



MARA JANE DA SILVA FERREIRA MONÇÃO

|

ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA À EDUCAÇÃO, COM ÊNFASE EM TRANSPORTE ESCOLAR EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: Os casos de Óbidos e Juruti.

BELÉM
2013



PRO-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO E EXTENSÃO, NÚCLEO DE
ESTUDOS E PESQUISA EM QUALIDADE DE VIDA E MEIO AMBIENTE
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO E MEIO AMBIENTE URBANO

MARA JANE DA SILVA FERREIRA MONÇÃO

**ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA À EDUCAÇÃO, COM ÊNFASE EM
TRANSPORTE ESCOLAR EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: Os casos de
Óbidos e Juruti.**

Dissertação de Mestrado apresentada ao
Programa de Mestrado em Desenvolvimento e
Meio Ambiente Urbano da Universidade da
Amazônia como requisito à obtenção do título de
Mestre. UNAMA: Turma 2011.

Orientadora: Prof.^a Dra. Patrícia Fraga Rocha
Rabelo.

BELÉM
2013

MARA JANE DA SILVA FERREIRA MONÇÃO

ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA À EDUCAÇÃO, COM ÊNFASE EM TRANSPORTE ESCOLAR EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: Os casos de Óbidos e Juruti.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano da Universidade da Amazônia como requisito à obtenção do título de Mestre. UNAMA: Turma 2011.

Orientadora: prof.^a. Dra. Patrícia Fraga Rocha Rabelo.

Banca Examinadora

Prof.^a. Dra. Patrícia Fraga Rocha Rabelo
(Orientadora)

Prof. Dr. Voyner Ravena Cañete
(Examinador Externo)

Prof. Dr. Marco Arélio Arbage Lobo
(Examinador Interno)

Apresentado em: ____/____/____

Nota: _____

Belém
2013

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu DEUS Iahweh em primeiro lugar por me permitir chegar até aqui, por me proporcionar o convívio entre meus queridos familiares, professores, amigos e colegas que fiz no decorrer desta jornada, por exemplo, Ivan Moncayo e sua família.

De forma muito especial a minha querida família, meu esposo Max, nossos filhos Leonardo Matheus e Ana Clara pela compreensão e renúncia muitas vezes exigida durante este tempo.

Aos meus queridos pais, José Fernando Ferreira e Maria de Nazaré Sena que se alegram junto comigo por mais esta conquista, aos meus irmãos Jairo e Marília pela força e conselhos, e sogros Terezinha e Nazário Monção pelo apoio quando necessário.

Com muito respeito e admiração agradeço também aos professores e doutores Maísa Tobias, Marco Aurélio Lobo, Voyner Ravena, pelo incentivo e compreensão no momento mais difícil que passei ao iniciar este mestrado (que foi a partida prematura da minha filha Maria Luiza).

Com carinho também agradeço pela orientação e dedicação da minha orientadora Patrícia Fraga que me acolheu e me fez amadurecer no âmbito acadêmico por este curto período de tempo. Pelas palavras amigas e encorajadoras que me animaram junto com meus nobres colegas Cleide, Higo, Rodrigo, Nathália, Beatriz, aos bolsistas, a querida Evanéia, Rita e Alex que inúmeras vezes me deram atenção e um direcionamento.

Aos alunos e pais que se dispuseram a participar da pesquisa de campo, aos diretores e professores que atenciosamente me receberam. Em especial ao Renato e Jonilson de Juruti e ao nobre Mauro Sena de Óbidos.

Ao apoio técnico de Arthur e todos aqueles que colaboraram diretamente ou indiretamente para realização desta pesquisa.

Agradeço ainda a Universidade da Amazônia, pela oportunidade de ser bolsista CAPES em convênio com o PROSUP.

Apesar das pedras no caminho, cheguei até aqui com muita dificuldade pela vontade do criador e certamente as sementes plantadas darão frutos e assim seja feita mais uma vez a vontade do SENHOR.

"Ensinar é fazer o aluno enxergar o mundo... Se o que ele aprendeu não tiver nada a ver com o mundo que ele percebe e no qual vive, continuará pensando como pensava e esquecerá tudo que, aliás, não aprendeu."

Autora: Angélica Russo

SUMÁRIO

RESUMO

	Pág.
Capítulo 1 INTRODUÇÃO	14
1.1. PLANO DE TRABALHO	16
1.1.1. Caracterização do Problema, Justificativa e Hipótese.	16
1.1.2. Objetivos	17
1.1.3. Metodologia	18
1.2. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	19
Capítulo 2 REFERENCIAL TEÓRICO	21
2.1. CONCEITOS BÁSICOS	21
2.1.1. Direito, acessibilidade, acesso e acessível.	21
2.1.2. Tipo de cidade: o urbano e o campo.	23
2.2. ACESSO À EDUCAÇÃO: direito de todos	23
2.3. AS POLÍTICAS PÚBLICAS EDUCACIONAIS E A REALIDADE DA EDUCAÇÃO NO BRASIL	25
2.4. PROGRAMAS DE APOIO AO TRANSPORTE ESCOLAR	33
2.5. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO PARÁ E DO BAIXO AMAZONAS	38
2.6. CARACTERIZAÇÃO DE ÓBIDOS	42
2.7. CARACTERIZAÇÃO DE JURUTI	44
Capítulo 3 DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA	46
3.1. TIPO DE PESQUISA	46
3.2. INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS	46
3.3. AMOSTRA	47
3.4. COLETA DE DADOS	48
3.5. TABULAÇÃO DE DADOS	50
3.6. RISCOS E BENEFÍCIOS	50
3.7. ASPECTOS ÉTICOS	51
3.8. CRONOGRAMA	51
Capítulo 4 RESULTADOS	53
4.1. CARACTERÍSTICAS E PERCEPÇÃO DO UNIVERSO PESQUISADO	53
4.1.1. CARATERIZAÇÃO E PERCEPÇÃO DOS ALUNOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE ESCOLAR DO ENSINO MÉDIO EM ÓBIDOS.	53

4.1.2.	CARATERIZAÇÃO E PERCEPÇÃO DOS ALUNOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE ESCOLAR DO ENSINO MÉDIO DE ESCOLAS URBANAS EM JURUTI.	58
4.1.3.	RESULTADOS ENTRE ESCOLAS ESTADUAIS DE ENSINO MÉDIO DE JURUTI E DE ÓBIDOS.	69
4.2.	O IMPACTO DOS PROGRAMAS DE APOIO AO TRANSPORTE ESCOLAR EM ÓBIDOS E JURUTI.	73
Capítulo 5	CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS	80
	REFERÊNCIAS	82
	APÊNDICES	88
	APÊNDICE 1 – Questionário	88
	APÊNDICE 2 – Cronograma	89
	APÊNDICE 3 – Certificado do Comitê de Ética em Pesquisa.	90
	APÊNDICE 4 – Memorando do Comitê de Ética em Pesquisa.	91
	ANEXOS	92
	ANEXO 1- TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	92
	ANEXO 2- TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO	95
	ANEXO 3- MODELO DE AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DA PESQUISA EM INSTITUIÇÕES CO-PARTICIPANTES.	98
	ANEXO 4- AUTORIZAÇÃO DA INSTITUIÇÃO EMANUEL SALGADO VIEIRA.	99
	ANEXO 5- AUTORIZAÇÃO DA INSTITUIÇÃO RAIMUNDO DE SOUSA COELHO.	100
	ANEXO 6- AUTORIZAÇÃO DA INSTITUIÇÃO SÃO JOSÉ.	101

MONÇÃO, Mara Jane da Silva Ferreira. ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA À EDUCAÇÃO, COM ÊNFASE EM TRANSPORTE ESCOLAR EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: Os casos de Óbidos e Juruti. Belém, 2013, 101f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) - Universidade da Amazônia.

RESUMO

Nos últimos 10 ou 15 anos o acesso e o gasto com a educação aumentaram significativamente na América Latina. Sendo que a maioria dos estudantes abandona a escola por volta de 14 ou 15 anos e esta, dentre outros aspectos, é considerada como uma das principais causas da desigualdade nos resultados educacionais. Mas a desigualdade também está relacionada a outro aspecto que não se referem apenas à renda e às oportunidades, mas também à acessos aos serviços públicos essenciais, que por sua vez envolve os transportes urbanos. A questão do transporte escolar vem sendo uma preocupação presente na agenda do governo federal, considerando a oferta de transporte escolar diário e gratuito aos alunos, que é um importante instrumento de acesso à educação e inclusão social, é fato que visa diminuir a evasão escolar e aumentar o número de estudantes nas escolas. A hipótese dessa pesquisa é de que sob a ótica dos alunos, os Programas do Ministério da Educação: Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar e o Programa Caminho da Escola provocaram mudanças positivas na qualidade de acesso à educação urbana. O que pode considerá-los como fator interveniente de acessibilidade à educação da população às unidades escolares, portanto de inclusão social. O objetivo é avaliar o impacto dos programas governamentais de apoio ao transporte escolar às escolas estaduais de nível médio em cidades do Baixo Amazonas. O método foi do tipo Estudo de Caso, exploratório, descritivo e adotou como procedimentos técnicos, a consulta bibliográfica e a pesquisa de campo nas cidades já citadas. A pesquisa de campo apesar de ter tido uma amostra exploratória, constatou melhora na acessibilidade à educação urbana, pois a maioria considerou a como boa, além de apresentar melhora nos índices educacionais.

Palavra-Chave: Acessibilidade. Educação. Transporte escolar. Baixo Amazonas.

MONÇÃO, Mara Jane da Silva Ferreira. ACCESSIBILITY ANALYSIS OF URBAN EDUCATION, WITH EMPHASIS ON SCHOOL BUSES IN THE LOWER AMAZON CITIES: The cases of Obidos and Juriti. Belém, 2013, 101f. Dissertation Masters in Urban Development and Environment) - University of the Amazon.

ABSTRACT

In the last 10 or 15 years the access to education spending increased significantly in Latin America. Since most students leave school around 14 or 15 years and this, among other things, is considered a major cause of inequality in educational outcomes. But inequality is also related to another aspect which do not relate solely to income and opportunities, but also to access to essential public services, which in turn involves urban transport. The issue of school transport has been a concern on the agenda of the federal government considering offering daily free school transport to pupils, which is an important means of access to education and social inclusion, is actually aimed at reducing truancy and increase the number of students in schools. The hypothesis of this research is that the programs of the Ministry of Education: National School Transportation Support Program and the Way to School brought positive changes in the quality of access to urban education. What can consider them as intervening factor accessibility to public education to schools, therefore is a social inclusion. The objective is to evaluate the impact of government programs to support school transportation to state schools mid-level cities in the Lower Amazon. The method was the type case study, exploratory, descriptive and analytical and technical procedures adopted as the bibliographical and field research in the aforementioned cities. The field despite having a sample exploratory, found improvement in accessibility to urban education, as most considered the same as a good addition to improvement in educational indicators.

Keywords: accessibility. Education. School transportation. Lower Amazon.

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1: Gráfico comparativo da Taxa de Escolarização de jovens entre 15 e 17 anos de idade Brasil e grandes regiões 1992/ 2002.	31
Figura 2: Gráfico comparativo da taxa de escolarização de jovens entre 15 e 17 anos no Brasil - 2009/ 2011.	31
Figura 3: Gráfico Comparativo Geral de matrículas no Brasil, na Região Norte e Pará 2010/2011.	32
Figura 4: Gráfico comparativo da frota de veículos e quilômetros rodados geral no Norte e no Pará.	36
Figura 5: Gráfico comparativo da frota de veículos e quilômetros rodados, por área urbana e rural.	37
Figura 6: Organograma das principais diferenças entre PNATE e Caminho da Escola.	38
Figura 7: Mapa da Divisão do Pará em mesorregiões.	39
Figura 8: Mapa Político da Cidade de Óbidos. Ônibus escolares dos municípios de Óbidos e de Juruti.	43
Figura 9: Gráfico da Percentagem quanto à origem dos alunos usuários de Transporte Escolar da EEEM São José.	55
Figura 10: Mapa de localização da EEEM São José e origem dos alunos que utilizam Transp. escolar em Óbidos.	55
Figura 11: Gráfico da Percentagem geral quanto à origem dos alunos usuários de Transporte Escolar das Escolas do Ensino médio de Juruti – 2012.	67
Figura 12: Mapa de localização das comunidades de Juruti por região de influência da zona rural.	67
Figura 13: Mapa de localização das escolas e origem dos alunos na zona urbana de Juruti.	68
Figura 14: Gráfico do Gênero da população amostral das escolas de Ensino médio de Juruti- 2012.	68
Figura 15: Gráfico Comparativo do Gênero da população amostral das escolas de Ensino Médio de Óbidos e de Juruti – 2012.	69
Figura 16: Gráfico comparativo da Faixa etária entre os alunos das escolas de Óbidos e Juruti, ano 2012.	69
Figura 17: Gráfico referente à série da população amostral das escolas de ensino médio de Óbidos e Juruti.	70
Figura 18: Gráfico comparativo do modo de transporte utilizado para ter acesso às escolas de Ensino médio de Óbidos e Juruti, 2012.	70
Figura 19: Escolas Estaduais de Ensino Médio em Juruti.	72
Figura 20: Aplicação do questionário na Escola Estadual de Ensino Médio São José em Óbidos.	73
Figura 21: Gráfico comparativo de matrículas do ensino médio em Óbidos, Pará e Norte, 2010/2011.	75
Figura 22: Gráfico comparativo da Taxa de abandono no ensino médio em Óbidos, 2005/2010.	75
Figura 23: Gráfico comparativo do número de Matrículas do ensino médio em Juruti, Pará,	76

Norte e Brasil, 2011.

- | | | |
|------------|--|----|
| Figura 24: | Gráfico comparativo da taxa de abandono no ensino médio entre Juruti, Pará, Norte e Brasil 2010. | 77 |
| Figura 25: | Gráfico comparativo da taxa de aprovação no ensino médio entre Juruti e Brasil 2011. | 77 |
| Figura 26: | Gráfico comparativo da taxa de reprovação no ensino médio em Juruti, Pará, Norte e Brasil 2010. | 78 |
| Figura 27: | Modelos de ônibus escolares utilizados pelos alunos em Óbidos e Juruti. | 78 |

LISTA DE TABELAS

	Pág.
Tabela 1: Comparação Regional entre Taxas de abandono e de Evasão escolar no Brasil.	30
Tabela 2: Número da População Total, Urbana e Rural.	41
Tabela 3: Dados dos Municípios da Microrregião de Óbidos.	47
Tabela 4: Características dos usuários de transporte escolar da EEEM São José.	53
Tabela 5: Percepção dos usuários de transporte escolar da EEEM São José.	56
Tabela 6: Características Gerais do Universo pesquisado na EEEM Emanuel Salgado Vieira.	59
Tabela 7: Percepção dos usuários de transporte escolar da EEEM Emanuel Salgado Vieira.	60
Tabela 8: Características Gerais do Universo pesquisado na EEEM Raimundo de Sousa Coelho.	63
Tabela 9: Percepção dos usuários de transporte escolar da EEEM Raimundo de Sousa Coelho.	64
Tabela 10 Verba repassada pelo PNATE à Óbidos e Juruti entre 2009 e 2012.	79

LISTA DE QUADROS

	Pág.
Quadro 1: Percentagem de matrículas nas regiões do Brasil, 2009.	32
Quadro 2: Veículos adquiridos através do Programa Caminho da escola 2008/2009.	36
Quadro 3: Valores repassados e aquisições feitas pelo Pará através do Programa Caminho da escola.	38
Quadro 4: Evasão Escolar na primeira série do ensino médio.	39
Quadro 5: Subdivisão em Microrregiões do Baixo Amazonas.	40
Quadro 6: Relação de escolas de nível médio na microrregião de Óbidos e número de alunos matriculados e atendidos pelo Transporte Escolar.	41
Quadro 7: Critérios de inclusão e de exclusão. Veículos adquiridos por meio do Programa Caminho da escola 2008/2009.	49
Quadro 8 Origem dos alunos da EEEM São José nas Zonas Rural e Urbana.	54
Quadro 9: Origem por Região de influencia dos alunos usuários do transporte escolar do Ensino Médio em Juruti - 2012.	66
Quadro 10: Comparação dos resultados obtidos em relação ao Transporte escolar sob a perspectiva dos usuários nas escolas de Óbidos e Juruti – ano letivo de 2012.	71

CAPÍTULO 1. INTRODUÇÃO

A educação, com base na Constituição Federal (Brasil, 1988) é garantida a todos. O que passa a ser considerada como um direito. Os autores Silva e Yamashita (2011) relatam que as leis que regulam e complementam este direito são o Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA (BRASIL, 1990) e a Lei de Diretrizes e Bases da Educação – LDB (BRASIL, 1996), que abrem as portas da educação aos brasileiros. Mas segundo SILVA (2012, p.15) verifica-se que infelizmente o sistema não é igual e acessível para todos e apresenta alguns percalços, ratificando as desigualdades socioeconômicas do país.

O planejamento educacional no Brasil é um tópico muito abordado em estudos, e pesquisas em geral, mas cada um com seu olhar e sua leitura, considerando, por exemplo, a perspectiva, o contexto político e as circunstâncias históricas (BORDIGNON, 2011).

Nos últimos 10 ou 15 anos o acesso e o gasto com a educação aumentaram significativamente na América Latina. Sendo que a maioria dos estudantes abandona a escola por volta de 14 ou 15 anos e esta, dentre outros aspectos, é considerada como uma das principais causas da desigualdade nos resultados educacionais (SCHWARTZMAN E COX, 2009, p. 12).

A desigualdade também está relacionada a outro aspecto que segundo Gomide (2006), não se refere apenas à renda e às oportunidades, mas também à acessos aos serviços públicos essenciais, que por sua vez envolve os transportes urbanos. É importante citar ainda a influência do desenvolvimento urbano gera um estilo de vida específico nas localidades onde ocorre, fazendo assim, uma sociedade urbana complexa, inserida num contexto de diversidade de grupos e culturas.

Nas últimas décadas as cidades que experimentaram o crescimento populacional intenso e desordenado, passaram pela reorganização do espaço urbano. Diante das distâncias, que cada vez maiores, não puderam mais ser percorridas a pé e a falta de planejamento urbano, então causou efeitos adversos, gerando a dependência do transporte motorizado. (TOBIAS, 2001; SANTOS, 2005).

Assim nos últimos anos, estudos e pesquisas sobre as condições de mobilidade urbana evidenciam a iniquidade no acesso aos serviços de transporte coletivo nas cidades, o que introduziu o tema nas discussões das políticas públicas (GOMIDE, 2003; Itrans, 2004).

Gomide (2006) afirma ainda que a privação do acesso aos serviços de transporte coletivo, que é um serviço de caráter essencial, contribui para a redução de oportunidades, pois impede as populações de acessar os equipamentos e serviços que as cidades oferecem.

Sendo que os impactos são mais observados sobre as atividades sociais básicas como trabalho, educação e lazer.

Esta dissertação teve como tema a questão da acessibilidade à educação urbana, considerando a perspectiva do aluno usuário em relação ao transporte escolar em municípios do Baixo Amazonas. É uma região na Amazônia que possui características peculiares como: dificuldade de acesso seja por baixo poder aquisitivo ou distância até os equipamentos urbanos. E embora a acessibilidade esteja amplamente associada às dificuldades físicas de indivíduos para mobilidade ou ainda associadas meramente aos equipamentos de serviços, esta pesquisa adotou uma denominação mais ampla onde Mondin-Gomide (2006) faz uma abordagem quanto ao acesso aos modos de transportes, partindo do princípio da classe econômica, porque qualquer redução de acessibilidade pode significar a exclusão de segmentos em geral.

Assim, o interesse de realizar esta pesquisa surgiu da ideia de versar nesta dissertação um estudo pioneiro no que tange a questão de avaliar o impacto dos programas governamentais de apoio ao transporte escolar às escolas estaduais urbanas de nível médio, com base na perspectiva dos alunos em cidades do Baixo Amazonas e nos indicadores educacionais e sociais.

Contudo, estudos mostram que a acessibilidade às escolas depende de variáveis individuais e do sistema. E para ter acessibilidade às unidades escolares, os fatores vão além da disponibilidade de vagas nas escolas, mas também estão relacionadas aos modos de transporte disponíveis, as condições das viagens segundo o olhar do usuário que usufrui ou pelo menos deveria usufruir de seu direito. Porque se entende que a educação pode ser caracterizada como um componente estratégico da ascensão social, portanto de inclusão no processo do desenvolvimento urbano.

1.1. PLANO DE TRABALHO

Neste capítulo serão apresentados os elementos que nortearam esta pesquisa: a caracterização do problema, a justificativa e a hipótese. Em seguida serão apresentados os objetivos, a metodologia e a estrutura desta dissertação.

1.1.1 Caracterização do Problema, Justificativa e Hipótese.

A mesorregião do Baixo Amazonas possui uma grande extensão territorial, e a distância que separa os municípios e a concentração dos serviços, exige constantes deslocamentos da população local (GARCIA, 2003). Sendo que os impactos são mais observados sobre as atividades sociais básicas como trabalho, educação e lazer (Gomide, 2006). O último autor citado, afirma que a privação do acesso aos serviços de transporte coletivo, que é um serviço de caráter essencial, contribui para a redução de oportunidades, pois impede as populações de acessar os equipamentos e serviços que as cidades oferecem.

Desta forma a problemática da pesquisa perpassa pela questão do transporte escolar, que vem sendo uma preocupação presente na agenda do governo federal. Considerando a oferta de transporte escolar diário e gratuito aos alunos, que é um importante instrumento de acesso à educação e inclusão social, é fato que o governo visa diminuir a evasão escolar e aumentar o número de estudantes nas escolas. Assim com base nesses objetivos o governo federal adotou a política do Transporte escolar por meio de dois programas: O Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola. (BRASIL. MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO, 2008).

Partindo do contexto de que essas ações estejam em prática, questiona-se o seguinte: sob a perspectiva dos alunos de Óbidos e juruti que são cidades do Baixo Amazonas, Os programas de transporte escolar desde sua implantação vêm garantindo a acessibilidade à educação?

A motivação deste estudo teve como ponto de partida a reflexão acerca do contexto social brasileiro repleto de desigualdades no que se refere à questão educacional, o que dificulta o exercício de um dos direitos fundamentais do cidadão, que é o acesso à educação. É fato que apenas dispor de ensino público não é o suficiente para assegurar o acesso e a

permanência dos estudantes na escola, afinal quanto maior a carência financeira do aluno, maiores são as dificuldades pra manter-se nela.

Dentre outros fatores como a reorganização das cidades em desenvolvimento e o crescimento populacional intenso, o espaço urbano tem se transformado e gerado distâncias que não puderam mais ser percorridas a pé ou a bicicleta (TOBIAS *et al*, 2011, p.45). Embora a Secretaria Nacional do Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob 2005), afirme que no Brasil, a acessibilidade urbana vem sendo objeto de diversos planos da administração municipal, esta ainda apresenta dificuldades para estabelecer as prioridades de intervenção. Assim diante de um País com tamanha extensão territorial e de grande desigualdade no campo socioeconômico, o cumprimento de tais disposições não se mostra tão simples.

Diante da realidade, a concretização deste estudo foi importante, pois visou um aspecto mais aprofundado no que tange a questão da análise da acessibilidade à educação urbana. Pois considerou as características próprias, as necessidades específicas e os recursos diferentes de cada cidade abordada no Baixo Amazonas. Esse entendimento da acessibilidade partiu da mudança das necessidades e dos comportamentos da população, a fim de atender a necessidade daqueles que estudam.

A hipótese dessa dissertação é de que os Programas do Ministério da Educação de Apoio ao Transporte Escolar: PNATE e o Caminho da Escola provocaram mudanças eficientes, sob a perspectiva dos alunos, quando o assunto é a acessibilidade à educação urbana. O que pode vir a considerá-los como fator interveniente de acessibilidade à educação da população às unidades escolares, portanto de inclusão social.

1.1.2 Objetivos

Esta dissertação tem como objetivo geral: avaliar a acessibilidade à educação atendida por programas governamentais de apoio ao transporte escolar às escolas estaduais urbanas de nível médio, com base na perspectiva dos alunos nas cidades de Óbidos e Juruti, ambas localizadas na região do Baixo Amazonas.

E como objetivos específicos:

- 1- Comparar os índices educacionais da região, como: matrícula, evasão, abandono e taxa de escolarização com o sistema educacional em geral do Pará e do Brasil;
- 2- Caracterizar o perfil da área e da população envolvida de Óbidos e Juruti;

- 3- Descrever a acessibilidade à educação dos Programas de Transporte escolar que atendem a rede estadual de nível médio na área urbana, sob a perspectiva dos alunos usuários.
- 4- Considerações finais a cerca da pesquisa a ser realizada.

1.1.3 Metodologia

Aqui serão apresentados os critérios usados para cálculo da amostra, para a coleta de dados e para a análise dos resultados. Esta dissertação teve seu projeto submetido à apreciação de ética pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade da Amazônia sobre protocolo n°4653/13 antes de iniciar a pesquisa de campo. Pois, por se tratar de pesquisa com seres humanos foi necessário certificado ético. Com isso, os dados foram coletados e em seguida tabulados para análise.

