociedades instituídas e mantidas pelo poder público, nos termos do § 2º, art. 173 da Constituição, ficando isentos do recolhimento da contribuição social do salário-educação:

- a União, os estados, o Distrito Federal e os municípios, suas respectivas autarquias e fundações;

- as instituições públicas de ensino de qualquer grau;

- as escolas comunitárias, confessionais ou filantrópicas devidamente registradas e reconhecidas pelo competente órgão de educação, e que atendam ao disposto no inciso II do artigo 55 da Lei Nº 8.212, de 24 de julho de 1991;

- as organizações de fins culturais que, para este fim, vierem a ser definidas em regulamento; e

- as organizações hospitalares e de assistência social, desde que atendam, cumulativamente, aos requisitos estabelecidos nos incisos I a V do artigo 55 da Lei Nº 8.212/1991.

Com a edição da Lei Nº 11.457, de 16 de março de 2007, a contribuição social do salário-educação – que era recolhida pelo Instituto Nacional de segurabilidade Social (INSS) e pelo próprio Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação

(FNDE) passou a ser feita pela Secretaria de Receita Federal do Brasil – RFB por meio da Guia de Previdência Social (GPS) e transferida ao Fundo Nacional de Educação para repartição das cotas.

Compete ao FNDE a função redistributiva da contribuição social do salário-educação. Do montante arrecadado é deduzida a remuneração da Receita Federal do Brasil (RFB), correspondente a 1% (um por cento), a título de taxa de administração. O restante é distribuído em cotas pelo FNDE, observada em 90% (noventa por cento) do seu valor a arrecadação realizada em cada estado e no Distrito Federal, da seguinte forma:

- cota federal – correspondente a 1/3 do montante dos recursos, é destinada ao FNDE e aplicada no financiamento de programas e projetos voltados para a universalização da educação básica, de forma a propiciar a redução dos desníveis sócio-educacionais entre os municípios e os estados brasileiros.

Cota estadual e municipal – correspondente a 2/3 do montante dos recursos. É creditada mensal e automaticamente em favor das secretarias de educação dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, para o financiamento de programas, projetos e ações voltados para a educação básica.

A cota estadual e municipal da contribuição social do salário-educação é integralmente redistribuída entre os estados e seus municípios, de forma proporcional ao número de alunos matriculados na educação básica das respectivas redes de ensino apurado no censo escolar do exercício anterior ao da distribuição.

Os 10% restantes do montante da arrecadação do salário-educação são aplicados pelo FNDE em programas, projetos e ações voltados para a universalização da educação básica.

A Lei N.º 766, de 18 de Dezembro de 1998, prevê no Art. 9º, a regulamentação de legislação própria para aplicação dos recursos.

2.3 A FISCALIZAÇÃO, SEGURANÇA E O CONTROLE NO TRANSPORTE ESCOLAR NO CAMPO.

Para a garantia de uma política pública que seja universal e de qualidade, necessário se faz sua fiscalização pelos órgãos competentes e o controle exercido por toda a sociedade, principalmente pelos destinatários dessas políticas, no caso, pelos estudantes transportados.

A Constituição Federal de 1988 incumbiu o Ministério Público da defesa dos interesses sociais e estabeleceu como sua função zelar pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública aos direitos assegurados na Constituição. É ainda responsável pela proteção dos interesses difusos e coletivos de crianças e adolescentes (Art. 127, caput e 129, III, CF/88 e Art. 201, V, do ECA).

Assim, o Ministério Público, seja Federal ou Estadual, tem papel fundamental para a garantia de um transporte escolar de qualidade. Entretanto, se a questão envolve a regularidade da aplicação de recursos federais, como é o caso dos recursos do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar, à competência para a fiscalização desses recursos é do Ministério Público Federal.

Para o cumprimento de suas atribuições o Ministério Público dispõe de vários instrumentos como o inquérito civil público, a ação civil pública, as recomendações, os ajustamentos de conduta, entre outros.

Existem outros órgãos que têm atribuições importantes na regulamentação e fiscalização do transporte escolar. É o caso dos que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, que apresentam diferentes funções.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), os Conselhos Estaduais de Trânsito (CETRAN) e o Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE) são órgãos normativos de trânsito, consultivos e coordenadores desse Sistema, responsáveis, dentre outras coisas, por zelar pela uniformidade e cumprimento das normas contidas no CTB e nas resoluções complementares; elaborar normas no âmbito das respectivas competências; responder a consultas relativas à aplicação da legislação e dos procedimentos normativos de trânsito.

Importante destacar a competência do DETRAN em autorizar a circulação dos veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares, sendo responsável por fiscalizar e controlar o processo de formação de condutores; vistoriar, inspecionar quanto às condições de segurança veicular; registrar e licenciar veículos.

O Departamento de Estrada e Rodagem apresenta uma atribuição relevante frente ao tema abordado, que é a fiscalização e o controle das rodovias, assegurando o bom funcionamento destas, o que possibilita a utilização dos veículos adequados exigidos para o transporte de escolares, garantindo a segurança e a qualidade desse serviço.

Colocadas as atribuições dos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito, faz-se necessário que a sociedade fiscalize e cobre destes o correto desempenho de seus

papéis, que são fundamentais na efetivação de um transporte escolar de qualidade, já que têm a função de fazer cumprir o estabelecido no CTB.

