



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DO MARAJÓ – BREVES
FACULDADE DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS HUMANAS
LICENCIATURA PLENA EM PEDAGOGIA

MARIA DE NAZARÉ DO AMARAL CARNEIRO
MARLUANE DE SOUZA OLIVEIRA

ENTRE A CASA E A ESCOLA: nuances do cotidiano do transporte escolar de alunos ribeirinhos da Escola Maria das Dores Sá, Vila Recreio do Piriá, Curralinho/PA e suas implicações no processo de ensino e aprendizagem.

BREVES/PA
2020

MARIA DE NAZARÉ DO AMARAL CARNEIRO
MARLUANE DE SOUZA OLIVEIRA

ENTRE A CASA E A ESCOLA: nuances do cotidiano do transporte escolar de alunos ribeirinhos da Escola Maria das Dores Sá, Vila Recreio do Piriá, Currealinho/PA e suas implicações no processo de ensino e aprendizagem.

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado como requisito parcial para obtenção de grau de Licenciatura Plena em Pedagogia, pela Universidade Federal do Pará.

Orientadora: Prof. Dra. Cleide Carvalho de Matos

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a)
autor(a)**

C289e Carneiro, Maria de Nazaré do Amaral.
Entre a casa e a escola: Nuances do cotidiano do transporte escolar de alunos ribeirinhos da escola Maria das Dores Sá, Vila Recreio do Piriá, Curralinho/PA e suas implicações no processo de ensino e aprendizagem. / Maria de Nazaré do Amaral Carneiro; Marluane de Souza Oliveira . — 2020.
28 f. : il. color.

Orientador(a): Prof^a. Dra. Cleide Carvalho de Matos
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) -
Universidade Federal do Pará, Campus Universitário de Breves,
Faculdade de Educação, Breves, 2020.

1. Educação. 2. Transporte escolar. 3. Ensino e aprendizagem.
4. Alunos ribeirinhos. I. Título.

CDD 370.91734098115

MARIA DE NAZARÉ DO AMARAL CARNEIRO
MARLUANE DE SOUZA OLIVEIRA

ENTRE A CASA E A ESCOLA: nuances do cotidiano do transporte escolar de alunos ribeirinhos da Escola Maria das Dores Sá, Vila Recreio Do Piriá, Curralinho/PA e suas implicações no processo de ensino e aprendizagem.

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado como requisito parcial para obtenção de grau de Licenciatura Plena em Pedagogia, pela Universidade Federal do Pará.

Orientadora: Prof. Dra. Cleide Carvalho de Matos

Data de aprovação: 09/07/2021

Conceito:

Banca Examinadora:

Prof. Dra. Cleide Carvalho de Matos (Orientadora)
FECH - UFPA

Prof. Dr. Elson de Menezes Pereira (Examinador – UFPA)
FECH - UFPA

Prof. Esp. Carlos Rodrigo Moraes de Souza (Examinador Externo)
FECH – UFPA

RESUMO

O trabalho tem como foco principal, analisar as longas jornadas vivenciadas no transporte escolar pelos(as) alunos(as) da Escola Municipal Maria das Dores Sá, localizada na Vila Recreio do Piriá, área rural ribeirinha do município de Currealinho, Estado do Pará e suas implicações para o processo ensino- aprendizagem. O problema que norteou a pesquisa foi: que influências as longas jornadas vivenciadas no transporte escolar pelos(as) alunos(as) da Escola Municipal Maria das Dores Sá, localizada na Vila Recreio do Piriá, área rural ribeirinha do município de Currealinho, Estado do Pará tem no processo ensino-aprendizagem. O estudo tem como base a pesquisa de campo realizada por meio de observação e entrevistas semiestruturadas, pesquisa bibliográfica e documental. Conclui-se, pelos relatos, que as dificuldades enfrentadas pelos alunos implicam diretamente em sua aprendizagem, fazendo com que a motivação em aprender diminua significativamente. Tal desmotivação se dá por diversos fatores que vão além do tempo que passam dentro das embarcações ou da distância que percorram. São situações que afetam não apenas o físico, mas o emocional e cognitivo destes alunos, mesmo com toda a boa vontade e esforço que demonstrem.

Palavras-Chave: Educação; Transporte Escolar; Ensino e Aprendizagem; Alunos Ribeirinhos.

ABSTRACT

The main focus of this study is to analyze the long journeys experienced on school transportation by students at the Maria das Dores Sá Municipal School, located in Vila Recreio do Piriá, a rural riverside area of the municipality of Curralinho, State of Pará, and their implications for the teaching-learning process. The problem that guided the research was: what influences do the long journeys experienced on school transportation by students at the Maria das Dores Sá Municipal School, located in Vila Recreio do Piriá, a rural riverside area of the municipality of Curralinho, State of Pará, have on the teaching-learning process? The study is based on field research carried out through observation and semi-structured interviews, bibliographical and documentary research. It is concluded, from the reports, that the difficulties faced by the students directly affect their learning, causing their motivation to learn to decrease significantly. This lack of motivation is due to several factors that go beyond the time spent on the boats or the distance they travel. These are situations that affect not only the physical, but also the emotional and cognitive aspects of these students, even with all the good will and effort they demonstrate.

Keywords: Education; School Transportation; Teaching and Learning; Riverside Students

LISTA DE ILUSTRAÇÃO

Figura 1 -	Pátio da frente da escola.....	12
Figura 2 -	Utensílios utilizados na cozinha da escola.....	13
Figura 3 -	Instalações elétricas	13
Figura 4 -	Barcos que transportam os alunos.....	17
Figura 5 -	Lancha escolar.....	23
Figura 6 -	Pátio de acesso as salas de aula.....	25

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 -	Número de alunos matriculados no ano 2019.....	12
------------	--	----

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	8
2	METODOLOGIA.....	9
3	ESTRUTURA FÍSICA DA ESCOLA.....	11
4	O TRANSPORTE ESCOLAR: IMPLICAÇÕES NO PROCESSO DE ENSINO-APRENDIZAGEM.....	14
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	26
	REFERÊNCIAS.....	28

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho objetiva analisar as longas jornadas vivenciadas no transporte escolar pelos(as) alunos(as) da Escola Municipal Maria das Dores Sá, localizada na Vila Recreio do Piriá, área rural ribeirinha do município de Curalinho, Estado do Pará e suas implicações para o processo ensino-aprendizagem.

A temática escolhida surgiu a partir de um olhar crítico sobre as condições do transporte escolar utilizado pelos(as) alunos(as) da Escola Municipal Maria das Dores Sá durante o período de realização da disciplina de estágio, componente curricular obrigatório do curso de licenciatura em Pedagogia da Universidade Federal do Pará.

Deste modo, é pertinente problematizar: que influências as longas jornadas vivenciadas no transporte escolar pelos(as) alunos(as) da Escola Municipal Maria das Dores Sá, localizada na Vila Recreio do Piriá, área rural ribeirinha do município de Curalinho, Estado do Pará tem no processo ensino-aprendizagem.