A definição da amostra para a realização da pesquisa foi baseada no levantamento realizado na segunda visita *in loco*, composta por alunos usuários de transporte escolar, matriculados em escolas estaduais de nível médio. Assim foram encontradas duas escolas no perímetro urbano na cidade de Juruti e uma na cidade de Óbidos.

Foram aplicados 104 questionários e para coleta de dados com os alunos usuários nas escolas foi realizada uma pesquisa de campo durante o mês de Fevereiro de 2013 em dias e horários marcados com os gestores.

Os participantes da pesquisa foram abordados pela pesquisadora, nos corredores ou em salas das escolas e responderam ao questionário (APÊNDICE 1), após assinatura e rubrica das duas vias do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - TCLE (ANEXO 1 e 2), sobre as suas condições de participação na pesquisa.

A área de estudo foi composta de dois municípios do Baixo Amazonas, que são respectivamente: Óbidos com população de 49.254 habitantes e Juruti com 47.086 habitantes. Os municípios foram previamente selecionados devido à semelhança dos dados relacionados aos índices educacionais e também pela proximidade geográfica em torno da cidade mais desenvolvida do Baixo Amazonas que é Santarém. (TOBIAS, *et al*, 2011).

Para a aplicação dos questionários, foi feita uma abordagem aos alunos usuários do transporte escolar dentro das escolas estaduais do ensino médio após estarem cientes e assinarem o Termo de Consentimento Livre Esclarecido (TCLE) conforme anexo 1. Em caso

de alunos menores de 18 anos, só participarão da pesquisa de campo mediante a liberação dos seus responsáveis após assinarem o TCLE para menor em anexo 2.

Foram adotados como critério de inclusão: alunos de ambos os sexos, que estejam regularmente matriculados no ano letivo de 2012 em escolas estaduais de nível médio, localizadas na área urbana que utilizem transporte escolar e que estejam gozando plenamente de suas faculdades mentais. Como Critério de exclusão: alunos de ambos os sexos que estejam devidamente matriculados no ano letivo de 2012 em escolas estaduais de nível médio, localizadas na área urbana que não utilizem transporte escolar ou que não gozem plenamente de suas faculdades mentais.

Segundo Turato (2004), o questionário é um instrumento de investigação que tem por objetivo recolher informações com base, geralmente, na inquisição de um grupo representativo da população em estudo. Este questionário foi estruturado em três partes: dados socioeconômicos, padrão de viagem e a opinião do usuário sobre o serviço e a realidade quanto à evasão ou abandono escolar.

A primeira parte se referiu aos dados socioeconômicos como: idade, ocupação, escolaridade e renda. A segunda parte relacionada ao padrão de viagem versou sobre os modos de transportes utilizados para chegar à escola, considerando origem e tempo despendido e por último a opinião sobre os serviços de transporte escolar, a realidade quanto às dificuldades e ou benefícios do serviço em questão e a evasão escolar.

Após a fase da coleta dos dados, eles foram tabulados e codificados, para tratamento e a condensação das informações. Para isso foi utilizado o Programa Excel da Microsoft 2010.

1.2. ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Esta dissertação foi estruturada em cinco capítulos, incluindo a Introdução que é o capítulo 1. Neste primeiro capítulo consta a apresentação do plano de pesquisa com os respectivos elementos que nortearam e motivaram a pesquisa: justificativa, caracterização do problema, hipóteses, objetivos e metodologia.

No capítulo 2 encontra-se a fundamentação teórica, em torno das conceituações básicas necessárias para melhor compreensão de termos técnicos utilizados na pesquisa. Além de abranger aspectos quanto ao acesso à Educação como direito de todos; quanto à trajetória das Políticas Públicas Educacionais; a realidade da educação no Brasil, bem como os Programas de Apoio aos transportes escolares vigentes e as caracterizações, de forma geral,

abrangendo o Estado do Pará e a região do Baixo Amazonas e posteriormente as características dos municípios estudados, no caso Óbidos e Juruti.

No capítulo 3 estão descritas as etapas necessárias que foram pertinentes para o desenvolvimento desta pesquisa, no qual foram definidas a metodologia aplicada, os procedimentos, a técnica e a estrutura dos dados utilizados na elaboração deste estudo.

No capítulo 4, trata-se da apresentação e discussão dos dados empíricos. Por fim no capítulo 5 constam as conclusões e as considerações finais.

CAPÍTULO 2. REFERENCIAL TEÓRICO

É importante para uma melhor compreensão do texto desta dissertação, que antes se faça conhecer alguns conceitos básicos a respeito dos termos: direito, eficiência, acessibilidade e acesso, pela amplitude de significados e linhas de pensamentos que discorrem em torno deles.

2.1 CONCEITOS BÁSICOS

2.1.1. Direito, acessibilidade, acesso acessível.

Segundo Luft (2009) a palavra “direito” quando está relacionada ao que é de direito, está inserida na “ciência das normas obrigatórias que regem as relações dos homens em sociedade”.

As palavras “acesso” e “acessibilidade”, segundo Travassos e Martins (2004), variam de autor para autor e dependem do contexto. Alguns autores usam o termo acesso e outros o termo acessibilidade. Mas de acordo com os autores Houaiss e Villar (2001) e Luft (2009), o primeiro refere-se ao ato de ingressar e entrada, ou ainda a chegada. O outro está relacionado ao caráter ou qualidade do que é acessível, ou de ter acesso.

A acessibilidade está ligada à questão do direito ir e vir. Direito este que se estende a todos os cidadãos, ou seja, este conceito está amplamente ligado ao Desenho Inclusivo (Desenho Universal) que prega que todos os produtos, sistemas e ambientes possam ser utilizados por um maior número possível de pessoas, sendo que isto deve ocorrer com autonomia, conforto e segurança.

É conveniente subdividir alguns termos específicos para facilitar o entendimento em relação: à disponibilidade - que está relacionada, à demanda e o tipo de serviço existente, a demanda de usuários e o tipo de necessidades; à acessibilidade - se relaciona à localização física dos serviços e dos usuários, considerando os recursos disponíveis para transporte, tempo de viagem, distância e os custos (JESUS e ASSIS, 2010).

Segundo o programa brasileiro de acessibilidade urbana, a palavra acessível vem do latim *accessibile* que significa: a que se pode chegar ou alcançar, obter ou possuir. E também

se refere à posição relativa a outras edificações, das quais a vida depende. (MILLER e WU, 2000 apud LEÃO e TURKIENICZ, 2009).

A Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB, 2005) refere que a acessibilidade urbana está relacionada por sua vez à facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar fisicamente, a partir de um ponto específico da cidade, os destinos desejados. Atualmente a questão da acessibilidade vem ganhando destaque como importante fator para o desenvolvimento do meio ambiente urbano, em função da busca pelo exercício da cidadania.

Define-se especificamente a acessibilidade urbana, como a facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar fisicamente, a partir de um ponto específico da cidade, os destinos desejados (SEMOB, 2005). No entanto o nível de acessibilidade das pessoas aos serviços urbanos depende do nível de provimento do serviço ofertado e, além disso, a forma como se dá a distribuição da população e o alcance destes serviços. Ou seja, acessibilidade é a oportunidade que alguém tem, em um determinado local para exercer uma atividade particular ou uma série de atividades diárias (LEÃO e TURKIENICZ, 2009).

A mobilidade por sua vez, segundo Silva (2005), relaciona-se com a forma e com as razões pelas quais as pessoas se deslocam na cidade. Para Vasconcelos (2001), os principais fatores que afetam a mobilidade no espaço urbano são: a renda, o gênero, a ocupação e o nível educacional.

Considerando a questão acessibilidade à educação, é importante ressaltar antes, que embora a acessibilidade esteja amplamente associada às dificuldades físicas de indivíduos para mobilidade ou ainda associadas meramente aos equipamentos de serviços, esta pesquisa adotou uma denominação mais ampla onde Mondin-Gomide (2006) faz uma abordagem quanto ao acesso aos modos de transportes, partindo do princípio da classe econômica, em especial as classes de baixa renda porque qualquer redução de acessibilidade significa a exclusão de segmentos em geral.

Segundo o mesmo autor, esse entendimento da acessibilidade parte da mudança das necessidades e dos comportamentos da população urbana, propondo adequações do sistema de transporte como, por exemplo, atender a necessidade daqueles que estudam ou trabalham. É onde se insere a capacidade da política pública atender a demanda de diferentes segmentos.

2.1.2. Tipos de cidades: o urbano e o campo.

Segundo Lefebvre (1991) as cidades, no tempo medieval foram a princípio comerciais, artesanais e bancárias. No entanto quando o sistema capitalista surge à concorrência com a burguesia. A cidade a partir daí, já apresentou uma realidade de desenvolvimento. Para o autor, o processo de industrialização foi considerado responsável pelos problemas urbanos. Isso porque a indústria extrapola núcleos antigos, dando origem ao fenômeno urbano. Desta forma o mundo moderno se apresenta com uma de suas principais características, a alta concentração populacional nas cidades.

No entanto para Costa (2010, p. 28) a vida no campo apresenta uma realidade diferenciada como o modo de vida e ambiente diferente daquele vivido na cidade. Assim à medida que a cidade cresce, expande-se com ela a necessidade de novas áreas urbanizadas.

E assim o processo de desenvolvimento avança cada vez mais, levando a transformação do meio ambiente rural em urbano.

2.2. ACESSO À EDUCAÇÃO: Direito de todos.

A educação é reconhecida como um dos direitos humanos no artigo 26 da Declaração Universal dos Direitos Humanos. Onde relata que toda pessoa tem direito à instrução e que esta será gratuita, pelo menos nos graus elementares e fundamentais. Sendo a instrução elementar de caráter obrigatório e a instrução técnica profissional deverá ser acessível a todos, bem como a instrução superior, que esta baseada no mérito.

A instrução deve ser orientada no sentido do pleno desenvolvimento da personalidade humana e do fortalecimento do respeito pelos direitos humanos e pelas liberdades fundamentais.

Tratar a educação como um direito humano significa que não se deve depender das condições econômicas e de mercado. O mais importante é conseguir que todas as pessoas possam exercer e estar conscientes de seus direitos.

Segundo Duarte (2007) e a Plataforma Brasileira de Direitos Econômicos, Sociais, Culturais e Ambientais (Plataforma Dhesca Brasil, 2011), o direito humano à educação reconhecido na Declaração foi transformado em norma jurídica internacional através, principalmente, do Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (art.13 e 14), de 1966, ratificado pelo Brasil, no livre gozo de sua soberania, a 12 de dezembro de 1991, e promulgado pelo Decreto Legislativo n. 592, a 6 de dezembro de 1992; da

Convenção sobre os Direitos da Criança (art. 28 e 29), a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDB (Lei n. 9.394/96), o Estatuto da Criança e do Adolescente (Lei n. 8.069/90), o Plano Nacional de Educação - PNE (Lei n. 10.172/2001), entre outros.

Segundo dados do IPEA (2011), o PNE – após ser sancionado em 2001- somou como importante referência legal da política educacional brasileira, na medida em que estabeleceu um conjunto de metas a todos os níveis e modalidades de ensino.

A Constituição Federal de 1988 – CF/88 (Brasil, 1988) se refere ao direito à educação como um dos principais fundamentos da República à cidadania. Fez referência a este, no artigo 6º da CF/88 no Título VIII, da ordem social, como já foi citado anteriormente do artigo 205 a 214. Dispositivos estes que se encontra uma série de aspectos que trata desse direito, tais como: os princípios e objetivos que o informam, os deveres de cada esfera da Federação (União, Estados, Distrito Federal e Municípios). Nesta trata-se dos parâmetros que devem pautar a atuação do legislador e do administrador público, além de critérios que o Judiciário deve adotar quando chamado a julgar questões que envolvam a implementação deste direito. Coube ainda à União, a elaboração da LDB.

Em relação às instituições de ensino, segundo a Constituição Brasileira, é garantido às pessoas em idade escolar o acesso e a permanência em tais instituições (BRASIL, 1988 p. 138). No entanto, especialmente nas escolas rurais assegurar as vagas não é o suficiente para os indivíduos terem acesso ao estudo, torna-se necessário possibilitar o transporte dos alunos à escola, e estradas em condições de trafegar os veículos. Pois muitas vezes existe o transporte, mas a falta de infraestruturas nas mesmas impossibilita o trânsito dos veículos e em consequência disso, impede a chegada dos estudantes até as escolas.

Para Egami *et al* (2008), os estudantes residentes na área rural, o transporte torna-se essencialmente importante para que se consiga ter acesso às escolas. E embora a acessibilidade esteja relacionada à facilidade de acesso. Chegar até a escola ainda é um grande desafio, pois devido às diversas dificuldades, dentre elas relacionadas, à distância, a falta de transporte e as estradas inadequadas. Tal realidade só faz aumentar a discrepância entre a qualidade e a aprendizagem entre escolas rurais e urbanas.

O que torna uma escola acessível, nesse sentido, não é a quantidade de vagas, mas a possibilidade das crianças chegarem à mesma. A realidade de estar distante de um centro

urbano, atualmente é ter dificuldade em ter acesso a determinados serviços, pois o processo de urbanização segundo a afirmação de Silva (2012, p. 103) refere que:

O atual processo de urbanização aponta a constituição de novas formas de interações espaciais entre as cidades, além do crescimento da importância das cidades pequenas e das cidades médias. Deste modo, tende a polarização e a concentração da população em aglomerações urbanas intermediárias.

A educação também é dever da família e à sociedade cabe promover, incentivar e colaborar para a realização desse direito. Segundo Costa e Ribeiro (2010), existem outros fatores que muitas vezes na falta de consciência das próprias famílias não ajuda a promover uma igualdade no que diz respeito à educação. E é claro que a condição social em que elas estão inseridas, contribuem para a formação de qualquer indivíduo, mas não é de forma determinante. Pois é importante que as famílias tenham consciência da importância do papel da educação na formação de seus filhos.

2.3 As Políticas Públicas Educacionais e a realidade da Educação no Brasil

A cerca do entendimento sobre as políticas públicas, Souza (2003, p.13), considera as políticas como:

Campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, “colocar o governo em ação” e/ou analisar essa ação (variável independente) e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas ações e ou entender por que ou como as ações tomaram certo rumo em lugar de outro (variável dependente). Em outras palavras, o processo de formulação de política pública é aquele através do qual os governos traduzem seus propósitos em programas e ações, que produzirão resultados ou as mudanças desejadas no mundo real.

Segundo Oliveira (2007), política pública é tudo aquilo que o governo faz ou deixa de fazer enquanto que a política pública educacional é aquilo que um governo faz ou deixa de fazer em educação. No entendimento dos autores a educação é um conceito de grande amplitude para tratar das políticas educacionais. Então se pode dizer que políticas educacionais, em geral se aplicam às questões escolares.

Pensando em política educacional, ações pontuais voltadas para maior eficiência e eficácia do processo de aprendizagem, da gestão escolar e da aplicação de recursos são insuficientes para caracterizar uma alteração da função política deste setor. Enquanto não se

ampliar efetivamente a participação dos envolvidos nas esferas de decisão, de planejamento e de execução da política educacional, estaremos alcançando índices positivos quanto à avaliação dos resultados de programas da política educacional, mas não quanto à avaliação política da educação. Mais do que oferecer "serviços" sociais - entre eles a educação - as ações públicas, articuladas com as demandas da sociedade, devem se voltar para a construção de direitos sociais. (BITTENCOURT, 2009).

Antes da Constituição o ensino público era considerado apenas como um serviço assistencial aos que não tinham recursos financeiros. Mas com a reformulação, as responsabilidades do Estado quanto a obrigatoriedade do ensino tornaram-se um marco na promoção da educação fundamental como dever do Estado (LOPES, 2009).

A constituição de 1946, estabeleceu da receita resultante de impostos arrecadados, os mínimos percentuais de orçamento para a educação: onde para a União fixou em 10% e para os Estados e os Municípios fixou em 20%. Estabeleceu que cabe à União o controle do sistema federal de ensino e dos territórios e suplementarmente às regiões que necessitassem, cabendo aos Estados e ao Distrito Federal a organização de seus sistemas de ensino.

De acordo com estudos do MEC e INEP (2010) a partir da segunda metade da década de 90, as políticas de educação tiveram, como um marco, a promulgação da nova LDB da Educação Nacional de 1996, Essa lei introduziu inovações em relação aos diferentes níveis e modalidades de ensino, caracterizando: maior flexibilidade e fortalecimento da autonomia dos sistemas estaduais e municipais e das unidades escolares. Ela estabelece com maior clareza os papéis da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, e tem por fundamento o regime de colaboração entre essas instâncias da Federação.

Segundo Horta (1998), mesmo a LDB tendo sido sancionada após a promulgação da Emenda 14, algumas disposições constantes dos parágrafos 1º e 2º do art.208 foram modificadas. Atualmente existem dois documentos que regem como princípio e objetivo maior da educação brasileira, os processos de ensino e aprendizagem: a CF de 98 e a LBD. Ambos estabelecem a educação como um direito de todos, considerando as diferenças individuais, inovando com uma proposta de educação inclusiva (SAVIANI, 2006).

Considerando de fato o Estado social de direito, é a elaboração e a implementação de políticas públicas, que constituem o grande eixo orientador da atividade estatal, e que

pressupõe a reorganização dos poderes em torno da função planejadora, tendo em vista a coordenação de suas funções para a criação de sistemas públicos de saúde, educação, previdência social etc. (DUARTE, 2007).

Em janeiro de 2003 foi criado o Ministério das Cidades que teve como uma de suas atribuições, o estabelecimento das diretrizes da política nacional de transporte público e da mobilidade urbana, através da SeMob (BOARETO, 2004).

Assim a adoção dos princípios, objetivos e fundamentos do Estado social e democrático de direito fez com que a Constituição Federal de 1988 não se limitasse à fixação dos contornos do poder frente à liberdade do indivíduo, nem à organização das formas de participação popular na esfera das decisões políticas. Neste contexto, as leis, no seu sentido de normas abstratas gerais, deixam de ser o instrumento por excelência do Estado, uma vez que a promoção de seus objetivos sociais e a realização do princípio democrático, em sua materialidade, demandam intervenções por meio de políticas públicas (COMPARATO, 2002).

Em relação ao financiamento da educação, duas importantes emendas à Constituição Federal foram aprovadas, a EC nº 53, de 2006, que está relacionada ao Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb), o Piso salarial nacional para o magistério da rede pública e a extensão do Salário-Educação para toda a educação básica pública. Enquanto que a EC nº 59, de 2009, se refere ao fim da Desvinculação das Receitas da União (DRU), a educação básica obrigatória e gratuita dos 4 aos 17 anos de idade até 2016 e o estabelecimento de meta de aplicação de recursos públicos em educação como proporção do PIB.

Por meio da lei do Plano Nacional de Educação. O atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. Destaca-se ainda a obrigatoriedade do ensino fundamental de 9 anos.

Apesar de o governo tentar amenizar as diferenças de recursos com a criação do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (FUNDEB), regulamentado pela Lei no 11.494/2007 e pelo Decreto no 6.253/2007, com vigência para o período de 2007 a 2020, em substituição ao FUNDEF que vigorou de 1998 a 2006. Ambos criados com a finalidade de

equalizar os recursos financeiros, implantando padrões mínimos de investimento na educação. (DINIZ, 2012 e BRASIL/MEC, 2010).

As Diretrizes Curriculares Nacionais para o Ensino Médio (DCNEM), instruídas pela Resolução da Câmara de Educação Básica (Res. n. 3 de 26/06/98), redefiniram a concepção deste nível de ensino, seus princípios, fundamentos e procedimentos a serem observados pelo sistema de ensino, com base na LDB que incorporou o ensino médio como parte integrante da educação básica (Art. 21, inciso I), atribuindo-lhe uma nova identidade (SILVA, 2012).

O mesmo autor afirma que a questão dos problemas da educação básica no Brasil vem sendo mais amplamente marcada devido às informações produzidas pelo sistema de avaliação externa, em ampla escala, de forma centralizada e com foco no rendimento do aluno e no desempenho dos sistemas de ensino.

Segundo relatórios da Plataforma Dhesca Brasil (2011), o crescimento da escolarização no Brasil se deu principalmente pela ampliação do ensino público. Em 2010, foram registradas cerca de 51 milhões de matrículas na educação básica, 85% delas nas redes públicas de ensino.

O Brasil vem conseguindo alguns avanços na educação nas últimas décadas, como a constante queda da taxa de analfabetismo, por exemplo, que caiu de 14,7% em 1996 para 13,6% em 2000 e posteriormente de 10% em 2007 para 9,6% em 2010. Embora esta taxa de analfabetismo venha regredindo, 9,6% equivalem ainda a cerca de 14 milhões de pessoas. Ou seja, estamos muito longe de ter superado todos os problemas.

Alguns dados obtidos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), indicam que a situação educacional no Brasil apresentou melhoras significativas na última década no que tange a queda substancial da taxa de analfabetismo e, ao mesmo tempo, aumento regular da escolaridade média e da frequência escolar (taxa de escolarização).

Outro estudo internacional refere que uma avaliação realizada a cada três anos, com início em 2000. Na primeira vez foram aplicados em 32 países pelo Programa Internacional de Avaliação de Alunos (PISA), que analisa o preparo dos jovens para desafios futuros, o Brasil ficou classificado em último lugar na lista (BRASIL, 2008). Em 2009, esta pesquisa envolveu 65 países, e segundo, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), apesar de o Brasil alcançar o 53^o lugar, ainda não é possível comemorar, pois ainda está bem abaixo da

média quando comparado aos outros países. E isto pode servir de alerta aos que almejam atingir um grau de educação que possibilite a toda população o acesso ao desenvolvimento econômico com justiça social (BRASIL, 2008).

A situação de inchaço nas matrículas do ensino fundamental podia decorrer basicamente da distorção idade-série, a qual, por sua vez, decorria dos elevados índices de reprovação. De acordo com o censo escolar de 1996, mais de 46% dos alunos do ensino fundamental tinham idade superior à faixa etária correspondente a cada série. No Nordeste essa situação era mais dramática, chegando a 64% o índice de distorção. Essa realidade dava a exata dimensão do grau de ineficiência do sistema educacional do País: os alunos levavam em média 10,4 anos para completar as oito séries do ensino fundamental. (MEC/INEP,1998).

De acordo com dados do IPEA (2002), embora 92% da população de 12 a 17 anos estivessem matriculadas, 5,4% ainda eram analfabetos. Na faixa etária de 15 a 17 anos, 80% dos adolescentes frequentavam a escola, mas somente 40% estavam no nível correspondente a sua faixa etária, e somente 11% dos adolescentes entre 14 e 15 anos concluíram o Ensino Fundamental. Na faixa de 15 a 19 anos, diferentemente da faixa etária dos 7 a 14 anos, a escolarização diminui à medida que aumentava a idade. Dados de 2004 mostram ainda que a escolarização bruta de jovens de 15 a 17 anos era de 81,1%, caindo significativamente para 51,4% quando a faixa etária de referência era de 18 a 19 anos.

Segundo o banco de dados do MEC com relação à educação no Pará, o mesmo apresentava taxa de aprovação de 83,4% no ensino Fundamental – anos iniciais, de 79,2% no ensino fundamental- anos finais e de 68,9% no Ensino Médio. Quanto às taxas de reprovação e de abandono nas mesmas séries eram respectivamente: de 11,6%, de 12,9% e de 11,9%; e de 5%, de 7,9% e de 19,2%. Estes dados evidenciavam que as dificuldades ainda persistiam e precisavam ser resolvidas principalmente quando se identificava uma taxa de abandono de 19,2% no ensino médio.

Tratar a educação como um direito humano significa que não deve depender das condições econômicas e de mercado. O mais importante é conseguir que todas as pessoas possam exercer e estar conscientes de seus direitos.

A legislação brasileira assegura a todos o acesso à educação e considera dever do Estado e da família promover sua implementação (Brasil, 1988). Além disso, a lei destaca a necessidade e a importância da universalização do acesso à educação, de forma que todas as crianças e adolescentes brasileiros, independentemente de raça, credo ou nível social, tenham a mesma oportunidade de chegar à escola e se manter nela (Brasil, 1990). Em função disso, os estados, o Distrito Federal e os municípios possuem competência comum de proporcionar os meios de acesso à educação (Brasil, 1988).

Porém, mesmo dentre alterações instituídas, leis não significam caminhos infalíveis para se modificar o contexto. Pois há uma distância considerável entre o discurso oficial e a realidade do cotidiano das redes de escolas.

O atual ensino médio (Lei 9394/96 Art. 36) tem como objetivo aprofundar os conhecimentos adquiridos no ensino fundamental, dar preparação básica para o trabalho e a cidadania, promover o aprimoramento do educando como pessoa humana e possibilitar-lhe a compreensão dos fundamentos científico-tecnológicos. (Idem p. 33)

A evasão escolar de jovens no Ensino Médio constituiu-se num desafio a ser assumido não apenas pela unidade escolar, mas pelo poder público que, ao longo da trajetória educacional no país, esteve afastado do compromisso com a educação de nível médio, destinada às camadas desfavorecidas da sociedade, tendo em vista que este ensino foi organizado para atender os interesses das elites. (SILVA, 2008). Na tabela abaixo, visualiza-se as taxas de abandono e evasão escolar entre as regiões no ano de 2010.