Atuando, dentre outras coisas, no controle das políticas voltadas às crianças e aos adolescentes podemos citar alguns órgãos que compõem o Sistema de Garantia de Direitos, como: os Conselhos de Direitos, os Conselhos Tutelares, os Centros de Defesa da Criança e do Adolescente e os Fóruns de defesa dos direitos de crianças e adolescentes.

Entretanto, para que essas instâncias funcionem a contento e haja um efetivo controle das políticas públicas é necessário que a sociedade esteja atenta, exercendo um papel que também é seu: o de fiscalizar. Sendo necessário enfatizar que não é apenas o Estado que deve atuar para efetivação dos direitos de crianças e adolescentes, mas também a família, a comunidade e a sociedade em geral, cada qual dentro do papel que lhe cabe.

Assim, qualquer cidadão, grupo de cidadãos, associação comunitária, organização sindical, entidade de classe ou outra legalmente constituída pode exigir Transporte Escolar: via legal para uma educação de qualidade do Poder Público o acesso ao ensino público, gratuito e de qualidade (Art.5º da Lei 9.394/96 - LDB). Destaque-se, portanto, o papel fundamental da comunidade escolar: pais, professores e demais profissionais da escola e, em especial, as crianças e adolescentes, destinatários que são de tais políticas.

Os Conselhos de Direitos da Criança e do Adolescente (Municipais, Estaduais e Nacional) são órgãos colegiados, cuja função primordial é a formulação de políticas públicas relacionadas a este segmento social, de caráter deliberativo e formados por representantes do Poder Público e das organizações representativas da sociedade civil, de modo paritário.

Essa participação da comunidade escolar no controle da qualidade dos serviços educacionais vem reforçada no Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA (art.53) que prevê sua participação nas definições das propostas educacionais das escolas.

Temos, nesse sentido, relacionados à gestão democrática do ensino público, os Conselhos Escolares (Art. 14, II da LDB), constituindo espaço privilegiado para a participação, o acompanhamento e o controle por esses atores (representação de pais, alunos, professores e funcionários).

Outras instâncias de discussão e reivindicação política de grande importância são as associações de pais e mestres, órgãos de referência da comunidade para serem levadas as denúncias contra a escola ou Sistema de Ensino, podendo agir tanto na esfera administrativa quanto judicial, e os Grêmios Estudantis, órgãos de representação dos estudantes, funcionando como instrumento de luta e espaço de expressão, relevante na conquistas de direitos e no reconhecimento da criança e do adolescente como sujeitos de direitos.

Segundo a cartilha do transporte escolar (2005), os itinerários devem ser fixados em função da localização da residência/escola do aluno, o trajeto residência/escola de cada aluno transportado deve ser de no máximo:

- crianças com até 8 anos – 30 minutos;

- crianças com mais de 8 anos – 60 minutos, sendo necessário também estabelecer horários adequados para buscar e levar alunos de casa para a escola e vice-versa. Alunos que são transportados por longas distâncias e/ou horários impróprios, costumam ficar sem concentração nas salas de aula, a contribuição dos pais é fundamental para que isso não aconteça.

Portanto, como vimos, existem vários instrumentos importantes previstos na legislação, possibilitando que a comunidade escolar fiscalize e faça o controle do serviço de transporte escolar. A organização da comunidade, participando e cobrando seus direitos, é fundamental na efetivação destes, garantindo, no caso, esse elemento essencial ao acesso à educação.

Capítulo 3

FATORES QUE PREJUDICAM O PROCESSO DE ENSINO APRENDIZADO NO CAMPO

3 FATORES QUE PREJUDICAM O PROCESSO DE ENSINO APRENDIZADO NO CAMPO

As estatísticas revelavam um quadro educacional preocupante e repleto de precariedades no qual a escola pública sistematicamente apresenta.

No que concerne à ampliação de oportunidades de acesso à escola, na análise das coortes aparentes, mostram grande evasão e reprovação culminando no baixo número de alunos que concluem a escolaridade obrigatória, revelam um sistema escolar que continua seletivo, qualitativamente deficiente e incapaz de enfrentar os desafios de sua clientela e da realidade brasileira que se apresenta.

Pesquisas evidenciam as dificuldades pelas quais os alunos da zona rural vivenciam no decorrer do ano letivo, mediante tal realidade deve se considerar que existe uma rotina diária dos alunos do transporte escolar.

Somente oferecer o serviço, não significa que a problemática esta solucionada, faltam avanços consideráveis a serem revistos, ônibus, merenda e outros meios ofertados somente soam como cunho operacional.

O homem do campo é cada vez mais incentivado a abandonar o campo, e promover o inchaço nas cidades, em busca de uma educação que não se permite oportunidades, mas sim competitividade por uma vaga no mercado de trabalho, digamos que não por alunos sem formação escolar, mas por alunos despreparados a assumir uma nova identidade, ser morador da zona urbana.

Não bastam apenas boas intenções no que concerne aos serviços oferecidos, a escola trabalha para oportunizar um ensino de qualidade para os alunos da zona urbana, o aluno da zona rural luta para se inserir na realidade da escola urbana, processo este muitas vezes doloroso e cansativo sentido por aqueles que ali passam com eles os 200 dias letivos, os professores, que por sua vez sentem – se impotentes diante desta realidade difícil, mas amam a profissão e fazem dela uma arte diária lutando todos os dias contra as adversidades, pois é o único que não pode desistir.

Do campo saem os alimentos de subsistência do mundo, a comunidade campesina sofre por seus produtos terem preço de tabela condicionada a índices e ao mercado consumidor, e sua vida passa a ser estendida a esperanças e de dias melhores.