Na perspectiva de responder a nossa indagação, realizamos pesquisa bibliográfica, documental e pesquisa de campo por meio de observação e entrevistas semiestruturadas, que serão abordadas na segunda seção.

A pesquisa oportunizou a união da teoria estudada e amplamente discutida durante o curso de Licenciatura em Pedagogia, na UFPA/Campus Breves, à prática educativa, possibilitando associar, refletir, questionar e desejar contribuir para a compreensão da realidade que envolve os(as) alunos(as) regularmente matriculados(as) naquela escola. Da mesma forma, contribuiu para pautar um tema que muitas vezes é esquecido e até mesmo não debatido pela escola.

É oportuno destacar que a Pandemia da COVID-19 interferiu na realização desta pesquisa, pois exigiu a adoção de protocolos de segurança que nos impediram de voltarmos a comunidade para darmos continuidade à pesquisa, já que as aulas foram suspensas e até o término da elaboração deste trabalho, não haviam retomado.

Esse trabalho apresenta a seguinte estrutura: na primeira seção, a introdução que apresenta o tema abordado no trabalho; na segunda seção são descritos os materiais e métodos utilizados para a obtenção das informações necessárias para a produção do trabalho; na terceira seção, descrevemos o *lócus* da pesquisa e apresentamos os resultados, as considerações finais e as referências.

2 METODOLOGIA

A realização deste trabalho tem como base o conhecimento construído durante a trajetória acadêmica bem com as leituras de artigos científicos, livros, periódicos, entre outros materiais sobre a temática em questão, as quais deram sustentação a pesquisa de campo e a análise dos dados coletados.

Optamos por utilizar abordagem qualitativa. Segundo Erickson (1989 *apud* Teis e Teis, s/d, p. 01),

A abordagem qualitativa tem se afirmado como promissora possibilidade de investigação em pesquisas realizadas na área da educação. Uma pesquisa com essa abordagem caracteriza-se pelo enfoque interpretativo. Desse modo, as técnicas de investigação não constituem o método de investigação.

Para o autor a pesquisa qualitativa deve se embasar nas características particulares e específicas de cada sujeito para então buscar compreender o fenômeno estudado. Sendo que este fenômeno pode apresentar-se em suas múltiplas expressões, que varia de acordo com a realidade e o contexto histórico.

Minayo (1994, p. 23) corrobora com essas colocações ao considerar que na pesquisa qualitativa, todo objeto de estudo apresenta especificidades, pois, ele é histórico, possui consciência histórica, apresenta uma identidade com o sujeito, é intrínseco e extrinsecamente ideológico, e, é essencialmente qualitativo.

A fase inicial deste trabalho concretizou-se através de pesquisa bibliográfica. Gil (2010) enfatiza a importância e necessidade desta pesquisa na produção acadêmica, já que esta objetiva subsidiar fundamentação teórica ao estudo, além de permitir a identificação de como encontra-se na atualidade o fenômeno estudado, tendo a finalidade de apreender teoricamente o objeto em questão. Neste contexto, Lima e Miotto (2007, p. 38) destacam que “[...] a pesquisa bibliográfica implica em um conjunto ordenado de procedimentos de busca por soluções, atento ao objeto de estudo, e que, por isso, não pode ser aleatório”. Como este estudo embasou-se na legislação vigente e utilizou-se de leis específicas para respaldar a problemática, a pesquisa documental constitui-se como parte integrante deste trabalho. Neste contexto,

A pesquisa documental assemelha-se muito à pesquisa bibliográfica. A diferença essencial entre ambas está na natureza das fontes. Enquanto a pesquisa bibliográfica utiliza fundamentalmente das contribuições dos diversos autores sobre determinado assunto, a pesquisa documental vale-se de materiais que não recebem ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa (Gil, 2002, p. 45).

Assim, compõem a pesquisa documental qualquer documento que possa dar embasamento ao problema, os quais: “[...] leis e regulamentos, normas, pareceres, cartas, memorandos, diários pessoais, autobiografias, jornais, revistas, discursos, roteiros de programas de rádio e televisão até livros, estatísticas e arquivos escolares” (Kripka; Scheller; Bonotto, 2015, p.59).

Em seguida realizou-se a pesquisa de campo com o propósito de adquirir dados necessários para dar respaldo ao problema levantado. Severino (2007) destaca que na pesquisa de campo os dados são coletados nas condições naturais em que os fenômenos ocorrem, não devendo ter nenhum tipo de intervenção por parte do pesquisador, constituindo-se em um processo contínuo e progressivo que se inicia na observação e levantamentos de dados perpassando por vários processos até a averiguação analítica dos mesmos.

A coleta de dados, concretizou-se através da realização de entrevistas semiestruturadas (por amostra) com direção, professores, alunos e condutores de alunos. Participaram da pesquisa: diretor, aqui denominado como diretor A; 01 professor, designado como professor A; 03 alunos, nomeados como aluno A, B e C e um condutor de alunos, intitulado como condutor A.

A coleta de dados por amostra consiste-se em coletar “[...] uma pequena parte dos elementos que compõem o universo. É o que ocorre, sobretudo, nas pesquisas designadas como levantamento ou experimentos” (Gil, 2010, p. 89).

A partir da coleta de dados por amostra, foi realizado a análise dos resultados, que busca “[...] compreender criticamente o sentido manifesto ou oculto das comunicações” (Severino, 2007, p. 121). Nesta perspectiva, foi realizado análise crítica do material coletado, possibilitando a construção de resultados qualitativos que juntamente com o referencial teórico enriqueceu este trabalho.

Utilizamos textos que tratam do tema, tendo nos aprofundado na tese de doutorado intitulada “A nucleação das escolas do campo no município de Currealinho – Arquipélago do Marajó: limites, contradições e possibilidades na garantia do direito à educação”, de autoria de Eraldo Souza do Carmo (2016), que em seu Capítulo IV “Projeto de nucleação das escolas rurais em currealinho: as condições de oferta e de acesso às escolas nucleadas” reserva o tópico 4 cujo título “O transporte escolar como meio de acesso dos alunos à escola: as contradições entre a ampliação da oferta e os limites da qualidade e da segurança” é dedicado ao tema abordado nesse trabalho.

As observações já citadas foram realizadas concomitantes ao desenvolvimento das atividades pedagógicas na instituição de ensino, no período de 18 a 29 de novembro de 2019 (exceto sábado e domingo), nos horários diurnos e sem nenhum tipo de interrupção e/ou intervenção na prática docente ou administrativa local.