Tabela1
Comparação regional entre taxas de Abandono e de Evasão Escolar no Brasil.

Taxas do IDH	Região Centro-oeste	Região Nordeste	Região Norte	Região Sudeste	Região Sul
TAXA DE ABANDONO					
Ens. Fundamental - anos iniciais (2010)	1,1%	3,2%	4,1%	0,6%	0,3%
Ens. Fundamental - anos finais (2010)	4,4%	8%	7,1%	2,5%	2,8%
	10,7%	14,2%	14,7%	7,1%	8,3%
TAXA DE EVASÃO					
Ens. Fundamental - anos iniciais (2010)	4,8%	11,4%	10,8%	4,5%	3,8%
Ens. Fundamental - anos finais (2010)	14,3%	15%	14,7%	12,9%	13,9%

Fonte: Adaptado de www.todospelaeducacao.org.br/MEC/INEP/DTDIE.

O IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) também se refere à situação educacional no Brasil com melhoras significativas na última década no que tange a queda da taxa de analfabetismo e, ao mesmo tempo, aumento regular da escolaridade média e da frequência escolar (taxa de escolarização) até 2002 conforme o gráfico 1.

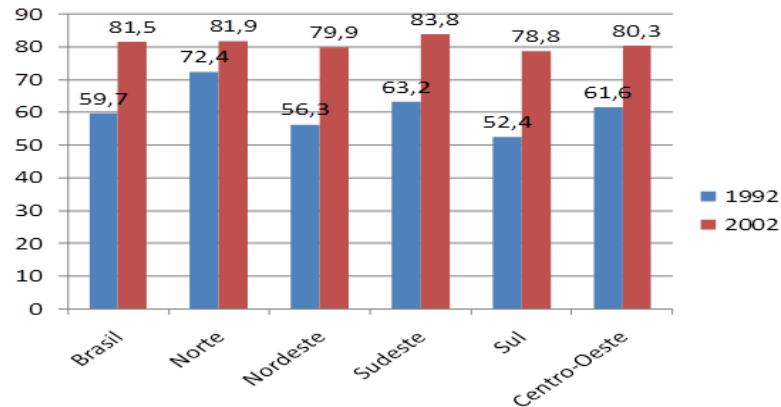


Figura1: Gráfico comparativo da Taxa de Escolarização de jovens entre 15 e 17 anos de idade Brasil e grandes regiões 1992/2002.

Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisa, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 1992/2002.

Mas segundo dados do IBGE (2011), esta taxa entre os jovens com faixa etária de 15 a 17 anos, mostrou uma queda nos dois últimos anos conforme gráfico a seguir. Porém isto não significa que tenham evadido, mas que estão terminando o ensino médio.

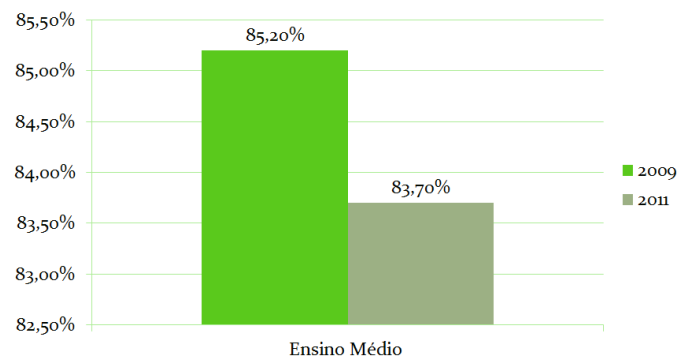


Figura 2: Gráfico comparativo da taxa de escolarização de jovens entre 15 e 17 anos no Brasil - 2009/2011.

Fonte: IBGE (2011).

Ferraro e Machado (2002) *apud* Diniz (2012, p.38) ao incentivarem ampla discussão a cerca da exclusão escolar no Brasil, ao colocarem em dúvida as bases de sustentação da

política de universalização do acesso à escola. Na realidade, elucidam que não ter acesso à escola, está relacionado não só aos que nunca frequentaram a escola, mas também aos que havendo frequentado e ainda em idade escolar estejam fora dela.

Assim os autores afirmam que o problema é real, porém não se reporta apenas à região do Nordeste, pois se estende aos estados da Região Norte, como o Pará e o Amazonas que apresentam elevadas taxas de pessoas que nunca exerceram o seu direito à educação (FERRARO e MACHADO, 2002, p.213).

A comparação entre nível nacional e regional quanto a porcentagem de alunos que concluíram o Ensino Fundamental e o Ensino Médio ainda demonstra um enorme disparidade entre as regiões conforme o quadro a seguir.

Quadro 1:

Porcentagem de matrículas em nível Fundamental e Médio nas regiões do Brasil, 2009.

REGIÕES BRASILEIRAS	Ensino Fundamental (2009)	Ensino Médio (2009)
Norte	49,8%	36,6%
Nordeste	49,1%	37,1%
Sudeste	73,3%	59,7%
Sul	72,6%	60,5%
Centro-Oeste	70,6%	49,5%

Fonte: www.todospelaeducacao.org.br

Em relação ao número de matrículas no período de 2010 e 2011 a nível médio, tem-se a seguinte comparação a nível Nacional, regional e estadual no quadro a seguir apresentado.



Figura 3: Gráfico Comparativo Geral de matrículas no Brasil, na Região Norte e Pará – 2010/2011.
Fonte: Adaptado de MEC/ INEP, 2011.

SILVA e ARNT (2008) citam que estudos do Ministério da Educação evidenciam em nosso país que: 96,4% da população de 7 a 14 anos teriam acesso à escola e que a taxa de escolarização para o Ensino Fundamental era de 94,3%. Porém não se pode ignorar distorção de idade em relação às séries. Os dados mais recentes da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), de 2001, revelam que o atraso escolar configura-se cruel e discriminador.

Na área urbana 50% das crianças que frequentam escola estão com atraso escolar, na área rural esse contingente é ainda maior: 72% dos alunos. Talvez essa realidade deva-se ao fato de que as instituições são muito longe dos domicílios das crianças. Na área rural, apenas existe oferta para o atendimento de 24,9% das crianças de 4 a 6 anos e de 4,5% dos jovens de 15 a 17 anos (MEC, 2001).

2.4 Os programas de apoio ao transporte escolar

Segundo o Ministério da Educação / Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais (MEC/INEP, 2010), a educação tem se tornado um dos setores mais importantes para o desenvolvimento de uma nação. Afinal é através da produção de conhecimentos que um país cresce, aumentando sua renda e a qualidade de vida das pessoas. Diniz (2012, p.7) também cita que em pesquisas relacionadas as melhorias da educação, quando relacionada ao capital humano em termos de quantidade e qualidade da escolaridade, desempenha um papel importante nesse processo.

Mas segundo a cartilha do transporte escolar (2006, p. 7), não se pode debater sobre respeito ao direito à educação, sem antes assegurar o conjunto de seus elementos materiais constitutivos, dentre os quais se destaca a acessibilidade à escola.

Assim a oferta de transporte escolar passou a ser garantida pelos instrumentos legais, aos alunos que não possuem escolas próximas às suas residências, como uma alternativa suplementar, que pode viabilizar o acesso às unidades de ensino mais distantes, garantindo a todos iguais oportunidades de acesso à educação (LOPES; CÂMARA; MONTEIRO, 2008).

É assegurado ao aluno da escola pública o direito ao transporte escolar, como forma de facilitar seu acesso à educação. A Lei nº 9.394/96, conhecida como LDB também declara esse direito mediante a obrigação de assistência do estado e dos municípios, que segundo o Artigo

208 refere ao atendimento do estudante em toda a educação básica e suas respectivas etapas, por meio de programas suplementares, inclusive de transporte (INEP, 2005).

O Plano de Desenvolvimento da Educação (PDE), apresentado pelo MEC em abril de 2007, dispôs aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, instrumentos eficazes de avaliação e de implementação de políticas de melhoria da qualidade da educação, sobretudo da educação básica pública.

Segundo o SIMEC o Plano de metas compromisso todos pela educação (Decreto 6.094/07), é um programa estratégico do PDE, e disponibiliza uma colaboração inovadora. Envolve a decisão política, a ação técnica e atendimento da demanda educacional, almejando a melhoria dos indicadores educacionais. Trata-se de um compromisso fundado em 28 diretrizes e consubstanciado em um plano de metas concretas, efetivas, que compartilha competências políticas, técnicas e financeiras para a execução de programas de manutenção e desenvolvimento da educação básica (SIMEC/MEC).

O órgão responsável por captar, disciplinar e distribuir recursos financeiros para vários programas do Ensino básico é o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), autarquia ligada ao Ministério da Educação. Este apresenta diversos programas que reforçam a educação de milhões de crianças em nosso país. Dentre eles existem atualmente dois programas voltados ao Transporte escolar de estudantes: O PNATE e o Caminho da Escola (ESTELLES e RIBEIRO, 2009).

Eles tinham por objetivo inicial garantir o acesso e a permanência dos alunos aos estabelecimentos escolares do Ensino fundamental público que utilizassem transporte escolar, mas com a publicação da Medida Provisória 455/2009, o programa passou também a abranger os alunos da educação infantil e do ensino médio residentes na área rural. (PORTAL EDUCACIONAL, 2012; INEP, 2005; GUIA DO TRANSPORTE ESCOLAR, 2003).

O PNATE foi instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004 e consiste na transferência automática de recursos financeiros, sem carecer de convênio ou outro instrumento semelhante para cobrir custos com manutenção de veículos destinados ao transporte escolar. É feito através de assistência financeira, em caráter suplementar aos Estados, ao Distrito Federal e aos municípios. Objetiva garantir o transporte pelos modos

rodoviário e aquaviário, dos alunos residentes em área rural, no trajeto entre seu local de residência e a escola (ROCHA, SILVA e TEDESCO, 2011).

Com a publicação da Medida Provisória 455/2009, transformada na Lei 11.947, o programa foi ampliado para toda a educação básica. O programa se dá na transferência automática de recursos financeiros, sem necessidade de convênio.

Desde a sua criação o programa foi aprimorando a melhor forma criteriosa de seleção, mas foi a partir de 2006, que o valor *per capita* /ano passou a ser diferenciado. Além disso, passou a ser considerada a área do município, a população rural, e o índice da população abaixo da linha da pobreza. Em 2008 o Índice de Desenvolvimento da Educação Básica- Ideb também passou a ser considerado como critério.

O Ideb por sua vez é calculado a partir dos dados do Educacenso, criado em 2007. O Educacenso pode ser considerado uma espécie de “radiografia” detalhada do sistema educacional brasileiro e então dá suporte para planejar a distribuição de recursos, dentre outros, para alimentação, para transporte escolar e livros didáticos (MEC, 2010).

O Programa foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007 (Brasil, 2007). O programa Caminho da Escola foi criado em 2007, e está disciplinado pelo Decreto nº 6.768, de 2009. Este está relacionado à aquisição de veículos padronizados para transporte de estudante, por meio de pregão eletrônico.

Esta é feita por meio de recursos orçamentários do Ministério da educação, de linha especial de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ou de recursos próprios dos entes federativos que aderirem ao Programa para a aquisição, pelos estados e municípios, de ônibus, mini-ônibus e micro-ônibus zero quilômetro e de embarcações novas. Dentre outros objetivos, renovar a frota de veículos escolares e contribuir para a redução da evasão escolar.

No quadro 2 abaixo constam os modelos de Transporte escolar e o valor da verba repassada nos anos de 2008 e 2009.

Quadro 2

Veículos adquiridos através do Programa Caminho da escola 2008/2009.

Veículos adquiridos / dados caminho da escola			
Ônibus escolar para 23 passageiros (modelo 2008)		Ônibus escolar para 44 passageiros (modelo 2008)	
Quantidade	Valor	Quantidade	Valor
21	2.394.000,00	49	8.437.800,00
Ônibus escolar para 31 passageiros (modelo 2008)		Ônibus escolar para 44 passageiros adaptado (modelo 2008)	
Quantidade	Valor	Quantidade	Valor
59	7.478.250,00	3	564.000,00
VE01R - Ônibus escolar reforçado para 23 passageiros (modelo 2009)		VE02 - Ônibus escolar convencional para 31 passageiros (modelo 2009)	
Quantidade	Valor	Quantidade	Valor
16	2.350.400,00	30	4.114.500,00
VE01 - Ônibus escolar convencional para 23 passageiros (modelo 2009)		VE02Rc - Ônibus escolar reforçado para 31 passageiros com bloqueio de diferencial (modelo 2009)	
Quantidade	Valor	Quantidade	Valor
23	2.829.000,00	22	4.367.000,00
VE03 - Ônibus escolar convencional para 44 passageiros (modelo 2009)		VE03Rc - Ônibus escolar reforçado para 44 passageiros com bloqueio de diferencial (modelo 2009)	
Quantidade	Valor	Quantidade	Valor
14	2.620.800,00	35	7.105.000,00

Fonte: Brasil, 2011/SIMEC 2008-2009.

Já em 2004 foi possível traçar um Mapa do Transporte Escolar Brasileiro, por meio do 1º Levantamento Nacional do transporte Escolar. Onde, de forma geral, consta a seguinte realidade no contexto Norte e Pará ao que se refere a frota de veículos e quilômetros rodados, e também a nível municipal como pode ser visualizado na figura 3.

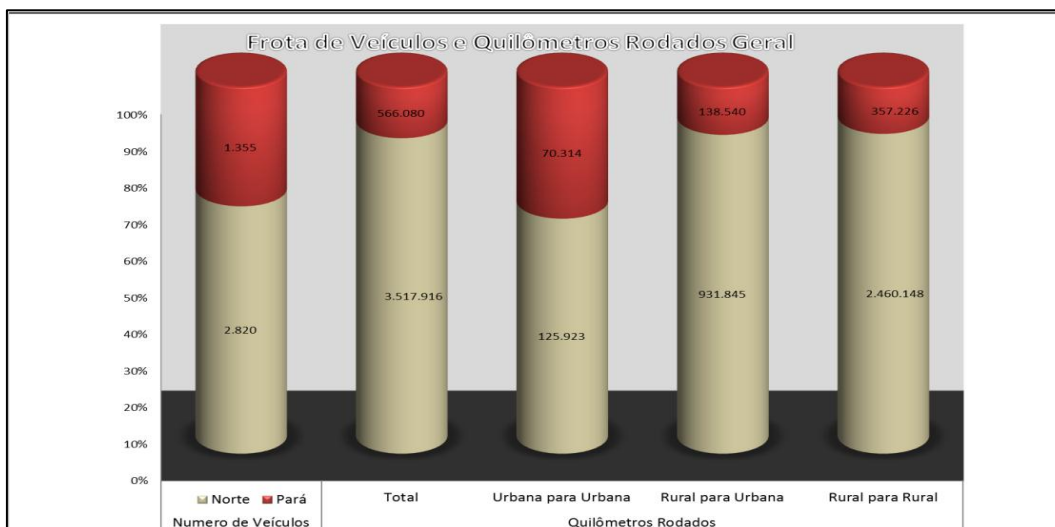


Figura 4: Gráfico da frota de veículos e quilômetros rodados geral no Norte e no Pará.

Fonte: Mapa do Transporte Escolar Brasileiro|1º Levantamento Nacional do transporte escolar|Sinopse estatística 2004.

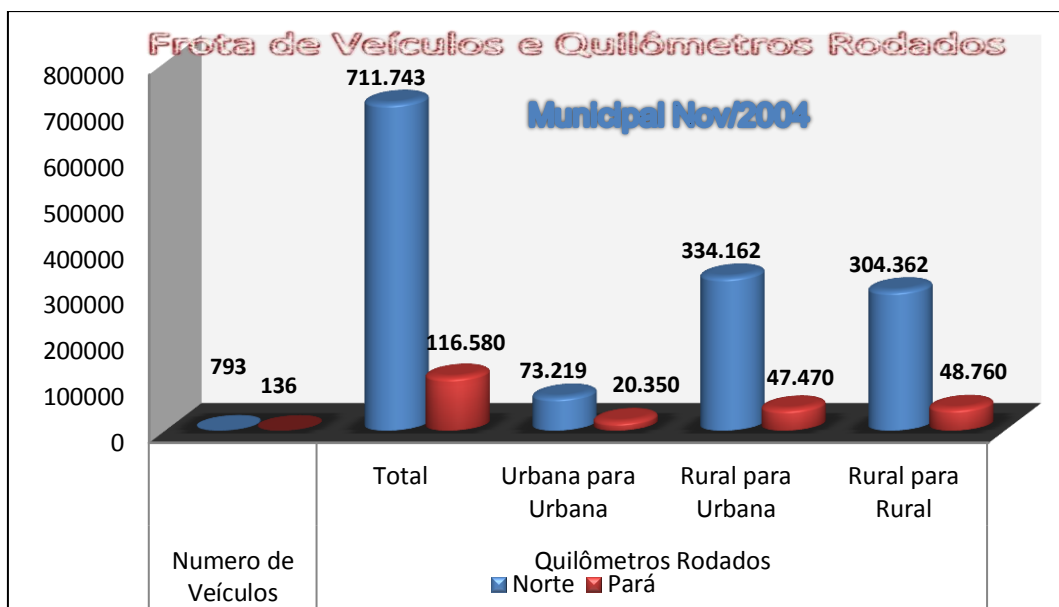


Figura 5: Gráfico da Frota de Veículos e quilômetros rodados no Norte e no Pará por área urbana e rural. Fonte: Mapa do Transporte Escolar Brasileiro|1º Levantamento Nacional do transporte Escolar|Sinopse estatística. 2004.

O programa Caminho da Escola foi criado em 2007 com o objetivo de renovar a frota de veículos escolares, garantir segurança e qualidade ao transporte dos estudantes e contribuir para a redução da evasão escolar, ampliando, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência na escola dos estudantes matriculados na educação básica da zona rural das redes estaduais e municipais. O programa também visa à padronização dos veículos de transporte escolar, à redução dos preços dos veículos e ao aumento da transparência nessas aquisições.

O governo federal, por meio do FNDE e em parceria com o Inmetro, oferece um veículo com especificações exclusivas, próprias para o transporte de estudantes, e adequado às condições de trafegabilidade das vias das zonas rural e urbana brasileira. Observe no organograma abaixo as principais diferenças entre os programas de Transporte escolar, ambos possuem como vertente ampliar o acesso e a permanência dos alunos nas escolas.

Verifique as diferenças entre o PNATE e o Programa Caminho da Escola na figura 6.

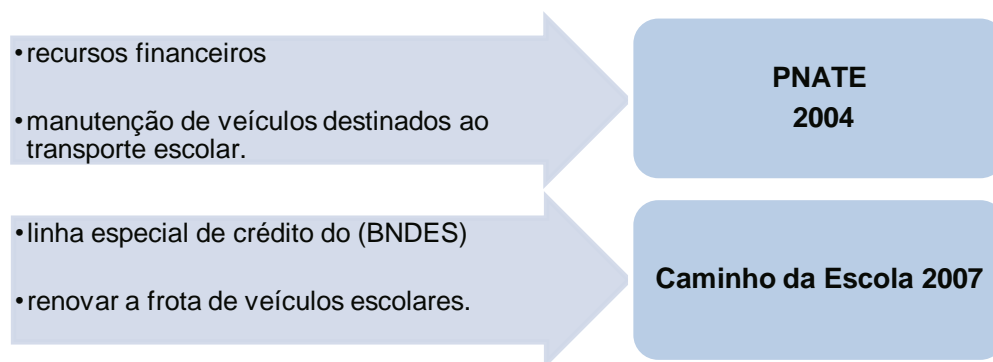


Figura 6: Organograma das principais diferenças entre o PNATE e o Caminho da Escola.
Fonte: MEC, FNDE, SEED, 2008.

O programa Caminho da Escola consiste na aquisição, por meio de pregão eletrônico para registro de preços realizado pelo FNDE, de veículos padronizados para o transporte escolar. Existem três formas para estados e municípios participarem do Caminho da Escola: com recursos próprios, bastando aderir ao pregão; via convênio firmado com o FNDE; ou por meio de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que disponibiliza linha de crédito especial para a aquisição de ônibus zero quilômetro e de embarcações novas.

Quadro 3

Valores repassados e aquisições feitas pelo Pará através do Caminho da Escola.

Execução Caminho da Escola e forma de aquisição pelo Estado do Pará								
	Convênio		Recursos Próprios		Financiamentos		Total	
	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor	Quantidade	Valor
Ano -2008	76	R\$ 10.267.050,00	56	R\$ 8.607.000,00	0	R\$ 0,00	132	R\$ 18.874.050,00
Ano -2009	121	R\$ 20.355.150,00	19	R\$ 3.031.550,00			140	R\$ 23.386.700,00

Fonte: SIMEC 2008/2009.

Fonte: BRASIL, 2008/SIMEC 2008-2009.

2.5. Caracterização geral do Pará e do Baixo Amazonas

O Estado do Pará possui uma subdivisão em seis mesorregiões: Baixo Amazonas, Sudoeste do Pará, Marajó, Sudeste Paraense, Nordeste Paraense e Belém. Ele é composto por 143 municípios e abrange 48% da população da região Norte seguido do Amazonas com 22%, sua densidade demográfica é baixa se comparada ao restante do país, cerca de 6,07 habitantes/km². (IBGE, 2010).

Sob a ótica política, Silva (2005) afirma que o Pará se revela com sérios problemas sociais como: o processo de grilagem das terras, a devastação da floresta e as desigualdades educacionais. Um exemplo deste último é de que entre os jovens que ingressam no nível médio é considerável a questão da evasão escolar, conforme o quadro abaixo.

Quadro 4

Evasão Escolar na 1ª Série do Ensino Médio nas Regiões do Pará-Período 2000/2002.

REGIÕES	2000			2001			2002		
	M*	Evadidos	%	M*	Evadidos	%	M*	Evadidos	%
Baixo Amazonas	14.082	3.495	24,8	14.458	3.923	27,1	12.388	4.160	33,5
Marajó	3.075	669	21,7	3.409	823	24,1	2.835	777	27,4
Metrópole de Belém	56.324	13.261	23,5	60.895	14.999	24,6	57.078	16.948	29,6
Nordeste	21.138	6.198	29,3	21.919	5.960	27,1	20.402	6.925	33,9
Sudoeste	5.444	1.681	30,8	5.944	2.132	35,5	5.770	2.008	34,8
Sudeste	18.572	4.579	24,6	19.932	5.863	29,4	19.933	5.568	27,9

Fonte: Censo Escolar: SEDUC, ASPLAN, Belém, PARÁ, 1999-2003.

(*) M- Matrículas

A mesorregião do Baixo Amazonas por sua vez é composta por 14 municípios: Alenquer, Almeirim, Belterra, Curuá, Faro, Juruti, Monte Alegre, Óbidos, Oriximiná, Placas, Porto de Moz, Prainha, Santarém e Terra Santa.

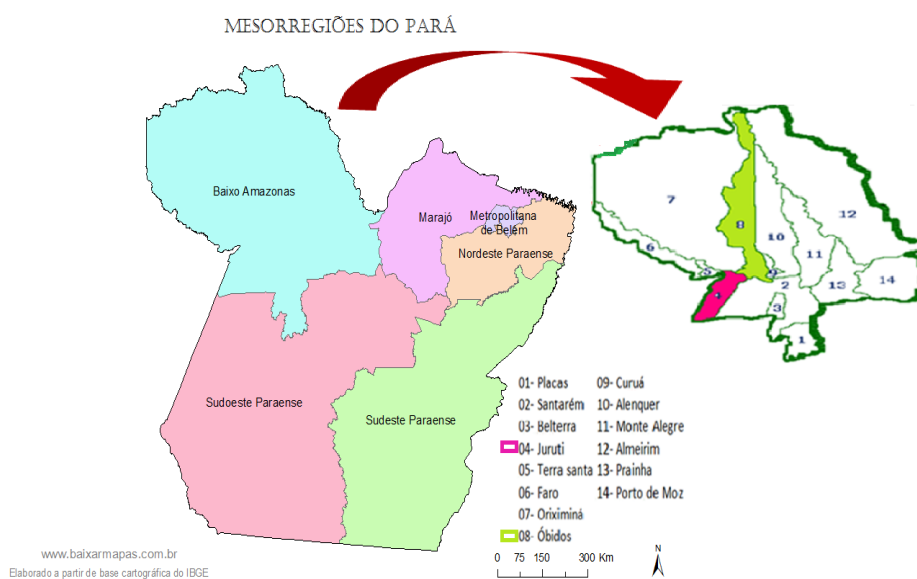


Figura 7: Mapa da Divisão do Pará em mesorregiões, com destaque do Baixo Amazonas e as cidades de Óbidos e Juruti.