Contudo o marco foi alcançado e hoje a política em prol do transporte do escolar da zona rural, adentra nas pautas de discussões políticas, mas ainda longe de caminhar lado a lado com uma educação revolucionária que atenda as necessidades

do aluno campo, hoje se trata o professor de educação especial, do ensino fundamental e médio, mas ainda não se fala com a mesma intensidade do professor do campo, aquele que deve estar inserido na educação do campo, com e pelo campo.

Antes tínhamos o professor da zona rural, em salas “multisseridas", outrora extinta por não poderem oferecer qualidade a educação exigida, por sua fragilidade e precariedade e por necessitarem de professores com qualificação exigida mediante as mudanças na legislação, passo importante na nova visão de enquadramento à educação de qualidade aos alunos das redes municipais advindas da zona rural.

A desvalorização da profissão do educador é culminante nos programas de ação política cujo discurso diz dar prioridade à educação e ao educador. A contradição se manifesta na flagrante perda de status e de autonomia da profissão, baixos salários e as condições de trabalho, faltam escolas em certas localidades onde residem grupos de famílias de pequenos proprietários e meeiros, faltam escolas nessas regiões e essas famílias vendem suas propriedades em busca de escolas para os filhos.

Em geral, os municípios entendem que as escolas não atendem às necessidades da população, não preparam o aluno para o trabalho e não oferecem garantia de melhoria de vida. Uma vez que a escola não traz melhoria de vida; as crianças são consideradas mais úteis na roça porque, mesmo que se formem, não irão arrumar serviço. A sociedade não oferece trabalho para elas, assim sendo é uma escola sem atrativos, pois lhe falta finalidade. Estudar para ser camelô? Então é melhor não fazê-lo. Há evasão pela falta de escolas profissionalizantes e se o aluno não encontra isso, não há razão para ficarem, as famílias não se esforçam para os filhos estudarem.

O desinteresse, a falta de compreensão, de responsabilidade, de incentivo e de acompanhamento dos pais ao trabalho escolar, bem como sua indiferença nas ações que a escola propõe para tentar solucionar com eles, os problemas. O próprio desinteresse do aluno na escola e sua apatia são atribuídos aos pais que "não incentivam as crianças a adquirir certa cultura".

Passam de uma escola para outra e o aluno fica repetindo na mesma série, chegando em sua maioria aos 14 anos desistem de estudar.

Problemas econômicos da família refletem na saúde e nutrição da criança, vale destacar problemas decorrentes de carência alimentar e da desnutrição das crianças de classes populares, em conseqüência da condição econômica precária da família, problemas de saúde, doenças crônicas e fome afetam a freqüência e o

rendimento da criança e propiciam sua evasão. Às vezes parece preguiça, mas é desnutrição, são crianças mal alimentadas. Têm crianças que não tomam café da manhã, ficam até a hora do recreio impacientes, depois de alimentadas, só a merenda escolar não nutre suficientemente e, mesmo, até o organismo da criança se nutrir, não é da noite para o dia.

A falta de interesse dos pais pelo desempenho da criança é evidente e reflete no seu rendimento escolar, pois os pais têm parcela de responsabilidade nos problemas dos filhos na escola.

3.1 A SITUAÇÃO SOCIOECONÔMICA

Os dados divulgados pelo Censo Demográfico 2000 mostram que apesar da intensa urbanização ocorrida nas últimas décadas, cerca de um quinto da população do país encontra-se na zona rural.

Tabela 2 - População residente segundo a localização do domicílio Brasil e Grandes Regiões - 2000

Regiões Geográficas	População Residente				
	Total	Urbana		Rural	
		Total	%	Total	%
Brasil	169.799.170	137.953.959	81,2	31.845.211	18,8
Norte	12.900.704	9.014.365	69,9	3.886.339	30,1
Nordeste	47.741.711	32.975.425	69,1	14.766.286	30,9
Sudeste	72.412.411	65.549.194	90,5	6.863.217	9,5
Sul	25.107.616	20.321.999	80,9	4.785.617	19,1
Centro-Oeste	11.636.728	10.092.976	86,7	1.543.752	13,3

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000

No caso do ensino fundamental do 1º a 5º ano, das 1.371.058 crianças atendidas em 2005, somente 42,6% são transportadas para escolas localizadas na área urbana. Esse percentual aumenta nas séries finais da educação básica.

Dos 1.992.224 alunos residentes na zona rural atendidos pelo transporte escolar público, 62,4% tiveram como destino uma escola urbana, sugerindo a carência de escolas rurais que oferecem ensino de 6ª a 9ª ano.

A condição de vida das crianças e de suas famílias, em relação às questões

educacionais, ainda é precária pois é fato de que a maioria dos alunos da escola pública vive em condições de pobreza. É unânime apontar esse fator como um dos mais fortes determinantes do fracasso escolar, desde os problemas relacionados aos custos gerados pela educação, que são os gastos da família com livros e material escolar, uniforme e transporte para a escola e outras despesas ocasionais. Embora o Estado distribua o livro-didático, os demais gastos estão incluídos no orçamento familiar e muitas crianças deixam de ir à escola por falta de recursos financeiros.