Na observação, a atenção se voltou não apenas para os pormenores da sala de aula, mas para detalhes como a chegada dos barcos no trapiche da escola, o comportamento dos alunos ao chegarem à escola, o trânsito dos mesmos pelos trapiches ao redor da escola, a hora da recreação e o retorno dos alunos às embarcações, de volta para seus lares. Este método permitiu a realização da descrição e explicação dos fenômenos daquele contexto, problematizando e interpretando os eventos pela sua totalidade, com base nas relações encontradas, sem instrumentos formais estruturados “[...] utilizar os sentidos na obtenção de determinados aspectos da realidade. Consiste em ver, ouvir e examinar fatos ou fenômenos” (Marconi e Lakatos, 1999, p. 90), sem tentativa de controle do contexto da pesquisa, enfatizando o subjetivo como meio de interpretar e compreender as experiências, fundamentando-as nas teorias existentes.

Ressaltando que para o registro dos dados colhidos, foram utilizados recursos eletrônicos como aparelhos celulares com câmera, caneta, papel almaço, papel A4 e caderno. Os resultados das observações serão descritos neste trabalho. Neste processo houve registro fotográfico com prévia autorização verbal dos informantes, bem como registro fotográfico feito por câmera de aparelho celular (algumas figuras serviram para ilustrar parte do texto escrito).

3 ESTRUTURA FÍSICA DA ESCOLA

A Escola Municipal de Ensino Fundamental Maria das Dores Sá, está localizada na Vila Recreio do Piriá, área rural do município de Currealinho, estado do Pará.

A escola foi fundada há exatamente vinte anos atrás. Seu nome é em homenagem à professora Maria das Dores Sá. Uma professora que deixou seu legado, enquanto educadora e gestora na comunidade da Vila Recreio do Piriá.

Neste tópico pretende-se evidenciar a estrutura física da escola, enfatizando como encontra-se suas condições estruturais.

Figura 1 – Pátio da Frente da Escola



Fonte: Imagem do Acervo da Pesquisa, 2019.

A imagem ilustra a vista lateral da EMEF Maria das Dores Sá, mostrando o pátio da frente da escola e a disposição das salas do prédio principal. Visualiza-se que o prédio necessita de reparos, entre os quais pintura do espaço.

A partir do 2007, com o processo de nucleação e o atendimento do ensino médio a estrutura física da escola não suportou a demanda de alunos. Assim, fez-se necessário o aluguel de espaços da comunidade. Tais espaços funcionam como “anexos” ao prédio principal e atendem alunos do ensino médio, através do SOME³ – por meio de parceria com a Secretaria de Estado de Educação do Pará (SEDUC/PA).

As aulas acontecem nos turnos da Manhã, Intermediário, Tarde e Noite, com o funcionamento de 14 turmas das séries iniciais do Ensino Fundamental, 10 turmas das séries finais do Ensino Fundamental, 03 turmas do Ensino Médio (anexo) e 01 turma da Educação de Jovens e Adultos (anos iniciais do Ensino Fundamental).

No período da pesquisa, a EMEF Maria das Dores Sá, este era o número de alunos matriculados, com faixa etária variante entre 06 e 25 anos de idade.

Tabela 1 – Número de Alunos Matriculados Ano Letivo 2019

NÍVEIS E MODALIDADES	ALUNOS MATRICULADOS
Ensino Fundamental - EF	710
Ensino Médio – EM	27
Atendimento Educacional Especializado - AEE	09
Educação de Jovens e Adultos - EJA	12
Total de alunos	768

Fonte: Tabela construídas pelas autoras, a partir de informações fornecidas pela secretaria da escola, 2019.

³ Sistema de Organização Modular de Ensino – SOME: é uma estratégia para levar o ensino médio para as localidades de acesso difícil ou com dificuldades estruturais por conta da localização. Começou a fazer parte da Seduc/PA em 1982.

Constata-se que a escola possui um número significativo de alunos, também é importante frisar que a mesma busca incluir todos as pessoas que estão fora da escola por apresentar diferentes níveis e modalidades de ensino.

Com relação a estrutura física, até o término das observações, a instituição de ensino possuía: 06 salas de aula no prédio principal, sendo que em 01 funciona a secretaria da escola, 01 para atendimento dos alunos do AEE e 01 sala da diretoria e coordenação pedagógica, 05 salas de aula atrás do prédio principal, 03 salas no anexo, 04 banheiros no prédio principal e 01 cozinha, onde é armazenada, preparada e distribuída a merenda dos alunos.

Figura 2 – Utensílios Utilizados na Cozinha da Escola



Fonte: Imagem do Acervo da Pesquisa, 2019.

A imagem 2 é uma amostra de como a cozinha encontra-se em condições precárias, esses são alguns utensílios utilizados na cozinha. Uma situação que chama atenção nessa imagem são os copos de plásticos improvisados de garrafas pet's.

Figura 3: Instalações elétricas



Fonte: Imagem do Acervo da Pesquisa, 2019.

Outra situação que nos chamou atenção no momento de registro do espaço físico da escola foi a "instalação" elétrica na parte externa de uma das salas de aula, totalmente exposta, colocando em risco a integridade física dos alunos, como é possível vislumbrar na imagem⁴. Em linhas gerais, a partir dos dados apresentados é possível perceber que a estrutura da escola se encontra precária, necessitando de reparos e manutenção para maior conforto, qualidade e, acima de tudo, segurança aos educandos.

Tratando do quadro de pessoal, a EMEF Maria das Dores Sá contava, no ano de 2019, com 33 profissionais, sendo 01 diretor, 01 vice-diretora, 17 professores, 02 secretários escolares, 01 agente administrativo, 01 auxiliar administrativo, 06 auxiliares de serviços gerais, 02 vigilantes e 02 agentes de portaria, essas informações foram fornecidas pela secretaria da escola.

4 O TRANSPORTE ESCOLAR: IMPLICAÇÕES NO PROCESSO DE ENSINO E APRENDIZAGEM

A Constituição Federal de 1988 artigo 208 legitima as obrigações do Estado em relação a garantia efetiva do direito à educação gratuita a todos. Neste mesmo artigo, inciso

VII garante “atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde”.

Observa-se que são vários direitos que o Estado deve garantir ao educando para uma educação gratuita e de qualidade, entre eles encontra-se o transporte escolar, apresentando-se, portanto, como um dever do Estado.

A Lei Federal nº 10.709, de 31 de julho de 2003 introduz no art. 11 da Lei de Diretrizes e Bases da Educação em que “Os Municípios incumbir-se-ão de: (...) VI - assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal”. Assim, esta lei responsabiliza os Municípios em relação ao transporte de alunos matriculados de municipal de ensino.

A finalidade da garantia de transporte escolar é permitir o acesso dos educandos ao ensino. Nesse sentido, o Ministério da Educação (MEC) por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) implementou o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), que:

⁴ Destacamos aqui que as imagens e informações foram coletadas no ano de 2019, no momento do estágio. Objetiva-se trazer dados mais atualizados, entretanto a pandemia de COVID-19 impossibilitou o retorno à escola.