Fonte: Adaptado de www.brasilchannel.com.br e www.baixarmapas.com.br/mapa-de-mesorregioes-do-para

No Baixo Amazonas destaca-se como cidade mais importante, Santarém em função de apresentar-se como a mais desenvolvida dentre os municípios do Baixo Amazonas. No que se refere aos setores de serviços e transportes, no qual chamam atenção a presença de escolas, hospitais, universidades, porto e aeroporto. (IBGE, 2010). Está localizada a 700 km da capital do Estado do Pará.

A área urbana de Santarém se apresenta bastante espalhada, com problemas de periferização, onde evidencia uma infraestrutura urbana deficiente. Nestas áreas constitui-se verdadeira expressão de exclusão e segregação (SERPA, 2002).

Mas vale ressaltar que o acelerado desenvolvimento não basta, pois segundo Dirceu Raposo de Mello, diretor-presidente da Agência Nacional de Vigilâncias Sanitária (ANVISA), a região é de difícil acesso no estado do Pará. Pois somando as condições geográficas, e as peculiaridades culturais, tornam-se necessárias a adoção de mecanismos específicos para a execução das atividades educativas e de fiscalização. Segundo ele “As ações devem ser construídas pensando-se na lógica da Amazônia, que tem uma territorialidade diferente”.

Segundo Domingos Wanderley Diniz, coordenador do núcleo de extensão e pesquisa da Universidade Federal do Oeste do Pará (UFOPA), para além da especificidade territorial, é preciso considerar também outros aspectos como o avanço, por vezes desordenado, do desenvolvimento urbano.

Além da divisão em mesorregiões, existe ainda outra subdivisão em microrregiões conforme constam no quadro a seguir.

Quadro 5:

Subdivisão em Microrregiões do Baixo Amazonas

Microrregiões	Municípios
Baixo Amazonas	
Santarém	Alenquer, Monte Alegre, Santarém, Belterra, Placas, Curuá e Prainha.
Óbidos	Faro, Oriximiná, Juruti, Terra Santa e Óbidos.
Almerim	Almerim e Porto de Moz.

Fonte: Adaptado de www.brasilchannel.com.br

A Microrregião de Óbidos por sua vez é constituída por 5 municípios. Estes se encontram na tabela abaixo com seus respectivos números quanto a população Total, Urbana e Rural nos municípios da Microrregião de Óbidos constam os seguintes valores descritos na tabela 2.

Tabela 2
Número da População Total, da População Urbana e Rurais 2010

	População Total	População Urbana	%	População Rural	%	Área Total
Óbidos	49.333	25.466	51,62	23.867	48,38	28.021.3
Juruti	47.086	15.852	33,67	31.234	66,33	8.305.1
Oriximiná	62.794	40.147	63,93	22.647	36,07	107.603
Faro	8.177	6.128	74,94	2.049	25,06	11.770.6
Terra Santa	16.949	10.335	60.98	6.614	39,02	1.896.5

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010. (SILVA, 2005 p.66)

Dados relacionados ao número de escolas de nível médio na microrregião de Óbidos, com total de alunos matriculados por zona rural e por zona urbana seguem no próximo quadro, referente ao período de 2012.

Quadro 6
Relação de escolas de Ensino médio na microrregião de Óbidos e alunos matriculados por zona em 2012.

Escolas Estaduais De Nível Médio atendidas pelo Transporte escolar	Óbidos (1)	Juruti (2)	Faro (1)	Oriximiná (2)	Terra santa (1)
Total de Alunos matriculados na zona urbana 2012	EEEM São José 84 alunos	EEEM Salgado Vieira 69 alunos EEEM Ver. Raimundo De Souza Coelho 20 alunos	EEEFM Flora Teixeira 98 alunos	EEEM Padre José Nicolino de Souza – EEEM Dr. Almir Gabriel –	EEEM Antônio Candido Machado –
Total de Alunos matriculados na zona rural 2012	EEM São José 170 alunos	EEEM Salgado Vieira 176 alunos EEEM Ver. Raimundo De Souza Coelho 57 alunos	EEEFM Flora Teixeira 4 alunos	EEEM Padre José Nicolino de Souza – EEEM Dr. Almir Gabriel –	EEEM Antônio Candido Machado –

Fonte: Adaptado de MEC/ INEP, 2011.

2.6 Caracterização de Óbidos

Situada no noroeste do Estado do Pará, Óbidos é banhada pelo rio Amazonas, o maior em extensão e volume d'água, zona fisiográfica do Baixo – Amazonas. Antes de 1600, a região esquerda da “Garganta do Amazonas”, onde a largura do rio é de 1.892 metros, a parte mais estreita do rio Amazonas, com uma profundidade de 75 metros em seu leito normal, chegando a 132 metros na época da cheia, podendo variar. Era habitada pelo povo indígena Pauxis. E está a 1.100 km de Belém (pela via fluvial) e da sede 779 km em linha reta (http://www.obidense.com.br/Obidos_Arquitetura_Portal_Obidense.html; AVIZ, 2006).

O município está localizado às margens do rio Amazonas no interior do estado do Pará e segundo a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - Fipe (2009), na microrregião de Óbidos localizam-se as minas de bauxita da MRN (Oriximiná). A bauxita é tratada em uma planta próxima às minas e segue por navios até Barcarena, onde alimenta a fábrica da Alunorte ou segue para embarque no Porto de Vila do Conde.

O clima de Óbidos é equatorial quente-úmido, com chuvas de janeiro a junho, sendo a temperatura máxima de 34,4°C e a média anual de 27,9°C. Quanto à vegetação, não se pode dissociar do contexto geral da região norte, caracterizando-se pela floresta tropical, onde, pelo menos, assim como as demais cidades é possível dizer que há três ambientes ecológicos: terra-firme, várzea e igapó (AVIZ, 2006).

O mesmo autor ressalta que a economia local tem por base a produção agrícola, destacando-se a mandioca, com 120.000 toneladas, que é utilizada principalmente para a produção da farinha. No extrativismo vegetal, o destaque é para as sementes oleaginosas e aromáticas, resinas, plantas medicinais e a extração de madeira (Tribunal de Contas do Município do Pará, 1998). Enquanto que no extrativismo animal, destaca-se o rebanho bovino. Outra atividade extrativista de maior destaque é a pesca.

Óbidos encontra-se dividida na zona urbana em 6 bairros conforme a figura 8

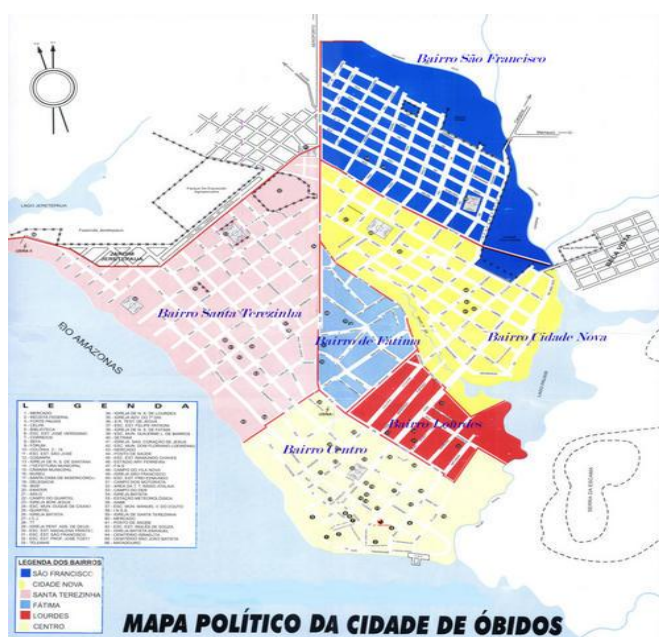


Figura 8: Mapa Político da cidade de Óbidos.
Fonte: Secretaria Municipal de Óbidos.

A realidade no município quanto à questão de acesso à educação é bem característica nos demais municípios da região do Baixo Amazonas, pois as escolas funcionam de acordo com a região: de terra firme e de várzea, e o tempo: onde se considera o período do inverno e do verão. Na região de várzea os alunos entram de férias na época da cheia do rio. Assim as aulas se encerram por volta do fim de março, segundo a entrevista realizada por Tito (2010) ao Senhor Irami Canto Tavares Filho, coordenador de transporte escolar do município. Segundo o mesmo coordenador, as 31 escolas que ficam na várzea seguem um calendário diferente, que vai de julho ou agosto de um ano até março do ano seguinte - o período de seca. Isso porque “durante a cheia, muitas escolas na região ficam alagadas e é impossível ter aula”, justifica.

O entrevistador Tito e os pesquisadores foram levados pelo coordenador de lancha até o Igarapé Grande, que fica na região de terra firme, mas que possui grande lagos entre as comunidades. As escolas naquele local seguem o calendário regular, e alguns estudantes precisam ir de barco até a aula. Foram relatadas ainda sobre a complexidade dos calendários escolares no município, e ressaltou a longa jornada que os estudantes às vezes precisam enfrentar por causa do transporte. "Há crianças que saem de casa às 9h para assistirem aula à tarde, e só chegam de volta em casa às 21h. Isso faz que o tempo de convívio com a família seja muito pequeno", afirma. Em sua opinião, uma alternativa de transporte mais rápido ajudaria muito a evitar situações como essa (entrevista Por Fábio Tito, de Óbidos, 2010 <http://terpesquisa.blogspot.com.br/2010/04/pesquisa-chega-obidos-cidade-mais.html>).

2.7 Caracterização de Juruti

Juruti teve origem em uma aldeia de índios Mundurukus, no século XIX, e mantém influência marcante da cultura indígena. O município foi fundado em 1883, situado à beira do Rio Amazonas, conta com uma população de cerca de 47 mil habitantes dos quais cerca de 31.000 residem nas 150 comunidades rurais da região (IBGE, Censo 2010).

O município apresenta consideráveis carências: possui infraestrutura de saneamento pouco estruturada, O município já viveu importantes ciclos econômicos, como os da extração do pau rosa e da juta, que não o conduziram a um desenvolvimento estável e duradouro.

Relatórios da ALCOA relatam que a economia se concentra nas lavouras temporárias, destacando-se o cultivo da mandioca. Pesca, extrativismo vegetal e, mais recentemente, pecuária, comércio e serviços de pequeno porte (portuários, mercearias, alimentação) são outras atividades presentes no território e que visam à subsistência e os mercados locais.

A ausência do Estado, em especial o poder público municipal e estadual, foi a principal preocupação apontada. Com frequência, as demandas que normalmente seriam direcionadas para o Estado acabavam sendo endereçadas para a Alcoa, sobretudo no que dizia respeito à educação, saúde e infraestrutura. Para outros cidadãos, ainda que a Alcoa não pudesse substituir o Estado, ela tinha responsabilidades que iam além das fronteiras do empreendimento, principalmente numa região social e economicamente carente.

Um fato recorrente e ainda consequente da ausência institucional do Estado é a questão fundiária, um problema sério na região amazônica, que afetava e afeta profundamente as relações econômicas e sociais locais. (INDICADORES DE JURUTI).

A Mina de Bauxita de Juruti está localizada no Oeste do Estado do Pará. Tradicionalmente, sua economia está baseada no cultivo da mandioca, da pesca, da pecuária e do extrativismo. O projeto de mineração e beneficiamento de bauxita da Alcoa foi originado em 2000, quando a Alcoa adquiriu a Reynolds Metals. Por meio de sua subsidiária, a então Omnia Minérios, foram iniciadas as atividades de pesquisa mineral no município com o objetivo de avaliar o potencial de reservas de bauxita lá existentes, numa área aproximada de 270 mil hectares, formada por vários platôs entre Juruti e Santarém. A confirmação das reservas foi intensificada numa área de 50 mil hectares, que compreendia os platôs Capiroanga, Guaraná e Mauari.

Sua concepção e operação foram desenvolvidas em parceria com respeitadas instituições dedicadas aos temas de sustentabilidade com a proposta de implementar em Juruti um modelo de desenvolvimento local sustentável e estabelecer novos paradigmas da atividade de mineração na Amazônia. (ALCOA)

CAPÍTULO 3 – DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA

3.1 Tipo de Pesquisa

Esta pesquisa quanto aos objetivos foi do tipo Estudo de Caso e exploratório-descritivo, pois visou conhecer as características presentes na realidade do acesso à educação em escolas urbanas das cidades a serem estudadas a partir da percepção dos alunos.

A importância das pesquisas exploratórias se dá pelo fato de visar definir melhor a problemática. Enquanto que a descritiva, tem como objetivo descrever as características de determinada população ou fenômeno, bem como o estabelecimento de relações entre variáveis e fatos (SALOMON, 2001 e MARTINS, 1994).

Como procedimentos técnicos, a pesquisa abordou a consulta bibliográfica e a pesquisa de campo nas cidades já citadas.

Inicialmente foi desenvolvido um estudo a partir de fontes secundárias (livros, artigos e periódicos científicos) disponíveis em acervos de Universidades, além dos acervos virtuais em sites oficiais de entidades governamentais e não governamentais bem com em base de dados científicos nacionais e internacionais.

O estudo de caso visou primar uma perspectiva mais próxima da realidade quanto a acessibilidade às escolas urbanas. Quanto à abordagem do problema proposto, foram adotados os aspectos: qualitativo e quantitativo. A questão quantitativa sem dúvida foi importante para desenvolvimento da pesquisa. Mas a questão qualitativa também teve sua importância, pois a ação social do indivíduo o levou a considerar a própria percepção, ou seja, a subjetividade, a cerca da realidade. Assim, segundo Maanen 1979 (*apud* Neves), buscou-se traduzir e expressar o sentido dos fenômenos do mundo social, reduzindo a distância entre teoria e dados, entre contexto e ação.

3.2 Instrumentos de coleta dos dados

Foi utilizado como instrumento para coleta de dados, um questionário objetivo composto de perguntas fechadas de múltipla escolha, com linguagem simples que obedeceu a uma ordem sequencial, onde constaram dados sócios econômicos, informações referentes ao transporte escolar utilizado para se ter acesso às escolas, com as respectivas impressões dos alunos usuários dos transportes escolares, conforme consta no apêndice 1.

3.3 Amostra

O universo pesquisado é composto de dois municípios do Baixo Amazonas, Óbidos e Juruti e ambos estão inseridos na mesma microrregião chamada Óbidos. Foram previamente selecionados devido à semelhança dos dados relacionados aos índices socioeconômicos, educacionais e da proximidade geográfica em torno da cidade mais desenvolvida do Baixo Amazonas que é Santarém. (TOBIAS, *et al*, 2011).

Além disso, Óbidos e Juruti representam juntas, a maior concentração de alunos beneficiados pelo programa PNATE na microrregião de Óbidos, conforme a tabela abaixo.

Tabela 3
Dados dos municípios da microrregião de Óbidos

	Óbidos	Juruti	Faro	Oriximiná	Terra santa
População (IBGE/2010)	49.108 hab.	47.123 hab.	8.181 hab.	62.963 hab.	16.952 hab.
Área	26.828,5 Km ²	8 303,966 km ²	11 766,496 km ²	107 602,992 km ²	1 900,570 km ²
Beneficiados pelo programa Nacional de Apoio ao Transporte escolar	Quantidade de alunos 2.018 Valor R\$ 281.905,12	Quantidade de alunos 3.925 Valor R\$ 548.304,08	Quantidade de alunos – Valor R\$ –	Quantidade de alunos 4.736 Valor R\$ 661.596,88	Quantidade de alunos 394 Valor R\$ 53.690,08
Ônibus adquirido por meio de adesão ao registro de Preços Nacional	Quantidade 5 Valor R\$ 1.032.000,00	Quantidade 12 Valor 2.048.250,00	Quantidade 1 Valor R\$ 126.750,00	Quantidade 7 Valor R\$ 1.231.300,00	Quantidade – Valor R\$ –
Escolas Estaduais de Ensino Médio/URBANA	1	2	1	1	1

Fonte : Adaptado de MEC/ INEP, 2010.

A definição da amostra para a realização da pesquisa com os usuários também foi baseada no levantamento realizado na segunda visita *in loco*, onde foram encontradas duas escolas estaduais de ensino médio no perímetro urbano na cidade de Juruti e uma na cidade de Óbidos.

Apesar de um número maior de escolas municipais e conseqüentemente maiores número de alunos, é ainda a nível médio que segundo o PNE (Lei Federal n. 10.172 de 09/01/01 fez o diagnóstico, de que a situação de acesso ao nível médio ainda é reduzido).

Os questionários foram aplicados nas escolas Raimundo de Sousa Coelho, inaugurada em 2008, Vereador Emanuel Salgado Vieira, ambas localizadas na cidade de Juruti e também situadas na Rua Joaquim Gomes do Amaral, bairro Centro, CEP: 68170-000 e na escola São José, que está localizada na cidade de Óbidos, na Rua Deputado Raymundo Chaves, bairro Centro, CEP: 68250-000.

O universo amostral total somou 260 indivíduos nas três escolas. Sendo que: 100 estavam na escola Raimundo Coelho, 80 na escola Salgado Vieira e 80 indivíduos na escola São José. No entanto foram aplicados na pesquisa de campo 104 questionários. Onde na escola Raimundo Coelho foram 43, na escola Salgado Vieira 34 e na escola São José 27. Tornando assim a amostra não significativa estatisticamente.

3.4. Coleta dos dados

Inicialmente foi realizada a pesquisa bibliográfica com levantamento de dados em geral. O enfoque foi dado à atual realidade em relação ao ensino e ao que rege a legislação brasileira, além de caracterização da área.

Antecederam a pesquisa de campo os seguintes passos: A primeira visita *in loco* de cidades na região do Baixo Amazonas para melhor conhecimento da realidade das cidades. E a segunda visita *in loco* teve como objetivo, visitar e confirmar os locais onde se pretendia realizar a coleta de dados.

Na segunda visita *in loco* realizada em Setembro de 2012, quando se visitou as possíveis escolas urbanas de nível fundamental que seriam convidadas a participar da

pesquisa, foi constatado que ao contrário do que inicialmente foi verificado em fontes bibliográficas e no censo escolar de 2012, o maior número de alunos usuários do transporte escolar público dentro do perímetro urbano se encontravam nas escolas estaduais de ensino médio.

Apesar de existirem mais escolas municipais, o número de usuários em cada escola era muito reduzido. Então uma das professoras que também trabalhava em escola de ensino médio aconselhou a fazer uma visita nas escolas deste nível de ensino. Após constatar uma concentração maior de alunos nessas escolas, foi possível direcionar o foco da pesquisa de nível fundamental para nível Médio.

Foi então apresentado aos gestores escolares (diretores) os objetivos desta pesquisa e o convite à participação na mesma. Após as autorizações, conforme anexo 3, assinadas pelas instituições co-participantes, este projeto foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade da Amazônia sobre protocolo de nº4653/13. Após aprovação foi desenvolvida a pesquisa de campo, a análise dos dados coletados e por fim a conclusão do estudo proposto.

Para a realização da aplicação dos questionários, foi realizada uma abordagem aos alunos usuários do transporte escolar público dentro das escolas estaduais do ensino médio após estarem cientes e assinarem o Termo de Consentimento Livre Esclarecido (TCLE) conforme anexo 1. Em caso de alunos menores de 18 anos, só puderam participar da pesquisa de campo mediante a liberação dos seus responsáveis após assinarem o TCLE para menor em anexo 2.

Foram adotados como critério de inclusão e exclusão de acordo com os itens do quadro abaixo.

Quadro 7: Critérios de inclusão e de exclusão.

Critérios de inclusão	Critérios de exclusão
Alunos de ambos os sexos, regularmente matriculados no ano letivo de 2012, De escolas estaduais de nível médio, localizadas na área urbana.	Alunos que não estivessem devidamente matriculados no ano letivo de 2012.

Que utilizassem transporte escolar público.	Que não utilizassem transporte escolar público
Que estivessem gozando plenamente de suas faculdades mentais e após assinatura do TCLE.	Que não estivessem gozando plenamente de suas faculdades mentais ou que não assinassem o TCLE.

Fonte: arquivo pessoal, 2013.

A disponibilidade para pesquisa de campo nos municípios destacados foi de até dez dias consecutivos e assim, obter o banco de dados necessário para a análise.

3.5. Tabulação e Análise dos dados

Após a coleta dos dados, os mesmo foram tabulados e codificados. Para tratamento, e a condensação das informações, para isso, foi utilizado o Programa EXCEL 2010, devido à facilidade deste recurso na construção da base de dados e dos resultados.

Para melhor análise dos dados foram destacados como variáveis principais: o modo de transporte, a frequência quanto ao uso de transporte escolar, noção de distância da origem até o destino da viagem, duração da viagem em minutos, dificuldade relacionada ao transporte escolar, ponto positivo e negativo relacionados ao transporte escolar, o acesso antes e depois de ter transporte escolar e, por fim, se alguma vez evadiu-se da escola e por quê.

Variáveis secundárias: Gênero, Faixa Etária, Renda e Ocupação. Ao final as variáveis foram relacionadas com os índices socioeconômicos e educacionais gerais dos municípios estudados.

3.6. Riscos e Benefícios

A pesquisa foi desenvolvida apenas uma vez e não causou transtornos aos que participaram dela. Teve como risco a possibilidade de vazamento das informações, caso os questionários fossem parar em mãos de terceiros. No entanto, foram adotadas medidas criteriosas por parte da pesquisadora para evitar tal situação mantendo arquivados cuidadosamente os questionários e os TCLEs. Após o período de criação do banco de dados e o processo de tabulação, os mesmos foram eliminados por incineração.

Quanto aos benefícios aos sujeitos da pesquisa, e que este estudo gerou benefícios como a ampliação e profundidade do conhecimento a respeito de transporte coletivo escolar podendo

contribuir como instrumento de elaboração de políticas públicas de transporte que vise melhorar a acessibilidade à educação urbana na região em que suas respectivas cidades estão inseridas.

3.7 Aspectos Éticos

As questões referentes aos direitos e ao respeito à cidadania apontam para o estabelecimento de mecanismos de proteção da sociedade contra possíveis abusos cometidos por pesquisadores, assim há uma busca de novos conceitos para o desenvolvimento da ciência amparada pelos princípios e diretrizes éticas (BRASIL, 2002). Portanto, a resolução do Conselho Nacional de Saúde - CNS 196/96 considera que pesquisas envolvendo seres humanos direta ou indiretamente devem apresentar seus protocolos de avaliação ao Comitê de Ética em Pesquisa. Esse comitê avaliou a metodologia científica usada na pesquisa, os riscos e benefícios, sendo que os benefícios superaram os riscos. Posteriormente analisou o TCLE no que concernem as informações relativas ao sujeito da pesquisa com critérios de inclusão e exclusão, e os aspectos de privacidade e confidencialidade.

Quando necessário, o estudo adotou todas as medidas cabíveis na preservação dos direitos ao anonimato e ao direito de se recusar a participar da pesquisa parcialmente ou totalmente, não respondendo as perguntas e protegendo a sua imagem. Para tanto, esta pesquisa esteve submetida ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade da Amazônia para a garantia do direito livre e esclarecido dos sujeitos da pesquisa, conforme determina a resolução 196/96 do Conselho Nacional de Ética em Pesquisa do Governo brasileiro.

3.8 Cronograma

O desenvolvimento deste estudo, desde a pesquisa bibliográfica, à elaboração do projeto até a fase de execução e finalização seguiu os seguintes períodos, conforme apêndice 2.

Em 2011 foram realizadas intensas revisões bibliográficas e uma visita *in loco* em Novembro de 2011 a alguns municípios do Baixo Amazonas (Monte Alegre, Alenquer, Óbidos, Oriximiná e Santarém) para melhor conhecimento da área.

Em 2012, além da continuidade das atividades de 2011, foi realizada uma segunda visita *in loco* no mês de Setembro, porém desta vez com as cidades escolhidas para desenvolver o estudo e as respectivas escolas. Depois a qualificação do projeto de pesquisa e sua submissão no CEP/ UNAMA.

E no início de 2013 foi desenvolvida a pesquisa de campo, a análise dos dados, a finalização e defesa da dissertação.

CAPÍTULO 4 – RESULTADOS

Este capítulo aborda os resultados encontrados decorrentes da pesquisa de campo em 3 aspectos: quanto as características gerais, as percepções dos alunos usuários do transporte escolar e a comparação desses dados com os índices socioeconômicos e educacionais gerais dos municípios envolvidos na pesquisa realizada.

4.1 CARACTERÍSTICAS E PERCEPÇÃO DO UNIVERSO PESQUISADO

Em relação ao tratamento dos dados, constam na Tabela 4, as características gerais dos indivíduos abordados na pesquisa e as variáveis secundárias utilizadas para a análise dos dados. Conforme se pode observar, no universo pesquisado se destacou a população feminina dentre os usuários de transporte escolar do ensino médio em Óbidos com 63 %. Na escola São José dentre os usuários pesquisados 70,4 % estão na faixa etária de 18 a 21 anos.

Quanto à questão de ocupação e renda, são respectivamente de 85,2 % são apenas estudantes e 48,1 % declararam receber Bolsa Família.