O reflexo dessa situação se manifesta na irregularidade da freqüência do aluno às aulas, no cansaço e no desinteresse do aluno que trabalha antes ou depois das aulas, na retenção causada pela falta de tempo para o estudo e, finalmente, na evasão dos alunos. As crianças são obrigadas a trabalhar para ajudar os pais a se manterem, o menino não vai à aula porque tem o plantio. Na época da colheita isso este torna-se mais agravante, se outrora a criança trabalhava em horário oposto agora os pais tiram o mesmo da escola para auxiliar no trabalho. E ainda existe o problema dos filhos de trabalhadores volantes, que por não terem trabalho estável, se mudam muito, prejudicando a aprendizagem de seus filhos. Um dos principais fatores da evasão neste caso é constante mudança de residência durante o ano letivo. As famílias com elevado número de filhos na escola que, vivem como meeiros, tem nível social precário necessitando de seus filhos como força de trabalho, vivem na comunidade dois a três meses e mudam para outra, sendo que a maioria dos alunos chegam a ser transferidos até cinco vezes no ano.

3.2 A MERENDA ESCOLAR

Discussões sobre as formas de acesso e permanência com sucesso escolar articulam-se na discussão sobre o papel social da educação e as dimensões a serem asseguradas, visando a garantia da qualidade social de processo formativo, bem como, a articulação da escola a dinâmica social vigente.

Uma educação com qualidade social é caracterizada por um conjunto de fatores intra e extra-escolares que se referem às condições de vida dos alunos e de suas famílias, ao seu contexto social, cultural e econômico e à própria escola – professores, diretores, projeto pedagógico, recursos, instalações, estrutura organizacional, ambiente escolar e relações intersubjetivas no cotidiano escolar.

Do ponto de vista da organização e gestão, o atual sistema brasileiro de ensino é resultado de mudanças importantes no processo de reforma do Estado, e fruto de alterações introduzidas em 1988 por meio da promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil e, em 1996, por meio da aprovação da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - Lei 9394/96 e ainda da aprovação do Plano Nacional de Educação - PNE, em 2001.

Essas leis foram aprovadas visando garantir diretrizes e bases para a educação nacional e, desse modo, estabelecem as normas para a organização e gestão dos diferentes níveis e modalidades da educação nacional, bem como, as ações e políticas a serem implementadas visando garantir o acesso, a permanência e a gestão democrática, como também, a qualidade da educação.

Neste cenário, visando à garantia de direitos fundamentais ao educando o Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE), mais conhecido como merenda escolar, gerenciado pelo FNDE e de recursos financeiros aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios para suprir, parcialmente, as necessidades nutricionais dos alunos das escolas de educação infantil (creche e pré-escola) e ensino fundamental da educação básica (1º ao 9º ano) da rede pública durante o ano letivo.

Alunos de escolas e creches indígenas e de áreas remanescentes de Quilombos, em situações especiais, atendendo também aos alunos de Entidades filantrópicas, sendo considerado um dos maiores programas na área de alimentação escolar no mundo, e é o único com atendimento universalizado[9].

Um dos fatores que deve ser considerado nesta pesquisa é a questão do atendimento e da oferta da merenda escolar ao educando da zona rural. A viagem dos alunos está relacionada com as rotas do transporte rural escolar e com as características da rede viária. Assim, podem ocorrer grandes variações no acesso de um local para outro dentro do município, em função do desempenho da rede de transporte disponível, e estes alunos recebem o mesmo atendimento que os alunos da zona urbana, todos matriculados na mesma escola, todavia todos com direitos iguais.

[9] A partir de março de 2006, com a Resolução/FNDE/CD nº 5, o MEC ajustou os dias de atendimento da alimentação escolar e o valor per capta dos recursos transferidos à conta do PNAE. O repasse corresponde a 200 dias letivos para creche e ensino fundamental e o per capta passou de R$ 0,18 para R$ 0,22. Para os alunos de escolas e creches indígenas e de áreas remanescentes de Quilombos, o per capta passou de R$ 0,34 para R$ 0,44/dia.

Porém a tradição do planejamento escolar brasileiro recomenda que o tempo máximo que o aluno da zona rural deve levar de sua residência até a escola seja de 45 minutos. No entanto os estudantes da zona rural precisam enfrentar muitas vezes um tempo de viagem muito longo, por estradas mal conservadas, por tempos longos de viagem, provocando o cansaço, aborrecimento e queda de produtividade afetando na aprendizagem dos alunos.

Um parêntese, a criança que está na escola pode estar com fome. A fome é uma necessidade primária e quando não atendida pode interferir na disponibilidade da pessoa para qualquer atividade. Uma criança com fome está menos disponível para brincar, para correr e para aprender.

De acordo com Fonseca (1994, p.26).

> O reconhecimento da importância social do Programa Nacional de Alimentação Escolar baseia-se em que as satisfatórias condições de saúde e nutrição são requisitos essenciais para o rendimento escolar, pelo o que se constitui como uma das políticas sócias mais relevantes, quando colocamos o fato de que para milhões de crianças a alimentação escolar é fundamental para ajudar a suprir suas necessidades protéicas e calóricas mínimas e muitas vezes a única comida das crianças durante o dia. Deve-se entender que alimentação escolar é incapaz de resolver o problema de fracasso escolar, porém tem uma grande importância social na hora em que facilita o rendimento escolar pelo seu aporte nas necessidades nutricionais, fato mais considerado quando se analisa o tempo que a criança permanece na escola e a importância da distribuição dos alimentos em pelo menos cinco refeições ao dia.