Consiste na transferência automática de recursos financeiros para custear despesas com manutenção, seguros, licenciamento, impostos e taxas, pneus, câmaras, serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica e funilaria, recuperação de assentos, combustível e lubrificantes do veículo ou, no que couber, da embarcação utilizada para o transporte de alunos da educação básica pública residentes em área rural. Serve, também, para o pagamento de serviços contratados junto a terceiros para o transporte escolar.⁵

De acordo com o FNDE os recursos são destinados aos alunos da educação básica residentes no meio rural que necessitam de transporte para chegar à escola. Esses recursos não possuem convênio com qualquer órgão ou algo semelhante, portanto, são transferidos diretamente aos Estados, Distrito Federal e Municípios, em 10 (dez) parcelas anuais, de fevereiro a novembro do exercício vigente. Sendo que o cálculo do recurso se baseia no censo escolar do ano anterior.

Ao consultar o site FNDE liberações consultas gerais, verificou-se que a primeira liberação do recurso para o município de Currálinho no ano de 2019 foi no dia 26 de fevereiro e a última foi no dia 04 de dezembro, totalizando R\$ 1.238.012,16 (um milhão duzentos e trinta e oito mil e dezesseis centavos)⁶.

Além do PNATE, a LDB em seu artigo 70, inciso VIII, dispõe que,

Art. 70. Considerar-se-ão como de manutenção e desenvolvimento do ensino as despesas realizadas com vistas à consecução dos objetivos básicos das instituições educacionais de todos os níveis, compreendendo as que se destinam a:
VIII - aquisição de material didático-escolar e manutenção de programas de transporte escolar.

Logo, entende-se que caso o recurso do PNATE não seja suficiente para a manutenção de todas as despesas com o transporte escolar, o município pode utilizar recursos da educação para custear despesas com transporte escolar.

No meio rural de Currálinho/PA, há predominância do transporte escolar fluvial, feitas pelos rios, furos e igarapés do município, localizado na microrregião de furos do Marajó tendo como limites ao norte o município de Breves, ao sul o Rio Pará e Baía das Bocas, e ao leste São Sebastião da Boa Vista.

O transporte escolar fluvial ganhou visibilidade e tornou-se imprescindível no município de Currálinho com a política de nucleação que iniciou em 2002, conforme destaca

⁵ Disponível em: <<https://www.fnde.gov.br/programas/pnate>>. Acesso em: 20 abr. 2019.

⁶ Consulta pública, Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/pls/simad/internet_fnde.liberacoes_result_pc>. Acesso em: 06 jun. 2020.

Carmo (2016), em que o referido município se tornou pioneiro na concretização dessa política no arquipélago do Marajó.

A nucleação consiste na reunião de um determinado número de escolas de uma área geográfica, consideradas isoladas, ou de pequeno porte, em torno de apenas uma unidade de ensino de maior porte, denominada escola núcleo para receberem os alunos das escolas fechadas. Em linhas gerais, a nucleação é uma ação promovida pelos governos municipais ou estaduais, com o propósito de organizar uma estrutura escolar mais moderna e com melhores ambientes e estruturas pedagógicas, como assim justificam os governos (Nascimento, 2012 *apud* Carmo, 2016, p. 23).

A nucleação apresenta-se como uma proposta eficaz que busca melhorar a qualidade de ensino do meio rural, contudo a mesma precisa de uma estrutura muito maior e mais elevada, dependendo de vários fatores para sua efetividade, sendo o transporte escolar um deles, por tornar a distância da escola para a maioria dos alunos, uma barreira de acesso à educação.

Na escola Maria das Dores Sá, parte do alunado vive na própria Vila Recreio do Piriá, mas a grande demanda é oriunda das localidades vizinhas, algumas mais próximas e as demais muito distantes. A média de tempo dos percursos, entre a saída de suas residências, paradas nos portos e chegada na escola, segundo nossos diálogos com alunos e transportadores, dura em média de 40 (quarenta) a 70 (setenta) minutos para os estudantes que moram nas localidades mais próximas e de 90 (noventa) a 120 (cento e vinte) minutos de tempo de percurso para alunos que vivem nas localidades mais distantes. Segundo Corrêa (2012, p. 6 *apud* Carmo, 2016), “a condição de ser a maior bacia hidrográfica do mundo, sob o regime das águas, a navegação fluvial é o transporte dominante na Amazônia”.

Trazemos à luz a Lei nº 11.700, de 13 junho de 2008, sancionada pelo então presidente da República Federativa do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, que determinou que toda criança, a partir dos 04 anos de idade, tem direito a estudar próximo de sua casa, conforme Art. 4º inciso X “vaga na escola pública de educação infantil ou de ensino fundamental mais próxima de sua residência a toda criança a partir do dia em que completar 4 (quatro) anos de idade”.

No entanto, nota-se que essa garantia não está sendo assegurada para os alunos da Escola Maria das Dores Sá, ocasionando prejuízos no processo de ensino e aprendizagem dos alunos, especialmente daqueles que vivem nas localidades mais distantes da escola.

Some-se ao fator tempo – segundo informações obtidas junto aos alunos - outras condições, que a eles são acrescentados que agravam a situação: má estrutura física dos barcos; barulho exagerado do motor; calor excessivo durante o verão; barcos sem proteção

adequada para abrigar das chuvas, tendo em vista alguns barcos têm Goteiras; locais inadequados para os alunos sentarem; apenas o transportador é responsável pelos alunos, sem ter um auxiliar para prestar atenção nas crianças menores, que muitas vezes, choram ou sofrem pequenos acidentes dentro dos barcos; falta de um recipiente adequado para os alunos beberem água, e não menos preocupante, a falta de banheiro para que os mesmos possam fazer suas necessidades fisiológicas nesse intervalo. Os pormenores apresentados nesse parágrafo são demonstrativos da realidade enfrentada pelos alunos que necessitam deste serviço para se deslocarem até a escola.

Figura 4 – Barcos que Transportam Alunos



Fonte: Imagens do Acervo da Pesquisa, 2019.

As imagens 4 e 5 são imagens de barcos que fazem parte do transporte escolar dos alunos, aportados no trapiche da EMEF Maria das Dores Sá. Verifica-se que são embarcações inadequadas para prestar o serviço de atendimento aos alunos, por visivelmente não apresentarem conforto e acima de tudo segurança aos educandos.

Acrescenta-se ainda os detalhes de que os transportadores escolares e alunos saem de suas residências antes do amanhecer para estarem na escola entre 07h00min e 07h15min – os primeiros alunos embarcam muito cedo, por volta das 04h30min - rumo à escola. A demora diária para chegarem à escola depende de vários fatores, dentre eles, o **clima**, pois nos períodos de chuva, as paradas são mais demoradas que o habitual. A condição dos **trapiches** onde ficam as casas dos alunos também exerce forte influência, pois, deve haver todo um cuidado no encosto nesses lugares, dadas as condições estruturais dos mesmos.