Em relação às séries que estão cursando no ano letivo de 2012, 40,7 % estão no terceiro ano, 25,9 % estão no segundo ano e 33,3 % estão no primeiro ano do nível médio.

4.1.1 Caracterização e Percepção dos alunos usuários do Transporte Escolar do Ensino Médio em Óbidos.

Tabela 4:

Características dos usuários de transporte escolar da EEEM São José.

Características Gerais dos usuários de transporte escolar da EEEM São José		
		Entrevistados
GÊNERO	Frequência	(%)
Masculino	10	37,0
Feminino	17	63,0
Total	27	100
FAIXA ETÁRIA		(%)
15 a 17	6	22,2
18 a 21	19	70,4
22 a 30	2	7,4
	27	100

OCUPAÇÃO		(%)
Estudante	23	85,2
Funcionário Público	1	3,7
Além de estudante, é autônomo.	2	7,4
Além de estudante, é dona de casa.	1	3,7
Total	27	100
RENDA		(%)
Sem Renda	8	29,6
Bolsa família	13	48,1
Até 1 Salário Mínimo	4	14,8
Mais de 1 até dois Salários Mínimos	2	7,4
Total	27	100
ANO QUE CURSA NO E. MÉDIO		(%)
1º Ano	9	33,3
2º Ano	7	25,9
3º Ano	11	40,7
Total	27	100

Fonte: pesquisa de campo, 2013.

De acordo com o gráfico seis, a maior concentração de alunos do ensino médio que utilizam transporte escolar público no município de Óbidos está: 18,5 % na Comunidade de Cipoal, 18,5 % na Comunidade do Ramal São Pedro e 18,5% no Bairro de Sta. Terezinha. Os dois primeiros pertencem à zona rural e o último à zona urbana.

Quadro 8
Origem dos alunos da EEEM São José nas zonas rural e urbana.

Zona RURAL	Zona URBANA
1-Comunidade Canta Galo	1- Bairro Sta. Terezinha
2-Comunidade Cipoal	
3-Comunidade Tiradentes	
4-Comunidade Santa Luzia	
5-Comunidade Ramal São Pedro	
6-Vila Liberdade	

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

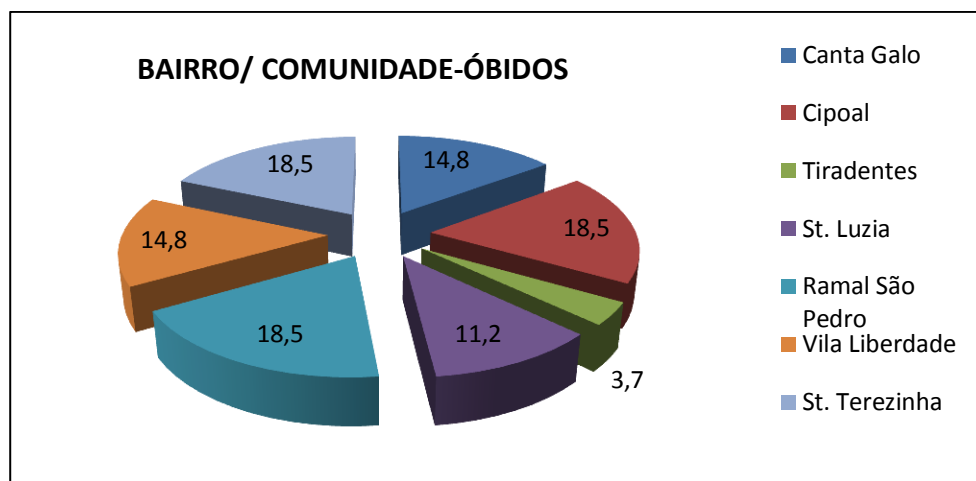


Figura 9: Gráfico da Percentagem quanto à origem dos alunos usuários de Transp. Escolar da EEEM São José.
Fonte: Resultados da pesquisa de campo, 2013.

Dentre as comunidades rurais citadas na coleta de dados, não foi possível identificar a localização no mapa de Óbidos. Mas segundo informações colhidas pela pesquisadora as mesmas seguem na direção na PA 254 conforme mostra a figura 10 a seguir.



Figura 10: Mapa de localização da EEEM São José e origem dos alunos que utilizam Transp. escolar em Óbidos.
Fonte: Adaptado de www.googleearth.com/maps.google.com.br/

No universo de 27 usuários de transporte escolar de Óbidos no ano letivo de 2012, 77,8% utilizam ônibus ou micro-ônibus para terem acesso à escola urbana de ensino médio São José. Sendo que 96,3 % utilizam todos os dias enquanto que 3,7 % utiliza de 3 a 4 vezes pois as vezes consegue carona.

Em relação à distância e a duração em minutos da viagem desde sua origem até a escola, 29,6% consideraram distante, 25,9% consideraram muito distante ou pouco distante. Em relação a duração da viagem em minutos, 55,6% consideram o tempo gasto para chegar à escola de 31 a 40 minutos. Os resultados encontrados podem ser verificados condensados na tabela 5.

Tabela 5:

Percepção dos usuários de transporte escolar público da EEEM São José em Óbidos

Percepção dos Usuários do Transporte Escolar/ EEEM São José.	Usuários	
Modo de Transporte	Frequência	Porcentagem
Ônibus/ micro-ônibus	21	77,8
A pé e de ônibus	6	22,2
Total	27	100
Frequência/ Transporte	%	
De 3 a 4 vezes na semana	1	3,7
Todos os dias da semana	26	96,3
Total	27	100
Distância/ Escola	%	
Não acha distante	5	18,5
Pouco distante	7	25,9
Distante	8	29,6
Muito distante	7	25,9
Total	27	100
Duração / Viagem	%	
De 5 a 10 min	3	11,1
De 11 a 20 min	3	11,1
De 21 a 30 min	5	18,5
De 31 a 40 min	15	55,6
De 41 a 60 min	1	3,7
Total	27	100
Principais Dificuldades enfrentadas pelos usuários de Transp. Escolar EEEM São José.		
	Frequência	%
Distância até o ponto de embarque	21	77,8
Necessidade de mais de 1 modo de Transporte	1	3,7
Tempo de espera, pois atrasa com frequência.	1	3,7
Má condição, pois vivem quebrados.	1	3,7
Todas as opções acima.	3	11,1
Total	27	100

Acessibilidade Antes	Frequência	%	Acessibilidade Depois	Frequência	%
Péssima	17	63,0	Razoável	3	11,1
Razoável	10	37,0	Boa	14	51,9
Total	27	100	Excelente	10	37,0
			Total	27	100
Pontos Positivos/ Transporte Escolar	Frequência	%	Pontos Negativos Transporte Escolar	Frequência	%
Nenhum.	2	7,4	Nenhum.	8	29,6
É novo/ confortável.	3	11,1	É velho/ desconfortável.	1	3,7
Viagem é rápida/ Tranquila.	2	7,4	Viagem é demorada/ conturbada	5	18,5
Todos viajam sentados.	2	7,4	Nem todos viajam sentados/ lotados.	1	3,7
Todas as opções acima.	5	18,5	Não tem condução suficiente	4	14,8
Viajam sentados/ viagem é rápida.	3	11,1	Todas as opções acima.	1	3,7
Tem condução suficiente/ todos viajam sentados.	1	3,7	Nem todos viajam sentados e não tem condução suficiente.	2	7,4
Novo/ Confortável e todos viajam sentados.	2	7,4	É velho/desconfortável e nem todos viajam sentados.	2	7,4
A viagem é rápida e Tem condução suficiente.	2	7,4	A viagem é demorada/ conturbada e nem todos viajam sentados.	2	7,4
È novo/ confortável e tem condução suficiente.	1	3,7	A viagem é demorada/ conturbada, nem todos viajam sentados e não tem condução suficiente.		
È novo/ confortável, a viagem é rápida e todos viajam sentados.	3	11,1			
É novo/ confortável, a viagem é rápida e tranquila.	1	3,7			
Total	27	100	Total	27	100
Algum episódio de Abandono ou Evasão escolar durante a vida letiva	Frequência	%	Motivo	Frequência	%
Sim	6	22,2	Nenhum	21	77,8
Não	21	77,8	Não ter Transporte escolar	4	14,8
			Não ter interesse de estudar	1	3,7
Total	27	100	Necessidade de ajudar a família.	1	3,7
			Total	27	100

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Conforme a tabela 5 dentre as dificuldades encontradas pelos alunos em relação a viagem até a escola foram mais citadas: a distância até o ponto de embarque com 77,8% e a má condição do transporte escolar com 11,1%.

Em Óbidos os alunos consideraram que antes a acessibilidade à escola era péssima com 63% enquanto que depois, com a chegada do transporte escolar 51,9% consideraram a acessibilidade boa e 37% consideraram a acessibilidade excelente.

Levando em consideração os pontos positivos e negativos, foi considerado pela maioria dos alunos, com 18,5% que todas as opções positivas estavam presentes na questão, mas 7,4% consideraram que não havia nenhum ponto positivo a ser avaliado.

No que tange a cerca do abandono ou da evasão escolar em algum momento da vida letiva dos alunos, apenas 22,2% relataram já ter ocorrido. Quanto ao motivo apontado num universo de 27 indivíduos, a questão mais apontada foi a falta de transporte escolar com 14,8%.

4.1.2 Caracterização e percepção dos alunos usuários do Transporte Escolar do Ensino Médio de Escolas Urbanas em Juruti.

- a) Caracterização e Percepção dos usuários do transporte Escolar da EEEM Emanuel Salgado Vieira – Juruti/2012.

A tabela 6 demonstra as características gerais da população amostral da escola Emanuel Salgado Vieira. Conforme a amostra pode-se observar que no universo pesquisado se destaca a população feminina dentre os usuários de transporte escolar desta escola em Juruti com 61,8%. A maioria dentre os usuários pesquisados revela que 47,1 % estão na faixa etária de 22 a 30 anos.

Quanto à questão de ocupação e renda, os resultados mais expressivos foram respectivamente de 70,6 % são apenas estudantes e 11,8 % declararam que além de estudantes são autônomos ou funcionários públicos.

Em relação às séries que estão cursando no ano letivo de 2012, 29,4 % estão no segundo ano, 26,5 % estão no primeiro ano e 44,1 % estão no terceiro ano do nível médio. A maioria apontou que recebe bolsa família com 47,1%, enquanto que 26,5 % recebe até 1 salário mínimo.

Todos os dados obtidos, em maiores detalhes, constam na tabela 6 a seguir.

Tabela 6
Características Gerais do Universo pesquisado na EEEM Emanuel Salgado Vieira.

Características Gerais dos usuários de transporte escolar da EEEM Emanuel Salgado Vieira	Usuários	
GÊNERO	Frequência	(%)
Masculino	13	38,2
Feminino	21	61,8
Total	34	100
FAIXA ETÁRIA		(%)
15 a 17	4	11,8
18 a 21	14	41,2
22 a 30	16	47,1
Total	34	100
OCUPAÇÃO		(%)
Estudante	24	70,6
Assalariado	1	2,9
Autônomo	4	11,8
Além de estudante é Funcionário Público.	4	11,8
Além de estudante, é dona de casa.	1	2,9
Total	34	100
RENDA		(%)
Sem Renda	6	17,6
Bolsa família	16	47,1
Até 1 Salário Mínimo	9	26,5
Mais de 1 até 2 Salários Mínimos	3	8,8
Total	34	100
ANO QUE CURSA NO E. MÉDIO		(%)
1 ^o Ano	9	26,5
2 ^o Ano	10	29,4
3 ^o Ano	15	44,1
Total	34	100

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

No universo de 34 alunos da escola Emanuel Salgado Vieira em Juruti ano letivo de 2012: 85,3% utilizam ônibus ou micro-ônibus para terem acesso à escola urbana de ensino médio, 2,9 % utilizam a bicicleta e 11,8% além do ônibus ou micro-ônibus, também

necessitam se deslocar a pé até o ponto de embarque. Quanto a utilização semanal do transporte escolar: 100 % deles utilizam todos os dias.

Em relação à distância e a duração em minutos da viagem desde sua origem até a escola, 44,1% consideraram pouco distante, 32,4% consideraram distante. Em relação a duração da viagem em minutos, 58,8% consideram o tempo gasto para chegar à escola entre 31 e 40 minutos. Os dados constam na tabela 6.

Conforme a tabela 7 dentre as dificuldades assinaladas pelos alunos em relação a viagem até a escola foram mais citadas: a distância até o ponto de embarque com 50% e com 20,6% a questão do tempo de espera pois atrasa com frequência.

Nesta escola os alunos consideraram que antes a acessibilidade era péssima com 82,4% enquanto que depois, com a chegada do transporte escolar 55,9% consideraram a acessibilidade razoável e 41,2% consideraram a acessibilidade boa.

Levando em consideração os pontos positivos e negativos, foi considerado pela maioria dos alunos, com 23,5% que todos viajam sentados, mas 32,4% consideraram que a viagem era demorada ou conturbada como ponto negativo na avaliação.

No que tange a cerca do abandono ou da evasão escolar em algum momento da vida letiva dos alunos da referida escola, 47,1% relataram já ter ocorrido. E o motivo apontado num universo de 34 indivíduos, a questão mais apontada foi a falta de transporte escolar com 23,5%.

Tabela 7

Percepção dos usuários de transporte escolar da EEEM Emanuel Salgado Vieira.

Percepção dos Usuários do Transporte Escolar/ EEEM Emanuel Salgado Vieira.	Usuários	
	Frequência	Porcentagem
Bicicleta	1	2,9
Ônibus/micro-ônibus	29	85,3
A pé e de ônibus	4	11,8
Total	34	100

Frequência/ Transporte		%
Todos os dias da semana	34	100
Total	34	100
Distância/ Escola		%
Pouco distante	15	44,1
Distante	11	32,4
Muito distante	3	8,8
Extremamente distante	5	14,7
Total	34	100
Duração / Viagem		%
De 5 a 10 min	1	2,9
De 11 a 20 min	3	8,8
De 21 a 30 min	5	14,7
De 31 a 40 min	20	58,8
De 41 a 60 min	5	14,7
Total	34	100

Principais Dificuldades enfrentadas pelos usuários de Transporte. Escolar			Frequência	%
EEEM Emanuel Salgado Vieira.				
Nenhuma			2	5,9
Distância até o ponto de embarque			17	50,0
Necessidade de mais de 1 modo de Transporte			3	8,8
Tempo de espera, pois atrasa com frequência.			6	20,6
Má condição, pois vivem quebrados.			2	2,9
Todas as opções acima.			4	11,8
Total			34	100

Acessibilidade Antes	Frequência	%	Acessibilidade Depois	Frequência	%
Péssima	28	82,4	Péssima	1	2,9
Razoável	3	8,8	Razoável	19	55,9
Boa	3	8,8	Boa	14	41,2
Total	34	100	Total	34	100

Pontos Positivos/ Transporte Escolar	Frequência	%	Pontos Negativos Transporte Escola	Frequência	%
Nenhum.	1	2,9	Nenhum.	6	17,6
É novo/ confortável.	3	8,8	É velho/ desconfortável.	5	14,7
Viagem é rápida/ Tranquila.	6	17,6	Viagem é demorada/ conturbada	11	32,4
Todos viajam sentados.	8	23,5	Nem todos viajam sentados/ lotados.	4	11,8
Todas as opções acima.	1	2,9	Não tem condução suficiente	3	8,8
Viajam sentados/ viagem rápida.	7	20,6	Todas as opções acima.	1	2,9
Tem condução suficiente/ todos viajam sentados.	5	14,7	É velho/desconfortável e a Viagem é demorada.	2	5,9
É novo/ Confortável e todos viajam	2	5,9	Nem todos viajam sentados e não tem	1	2,9

sentados. É novo/ Confortável e a viagem é rápida.	1	2,9	condução suficiente. É velho/desconfortável e nem todos viajam sentados.	1	2,9
Total	34	100	Total	34	100
Abandono ou Evasão escolar durante a vida letiva	Frequência	%	Motivo	Frequência	%
Sim	16	47,1	Nenhum	18	52,9
Não	18	52,9	Não ter Transporte Escolar	8	23,5
			Não ter interesse de estudar	2	5,9
			Motivo de doença	2	5,9
Total	34	100	Necessidade de ajudar a família	4	11,8
			Total	34	100

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

b) Caracterização e Percepção dos usuários do transporte Escolar da EEEM Raimundo de Sousa Coelho – Juruti/2012.

Na tabela 8 constam as características gerais da população amostral da escola Raimundo de Sousa Coelho. Conforme se pode observar nesta tabela, o universo pesquisado se destacou a população masculina dentre os usuários de transporte escolar com 51,2%. A maioria dos usuários pesquisados revela que 55,8 % estão na faixa etária de 18 a 21 anos.

Quanto à questão de ocupação e renda, os resultados com mais destaque foram respectivamente que 72,1 % são apenas estudantes e que 14 % declararam que além de estudantes são funcionários públicos.

Em relação às séries que estão cursando no ano letivo de 2012, 39,5 % estão no segundo ano e 30,2 % estão no primeiro e ou no terceiro ano do nível médio. A maioria apontou que recebe bolsa família com 34,9%, enquanto que 30,2 % declararam não possuir renda. Os dados, em maiores detalhes, constam na tabela 8 logo abaixo.

Tabela 8:
Características Gerais do Universo pesquisado na EEEM Raimundo de Sousa Coelho.

Características Gerais dos usuários de transporte escolar da EEEM Raimundo de S. Coelho	Usuários	
GÊNERO	Frequência	(%)
Masculino	22	51,2
Feminino	21	48,8
Total	43	100
FAIXA ETÁRIA		(%)
15 a 17	6	14,0
18 a 21	24	55,8
22 a 30	13	30,2
Total	43	100
OCUPAÇÃO		(%)
Estudante	31	72,1
Assalariado	1	2,3
Autônomo	4	9,3
Além de estudante é Funcionário Público.	6	14,0
Além de estudante, é dona de casa.	1	2,3
Total	43	100
RENDA		(%)
Sem Renda	13	30,2
Bolsa família	15	34,9
Até 1 Salário Mínimo	10	23,3
Mais de 1 até 2 Salários Mínimos	5	11,6
Total	43	100
ANO QUE CURSA NO E. MÉDIO		(%)
1 ^o Ano	13	30,2
2 ^o Ano	17	39,5
3 ^o Ano	13	30,2
Total	43	100

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

A escola Raimundo de Sousa Coelho em Juruti ano letivo de 2012 apresentou um universo de 43 alunos. A maioria deles com 88,4% utilizam ônibus ou micro-ônibus para terem acesso à escola urbana, 2,3 % utiliza a bicicleta e 7% além do ônibus ou micro-ônibus, também necessitam se deslocar a pé até o ponto de embarque.

Em relação a utilização semanal do transporte escolar: 90,7 % deles utilizam todos os dias e 9,3% assinalaram que usam mais o transporte escolar de 1 a 2 vezes na semana.

A questão da distância e da duração em minutos da viagem desde a origem de embarque até a escola, 46,5% considerou pouco distante e 32,6% considerou distante. Já em relação à duração da viagem em minutos, 65,1% consideraram o tempo gasto para chegar à escola entre 31 e 40 minutos. Os dados constam na tabela 9.

Na tabela 9 se verifica que dentre as dificuldades mais citadas pelos alunos em relação à viagem até a escola foram: a distância até o ponto de embarque com 58,1% e com 11,6% a questão da má condição do transporte escolar.

Nesta escola os alunos consideraram que antes a acessibilidade era péssima com 82,4% enquanto que depois, com a chegada do transporte escolar 53,5% consideraram a acessibilidade razoável e 39,5% consideraram a acessibilidade excelente.

Levando em consideração os pontos positivos e negativos, foi considerado pela maioria dos alunos como positivo com 20,9% que todos viajam sentados e 18,6% consideraram que além de viajarem sentados, a viagem também era rápida. Considerado como ponto negativo, 32,6% considerou a viagem demorada ou conturbada enquanto que 27,9% consideraram não ter pontos negativos na avaliação.

No que tange a cerca do abandono ou da evasão escolar em algum momento da vida letiva dos alunos da referida escola, 39,5% relataram já terem abandonado ou se afastado na escola. E o motivo apontado num universo de 43 indivíduos, a questão mais apontada foi a falta de transporte escolar com 27,9%.

Tabela 9:
Percepção dos usuários de transporte escolar da EEEM Raimundo de Sousa Coelho.

Percepção dos Usuários do Transporte Escolar Raimundo de S. Coelho	Usuários
--	----------

Modo de Transporte	Frequência		%			
Bicicleta	1		2,3			
Ônibus/micro-ônibus	38		88,4			
A pé e de ônibus	3		7,0			
Ônibus e moto	1		2,3			
Total	43		100			
Frequência/ Transporte	Frequência		%			
de 1 a 2 vezes na semana	4		9,3			
Todos os dias da semana	39		90,7			
Total	43		100			
Distância/ Escola	Frequência		%			
Não acha distante	3		7,0			
Pouco distante	20		46,5			
Distante	14		32,6			
Muito distante	5		11,6			
Extremamente distante	1		2,3			
Total	43		100			
Duração / Viagem	Frequência		%			
De 5 a 10 min	2		4,7			
De 11 a 20 min	5		11,6			
De 21 a 30 min	7		16,3			
De 31 a 40 min	28		65,1			
De 41 a 60 min	1		2,3			
Total	43		100			
Principais Dificuldades enfrentadas pelos usuários de Transporte Escolar				Frequência	%	
EEEM Raimundo Coelho						
Nenhuma				3	7,0	
Distância até o ponto de embarque				25	58,1	
Necessidade de mais de 1 modo de Transporte				4	9,3	
Tempo de espera, pois atrasa com frequência.				3	7,0	
Má condição, pois vivem quebrados.				3	7,0	
Todas as opções acima.				5	11,6	
Total				43	100	
Acessibilidade Antes	Frequência		%	Acessibilidade Depois	Frequência	%
Péssima	32	82,4	Péssima	1	2,3	
Razoável	5	11,6	Razoável	2	4,7	
Boa	6	14,0	Boa	23	53,5	
Total	43	100	Excelente	17	39,5	
			Total	43	100	
Pontos Positivos	Frequência	%	Pontos Negativos	Frequência	%	
Nenhum.	1	2,3	Nenhum.	12	27,9	
É novo/ confortável.	4	9,3	É velho/ desconfortável.	3	7,0	

Viagem é rápida/ Tranquila.	6	14,0	Viagem é demorada/ conturbada	14	32,6
Todos viajam sentados.	9	20,9	Nem todos viajam sentados/ lotados.	5	11,6
Tem condução suficiente.	1	2,3	Não tem condução suficiente	3	7,0
Todas as opções acima.	3	7,0	Todas as opções acima.	1	2,3
Todos viajam sentados e a viagem é rápida.	8	18,6	É velho/desconfortável e a Viagem é demorada.	2	4,7
Tem condução suficiente e todos viajam sentados.	7	16,3	Nem todos viajam sentados e não tem condução suficiente.	1	2,3
É novo/ Confortável e todos viajam sentados.	2	4,7	É velho/desconfortável e nem todos viajam sentados.	1	2,3
É novo/ Confortável e a viagem é rápida.	1	2,3	É velho/ desconfortável, a viagem é demorada e não tem condução suficiente.	1	2,3
A viagem é rápida e tem condução suficiente.	1	2,3			
Total	43	100	Total	43	100
Algum episódio de Abandono ou Evasão escolar durante a vida letiva Raimundo Coelho	Frequência	%	Motivo	Frequência	%
Sim	17	39,5	Não ter Transporte escolar	12	27,9
Não	26	60,5	Não ter interesse de estudar	2	4,7
			Motivo de doença	1	2,3
			Necessidade de ajudar a família.	2	4,7
Total	43	100	Total	43	100

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Quadro 9

Origem, por região de influência, dos alunos usuários do Transporte Escolar do ensino médio em Juruti ano 2012.

1 - Zona urbana	2 - Zona Rural /Por regiões de influência
1- P1 e P2	1- Lago das Piranhas (Araçá Preto)
2- Bom Pastor	2- Lago do Curumucuri (S. José, Sta. Maria, Sta. Rosa, Araçá Branco)
	3- Café Torrado (Café Torrado, S. Raimundo do Oriente).
	4- Lago do Salé (Areial I, S. Jerônimo, Vila Nova, Paraíso, S. Benedito, Salmoura)
	5- São Pedro (S. Pedro, S. Paulo, Bom que Dói).

Fonte: pesquisa de campo, 2013.

A origem da maioria dos alunos está no campo, destacando-se as regiões do Lago do Curumucuri com 31,2 % e do Lago do Salé com 28,6 % dos participantes da pesquisa.