Satisfeita a necessidade básica, a criança apresenta-se com todo seu vigor, novamente. A fome não deixa seqüelas, não altera a anatomia, não é irreversível. Porém a criança alimentada estará disponível para aprender o que lhe for ensinado. Desta forma, a discussão do fracasso escolar deve ser remetida para o campo coletivo, institucional, buscando-se sua superação no plano político e pedagógico. Não se pode pretender, seriamente, enfrentá-lo com o programa de merenda escolar.

Este discurso, ao mesmo tempo em que dificulta a percepção dos determinantes reais do fracasso escolar frente aos alunos transportados, coloca para a merenda um objetivo que já se sabe, de antemão, inatingível. Entretanto vale ressaltar que somente a merenda não é capaz de resolver o fracasso escolar. Todavia se a merenda é incapaz de erradicar a desnutrição, ela pode matar a fome do dia, ou melhor, a fome de quatro horas. A criança poderá aprender mais facilmente, mas isto não resolverá o fracasso escolar, nem deve ser o objetivo da alimentação escolar.

Isto não significa que a merenda é dispensável, deve ser considerado o redimensionamento da merenda, principalmente se tratando dos alunos usuários do transporte escolar rural, deslocando-a de programa paliativo para proposta de atenção aos direitos da criança.

3.3 O ALUNO COMO COMPLEMENTO DA RENDA FAMILIAR

Muito se discute no Brasil o fato de a escola ser ou não um meio de ascensão social. De modo geral, a população ainda acredita que ela o seja, e demonstra essa sua crença na luta pela escola.

Por lei o é proibido que crianças menores de quatorze anos realizem qualquer trabalho, até esta idade a criança pode até ser aprendiz de alguma profissão, mas em hipótese alguma pode exercê-la. Este aprendizado é considerado como uma formação técnico-profissional, que tem que garantir o tempo da criança no ensino regular, com freqüência obrigatória; não pode ser uma atividade que prejudique o desenvolvimento do adolescente e tem que ser realizada em horários especiais. Quando o menor de quatorze anos é aprendiz, a lei garante a ele o direito à bolsa de aprendizagem, o que nem sempre se cumpre na prática, e quando maior de quatorze anos, os direitos trabalhistas e previdenciários têm que ser respeitados.

Segundo os dados referentes ao Plano Nacional de Promoção, Proteção e Defesa do Direito de Crianças e Adolescentes à Convivência Familiar e Comunitária (2006, pg. 52), a erradicação do trabalho infantil se constitui como um grande desafio hoje no Brasil, pois depende tanto da mudança das condições de vida da população quanto de uma mudança de valores sobre a socialização da infância e da Adolescência. De acordo com o IBGE (2004), em 2003, havia 5,1 milhões de crianças e adolescentes trabalhando. Do total de crianças e adolescentes trabalhadores: 4,1% tinham de 05 a 09 anos de idade, 33,3% tinham de 10 a 14 anos de idade e 62,6% tinham de 15 a 17 anos de idade.

Quase a metade das crianças que trabalham vivem em famílias com renda com renda familiar até ½ salário mínimo e a renda que auferem em seu trabalho é parte substancial do sustento da família. Entretanto, foi possível observar um declínio nos percentuais de trabalho infantil, na última década – pois, em 1993, a média nacional era de 22,8% - com prováveis impactos positivos das políticas do Programa de Erradicação do Trabalho Infantil (PETI) e dos programas de apoio às famílias. Apesar

de todas estas condições legais, a realidade social de alguns países, como o Brasil, gera a necessidade de aumento de renda nas famílias mais pobres que, muitas vezes, têm nos filhos uma fonte de renda. Neste caso, quanto mais crianças na família, mais pedintes ou vendedores de rua para aumentar a renda familiar.

Capítulo 4

ANÁLISE DOS RESULTADOS

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Para melhor análise dos resultados obtidos na pesquisa empírica foram elaboradas tabelas que facilitarão nosso entendimento.

Tabela 01 – Usuários do Transporte Escolar

Item	Alunos Entrevistados	%
Sim	21	100
Não	-	-
Total de Entrevistados	21	100

Fonte: Escola do Município de Machadinho D'oeste – RO.

Na tabela 01, nota-se que 100% dos alunos entrevistados utilizam diariamente o transporte escolar para ter acesso a instituição de ensino.

Tabela 02 – Satisfação quanto o Transporte Escolar

Item	Alunos Entrevistados	%
Regular	16	76
Ruim	1	4,7
Bom	4	19,3
Total de Entrevistados	21	100

Fonte: Escola do Município de Machadinho D'oeste – RO.

Evidencia-se na tabela 02, que 76% dos alunos entrevistados consideram o transporte escolar regular, 4,7% afirmaram ser ruim e 19,3% estão satisfeito com o transporte oferecido.

Tabela 03 – Possíveis melhorias no Transporte Escolar

Item	Aluno Entrevistados	%
Lotação	7	33,3
Via de acesso	4	19,2
Monitor	3	14,2
Segurança	7	33,3
Total de Entrevistados	21	100

Fonte: Escola do Município de Machadinho D'oeste – RO.

Na tabela 03 encontra-se o resultado sobre as possíveis melhorias que necessita o transporte. Ficou evidenciado que 33,3% acreditam ser a lotação primeiro fator a sofrer melhorias, as vias de acesso aparecem com 19,2%, 14,2% acreditam ser a presença monitores nos veículos e 33,3% concordam que o fator segurança possa melhorado.