A pesquisa de Carmo (2016, p. 221) aponta que,

Para um barco que presta serviço por 1 (um) turno, dependendo de onde deve apanhar os alunos, os trabalhos podem iniciar entre quatro e meia e seis horas da manhã e finalizar entre 13 e 14 horas. Assim, trabalham entre 6 e 10 horas por dia. Para os que trabalham 2 (dois) turnos, iniciam nesse mesmo horário e encerram

entre 18 e 19 horas, dependendo muito de cada realidade. Esses últimos trabalham entre 12 e 14 horas por dia, sendo que os valores que recebem não são suficientes nem mesmo para o pagamento para o mês de trabalho do condutor. Entretanto, os barqueiros, donos dos transportes escolares se submetem a essas condições de serviço em função de serem usados como cabos eleitorais e ingerência política.

Nesse contexto, faz-se necessário haver uma urgente avaliação das condições do transporte escolar e do trabalho do barqueiro. Fornecer transporte escolar de maneira organizada e responsável é um passo crucial no caminho que direciona a um melhor cenário, e dentro dessa perspectiva, é fundamental que se estreitem as relações entre poder público, escola, alunos, professores e família dos alunos, com respeito e com objetivos voltados a melhoria da qualidade do ensino e da aprendizagem, para que se obtenha resultados efetivos no processo de ensino e aprendizagem dos alunos.

Diante desta exposição, entende-se que a garantia do acesso dos alunos até a escola, com as condições básicas necessárias é um direito de todos e de inteira responsabilidade do poder público e faz parte das políticas públicas educacionais, como por exemplo, a de “Transporte Escolar para Todos”, que tem buscado, ao longo dos anos, amenizar os problemas relacionados ao transporte escolar no Brasil, que impliquem na aprendizagem dos alunos.

O transporte escolar é, para muitos alunos, o meio de locomoção que facilita seu acesso à escola. Para a maioria do alunado do meio rural, principalmente ribeirinhos, pode-se afirmar que se não fossem disponibilizados pelo poder público, eles não teriam condições financeiras de custear suas idas à escola, tendo em vista as condições econômicas enfrentadas pelas famílias, constituídas na sua maioria por agricultores e pescadores. Estes mantenedores familiares geralmente acrescentam à sua renda, o Benefício Social Bolsa Família⁷, do Governo Federal, que ajuda diretamente na manutenção dos filhos na escola.

Assim, muitos alunos que dependem do transporte escolar – crianças, adolescente e adultos – não vão para a escola quando ocorre algum problema com os barcos e os barqueiros não vão buscá-los, principalmente se o problema na embarcação acontecer “em cima da hora”, conforme o relato de uma aluna (14 anos) do 8º ano, aqui denominada ALUNA A:

⁷ Criado pela Lei nº 10.836/04, é um programa de transferência direta de renda que beneficia famílias em situação de pobreza e de extrema pobreza em todo o País. Disponível em: <<http://www.sedes.df.gov.br/bolsa-familia/>>. Acesso em: 10 jun. 2019.

Eu acho bom o barqueiro existir pra “mim” buscar em casa todo dia. É ruim quando fica sem barco pra “mim vim”. Eu não venho, sabe porquê? Não é preguiça não. Só que lá em casa só tem uma rabeta e é longe pra “mim vim”. E também a gasolina é cara e o pessoal precisa dela pra trabalhar. Se eu trouxer a rabeta, eles ficam ilhados lá. Aí quando eu não venho eu ajudo na roça e ajudo a mamãe (ALUNA A, 2019).

Deste modo, o transporte escolar no meio rural, torna-se uma peça fundamental para o direito ao acesso e à permanência na escola, mas isto ainda representa grandes desafios, cercado de problemáticas. Apesar de existir o serviço, ele é defasado e não condiz com as reais necessidades dos alunos ribeirinhos dessa região da Amazônia.

Um ponto essencial para refletirmos é sobre o fato de os barqueiros (até o término da pesquisa) não seguirem as normas e regulamentos da Capitania de Portos que expõe: “todas as embarcações usadas no transporte escolar devem estar equipadas com coletes salva-vidas na mesma proporção de sua capacidade, ter registro na Capitania dos Portos e manter a autorização para trafegar em local visível” (Brasil, 2005, p. 10).

A falta de equipamentos de segurança é um fator preocupante para os barqueiros, conforme a fala de um deles, aqui anonimamente denominado “transportador A” (43 anos de idade, morador do Rio Piriá, barqueiro há 02 anos):

O pessoal muitas das vezes fala as coisas pra mim, ainda mais quanto tem reunião na escola. Eles cobram um monte de coisas, querem tudo certo, mas eles não fazem o certo na maioria das vezes. A gente que é barqueiro trabalha desamparado. Ninguém quer “vê” o sacrifício da gente e a responsabilidade em andar com um monte de aluno. Tem uns que obedecem, tem uns que não. Eu falo “pros” alunos se quietarem, mas tem “vez” que não adianta. É muito trabalho pra pouco salário. A gente trabalha muito pra ganhar pouco. Se dá problema no meu barco, eu que tenho que ajeitar do meu dinheiro. Como é que faz? Só faço porque é melhor que nada e tenho dois filhos que estudam aqui. Também é por eles e os dias que não tem aula eu trabalho em outras coisas pra garantir que minha família não passe fome, graças a Deus (Transportador A, 2019).

No relato do Transportador A ficam explícitas as dificuldades enfrentadas. Pode-se assim, entender os problemas apresentados na jornada deste serviço e o descaso que vivenciam por parte do poder público, para que eles possam exercer suas atividades com as condições necessárias. O fato da necessidade humana de trabalhar para sustentar-se e manter a dignidade de sua família é o que impulsiona a continuar o trabalho. Sobre essa realidade em sua pesquisa Carmo (2016, 221) faz a seguinte análise:

Destaca-se ainda que, do total de recursos investido na política do transporte escolar, 48% são destinados à aquisição de combustível e os demais, 52%, para pagamento dos alugueis dos barcos. Nessa locação dos barcos, já estão incluídos o condutor ou barqueiro, que é o próprio locatário. No ano de 2014, para prestarem serviços por um turno a uma escola, recebiam em média R\$ 700,00 (setecentos reais) por mês e para dois turnos (manhã e tarde), R\$ 1.000,00 (hum mil reais), mais o combustível do mês (Diário da Pesquisa de Campo) (Carmo, 2016, p. 221).

Constata-se a desvalorização do trabalho humano que submete os barqueiros a trabalharem em situações precárias, recebendo menos que o salário-mínimo para sua subsistência e manutenção de sua família.