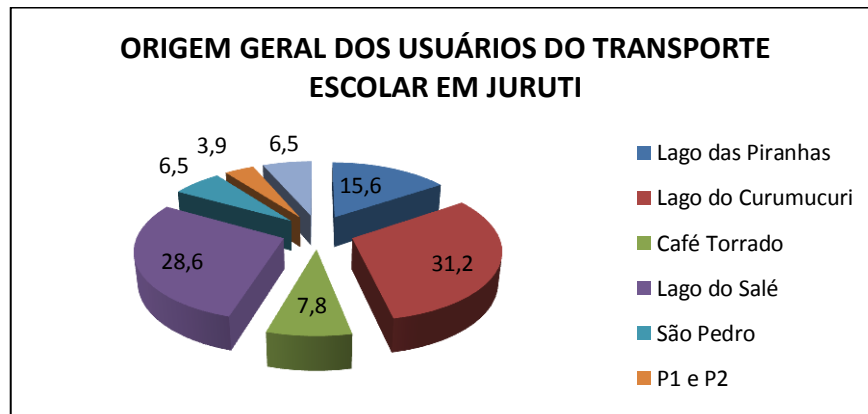


Figura 11: Gráfico da Percentagem geral quanto à origem dos alunos usuários de Transporte Escolar das Escolas do Ensino médio de Juruti – 2012
Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Na próxima figura 12, está assinalada num mapa da cidade de Juruti, a origem das comunidades rurais, sendo que as mesmas encontram-se agrupadas por área de influência. Conforme o mapa destacaram-se cinco regiões de influência na área rural. Enquanto que na figura 13 está destacado no mapa da cidade de Juruti, a localização das escolas estaduais de ensino médio.

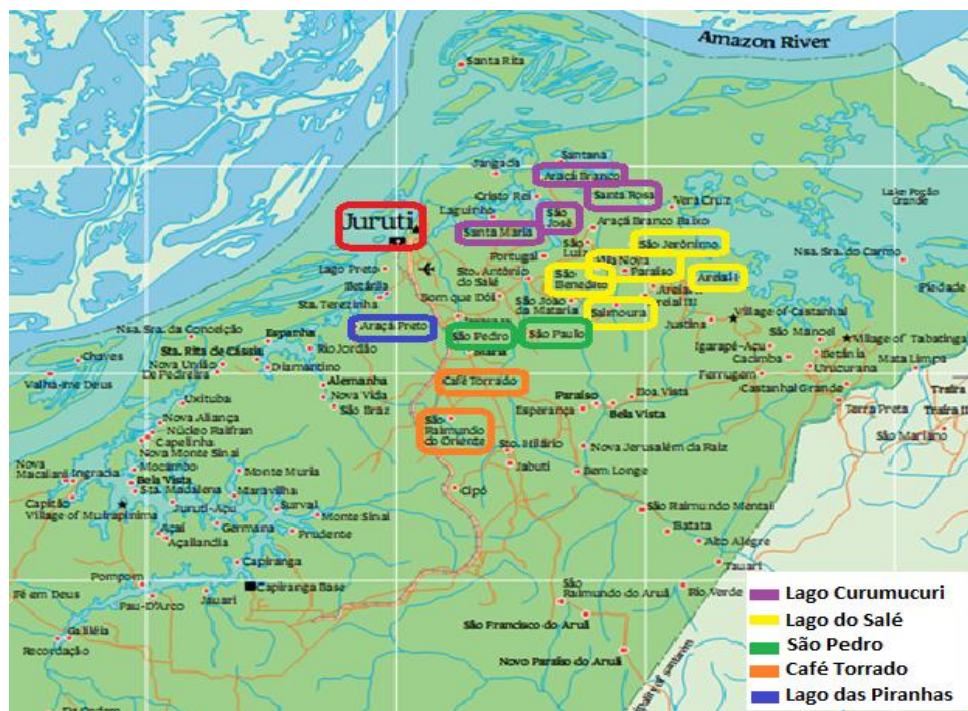


Figura 12: Mapa de localização das comunidades de Juruti por região de influência da zona rural.
Fonte: disponível em www.alcoa.com.brazil



Figura 13: Mapa de localização das escolas e origem dos alunos na zona urbana de Juruti.
 Fonte: Adaptado de www.googleearth.com/maps.google.com.br/

Considerando o universo geral das duas escolas de ensino médio na área urbana em Juruti, observa-se que prevalece com 51,3%, entre os entrevistados, o gênero masculino, conforme segue a figura 14.

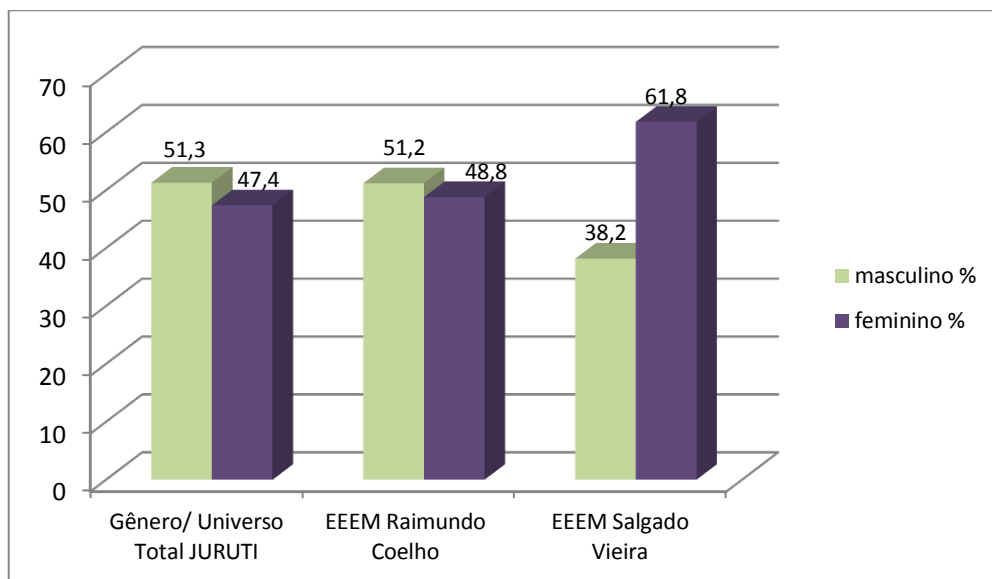


Figura 14: Gráfico do Gênero da população amostral das escolas de Ensino médio de Juruti- 2012.
 Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

4.1.3 Resultados entre Escolas Estaduais de Ensino Médio de Juruti e Óbidos

Nesta subseção se comparou os dados obtidos entre as escolas dos municípios pesquisados no Baixo amazonas.

Na figura 15 observa-se que o gênero masculino prevaleceu em Juruti com 51% dos alunos abordados no total, enquanto que em Óbidos 63% eram do gênero feminino.

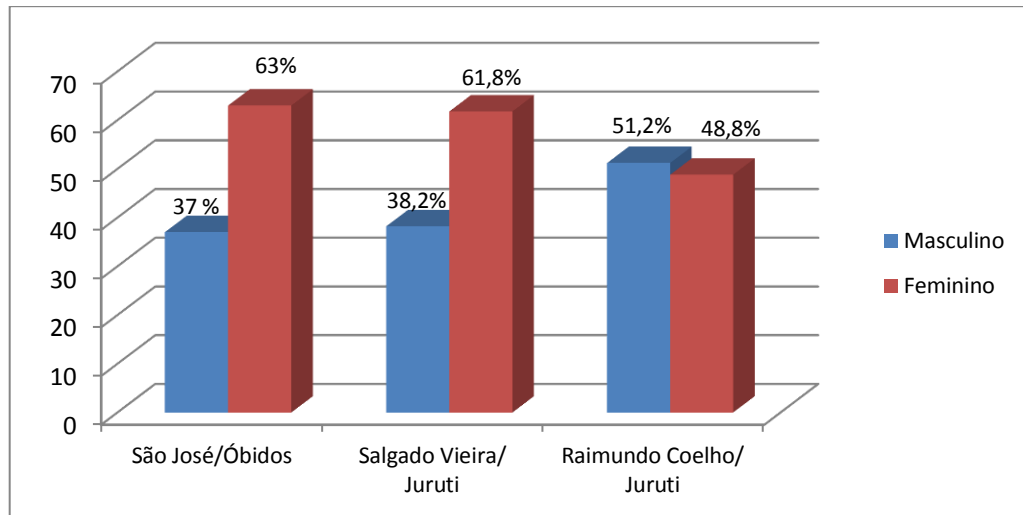


Figura 15: Gráfico Comparativo do Gênero da população amostral das escolas de Ensino Médio de Óbidos e de Juruti – 2012.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2012.

Em relação à faixa etária dos alunos do ensino médio que participaram da pesquisa de campo, nas três escolas a maioria correspondia à faixa etária de 18 a 21 anos, conforme a figura 16 a seguir.

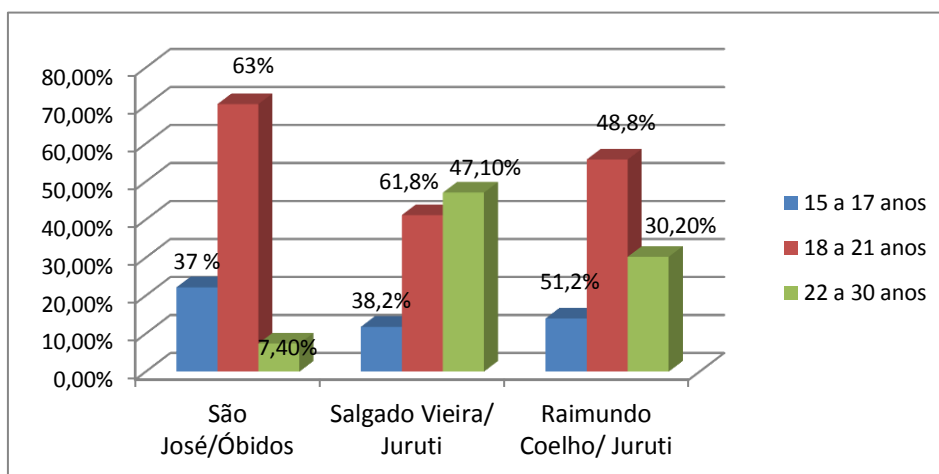


Figura 16: Gráfico comparativo da faixa etária entre os alunos das escolas estaduais de ensino médio de Óbidos e de Juruti- Ano letivo 2012.

Fonte: Pesquisa de campo, 2013.

Nas escolas São José e Emanuel Salgado Vieira, a maioria dos alunos cursava o terceiro ano do ensino médio. Enquanto que na escola Raimundo de Sousa Coelho, a maioria cursava o segundo ano.

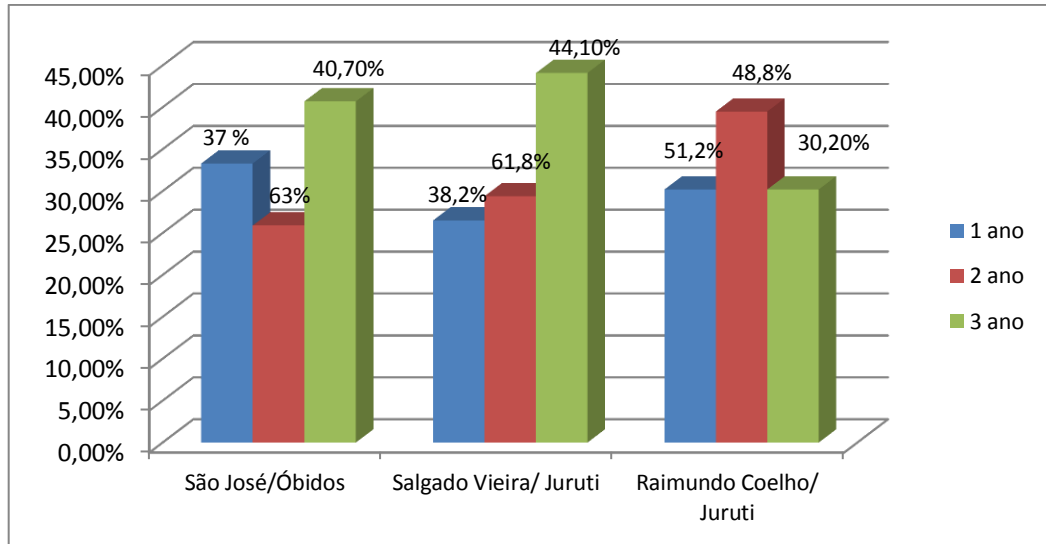


Figura 17: Gráfico referente à série da população amostral das escolas de Ensino Médio de Óbidos e de Juruti – 2012.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

De acordo com a figura 18 o modo de transporte mais utilizado para chegar até as três escolas envolvidas na pesquisa, foi o ônibus ou micro-ônibus. Sendo que no São José 63%, no Salgado Vieira 61,8% e 48,8% no Raimundo Coelho. Em segundo lugar foram: a pé e ônibus/micro-ônibus.

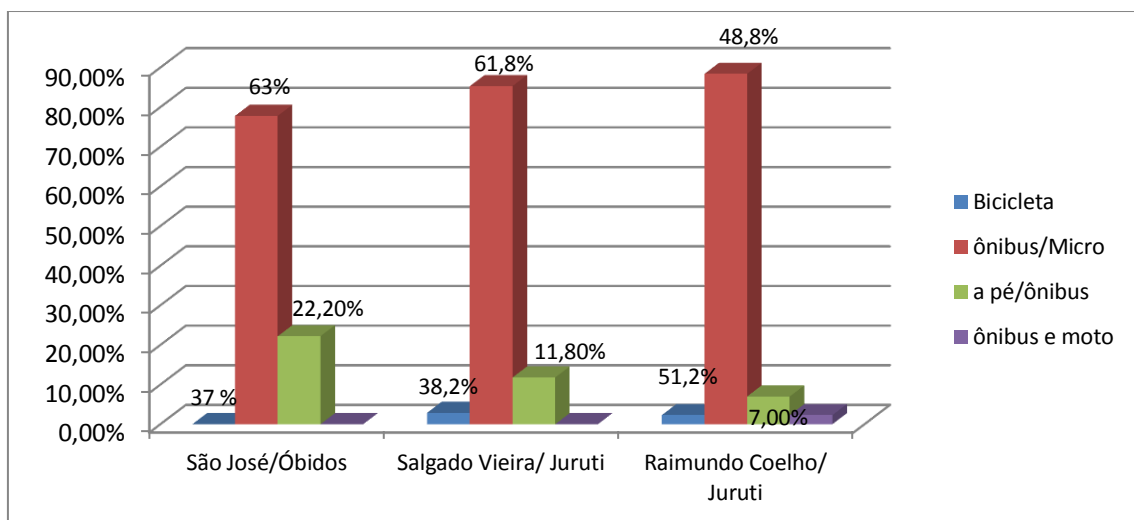


Figura 18: Gráfico comparativo do Modo de Transporte utilizado para ter acesso às escolas de Ensino Médio de Óbidos e de Juruti – Ano letivo 2012.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

No quadro a seguir serão visualizadas as questões de frequência semanal de uso do transporte escolar, em que a maioria assinalou usar todos os dias da semana.

Quanto à noção de distância dos usuários da origem até o destino, a escola, a maioria com 29,6% em Óbidos considerou distante e o tempo de deslocamento mais apontado pelos usuários foi de 31 a 40 minutos. Enquanto que as escolas de Juruti consideraram pouco distante a distância até a escola e o tempo de deslocamento também foi de 31 a 40 minutos.

Em relação às dificuldades enfrentadas pelos alunos, a mais indicada foi a distância que eles precisam se deslocar até o ponto de embarque, com 77,8 % na escola de Óbidos, 50% na Salgado Vieira e 58,1% na Raimundo Coelho.

De acordo com Handy (1997), a acessibilidade vai depender da facilidade de chegar a cada destino. No caso dos alunos de Óbidos e Juruti, apesar da distância que necessitam se deslocar até a escola, antes da implantação do transporte escolar, nas três escolas a maioria considerava péssima, mas depois que foi oferecido o transporte escolar, a maioria deles considerou-a boa. Assim o transporte escolar facilitou a acessibilidade, que antes era considerada péssima e depois passou a ser considerada boa,

Quanto à questão da evasão e abandono da escola, a maioria negou, mas dentre os que afirmaram sim, a maioria dentre eles afirmou que foi devido à falta de transporte escolar que se deu o fato.

Quadro 10

Comparação dos resultados obtidos em relação ao Transporte escolar sob a perspectiva dos usuários nas escolas de Óbidos e Juruti – ano letivo de 2012.

Variáveis	Escola de Ensino Médio Óbidos	Escolas de Ensino Médio - Juruti	
	<u>São José</u>	Emanuel Salgado vieira	Raimundo Coelho
Frequência de uso do Transporte Escolar			
3 a 4 vezes na semana	3,7	0	9,3
Todos os dias	96,3	100	90,7
Noção de distância até a escola	%	%	%
Não é distante	18,5	0	7
Pouco distante	25,9	44,1	46,5
Distante	29,6	32,4	32,6
Muito Distante	25,9	8,8	11,6
Extremamente Distante	0	14,7	2,3
Tempo de deslocamento até a escola	%	%	%
5 a 10 min	11,1	2,9	4,7

11 a 20 min	11,1	8,8	11,6
21 a 30 min	18,5	14,7	16,3
31 a 40 min	55,6	58,8	65,1
41 a 60 min	3,7	14,7	2,3
Principais dificuldades encontradas quanto ao uso do transporte escolar.	%	%	%
Nenhuma dificuldade	0	0	7
Distância até o ponto de embarque	77,8	50	58,1
Necessidade de mais de um modo de transporte	3,7	8,8	9,3
Tempo de espera pelo Transporte	3,7	20,6	7
Má condição do transporte	3,7	2,9	7
Todas as dificuldades	11,1	11,8	11,6
Alguma vez abandonou/ evadiu-se da escola	%	%	%
Sim	22,2	47,1	39,5
Não	77,8	52,9	60,5
Se a resposta for positiva, qual o motivo.	%	%	%
Não tinha transporte escolar público	14,8	23,5	27,9
Não tinha interesse pelo estudo	3,7	5,9	4,7
Necessitava trabalhar para ajudar a família	3,7	0	4,7

Figura :Gráfico do Modo de Transporte utilizado para ter acesso à escola pela população amostral das escolas de Ensino Médio de Óbidos e de Juruti – 2012.

Fonte: Pesquisa de Campo, 2013.

Na figura 19 é possível visualizar as duas únicas escolas de ensino médio, existentes em todo município de Juruti, ambas estão localizadas lado a lado no perímetro urbano.

A maior concentração de alunos usuários de Transporte escolar se concentra no turno da noite. As escolas possuem um espaço amplo propício para atividades de lazer, uma vez que não existe um muro que separe ou divida as duas escolas.



Figura 19: Escolas Estaduais de Ensino Médio em Juruti.

Fonte: Arquivo pessoa, 2012.



Figura 20: Aplicação do questionário na Escola Estadual de Ensino Médio São José em Óbidos.
Fonte: Arquivo pessoal, 2013.

4.2 O impacto dos Programas de apoio ao transporte escolar em Óbidos e Juruti.

O transporte escolar está relacionado à educação e às suas condicionantes, como se pode constatar especialmente aos alunos residentes em áreas rurais, pois, em geral, a infraestrutura existente nestes locais é deficiente e precária normalmente, quando comparadas às áreas urbanas.

Isso porque as regiões rurais apresentam piores condições das vias, menores quantidades de escolas, a ausência de pontos de parada adequados. A maioria dos alunos para conseguir estudar precisa se deslocar por grandes distâncias, além de enfrentar questões como, tempo de espera pelo transporte, fatores climáticos e etc.

Mas para cumprimento dos pressupostos presentes na constituição, entende-se que o transporte escolar, particularmente o fornecido para os alunos residentes em áreas rurais, é fundamental para garantir o acesso à educação, principalmente quando este representa como único meio para que os alunos de área rural têm de chegar à escola. Vale ressaltar ainda, que muitas vezes as escolas estão localizadas em áreas urbanas, distantes dos locais de moradia dos estudantes. Nos casos de Óbidos e Juruti, o ensino médio se encontra apenas em área urbana e normalmente, os recursos municipais são insuficientes para custear a infraestrutura e os serviços básicos para o transporte da população rural.

Além da educação, os residentes das áreas rurais precisam do transporte para acessar dentre outros serviços públicos, os atendimentos de saúde, serviços bancários e correios. No

caso da educação, o deslocamento é diário e depende de um atendimento exclusivo, pois em muitas localidades não há serviços de transporte coletivo regular, com linhas fixas que possam ser utilizadas pelos moradores da área rural. Isso reforça a importância do transporte escolar para os alunos que residem em locais de difícil acesso.

a) O caso de Óbidos:

Segundo informações colhidas com um dos responsáveis da gestão do transporte escolar de Juruti, o Sr. Etelvino, Ele afirma que a realidade educacional no município vem mudando seu cenário e que por isso na opinião do gestor, pode ser considerada boa.

Atualmente o transporte escolar é oferecido nos três turnos e dependendo da região de origem e destino para deslocamento, a frota de veículos altera.

No caso de alunos da área rural que estudam na área urbana contam com 5 ônibus para as maiores regiões de influência. Os modelos mais recentes que circulam pelo município são os que constam na figura 8.

De maneira geral, considerando toda a educação básica acredita-se que são atendidos numa média de 800 alunos.

Os critérios mais utilizados para selecionar os alunos são: a distância e as dificuldades encontradas por eles para a acessibilidade à escola. Como ponto positivo, a quantidade de alunos tem crescido cada vez mais, e o que é melhor, a questão do transporte escolar em Óbidos é de qualidade, pois tem prezado a legalidade em seus equipamentos e autorizações.

A importância dos dados educacionais em relação aos Programas de Apoio ao Transporte Escolar se dá pelo fato que, segundo o censo criado em 2007, é um diagnóstico detalhado do sistema Educacional brasileiro. É a partir desses dados que é calculado o Índice de desenvolvimento da educação básica (IDEB) e então planejada a distribuição de recursos para a alimentação, o transporte escolar e livros didáticos, entre outros.

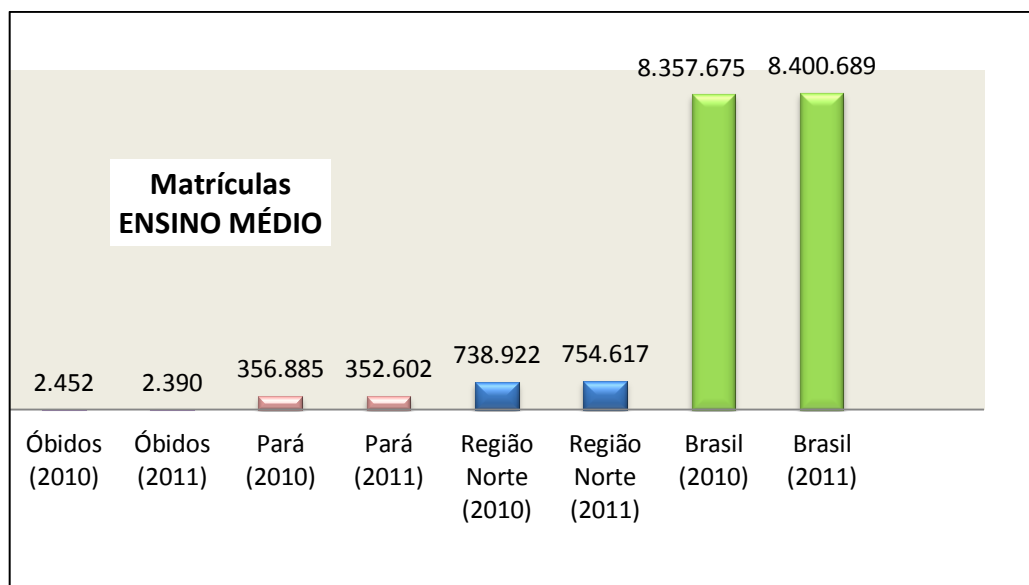


Figura 21: Gráfico comparativo de matrículas do ensino médio – Óbidos, Pará, Norte - 2010/2011.
Fonte: Adaptado da base de dados do MEC/INEP 2010/2011.

Em nível do Estado do Pará e do município de Óbidos, o ensino médio de 2010 a 2011 teve um declínio no número de matrículas, enquanto que em nível de Região Norte e Brasil houve um aumento em relação a este (figura 21).

Em relação à taxa de abandono observa-se um aumento significativo no período entre 2005 e 2010 no município de Óbidos, de acordo com a figura 22.