Tabela 04 – Distância percorrida até a escola

Item	Alunos Entrevistados	%
1 km a 6km	4	19,2
10km a 15km	8	38,6
15km a 22km	4	19,2
22km a 30km	2	10
30km a 40km	2	10
Total de Entrevistados	21	100

Fonte: Escola do Município de Machadinho D'oeste – RO.

Pode-se observar na tabela 04, que 19,2% dos entrevistados percorrem até 6 km, 38,6% 10 km a 15 km, seguidos de 19,2% 15 km a 22 km, onde somente 10% dos entrevistados 22 km a 30 km, somente 10% os entrevistados tem o maior trajeto sendo 30 km a 40 km percorrido diariamente.

Tabela 05 – Satisfação quanto a merenda escolar

Item	Alunos Entrevistados	%
Não	20	95,3
Sim	1	4,7
Total de Entrevistados	21	100

Fonte: Escola do Município de Machadinho D'oeste

Nota-se que na tabela 05, que 95,3% dos alunos não estão satisfeitos com a merenda escolar sendo apenas 4,7% demonstram não estarem satisfeitos com a merenda.

Tabela 06 – Enriquecimento do cardápio da merenda escolar

Item	Alunos Entrevistados	%
Sim	21	100
Não	-	-
Total de Entrevistados	21	100

Fonte: Escola do Município de Machadinho D'oeste

A tabela 06 mostra que 100% dos alunos entrevistados consideram relevante enriquecer o cardápio da merenda oferecida na escola.

Tabela 07 – Recursos Orçamentários ano 2009

Item	Secretaria de Educação	%
Folha de Pagamento	8.000.189,026	60,8
Locação de Ônibus	2.000.483,31	15,2
Despesas e investimentos/Manutenção	2.670.195,00	20,3
Total de Investimentos ano 2009	13.153.384,24	100

Fonte: Secretaria Municipal de Educação de Machadinho D'oeste – RO.

Na tabela 07 demonstra que dos recursos disponíveis para o exercício de 2009, 60,8% foram utilizados para pagamento da folha dos servidores, 15,2% aplicados na locação de veículos, 20,3% foram aplicados nas despesas, investimento e manutenção.

Tabela 08 – Dados escolares ano de 2008

Item	Secretaria Municipal de Educação	%
Afastados por abandono	98	11,8
Afastados por transferência	77	9,2
Aprovados	531	63,7
Reprovados	127	15,3
Total	833	100

Fonte: Secretaria Municipal de Educação de Machadinho D'oeste – RO.

Observa-se na tabela 08, que no ano letivo de 2008 11,8% dos alunos abandonaram a escola, 9,2% foram transferidos, 63,7% aprovados e 15,3% retidos.

Tabela 09 – Estado de conservação das estradas, pontes e bueiros

Item	Secretaria Municipal de Educação	%
Regular	1	10
Ruim	9	90
Total de Entrevistados	10	100

Fonte: Secretaria Municipal de Educação de Machadinho D'oeste – RO.

No quesito conservação das vias 10% dos entrevistados consideram regular, já 90% dos entrevistados consideram ruim o estado de conservação.

Tabela 10 – Assiduidade do Transporte Escolar

Item	Pais	%
Regular	10	100
Ruim	-	-
Total de Entrevistados	10	100

Fonte: Entrevista aos Pais de alunos da escola do Município de Machadinho D'oeste – RO.

Evidencia-se na tabela 10 que 100% dos pais entrevistados apontaram o fornecimento do transporte escolar como sendo regular em sua freqüência.

Tabela 11 – Satisfação dos pais quanto a qualidade dos veículos

Item	Pais	%
Regular	5	50
Ruim	4	40
Bom	1	10
Total de Entrevistados	10	100

Fonte: Entrevista aos Pais de alunos da escola do Município de Machadinho D'oeste – RO.

Na tabela 11, 50% dos pais consideram regular a frota de ônibus oferecida no transporte escolar, 40% consideram ruins e 10% mostram- se satisfeitos com a qualidade em que se encontram os veículos.

Tabela 12 – Melhorias na prestação do Transporte Escolar

Item	Pais	%
Ônibus novos	4	40
Monitores	2	20
Estradas Boas	2	20
Falta do Ônibus	2	20
Total de Entrevistados	10	100

Fonte: Entrevista aos Pais de alunos da escola do Município de Machadinho D'oeste – RO.

Observa-se na tabela 12 que 40% dos pais afirmam ser a necessidade de aquisição de novos veículos a principal melhoria a ser feita, 20% acreditam ser a contratação de monitores, 20% dos entrevistados responderam ser a necessidade de estradas conservadas e em condições de tráfego e 20% dos pais apontam ser a ausência dos ônibus em período escolar, devido ao estado de conservação e tempo de uso.

Tabela 13 – Dificuldades apresentadas pelos alunos

Item	Secretaria Municipal de Educação	%
Concentração	3	30
Sonolência	4	40
Cansaço	3	30
Total de Entrevistados	10	100

Fonte: Secretaria Municipal de Educação de Machadinho D'oeste – RO.

Percebe-se na tabela 13, que dos 30% dos professores entrevistados consideram que os alunos sentem dificuldade em concentração durante as aulas, 40% apresentam a sonolência com um dos fatores de interferência e 30% dos professores afiram que o cansaço é um fator evidente nos alunos diariamente.

Tabela 14 – Rendimento escolar

Item	Professor	%
Participação nas atividades escolares	6	60
Desinteresse	3	30
Acompanhamento dos pais	1	10
Total de Entrevistados	10	100

Fonte: Secretaria Municipal de Educação de Machadinho D'oeste – RO.