Sobre essa situação, duas considerações têm-se a fazer tendo como embasamento a pesquisa de Carmo (2016). Se considerarmos a Constituição Federal de 1988 em seu artigo 7º, inciso XIII, e a CLT, no artigo 58, estaria “ocorrendo uma violação dos direitos trabalhistas”, visto que,

Os condutores dos barcos trabalham entre 6 e 14 horas por dia, bem acima do que determina a legislação trabalhista. Destaca-se que, no ano de 2014, para uma jornada 44 horas semanais, o valor do salário mínimo correspondia a R\$ 724,00 (setecentos e vinte e quatro reais). Essas informações evidenciam o quanto esses trabalhadores vêm sendo explorados para realizarem a prestação desses serviços públicos (Carmo, 2016, p. 221).

É visível a exploração da força de trabalho com conseqüente desvalorização da mão de obra do barqueiro,

Por outro lado, conforme a tabela salarial do PCCR do município, um motorista fluvial, em início de carreira, no ano de 2015, tinha vencimento básico de R\$ 803,76 (oitocentos e três reais e setenta e seis centavos), para trabalhar 8 horas diárias. Esse profissional que trabalha nas lanchas do transporte escolar faz o mesmo serviço dos barqueiros, além do mais recebe hora extra quando extrapola sua carga horária de trabalho. Ao passo que os condutores recebem apenas os valores do aluguel e o combustível, repassados pela SEMEC. Também ficam sob sua responsabilidade a manutenção ou reposição de peças dos motores e do barco, quando ocorre algum problema (Carmo, 2016, p. 221).

Com isso, verifica-se que de fato o serviço do barqueiro não é remunerado, o que ele recebe é pelo aluguel do barco que fica durante a semana a disposição da escola para a condução dos alunos. Nesse sentido,

Isso tem gerado muita insatisfação entre esses prestadores de serviço. Aliado a essa situação, há os constantes atrasos nos pagamentos dos contratos pela SEMEC, o que gera desconforto com a gestão das escolas, uma vez que é quem pressionam, de imediato, para receberem, chegando mesmo a alegar que podem interromper suas atividades de transporte. Portanto, os recursos para o transporte escolar a fim de garantir melhor remuneração aos condutores são um dos maiores problemas dessa política (Carmo, 2016, p. 222).

Neste contexto, a fala do Diretor da escola corrobora com a realidade do trabalho dos barqueiros. O relato do aqui denominado “diretor A” (37 anos, morador da Vila Recreio do Piriá, Pedagogo, especialista em Gestão Escolar) enfatiza:

Temos feito várias tentativas para melhorar as condições do transporte escolar aqui da escola, mas não é uma coisa que eu, enquanto gestor, possa resolver, infelizmente. Há um setor específico dentro da Secretaria Municipal de Educação de Currálinho que cuida dos barqueiros e são eles que determinam a dinâmica de atendimento desse serviço. Nós produzimos relatórios com as demandas tanto dos barqueiros quanto dos alunos, mas no final, não temos autonomia para decidir nada a esse respeito. O entendimento é que eles são pagos para fazer essa locomoção e no fim, os próprios barqueiros acabam “aceitando” as coisas, pois se eles reclamam das condições, podem ser substituídos por outra pessoa e perderem pelo menos o que já têm (Diretor A, 2019).

A gestão escolar identifica e demonstra preocupação quanto a problemática da precarização do transporte escolar, destacando os transtornos gerados pela ausência da efetividade desta política. Carmo (2016, p. 222) salienta que

A ampliação do transporte escolar aos alunos das escolas do campo tem ocorrido sob uma série de contradições. Se há uma precarização da remuneração dos trabalhadores que trabalham como condutores das embarcações pelas circunstâncias expostas, também há uma oferta de serviço precarizado, pondo em risco, inclusive, a integridade física dos alunos. Além do mais, a disponibilidade mensal, de forma regular, de combustível nem sempre ocorre e isso tem comprometido seriamente o ano letivo das escolas. A dependência que os alunos têm do transporte, o dia em que os barqueiros faltam com a prestação de serviço, inviabiliza que cheguem à escola, comprometendo as atividades pedagógicas das escolas.

Neste contexto, “[...] considerando que a nucleação foi implementada no município de Currálinho com a finalidade de baratear a manutenção com o desenvolvimento do ensino, contraditoriamente, o transporte escolar inviabiliza esse processo pelo seu elevado custo de manutenção [...]” (Carmo, 2016, p. 222). Verifica-se que ao mesmo tempo que a nucleação trouxe desenvolvimento, ocasionou atraso, uma vez que a ausência ou precarização de uma de suas vertentes, torna essa política ineficaz.

Com relação à rotina da locomoção dos alunos e suas reverberações na aprendizagem dos alunos, um dos entrevistados que traduziu a realidade dos alunos foi o relato do “aluno B” (16 anos de idade, estudante do 1º ano do Ensino Médio, residente no rio Mutuacá):

Tem dias que eu chego sem vontade de nada porque eu trabalho desde cedo na roça e fico cansado. Lá de onde eu moro pra cá o barco gasta mais ou menos uma hora de tempo. Tem dias que eu venho de rabeta, porque o barco passa quando eu ainda não cheguei. Aí a gente chega aqui e é um calor muito grande, mas tem que estudar. Às vezes chega e não tem professor ainda, aí tem que esperar acabar as aulas dos outros pra voltar no barco. O cansaço não deixa prestar muita atenção na aula e parece que a hora não passa. Mas não é todo dia. Tem “vez” que dá pra aprender muita coisa legal, mas na maioria, não. Eu sou esforçado, mas pegar o barco é uma coisa chata, demora muito e a sala tem muito aluno junto. Acho que se tivesse barcos adequados pra gente vir com um pouco de conforto ajudaria bem. Mesmo assim eu penso que eu não quero parar. Tenho uma irmã que já é professora e ela me incentiva e ajuda quando eu preciso. Mas, tem aluno que para logo, porque mora muito longe e desiste por causa disso, principalmente os mais velhos que tem que trabalhar pra sustentar família e estudar. Tem dias que fica difícil (Aluno B, 2019).

Pelo relato deste aluno, a jornada de trabalho e o transporte escolar interferem na sua disposição para estudar. “O transporte escolar apresenta problemas de várias ordens, tanto em termos da qualidade da prestação do serviço quanto de segurança para os alunos. Assim, as atividades de ensino dos professores, alunos e das escolas sofrem consequências danosas [...]” (Carmo, 2016, p. 224). Carmo (2016, p. 224) sublinha ainda que

Outra questão emblemática se refere à falta de um responsável pelos alunos nos transportes, durante as viagens, principalmente, das crianças menores da Educação Infantil e das séries iniciais. Para alguns pais, [...] os barqueiros têm responsabilidade com as crianças nos barcos, porém, eles se recusam a assumir essa tarefa, alegando que sua função é de apenas conduzir os alunos. Essa incerteza gera insegurança nos pais [...].