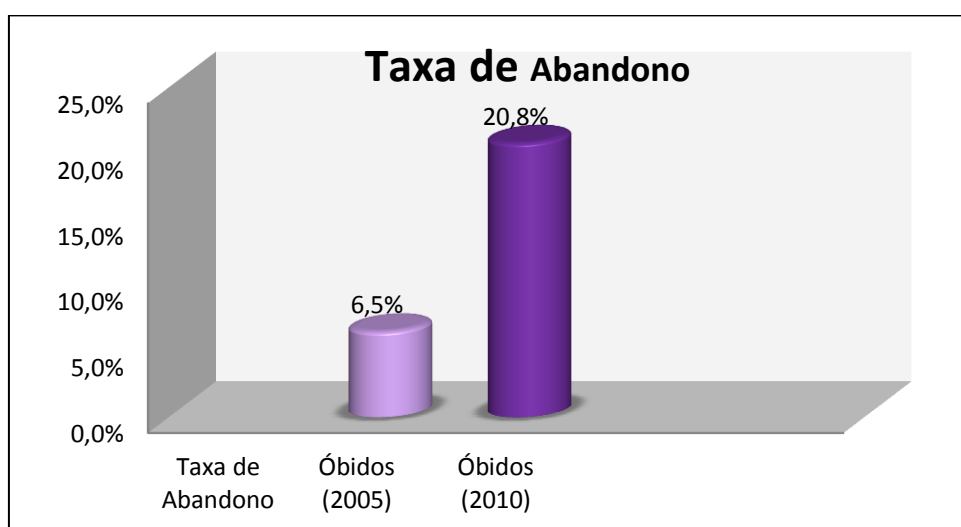


Figura 22: Gráfico comparativo da Taxa de abandono no ensino médio em Óbidos 2005/2010.
Fonte: Adaptado da base de dados do MEC/INEP 2005/2010.

b) O caso de Juruti:

Em Juruti dentre alguns gestores disponíveis em meio a uma conversa informal, relataram que:

“a educação deu saltos importantes nos últimos tempos, pois o gestor municipal investiu maciçamente na formação dos seus professores. Onde atualmente 95% deles já são graduados e outros fazem algum tipo de pós-graduação.”

Foram construídas escolas polos, no estilo padrão MEC em 36 comunidades polos rurais e no meio urbano. Dentre os programas que foram lançados pelo governo, se fossem contar apenas com o PNATE e o Caminho da Escola, não teriam condições de prover melhorias. Eles afirmam que o Fundo Municipal de Educação dispõem de 50 a 70 % dos gastos para manter a educação melhor.

O município de Juruti, conta com alguns transportes tipo: 24 barcos, 31 bajaranas, 12 rabetas, 6 lanchas, 16 ônibus, 2 micro-ônibus, 2 Kombis e 37 bicicletas. Acredita-se que em geral o município atenda 120 alunos.

Como critérios é feito um levantamento para se verificar a demanda dos alunos interessados. Após checar a existência dos alunos, verifica-se a distância como principal critério.

Considerando os índices educacionais do município de Juruti, figura 23, tem-se o número de matrículas do município, do Pará, da Região Norte e do Brasil em 2011.

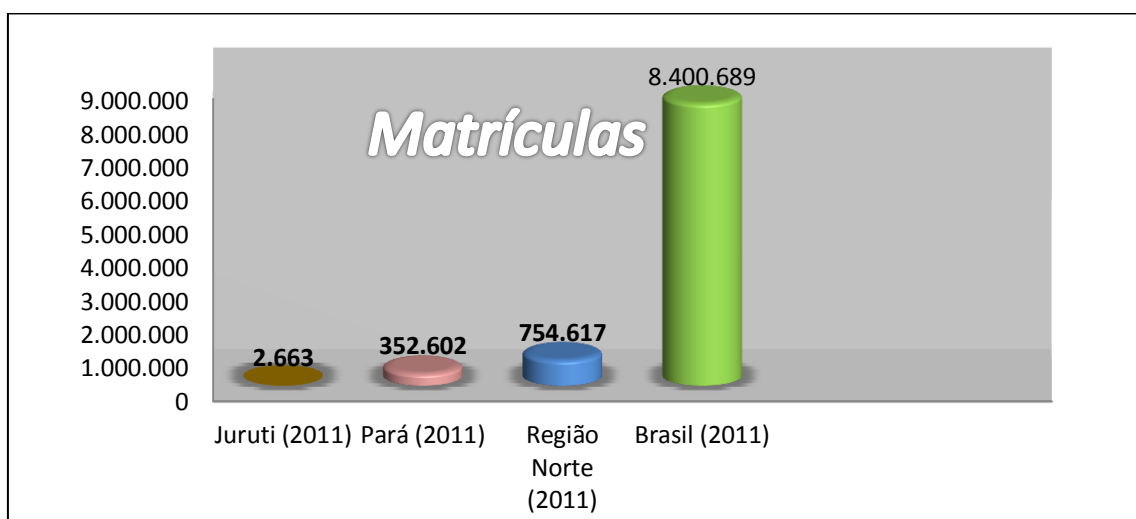


Figura 23: Gráfico comparativo de matrículas do ensino médio em Juruti, Pará, Norte e Brasil 2011. Fonte: MEC/INEP 2011.

As respectivas taxas de abandono no ensino médio entre Juruti, Pará, Região Norte e o Brasil constam na figura 24.

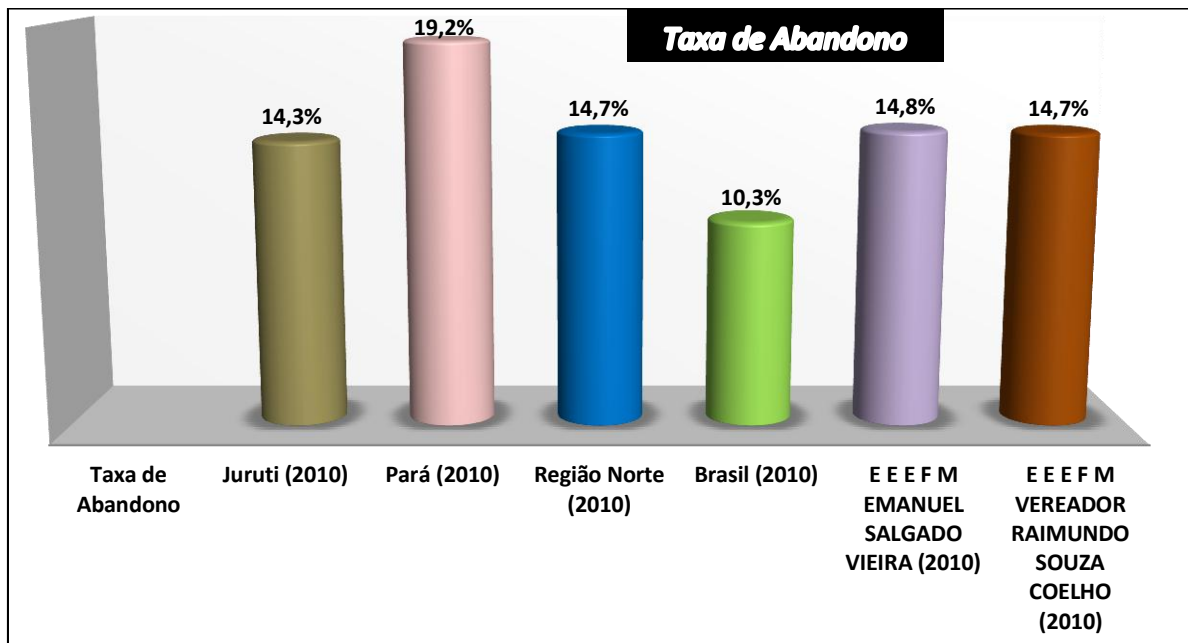


Figura 24: Gráfico comparativo da taxa de abandono no ensino médio entre Juruti, Pará, Norte e Brasil 2010. Fonte: Base de dados do MEC/INEP 2010.

Quanto a taxa de aprovação em 2011, a escola Raimundo Coelho, localizada em Juruti, esteve acima dos percentuais do Pará e da região Norte com 78,1%, aproximando-se mais da média nacional que foi 77,4%, conforme a figura 25.

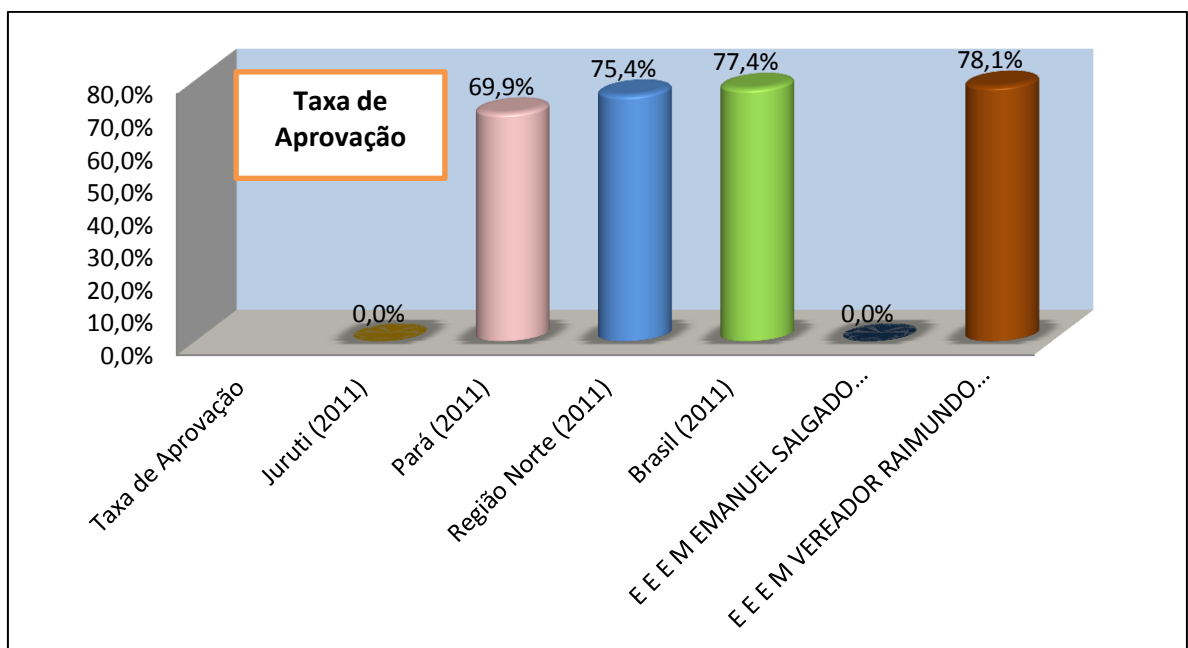


Figura 25: Gráfico comparativo da Taxa de aprovação no ensino médio em Juruti, Pará, Norte e Brasil 2011. Fonte: Base de dados do MEC/INEP 2010.

A taxa de reprovação demonstrou um percentual menor nas escolas de ensino médio de Juruti com 4,4%, quando comparadas aos 11,9% no Pará, 10,6% na região Norte e 12,5% no Brasil no período de 2010 (figura 26).

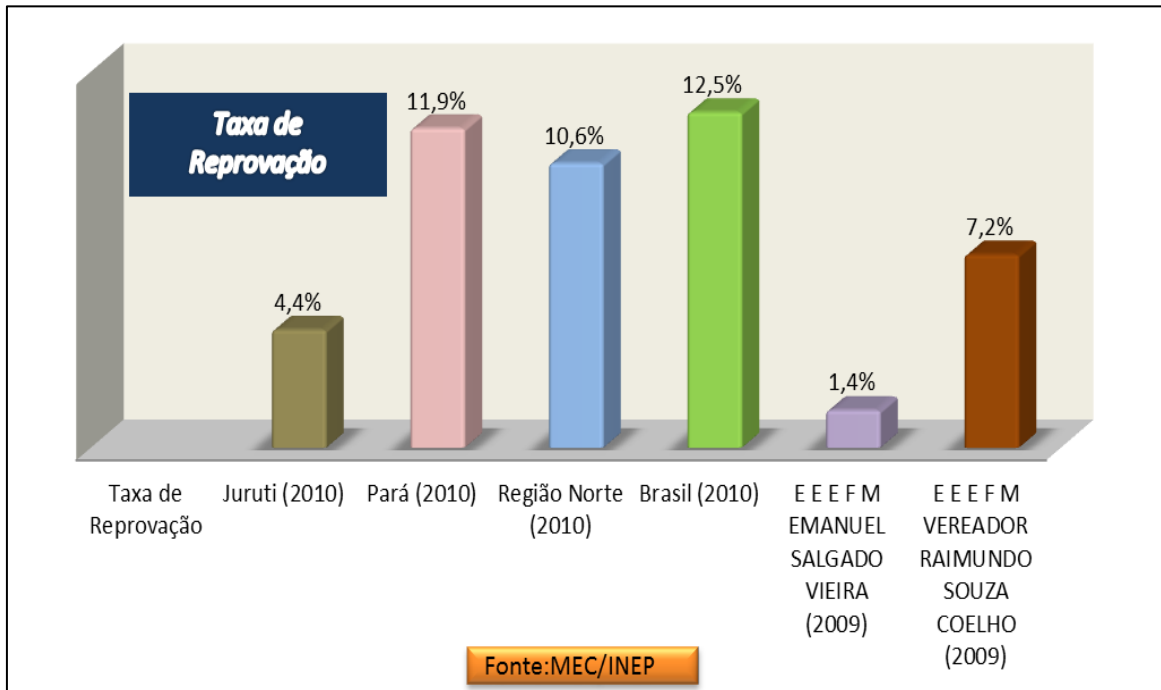


Figura 26: Gráfico comparativo da Taxa de reprovação no ensino médio em Juruti, Pará, Norte e Brasil 2010. Fonte: Base de dados do MEC/INEP 2010.

Na figura 27, é possível verificar os modos de transporte e suas condições em relação à qualidade e ao conforto proporcionado aos estudantes. Este transportam estudantes da área rural e são os mais utilizados pelos alunos pesquisados em Óbidos e em Juruti.



Figura 27: Modelos de ônibus escolares dos municípios de Óbidos e Juruti. Fonte: Arquivo pessoal.

Os recursos repassados pelos programas de apoio ao transporte escolar tem aumentado desde sua implementação, o que permite e dá condições de adquirir e manter novos modos de transportes. (tabela 10).

Tabela 10

Verbas repassadas pelo PNATE à Óbidos e Juruti entre 2009 e 2012.

RECURSOS REPASSADOS PELO PNATE AOS MUNICÍPIOS DE ÓBIDOS E JURUTI- Período 2009-2012								
	2009		2010		2011		2012	
	clientela	Valor	clientela	Valor	clientela	Valor	clientela	Valor
	TOTAL	Repassado	TOTAL	Repassado	TOTAL	Repassado	TOTAL	Repassado
Óbidos	1.586	181.935,29	2.082	2.082	327.201,33	583.839,07	2.018	317.143,27
Juruti	1.836	210.613,62	2.936	2.936	461.413,60	337.416,55	3.925	616.842,09

Fonte: Fonte: BRASIL, 2008/SIMEC 2008-2009.

CAPÍTULO 5 – CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme a análise dos dados, sob a perspectiva dos alunos de Óbidos e juruti, os Programas de transporte escolar desde sua implantação facilitaram o acesso à educação.

Diante da realidade, a concretização deste estudo foi importante, pois visou um aspecto mais aprofundado, considerando as características próprias, as necessidades específicas e os recursos diferentes de cada cidade abordada.

A hipótese dessa dissertação foi confirmada embora não tenha uma significância estatística. Mas diante da amostra os Programas do Ministério da Educação de Apoio ao Transporte Escolar, PNATE e o Caminho da Escola provocaram mudanças sob a perspectiva dos alunos, quando o assunto é a acessibilidade escolar.

Diante do embasamento, desta pesquisa se pode concluir que embora a política pública venha se empenhando cada vez mais a cerca de que seja exercido o direito de estar na escola e que a questão da acessibilidade à educação seja um fator presente nos municípios, por meio do transporte escolar, ainda é necessário repensar a questão da possibilidade de um diálogo mais próximo da realidade com os municípios envolvidos.

Afinal esta maior aproximação da realidade leva a conhecer e apreender melhor o que cada município e suas respectivas comunidades necessitam. O fato é que ainda nos dias atuais, as políticas públicas educacionais em pauta, seguem um único direcionamento. O que faz com que os gestores não passem de simples executores ao invés de co-participantes.

Esta parceria é extremamente importante, pois a acessibilidade pode e deve ser melhorada com condições de mobilidade, de eficiência e de adequação. Desta forma complementada pela melhor distribuição no espaço urbano das atividades sociais, diminuindo assim as distâncias a serem percorridas pelos estudantes. Apesar da maioria dos estudantes considerarem pouco distante o deslocamento até as escolas de ensino médio, foi possível verificar que as distâncias são grandes, por meio de mapas. A área rural é a mais carente em vários pontos, sofre até mesmo com a falta de unidades escolares mais próximas de suas comunidades, por exemplo quanto a esta questão pode ser observado no caso de Juruti que a cidade apresenta duas escolas de nível médio num espaço lado a lado na área urbana e nenhuma na área rural.

Conclui-se que foi de grande importância à avaliação local com as respectivas percepções dos alunos a cerca da acessibilidade à educação, uma vez que se realizada de forma sistemática e de forma contínua, pode vir a ser uma ferramenta eficaz aos que estão

ligados diretamente a questão dos programas relacionados ao transporte escolar. E assim, até dar condições para melhor aferição quanto à eficiência e a efetividade aos recursos aplicados a esses programas sociais.

Sugere-se que para a questão aborda nesta pesquisa, seja mais bem investigada em futuros estudos, seja abordada além de do ensino médio, toda a educação básica.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. Organização do texto: Juarez de Oliveira. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990. 168 p. (Série Legislação Brasileira).

_____.<<http://www.brasilchannel.com.br/municipios> >Acesso em 20 de agosto de 2012.

_____.<<http://www.todospelaeducacao.org.br> >Acesso em 10 de Outubro de 2012.

Declaração Universal dos Direitos Humanos. Art. 26. Disponível em:

<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Declara%C3%A7%C3%A3o-Universal-dos-DireitosHumanos/declaracao-universal-dosdireitos-humanos.html>. Acesso em 21/08/2012.

BRASIL. Ministério da Educação/ Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais (MEC/INEP), 2010. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/index.php> acesso em 21 de Junho de 2011.

BRASIL. Estatuto da Criança e do Adolescente. 5ª ed. São Paulo:Saraiva,1995. 210p.

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

BRASIL. MINISTRÉRIO DA EDUCAÇÃO (MEC). Programas de Transporte do escolar: Brasília: MEC, FNDE, SEED, 2008.

MEC - Sistema de avaliação do Ensino básico - SAEB, 2001. Disponível em: www.mec.gov.br. Acesso em: 26 de Dezembro de 2011.

ALCOA. Mina de Juruti. Desenvolvimento Sustentável na Amazônia. Disponível em: http://www.alcoa.com/brazil/pt/custom_page/environment_juruti.asp#access. Acesso em 20 de Dezembro de 2012.

BITTENCOURT, Evaldo de Souza. Políticas Públicas para a Educação Básica No Brasil, Descentralização e controle Social – Limites e Perspectivas . Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas e Formação Humana) - UERJ, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, RJ, 2009.

BOARETO, Renato. O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana do Ministério das Cidades - Programa Brasil Acessível, Cad.4: implantação de políticas municipais de acessibilidade. Brasília: DF. 2004.

BORDIGNON, Genuíno. Plano Nacional de Educação. O Planejamento Educacional No Brasil. FNE -Fórum nacional de educação 2011.

BRASIL, Ministério da Saúde. Norma operacional da assistência a saúde – NOAS - SUS. 01/2002. Brasília, 2002.

COMPARATO, Fábio Konder. Ensaio sobre o juízo de constitucionalidade de Políticas Públicas. 2002. Disponível em: <<http://bdjur.stj.jus.br/dspace/handle/2011/31244.2002-10>> Acesso em 01 de Janeiro de 2013.

COSTA, Graziela Araújo da, RIBEIRO, Mara Beatriz de Carvalho. Educação: Ferramenta Disseminadora da Igualdade Social. 2010. Disponível em:< <http://meuartigo.brasilecola.com/educacao/educacao-ferramenta-disseminadora-igualdade-social.htm>> Acesso em:[13 de Dezembro de 2012].

DINIZ, Josedilton Alves. Eficiência das transferências intergovernamentais para a educação fundamental de municípios brasileiros. 2012. Tese (Doutorado em Controladoria e Contabilidade: Contabilidade) - Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/12/12136/tde-26072012-113928/> Acesso em: 01 de Janeiro de 2013.

DUARTE, Clarice Seixas. A Educação como um Direito Fundamental de Natureza Social. Educ. Soc., Campinas, vol. 28, n. 100 - Especial, p. 691-713, out. 2007. 691.

EGAMI, Cintia Yumiko; SOUZA, Rodrigo Ferreira de Araújo; MAGALHÃES, Marcos Thadeu Queiroz ; COSTA, Eugênio José Saraiva Câmara; ALVES, Marcos Fleming Baliero e YAMASHITA, Yaeko. Panorama das políticas públicas do Transporte Escolar Rural. CETFRU – entro de Formação de Recursos Humanos em Transportes, 2008. Disponível em http://www.geperuaz.com.br/arquivos/file/nucleacao/panorama_do_transporte_escolar.pdf acesso em 22 de Dezembro de 2012.

ESTELES, Reinaldo Soares e RIBEIRO, Rejane Arruda. A Pesquisa Transporte Escolar Rural: Levanta dados qualitativos como subsídio às políticas públicas, 2009. Disponível em: http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/gestao/3_356_ac.pdf. acesso em 10 de Janeiro de 2013.

FERRARO, Alceu Ravanello e MACHADO, Nádie Christina Ferreira. Da universalização do acesso à escola no Brasil, In: Revista Educação e Sociedade, n.79, Campinas:CEDES, Ago/2002.

FIPE, Análise Espacial da Mineração no Pará- SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO ESTADO DO PARÁ SP 2009. Disponível em http://www.setran.pa.gov.br/PELT/estudos/Arquivos/Estudo_Minera%C3%A7%C3%A3o%20revisado.pdf acesso em 20 de Dezembro de 2012.

GARCIA, Ricardo Alexandrino; SOARES FILHO, Britaldo Silveira e SAWYER, Diana Oya. Regionalização sócio ambiental da Amazônia Brasileira. UNICAMP, 2003. Disponível em: http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/eventos/transdisciplinar/amb_garcia.pdf. Acesso em: 30 Out. 2012.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais. Boletim Políticas Sociais – acompanhamento e análise. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA - 12. Fev.2006. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/bpsociais/bps_12/bps%2012completo.pdf#page=244 Acesso em: 18 de Outubro de 2012.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. Brasília, Julho de 2003. (texto para discussão n 960. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/sites/000/2publicacoes/tds/td_960.pdf. Acesso em: 20 de Outubro de 2012.

HANDY, Susan. NEIMEYER, Debbie. Measuring Accessibility: An Exploration of Issues and Alternatives. *Environment and Planning A*, 1997. 29 (7), 1175 – 1194. D

HORTA, José Silvério Baia. Direito à Educação e obrigatoriedade escolar. *Universidade fluminense Cad.Pesq.n.104*, p.5-34.Jul.1998.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. *Minidicionário Houaiss da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro:Objetiva;2001.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat.htm> acesso em: 20/06/2011.

INEP - Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. *Cartilha do transporte escolar*. Brasília : O Instituto, 2005.

IPEA –INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. *Federalismo e Políticas Educacionais na Efetivação do direito à Educação no Brasil/ Ipea*, 2011. Disponível em: www.ipea.gov.br Acesso em 18 de Setembro de 2012.

ITRANS- INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO E INFORMAÇÃO EM TRANSPORTE. *Mobilidade e Pobreza: relatório final*. Brasília: Itrans, 2004.

JESUS, Washington Luiz Abreu; ASSIS, Marluce, Maria Araújo. *Revisão sistemática sobre o conceito de acesso nos serviços de saúde: contribuições do planejamento*. Rio de Janeiro: *Ciênc. saúde coletiva*, vol.15 n°1, Jan. 2010.

LEÃO, Simone Zarpelon e TURKIENICZ, Benamy. *Análise da acessibilidade urbana para o planejamento da urbanização de interesse social*. *Anais XIV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto*. Natal: abr. 2009,INPE, p. 723-730.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

LOPES, Elisangela Pereira. *Modelo Organizacional para o transporte escolar rural nos estados e municípios brasileiros*. Dissertação (Mestrado) Brasília: Unb, 2009. Disponível em: <<http://repositorio.bce.unb.br>> Acesso em 07 de Julho de 2012.

LUFT, Celso Pedro. *Minidicionário Luft*. 22.ed., 1. Impr. – São Paulo: Ática, 2009. 688p.

MARTINS, Gilberto de Andrade. *Manual para elaboração de monografias e dissertações*. São Paulo: Atlas, 1994.

MONDIN-GOMIDE, Paulo Roberto. *Acessibilidade: Uma questão que diz respeito a todos*. ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. *Série Cadernos Técnicos vol.4. Acessibilidade em Transportes*. São Paulo: ANTP, out/2006.

Plataforma Brasileira de Direitos Econômicos, Sociais, Culturais e Ambientais –Plataforma Dhesca Brasil. 2010.

Políticas de Educação na Segunda Metade da Década de 90 no Brasil. In: Políticas Sociais. Acompanhamento e Análise no1, 2000. Disponível em: www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicações/bpsociais/bps_01/ensaio4_politicas.pdf. Acesso em 21 de Novembro de 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTARÉM. Informações municipais de Santarém. SEMPLAN_CIAM. Informações municipais, 2010.

Programa de Educação Tutorial. Informações do VI Meio Ambiente em Foco.Org. PET de Geografia. Universidade Federal de Pernambuco. (2008).