Na tabela 14, encontra - se os resultados sobre as possíveis causas do baixo rendimento escolar, 60% dos professores entrevistados apontam a falta de participação dos alunos nas atividades propostas como sendo o principal fator que interfere no aprendizado, 30% considerou o desinteresse dos alunos no ato de estudar e 10% atribuem a falta de acompanhamento dos pais na vida escolar dos alunos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante ao exposto e com base na realidade pesquisada, o transporte escolar é um atendimento necessário para o jovem do campo, pois o mesmo depende desse serviço para percorrer o trajeto até a escola. Vale ressaltar que apesar das inúmeras conquistas, atualmente este serviço vem sendo oferecido de forma precária devido a enorme burocracia e falta de políticas voltadas para obtenção de recursos que possam custear seu funcionamento.

O acesso e permanência na sala de aula tornaram-se o grande desafio aos educandos na área rural. As hipóteses aqui levantadas para o problema, se atribuem a fatores que prejudicam o processo de ensino aprendizagem do aluno. É evidente o quanto as viagens interferem no processo de ensino, causando a fadiga, sonolência, aborrecimento, falta de concentração, desinteresse e posteriormente a desistência.

Para melhor disseminar o tema, desenvolveu-se a pesquisa empírica em uma escola da rede pública municipal da zona rural de Machadinho D'Oeste. Evidenciou-se a preocupação por parte dos professores que estão insatisfeitos com o baixo rendimento escolar, o alto índice de evasão e retenção.

Outro fator agravante e que deve ser considerado é a merenda escolar, que muitas vezes é a única refeição que o aluno recebe e não atende as necessidades básicas nutricionais do mesmo.

Ressalta – se ainda que os ônibus utilizados apresentam em sua maioria idade avançada de uso, dificultando assim o desempenho do veículo na longa distância percorrida diariamente, apresentam constantemente problemas mecânicos devido a este fator muitas vezes os educandos ficam sem o serviço, assim não conseguem cumprir o calendário escolar e a superlotação aparece como alto índice de insatisfação entre os alunos.

Quanto a participação da família a escola sempre vem buscando alternativas onde os pais possam participar ativamente da vida escolar dos filhos, mas percebe-se que o cansaço da espera ao retorno, seus afazeres no campo, os impedem deste deslocamento, ficando a escola incapaz de realizar um acompanhamento a criança e sua família.

Percebe-se que não basta apenas a preocupação com a oferta e o atendimento do transporte escolar, porém deve haver uma visão voltada ao principal responsável por todo esse processo, o aluno. E este sofre pela falta de gerenciamento

transparente e participativo nas ações voltadas para a oferta de melhorias significativas, que pudessem beneficiar a criança do campo, com direito a educação de qualidade garantida e prevista em lei.

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

A I CONFERÊNCIA NACIONAL POR UMA EDUCAÇÃO BÁSICA DO CAMPO, 1ª, 1998, Luziânia. **Anais**...Luziânea: Editora, 1998. 45 p. http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001497/149798porb.pdf

BRASIL, Lei nº 10.832, de 29 de dezembro de 2003. Altera o § 1º e o seu inciso II do art. 15 da Lei no 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e o art. 2º da Lei no 9.766, de 18 de dezembro de 1998, que dispõem sobre o Salário-Educação. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 30 de dez. de 2003.

BRASIL. Constituição. Brasília: Senado Federal, 1998.

BRASIL. Instrução normativa nº 022, de 16 de maio de 2007. "Dispõe sobre as informações e documentos a serem encaminhados pelos gestores estaduais e municipais responsáveis pelas áreas de Educação e Saúde, e dá outras providências". Tribunal de contas do estado de Rondônia. Porto Velho, RO, 2007. http://www.tce.ro.gov.br/tribunal/legislacao/arquivos/InstNorm-22-2007.pdf

BRASIL. Lei nº 11.457, de 16 de março de 2007. Dispõe sobre a Administração Tributária Federal; altera as Leis nos 10.593, de 6 de dezembro de 2002, 10.683, de 28 de maio de 2003, 8.212, de 24 de julho de 1991, 10.910, de 15 de julho de 2004, o Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e o Decreto no 70.235, de 6 de março de 1972; revoga dispositivos das Leis nos 8.212, de 24 de julho de 1991, 10.593, de 6 de dezembro de 2002, 10.910, de 15 de julho de 2004, 11.098, de 13 de janeiro de 2005, e 9.317, de 5 de dezembro de 1996; e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007. Regulamenta o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação - FUNDEB, de que trata o art. 60 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias; altera a Lei no 10.195, de 14 de fevereiro de 2001; revoga dispositivos das Leis nos 9.424, de 24 de dezembro de 1996, 10.880, de 9 de junho de 2004, e 10.845, de 5 de março de 2004; e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 21 de jun. de 2007.

BRASIL. Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990. Dispõe sobre o estatuto da criança e adolescente, e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 16 ago. 1990.

BRASIL. Lei nº 8.212, de 24 de Julho de 1991. Dispõe sobre a organização da seguridade social, institui plano de custeio, e dá outras providências. Presidência da república. Diário oficial da união. Brasília, DF. 25 jul. 1991.

BRASIL. Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 23 dez. 1996.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o código de trânsito brasileiro. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 24 set. 1997.