Essa problemática apresenta-se como uma questão complexa, pois, mesmo os barqueiros se responsabilizando pelos alunos, eles assumem várias funções concomitantemente, já que têm que conduzir a embarcação e durante o percurso há inúmeras paralizações para embarque dos alunos.

Compreende-se assim que, existem fatores que vão além da locomoção até a escola, como no exemplo citado pelo Aluno B, que se refere ao trabalho na roça, que interfere na atenção, na concentração, na motivação do aluno e colaboram para os índices de evasão escolar, além de outros fatores como: a distância entre a casa do aluno e a escola, o cansaço, as más condições dos barcos. Ressalta-se que as más condições não dizem respeito apenas a estrutura de paredes, teto e piso, mas o fato de as embarcações não serem apropriadas para o transporte de pessoas, e sim de mercadorias. Algumas são adaptadas com bancos laterais, feitos de improviso, para fins de não danificar o barco.

O município de Currealinho, em parceria com o Governo Federal, adquiriu lanchas para transportar alunos na região amazônica. As chamadas *lanchas amarelas* chegaram ao

município por meio dos recursos do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) e destinadas à poucas escolas, dentre elas, a EMEF Maria das Dores Sá. Durante os anos de 2015 a 2017 duas dessas lanchas foram utilizadas na escola, mas apresentavam problemas na questão de gastos que eram muito elevados, além de problemas de manutenção. Assim em 2018, as lanchas deixaram de ser usadas e foram levadas para a cidade para concerto, sendo substituídas por um barco da região.

Figura 5 – Lancha Escolar



Fonte: Google, 2019.⁸

A imagem 5 representa a fotografia do tipo de lancha que foi utilizada na escola entre 2015 e 2017, adquirida com o Programa Caminho da Escola, que,

[...] objetiva renovar, padronizar e ampliar a frota de veículos escolares das redes municipal, do DF e estadual de educação básica pública. Voltado a estudantes residentes, prioritariamente, em áreas rurais e ribeirinhas, o programa oferece ônibus, lanchas e bicicletas fabricados especialmente para o tráfego nestas regiões, sempre visando à segurança e à qualidade do transporte.⁹

⁸ Disponível em: <<https://www.google.com/search?q=lanchas+amarelas+escolar+caminho+da+escola>>. Acesso em: 10 jun. 2019.

⁹ Disponível em: <<https://www.fnde.gov.br/programas/caminho-da-escola>>. Acesso em: 10 jun. 2019.

Essas embarcações são apropriadas em termos de conforto, agilidade, qualidade e segurança e esse era o objetivo do município de Curralinho ao buscar padronizar o transporte escolar fluvial através da aquisição dessas lanchas, conforme aponta Carmo (2016, p. 214):

Inicialmente o município de Curralinho pretendia efetivar o transporte escolar por meio da aquisição das embarcações, em forma de convênio com o MEC e em parceria com ONGs. Entretanto, constatou-se que os únicos transportes que são próprios foram adquiridos por meio de convênio com o MEC/FNDE, em função da demanda apresentada pelo município ao Programa de Ações Articuladas (PAR).

Entretanto, o alto custo para aquisição, além de sua manutenção depender de especialistas da área e não ter no meio rural, fizeram com que esse projeto fosse abandonado. Carmo (2016, p. 215) enfatiza que,

Foram 8 (oito) unidades destinadas ao município, o que corresponde a 4% do total de embarcações que a SEMEC dispõe para as escolas do campo. O custo estimado das 8 lanchas foi de R\$ 1.442.000,00 (um milhão quatrocentos e quarenta e dois mil reais), cada uma custando R\$ 180.250,00 (cento e oitenta mil duzentos e cinquenta reais) (MEC/FNDE, 2015) (Carmo, 2016, p. 215).

Conforme informações colhidas junto aos alunos e a gestão escolar bem como a leitura da tese de Carmo (2016), dessas 8 (oito) lanchas, 2 (duas) foram destinadas a escola Maria de Freitas Sá, entretanto, a escola não as utiliza mais, devido estarem necessitando de manutenção e reformas consideráveis, sua utilização estaria colocando em risco a segurança dos alunos.

Seguindo o foco principal do trabalho, entrevistamos uma docente dos anos iniciais do Ensino Fundamental da instituição de ensino a fim de compreender seu entendimento, a partir das vivências do cotidiano escolar, sobre as implicações que o transporte escolar tem sobre o desenvolvimento de sua prática. Sua narrativa demonstra preocupação com o aproveitamento dos alunos. Segundo a professora A (37 anos de idade, pedagogo, atuante na escola há 08 anos):

Os alunos sentem o reflexo das condições a que são submetidos no transporte escolar. E nós, professores também, de forma direta. Recebemos alunos cansados, principalmente os alunos do turno da manhã, que saem cedo de casa, enfrentando chuvas, barcos nem sempre com conforto e uma escola que não tem boas condições. Nossa escola está há anos sem receber reforma, os pátios para recreação estão podres e quebrados, a merenda não é de boa qualidade e nem é suficiente para todos os dias. Muitos alunos vêm para a escola sem tomar pelo menos um café da manhã digno e chegam aqui na esperança de ter. quando não tem, eles ficam decepcionados. A gente percebe. Com essas condições todas, a proposta de aula vai por água abaixo, pois eles ficam com dificuldade de concentração e eu acabo desanimando também. Nas aulas procuro ver tudo isso e considerar as dificuldades dos alunos, pra ajudar, não prejudicar ainda mais (Professora A).

A entrevistada demonstra preocupação quanto as condições das embarcações que transportam os alunos, enfatizando que esses fatores influenciam na aprendizagem dos alunos, uma vez que eles chegam à escola cansados e muitas vezes sem vontade de estudar. Há também a preocupação com a estrutura da escola, conforme ilustra a imagem 6, a seguir.

Figura 6 – Pátio de Acesso as Salas de Aula



Fonte: Imagem do Acervo da Pesquisa, 2019.

Esta imagem ilustra o pátio que dá acesso às 05 (cinco) salas de aulas atrás do prédio principal. Verifica-se que a estrutura da escola está se deteriorando, colocando em risco a integridade física de alunos e servidores em geral. As condições estruturais da escola aliada a precarização do transporte escolar contribuem para a negação da educação para os alunos.

Por fim, apresentamos o relato de um aluno dos anos iniciais do Ensino Fundamental, sobre sua compreensão acerca de como sua trajetória diária no transporte escolar implica na sua aprendizagem. Aqui denominado aluno C (10 anos de idade, 4º ano), o estudante expõe:

Eu fico cansado. Não gosto muito de “vim” quando tá chovendo porque é ruim no barco. Uma vez um aluno fez xixi na roupa porque é ruim que não tem banheiro pra gente. Eu venho cedo e sou um dos últimos que chega em casa. Quando tá acabado o óleo demora mais. O motor vem bem devagarzinho. Aí eu fico com sono na hora da aula e com fome. Já dormi na aula nem sei quantas vezes. Mas eu venho. Melhor que ficar só em casa e aqui a gente fica perto dos professores e dos outros alunos. Eu não aprendi a escrever bem. Tem dia que o barco atrasa e a gente chega tarde pra cá. Aí a aula é “meia rápida” e eu não aprendo.

Observa-se o desânimo e descontentamento por parte do aluno em relação ao transporte escolar que acaba dificultando e afetando no seu cotidiano escolar. Essas situações relatadas pelo entrevistado tornam-se agravantes significativos na sua aprendizagem, uma vez que o cansaço, o sono, a fome, entre outros, são fatores que implicam significativamente na aprendizagem. Visto que, “[...] a dificuldade de aprendizagem também se encontra em vários fatores como: fome, desmotivação, falta de estímulo, desestrutura familiar, problemas pessoais, que interferem na aprendizagem e prejudicam no desenvolvimento do aluno” (Carara, 2017, p. 07). Assim,

A aprendizagem envolve o uso e o desenvolvimento de todos os poderes, capacidades, potencialidades do homem, tanto físicas, quanto mentais e afetivas, isto significa que aprendizagem não pode ser considerada somente como um processo de memorização ou que emprega apenas o conjunto das funções mentais ou unicamente os elementos físicos ou emocionais, pois todos estes são aspectos necessários (Campos, 1979, p. 33 *apud* Carara, 2017, p. 07).

Logo, entende-se que não é apenas a saúde mental que determina o processo de aprendizagem do aluno, mas, também e na mesma proporção a saúde física. Nesta perspectiva, múltiplos aspectos estão envolvidos, entre eles a situação do transporte escolar. Apreende-se que “[...] esse transporte é tão indispensável, atualmente, aos alunos das escolas do campo, a ponto de a sua falta, em qualquer um dos dias, inviabilizar as atividades de ensino das unidades educacionais” (Carmo, 2016, p. 214).

Diante disso, observa-se que o longo período dos alunos dentro das embarcações de transporte escolar além dos transtornos ocasionados no percurso à escola implica na sua aprendizagem.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As experiências vivenciadas por meio da pesquisa de campo na escola Maria das Dores Sá suscitaram aprendizagens não apenas no campo profissional, mas como ser humano. Estar no ambiente que traduz a realidade dos alunos, nem sempre positiva, nos possibilita ampliar horizontes sobre o contexto da educação ribeirinha e fomentou um desafio particular em contribuir positivamente para a mudança no cenário que a escola e seus atores se encontram.

Desde o início da pesquisa, procurou-se ter cautela nas observações, no intuito de não constranger os envolvidos nesse processo, buscando fazer com que nossa presença se tornasse um fato, mas não um incômodo para a comunidade escolar local. Prezamos pelo respeito às características dos moradores locais e dos advindos das localidades de onde havia alunos que utilizavam o transporte escolar.

Ao final deste trabalho, acreditamos que as respostas a indagação feita foram alcançadas. A pesquisa de campo possibilitou a participação dos sujeitos, de forma natural e não mecanizada. As narrativas produzidas refletem o sentimento verdadeiro daqueles que diariamente necessitam do transporte escolar, direta ou indiretamente, para que haja o bom desenvolvimento das atividades pedagógicas e, por consequência, uma aprendizagem de fato, significativa para a vida dos alunos da escola *lócus* da pesquisa.

Conclui-se, pelos relatos, que as dificuldades enfrentadas pelos alunos implicam diretamente em sua aprendizagem, fazendo com que a motivação em aprender diminua significativamente. Tal desmotivação se dá por diversos fatores que vão além do tempo que passam dentro das embarcações ou da distância que percorram. São situações que afetam não apenas o físico, mas o emocional e cognitivo destes alunos, mesmo com toda a boa vontade e esforço que demonstrem.

É urgente um olhar mais humanizado do poder público a situação do transporte escolar fluvial, uma vez que a falta deste cuidado gera dificuldades no processo ensino e aprendizagem, pois, para que o educando seja um sujeito participativo é preciso que tenha condições adequadas de acesso e permanência à escola, somente assim os estudantes podem se tornar sujeitos críticos e transformadores de sua realidade.

REFERÊNCIAS

- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Presidência da República, Casa Civil, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em 03 abr. 2019.
- BRASIL. **Lei nº 9.394/1996**. *Estabelece as Diretrizes e Bases da Educação Nacional*. 1996. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9394.htm>. Acesso: em 04 abr. 2019.
- BRASIL. **Lei nº 10.709, de 31 de julho de 2003**. *Acrescenta incisos aos arts. 10 e 11 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996*. Brasília, 2003.
- BRASIL. **Lei nº 11.700, de 13 de junho de 2008**. *Acrescenta inciso X ao caput do art. 4º da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996*. Diário Oficial da União - Seção 1 - 16/6/2008, Página 8 (Publicação Original).
- CARARA, Mariane Lemos. **Dificuldade de aprendizagem e vulnerabilidade social sob a percepção da comunidade escolar**. Artigo apresentado como trabalho de conclusão de curso de Pós Graduação em Educação e Direitos Humanos: Escola, Violência e Garantia de Direitos, da Universidade do Sul de Santa Catarina, como requisito parcial para obtenção do título de especialista. Santa Catarina, 2017. Disponível em <<http://www.uniedu.sed.sc.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Artigo-Mariane.pdf>>. Acesso em: 10 abr. 2019
- CARMO, Eraldo Souza do. **A nucleação das escolas do campo no Município de Curalinho – Arquipélago do Marajó: limites, contradições e possibilidades na garantia do direito à educação**. Tese de Doutorado - Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências da Educação, Programa de Pós-Graduação em Educação, Belém, 2016.
- GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 5ª Edição – São Paulo: Atlas, 2010.
- _____. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. Antônio Carlos Gil. - 6. ed. - São Paulo: Atlas, 2008.
- KRIPKA, Rosana Maria Luvezute; SCHELLER, Morgana Danusa de; BONOTTO, Lara. Pesquisa documental na pesquisa qualitativa: conceitos e caracterização. **Revista de investigaciones**, UNAD Bogotá - Colombia No. 14, julio-diciembre. ISSN 0124 793X. Volumen 14. Número 2. Julio-Diciembre, 2015.
- LIMA, Telma Cristiane Sasso de; MIOTO, Regina Célia Tamasso. Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico: a pesquisa bibliográfica. **Revista Katálysis**, v 10 n. esp. p. 37-45. Florianópolis, 2007. Disponível em <<http://dx.doi.org/10.1590/S1414-49802007000300004>>. Acesso em: 10 abr. 2019.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. 23ª Edição - São Paulo: Cortez, 2007.

TEIS, Denize Terezinha; TEIS, Mirtes Aparecida. **A abordagem qualitativa: a leitura no campo de pesquisa**. Disponível em: <<http://www.bocc.ubi.pt>>. Acesso em: 10 fev. 2019.