BRASIL. Lei nº 9.766, de 18 de dezembro de 1998. Altera a legislação que rege o Salário-Educação, e dá outras providências. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 19 de dez. de 1998.

BRASIL. Portaria Ministerial nº 955, de 21 de junho de 1994. Com o objetivo de contribuir financeiramente com os municípios e organizações não-governamentais para a aquisição de veículos automotores zero quilômetro, destinados ao transporte diário dos alunos da rede pública de ensino fundamental residentes na área rural e das escolas de ensino fundamental que atendam alunos com necessidades educacionais especiais. Ministério da Educação. Brasília, DF. [S.I]

BRASIL. Presidência da república, Secretaria especial dos direitos humanos. Conselho nacional dos direitos da criança e do adolescente. Plano Nacional de Promoção, proteção e defesa do direito de crianças e adolescentes à convivência familiar e comunitária. [S.n.], [S.ed.]. Brasília, DF, 2006.

EDITORA nova geração do trânsito. Manual do transporte escolar, Santo Ângelo, ano 1, Ed 1, ano 2008. Disponível em:http://www.manualdetransito.com.br/livro_mte.asp > Acesso em: 23 junho 2009.

EGAMI, Cintia Y. *et al*. Panorama das políticas públicas do transporte escolar.1994. 12f. Artigo - Universidade Federal de Brasília, Brasília, [S.d.]1994. Disponível em: http://www.ceftru.unb.br/pesquisa/Panorama%20das%20Politicas%20Publicas%20do%20Transporte%20Escolar%20Rural.pdf.> Acesso em 26 julho 2009.

FERREIRA, Luiz Antonio Miguel. **O estatuto da criança e do adolescente e** o **professor: reflexos na sua formação e atuação**. [S.n.]. Cortez, 2008.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia da Autonomia. Saberes necessários à prática educativa.** . 15ª. edição., Paz e Terra. Rio de Janeiro. 2000.

FONSECA,Carlos B. **LDB Passo a passo Lei de diretrizes e base da educação nacional Lei 9394/96.** 3º edição Ed. Avercamp: São Paulo, 2007.

GEIPOT discussão dos 10 Aspectos mais relevantes do transporte rural escolar. Disponível em: http://www.geipot.gov.br/estudos_realizados/transporte_rural/aspectosrelevantes.doc > Acesso em: 21 de Julho de 2009.

HAIDEMANN, Humberto Pereira. O Problema dial – a - ride estático: Estudo de caso para o transporte escolar. 2007. 136f. Dissertação (Mestre em Ciências do Curso de Pós - Graduação em Métodos Numéricos em Engenharia na área de Concentração em Programação Matemática do Setor de Ciências Exatas) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 2007. Disponível em: http://dspace.c3sl.ufpr.br:8080/dspace/bitstream/1884/14450/1/Disserta%c3%a7%c3

%a3o%20-%20Huberto%20Pereira%20Haidemann.pdf> Acesso em: 26 julho de 2009.

IDADE média do transporte escolar é de 16 anos, diz pesquisa. Disponível em:<http://g1.globo.com/Noticias/Brasil/0,,MUL205152-5598,00-IDADE+MEDIA+DA+FROTA+DO+TRANSPORTE+ESCOLAR+E+DE+ANOS.html>Acesso em: 21 Julho de 2009.

INEP, Instituto nacional de estudos e pesquisas educacionais anísio teixeira. Cartilha do transporte escolar. Brasília, 2005. Disponível em:<http://www.conscienciaprevencionista.com.br/upload/arquivo_download/1962/PREVEN%C3%87%C3%83O%20DE%20ACIDENTES%20NO%20TR%C3%82NSITO%20-%20CARTILHA%20DO%20TRANSPORTE%20ESCOLAR.pdf>.Acesso em 21 Julho de 2009.

KRUPPA, Sonia M. Portella. **Sociologia da educação**. 11ª Edição: Editora Cortez, São Paulo 2007.

LIMA, Ediceu. Moreira Mendes quer dar mais segurança a alunos da área rural. Disponível em: http://www.focoemnoticia.com/index.php?option=com_content&task=view&id=7054&Itemid=2> 13 Setembro de 2009.

LOPES, Ana M. de O.; FERREIRA, Eudson de C.:Escola rural: um sonho a ser conquistado, São Felix do Araguaia, [S.d.]. Disponível em: http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/mre000089.pdf. Acesso em: 26 Julho 2009.

MENEZES, Débora. Transporte Escolar: o longo caminho até a aula. Revista Escola, São Carlos, ano 23, n. 211, 2008. Disponível em: < http://educarparacrescer.abril.com.br/politica-publica/transporte-escolar-411204.shtml >Acesso em 22 de Julho de 2009.

SAVIANI, Dermeval. **O trabalho como princípio frente às novas tecnologias**. In. FERRETI, Celso João etal. **Novas tecnologias, trabalho e educação: um debate multidisciplina**r. Petrópolis: Vozes, RJ .1994.

VASCONCELOS, Luciana. Programas para financiamento do transporte escolar terão R$ 600 milhões. Disponível em: http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2007/08/14/materia.2007-08-14.9724599417/view> Acesso em: 22 jul. 2009.

A AUTORA

ROSÂNGELA MARTINS DE OLIVEIRA DOS SANTOS

Professora Pedagoga com habilitação em Séries Iniciais, Orientação e Gestão; Pós-Graduada em Alfabetização e Gestão Pública - IFRO/RO.

ISBN 978-658997610-3

Editora
MultiAtual