OLIVEIRA, Adão Francisco. POLÍTICAS PÚBLICAS EDUCACIONAIS: conceito e contextualização numa perspectiva didática. Disponível em: <http://www.sinprodf.org.br/wp-content/uploads/2012/01/texto-4-pol%C3%8Dticas-p%C3%9Ablicas-educacionais.pdf> acesso em 20 de Janeiro de 2013.

ROCHA, Carlos Henrique, SILVA, Gladston Luiz da e TEDESCO, Giovanna Megumi. Custo por aluno do transporte escolar rural: uma abordagem da teoria de finanças e do método Monte Carlo. In: XXV ANPET Belo Horizonte, 2011.

SALOMON, Décio Vieira. Como fazer uma monografia. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SANTOS, Milton. A urbanização brasileira. São Paulo: Edusp, 2005.

SAVIANI, Dermeval, 1944. A nova lei de educação: Trajetória, limites e perspectivas. Campinas SP: Autores associados, 2006. – (Coleção educação Contemporânea).

SCHWARTZMAN, Simon, COX, Cristián. Políticas educacionais e coesão social: uma agenda latino-americana.1939. [Tradução Micheline Christophe e Roberta Caldas]. – Rio de Janeiro: Elsevier; São Paulo: iFHC, 2009.

SEMOB- SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DO MINISTÉRIO DAS CIDADES. Estatuto da mobilidade urbana: texto básico de fundamentação do anteprojeto de lei. Documento para discussão. Brasília (mimeo), 2005. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/secretaria-de-habitacao/SeMob.bmp> acesso em 21de Junho de 2011.

SERPA, Ângelo. (Org.). Fala periferia! Uma reflexão sobre a produção do espaço periférico metropolitano. Salvador: Edufba, 2002.

SILVA, Francisco Cláudio de Sousa. A evasão escolar de jovens do ensino médio em uma escola pública de Itaituba, Pará. Dissertação de Mestrado (em Educação). Universidade Estadual de Campinas. SP: 2005.

SILVA, Ester Simão Lopes. O acesso às escolas do campo e o transporte escolar. UNEMAT – Universidade do Estado do mato Grosso. 2008. Disponível em: http://need.unemat.br/4_forum/artigos/ester.pdf. Acesso em: 20 de Dezembro de 2012.

SILVA, Alan Ricardo da; YAMASHITA, Yaeko. Modelo de distribuição de recursos para o transporte escolar rural a partir dos princípios da igualdade e da equidade. TRANSPORTES, Rio de Janeiro, RJ, v. 18, n. 3, Mai. 2011. ISSN 2237-1346. Disponível em: <<http://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/455>>. Acesso em: 30 Jan. 2013. doi:10.4237/transportes.v18i3.455.

SILVA, Valéria Ferreira Da. Sob a Perspectiva do novo: um olhar sobre a dinâmica intraurbana de dourados – MS e seu processo de Urbanização. Caderno Prudentino de Geografia, Presidente Prudente, n 34, v.2, p.97.119. Ago /Dez. 2012.

SILVA, Nathalia Fernandes. Análise da acessibilidade aos serviços de Saúde na perspectiva dos usuários: um estudo de caso no Baixo Amazonas. Belém, 2012, 112f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano) - Universidade da Amazônia.

SILVA, Ester Simão Lopes e ARNT, Ana de Medeiros. O acesso às escolas do campo e o transporte escolar. UNEMAT – Universidade do Estado do Mato Grosso. Tangará da Serra - MT. 2008. TCC (Trabalho de Conclusão de Curso). Disponível em: www.gepec.ufscar.br/textos-1/textos-educacao-do-campo/a-escola-do-campo-em-movimento-1/view. Acesso em: 20 de Janeiro de 2013.

SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE. Norma operacional básica do SUS NOB-SUS 01/96. Gestão plena com responsabilidade pela saúde do cidadão. Brasília, DF: 06 nov. 1996.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: questões temáticas e de pesquisa. Caderno CRH, Salvador, n. 39, jul./dez. 2003. Disponível em: <http://www.cadernocrh.ufba.br/include/getdoc.php> acesso em 21 de Dezembro de 2012.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de. Mobilidade e acessibilidade no espaço urbano. Sociedade & Natureza, Uberlândia, v. 17, n. 33, Dez. 2000, 119-129. <<http://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/455>>. Acesso em: 30 Jan. 2013. doi:10.4237/transportes.v18i3.455.

SOUZA, Carlos Augusto da Silva; Lopes, Maria Lúcia Bahia; BENTES, Elizabeth dos Santos. A secessão nortista: aspectos socioeconômicos da redivisão territorial no estado do Pará. Amazônia: Ci. &Desenv., Belém, v. 5, n. 9, jul./dez. 2009.

TITO, Fábio. Entrevista Por Fábio Tito, de Óbidos, 2010. Disponível em: <http://terpesquisa.blogspot.com.br/2010/04/pesquisa-chega-obidos-cidade-mais.html> acesso em 20 de Novembro de 2012.

TOBIAS, Maísa Sales Gama. Indicadores de Mobilidade Urbana na Região Metropolitana de Belém- RMB. Rev. do Centro de Ciências exatas e tecnologia – TRAÇOS, Belém: Unama, v.5, n.9, 2001.

TOBIAS, Maísa Sales Gama; RAVENA, Nírvia; RAMOS, Rui António Rodrigues; RODRIGUES, Daniel Souto. Aspectos da mobilidade urbana em cidades do Baixo Amazonas: Indicadores para elaboração de políticas públicas. Rev. dos Transportes Públicos - ANTP- ano 34, Setembro a Dezembro, 2011.




TOLEDO, Geraldo Luciano & OVALE, Ivo Izidoro. Estatística Básica. 2º edição. São Paulo: Atlas, 1985.

TRAVASSOS, Cláudia; MARTINS, Mônica. Uma revisão sobre os conceitos de acesso e utilização de serviços de saúde. Rio de Janeiro, 2:5190-5198,2004. (Caderno Saúde Pública 20) Disponível em: www.scielosp.org/pdf/csp/V20s2/14.pdf acesso em 20 de Setembro de 2012.

TURATO, Egberto Ribeiro. A questão da complementaridade e das diferenças entre métodos quantitativos e qualitativos de pesquisa: uma discussão epistemológica necessária. In: GRUBITS, S.; NORIEGA, J. A. V. Método Qualitativo: epistemologia, complementaridades e campos de aplicação. São Paulo: Vetor, 2004.17-52p.

APÊNDICES

Apêndice 1 – Modelo de Questionário a ser aplicado aos alunos do Ensino Médio que utilizam o Transporte Escolar.

 PRO-REITORIA DE PESQUISA PÓS-GRADUAÇÃO E EXTENSÃO NÚCLEO DE ESTUDOS E PESQUISA EM QUALIDADE DE VIDA E MEIO AMBIENTE PROGRAMA DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL DE TRANSPORTES E SUSTENTABILIDADE DA PRODUÇÃO NOS ESPAÇOS AMAZÔNICOS-PTSPEA ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA À EDUCAÇÃO, COM ÊNFASE EM TRANSPORTE ESCOLAR EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: Os casos de Óbidos e Juruti”  				
Município <input type="text"/>	Escola <input type="text"/>	Zona <input type="text"/>	Bairro <input type="text"/>	Data: ___/___/___
1 Gênero	2 Faixa etária	3 qual ano cursa?	4 Renda	
1() M	1() 15 a 17	1() 1º Ano	1() sem renda	5() + de 2 até 4 SL
2() F	2() 18 a 21	2() 2º Ano	2() Bolsa Família	6() + de 4 até 7 SL
	3() 22 a 30	3() 3º Ano	3() até 1 SL mín.	7() + de 7 até 10 SL
5 Ocupação	3() Autônomo		4() + de 1 até 2 SL	8() + de 10 SL
1() estudante	4() Func. público	6() Outros. Especificar _____		
2() assalariado	5() dona de casa			
6 Qual o modo de transporte que você utiliza até a escola? se utilizar mais de um modo marque mais de uma opção.			7 Na semana você utiliza o Transp. Escolar?	
1() a pé	4() van/ kombi		1() quase nunca	
2() bicicleta	5() barco/ rabeta		2() de 1 a 2 vezes por semana	
3() ônibus/micro-ônibus	6() moto		3() de 3 a 4 vezes por semana	
8 Assinale abaixo o quanto você considera distante o caminho até escola.			9 Quanto em média, dura a viagem até a escola?(tempo em minutos)	
1() Não acho distante			1() de 5 a 10 min	5() de 41 a 60 min
2() Pouco distante			2() de 11 a 20 min	6() mais de 60 min
3() distante			3() de 20 a 30 min	
4() muito distante			4() de 31 a 40 min	
5() extremamente distante.				
10 Dentre as maiores dificuldades que você enfrenta com relação ao transporte escolar. Assinale (0) se não tiver nenhuma. Assinale (4),(3),(2) e (1), considerando 4 àquela de maior dificuldade na sua opinião.				
1() Nenhuma				
2() A grande distância até o ponto de embarque do transporte escolar.				
3() A necessidade de mais de 1 modo de transporte.				
4() Tempo de espera no ponto de embarque, pois atrasa com frequência.				
5() A precariedade dos ônibus, pois vivem quebrados.				
11. Considerando pontos positivo e negativos do transporte escolar. Assinale aquelas de maior importância.				
POSITIVO		NEGATIVO		
0() Nenhum		0() Nenhum		
1() É novo/ confortável		1() É velho/desconfortável		
2() A viagem é rápida e tranquila		2() A viagem é demorada/ conturbada.		
3() Todos os alunos viajam sentados.		3() Nem todos viajam sentados/ lotado.		
4() Tem condução suficiente.		4() Não tem condução suficiente.		
5() Todas as opções acima.		5() Todas as opções acima.		
12. Considerando o ACESSO ATÉ A ESCOLA, compare o ANTES e o DEPOIS de utilizar o transporte escolar.				
ANTES (SEM TRANSPORTE ESCOLAR)		DEPOIS (COM TRANSPORTE ESCOLAR)		
1() péssimo.		1() péssimo.		
2() razoável		2() razoável		
3() bom		3() bom		
4() excelente		4() excelente		
13. Você já deixou de frequentar ou abandonou a escola ?		14 Principal motivo?		
1() sim		1() Não tinha transp. escolar.		
2() Não		2() Não tinha interesse de frequentar a escola.		
		3() Por motivo de doença.		
		4() Necessidade de ajudar a família.		

Apêndice 3 – Certificado do comitê de ética em pesquisa – UNAMA



Unama
UNIVERSIDADE
DA AMAZÔNIA

CEP
Comitê de Ética em Pesquisa
Universidade da Amazônia - UNAMA

Certificado

Certificamos que o Protocolo 12737713.9.0000.5173, referente ao Projeto de Pesquisa intitulado: “ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA A EDUCAÇÃO, COM ÊNFASE EM TRANSPORTE ESCOLAR EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: OS CASOS DE ÓBIDOS E JURUTI”, desenvolvido por Mara Jane Monção, sob a orientação do (a) Pesquisador (a) Patrícia Fraga Rocha Rabelo, está de acordo com os princípios éticos adotados pela Comissão Nacional de Ética em Pesquisa – CONEP, em cumprimento à Resolução CNS N.º 196/96, referente à pesquisa envolvendo seres humanos, tendo sido aprovado Ad Referendum pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade da Amazônia - CEP/UNAMA, em 17 de fevereiro de 2013. Este certificado expira em 17 de fevereiro de 2014.

Belém (PA), 18 de fevereiro de 2013

We certify that the Protocol 12737713.9.0000.5173, on the Research Project entitled: “ANALYSIS OF URBAN ACCESSIBILITY TO EDUCATION, WITH EMPHASIS ON SCHOOL TRANSPORT IN CITIES OF THE LOWER AMAZON: THE CASES OF OBIDOS AND JURUTI”, developed by Mara Jane Monção, under the guidance of research, Patrícia Fraga Rocha Rabelo, is in accordance with the ethical principles adopted by the National Research Ethics (CONEP) in compliance with resolution CNS 196/96 on research involving human subjects and was approved Ad Referendum by the Research Ethics at the University of Amazonia (CEP/UNAMA) on 02/17/2013. This certificate expires on 02/17/2014.

Belém (PA), February 18, 2013


EUGENIA ROSA CABRAL
Coordenadora do CEP




ALEX LEIVAN OLIVEIRA FERREIRA
Secretário do CEP

Apêndice 4 – Memorando do comitê de ética em pesquisa – UNAMA**Memorando N.º 19/2013-CEP**

Belém, 18 de fevereiro de 2013

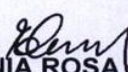
Professor (a) Patrícia Fraga Rocha Rabelo

Prezado (a) Professor (a)

Informamos que o projeto de pesquisa intitulado **“Análise da acessibilidade urbana à educação, com ênfase em transporte escolar em cidades do Baixo Amazonas: Os casos de Óbidos e Juruti”**, desenvolvido por **Mara Jane Monção**, sob a orientação de V. S.^a, conforme **CAAE N.º 12737713.9.0000.5173** da Plataforma Brasil, foi **Aprovado Ad Referendum** pelo Comitê de Ética em Pesquisa da UNAMA, em reunião ordinária realizada no dia 17 de fevereiro de 2013.

Segue, em anexo, o **CERTIFICADO DE APROVAÇÃO** e comunicado sobre o processo de acompanhamento.

Cordialmente,



EUGÊNIA ROSA CABRAL
Coordenadora do CEP

ANEXOS

Anexo 1- Modelo de Termo de Consentimento Livre e Esclarecido para maior

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

“ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA À EDUCAÇÃO, COM ÊNFASE EM TRANSPORTE ESCOLAR EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: Os casos de Óbidos e Juruti.”

Você está sendo convidado (a) a participar do projeto de pesquisa acima citado. O documento abaixo contém todas as informações necessárias sobre a pesquisa que estamos fazendo. Sua colaboração neste estudo será de muita importância para nós, mas se desistir a qualquer momento, isso não causará nenhum prejuízo a você.

O participante da pesquisa fica ciente:

I) Que a pesquisa tem como objetivo avaliar o impacto dos programas governamentais de apoio ao transporte escolar às escolas estaduais de nível médio em cidades do Baixo Amazonas. Assim, os participantes irão responder um questionário objetivo de múltipla escolha e com auxílio do pesquisador. O método será do tipo Estudo de Caso, exploratório, e analítico-descritivo. O local da coleta será em escolas estaduais de Ensino Médio nas cidades de Óbidos e Juruti: Vereador Raimundo Coelho, Emanuel Salgado Vieira e São José. Serão coletados dados socioeconômicos, e informações relacionadas ao uso de transporte escolar urbano. A amostra constará no mínimo de 87 participantes maiores de 18 anos, considerando ambos os sexos e que estejam gozando normalmente de suas faculdades mentais.

II) Que não é obrigado a responder as perguntas contidas no questionário;

III) Sua participação nesta pesquisa não causará a nenhum gasto com relação aos procedimentos do estudo;

IV) O participante ou voluntário da pesquisa tem a liberdade de desistir ou de interromper a colaboração neste estudo no momento em que desejar, sem necessidade de qualquer explicação, sem penalização nenhuma e sem prejuízo a sua saúde ou bem estar físico;

V) O participante ou voluntário não receberá remuneração e nenhum tipo de recompensa nesta pesquisa, sendo sua participação voluntária;

VI) Benefícios: O participante da pesquisa contribuirá para acrescentar à literatura científica referentes ao tema proposto neste estudo.

VII) Riscos: A participação na pesquisa poderá causar riscos, a exemplo de quebra de sigilo de informações.

VIII) Medidas adotadas para prevenção dos riscos: Para diminuir os riscos de vazamento, serão arquivados cuidadosamente os questionários e os TCLEs e após gerar banco de dados para análise, os questionários serão incinerados.

IX) Os resultados poderão ser divulgados em publicações científicas mantendo sigilo dos dados pessoais;

X) Durante a realização da pesquisa, serão obtidas as assinaturas dos participantes da pesquisa e do pesquisador, também, constarão em todas as páginas do TCLE as rubricas do pesquisador e do participante da pesquisa;

XI) Caso o participante da pesquisa desejar, poderá pessoalmente, ou por meio de telefone, entrar em contato com o pesquisador responsável para tomar conhecimento dos resultados parciais e finais desta pesquisa.

Eu, _____, residente e domiciliado na _____, portador da Cédula de identidade, RG _____, e inscrito no CPF _____ nascido (a) em ____/____/____, abaixo assinado, declaro que obtive todas as informações necessárias, bem como todos os eventuais esclarecimentos quanto às dúvidas por mim apresentadas. Desta forma concordo de livre e espontânea vontade em participar como voluntário (a) do estudo acima descrito.

() Desejo conhecer os resultados desta pesquisa.

() Não desejo conhecer os resultados desta pesquisa.

Belém, _____ de _____ de _____

Assinatura do participante: _____

Testemunha 1: _____

(Nome / RG / Telefone)

Testemunha 2: _____

(Nome / RG / Telefone)

Nome do Responsável pela Pesquisa: MARA JANE DA SILVA FERREIRA MONÇÃO¹**Nome do orientador: Patrícia Fraga Rocha Rabelo²**

Assinatura Pesquisador Responsável: _____

Contato do Pesquisador: (91) 80497576

(91) 32312460

¹Mestranda em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano – UNAMA, e-mail: mara.jane.ferreira@gmail.com²Orientadora Dra. Patrícia Fraga Rocha Rabelo, Professora de graduação e Pós-graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano. Pesquisadora do Núcleo de Pesquisa em Qualidade de Vida e Meio Ambiente – UNAMA, e-mail: fragapat@gmail.com

No endereço e telefone: UNAMA, Av. Alcindo Cacela, 287 – Umarizal – Belém-PA – CEP: 66.060-902 – Fone: (91) 4009-3020

Anexo 2- Modelo de Termo de Consentimento Livre e Esclarecido para menor

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

“ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA À EDUCAÇÃO, COM ÊNFASE EM TRANSPORTE ESCOLAR EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: Os casos de Óbidos e Juruti.”

O seu filho ou (O menor o qual você é responsável), está sendo convidado (a) a participar do projeto de pesquisa acima citado. O documento abaixo contém todas as informações necessárias sobre a pesquisa que estamos fazendo. A colaboração do seu filho ou do (menor) neste estudo será de muita importância para nós, mas caso o mesmo desista de participar a qualquer momento, isso não causará nenhum prejuízo ao seu filho ou a você como responsável.

Eu, _____, residente e domiciliado na _____, portador da Cédula de identidade, RG _____, e inscrito no CPF _____ nascido (a) em ____ / ____ / _____, responsável pelo menor _____, concordo de livre e espontânea vontade na sua participação como voluntário (a) do estudo “Análise da acessibilidade urbana à educação, com ênfase em transporte escolar em cidades do baixo amazonas: os casos de Óbidos e Juruti.”

O menor ou (O responsável pelo menor) fica ciente que:

I) A pesquisa tem como objetivo avaliar o impacto dos programas governamentais de apoio ao transporte escolar às escolas estaduais de nível médio em cidades do Baixo Amazonas. Assim, os participantes irão responder um questionário objetivo de múltipla escolha e com auxílio de um pesquisador. O método será do tipo Estudo de Caso, exploratório, e analítico-descritivo. O local da coleta será em escolas estaduais de Ensino Médio: Raimundo Coelho, Emanuel Salgado Vieira e São José. Serão coletados dados socioeconômicos, e informações relacionadas ao Uso de transporte escolar urbano. A amostra constará no mínimo de 87 participantes, considerando ambos os sexos e que estejam gozando normalmente de suas faculdades mentais.

II) Que não é obrigado a responder as perguntas contidas no questionário.

III) Sua participação neste projeto não causará a você nenhum gasto com relação aos procedimentos do estudo;

IV) O participante ou voluntário da pesquisa tem a liberdade de desistir ou de interromper a colaboração neste estudo no momento em que desejar, sem necessidade de qualquer explicação, sem penalização nenhuma e sem prejuízo a sua saúde ou bem estar físico;

V) O participante ou voluntário não receberá remuneração e nenhum tipo de recompensa nesta pesquisa, sendo sua participação voluntária; Além de poder desistir a qualquer momento da mesma.

VI) Benefícios: O participante da pesquisa contribuirá para acrescentar à literatura científica referentes ao tema proposto neste estudo.

VII) Riscos: A participação na pesquisa poderá causar riscos mínimos, a exemplo de quebra de sigilo de informações.

VIII) Medidas adotadas para prevenção dos riscos: Para diminuir os riscos de vazamento, serão arquivados cuidadosamente os questionários e os TCLEs e após gerar banco de dados para análise, os questionários serão incinerados.

IX) Os resultados poderão ser divulgados em publicações científicas mantendo sigilo dos dados pessoais;

X) Durante a realização da pesquisa, serão obtidas as assinaturas dos participantes da pesquisa e do pesquisador, também, constarão em todas as páginas do TCLE as rubricas do pesquisador e do participante da pesquisa;

XI) Caso o participante da pesquisa desejar, poderá pessoalmente, ou por meio de telefone, entrar em contato com o pesquisador responsável para tomar conhecimento dos resultados parciais e finais desta pesquisa.

Eu, _____, residente e domiciliado na _____, portador da Cédula de identidade, RG _____, e inscrito no CPF _____ nascido (a) em ____/____/____, abaixo assinado, declaro que obtive todas as informações necessárias, bem como todos os eventuais esclarecimentos quanto às dúvidas por mim apresentadas. Desta forma concordo de livre e espontânea vontade em participar como voluntário (a) do estudo acima descrito.

- () Desejo conhecer os resultados desta pesquisa.
() Não desejo conhecer os resultados desta pesquisa.

Belém, _____ de _____ de _____

Assinatura do participante: _____

Testemunha 1: _____

(Nome / RG / Telefone)

Testemunha 2: _____

(Nome / RG / Telefone)

Nome do Responsável pela Pesquisa: Mara Jane da Silva Ferreira Monção¹

Nome do orientador: Patrícia Fraga Rocha Rabelo²

Assinatura Pesquisador Responsável: _____

Contato do Pesquisador: (91) 80497576

(91) 32312460

¹Mestranda em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano – UNAMA, e-mail: mara.jane.ferreira@gmail.com

²Orientadora Dra. Patrícia Fraga Rocha Rabelo, Professora de graduação e Pós-graduação em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano. Pesquisadora do Núcleo de Pesquisa em Qualidade de Vida e Meio Ambiente – UNAMA, e-mail: fragapat@gmail.com

No endereço e telefone: UNAMA, Av. Alcindo Cacela, 287 – Umarizal – Belém-PA – CEP:66.060-902 – Fone: (91) 4009-3020

Anexo 3 - Modelo de Autorização para realizar pesquisa nas Instituições co-participantes.

Belém, ____ de _____ de 2012.

A
Coordenadora do Curso de Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano da
UNAMA
A/c. Prof^a. Dr^a. Maísa Sales Gama Tobias.

AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE PESQUISA

Eu, _____ diretor (a) responsável da

venho por meio desta informar a V. S^a. que autorizo o(a) pesquisador(a) Mara Jane da Silva Ferreira Monção, aluna do curso de Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano da Universidade da Amazônia – UNAMA, a realizar a pesquisa intitulada **“ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA À EDUCAÇÃO, COM ÊNFASE EM TRANSPORTE ESCOLAR EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: Os casos de Óbidos e Juruti”**, sob orientação do Prof.(a). Dr. (a). Patrícia Fraga Rocha Rabelo. Declaro conhecer e cumprir as Resoluções Éticas Brasileiras, em especial a Resolução CNS 196/96. Esta instituição está ciente de suas co-responsabilidades como instituição co-participante do presente projeto de pesquisa, e de seu compromisso no resguardo da segurança e bem-estar dos sujeitos de pesquisa nela recrutados, dispondo de infraestrutura necessária para a garantia de tal segurança e bem estar.

“Assinatura e carimbo do responsável institucional”

Anexo 4 - Autorização de Instituição co-participante: EEEM Emanuel Salgado Vieira

Belém, 23 de Janeiro de 2013.



Ao

Comitê de Ética em Pesquisa da UNAMA - CEP-UNAMA

A/c. Prof^a. Dr^a. Eugênia Rosa Cabral CEP-UNAMA

AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE PESQUISA

Eu, Regia Maria Gomes Pinheiro diretor(a) responsável da EEEM Emanuel Salgado Vieira, venho por meio desta informar a V. S^a. que autorizo o(a) pesquisador(a) Mara Jane da Silva Ferreira Monção, aluna do curso de Mestrando em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano da Universidade da Amazônia – UNAMA, a realizar a pesquisa intitulada “ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA À EDUCAÇÃO, COM ÊNFASE EM TRANSPORTE ESCOLAR EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: Os casos de Óbidos e Juruti”, sob orientação do Prof.(a). Dr. (a). Patrícia Fraga Rocha Rabelo. Declaro conhecer e cumprir as Resoluções Éticas Brasileiras, em especial a Resolução CNS 196/96. Esta instituição está ciente de suas co-responsabilidades como instituição co-participante do presente projeto de pesquisa, e de seu compromisso no resguardo da segurança e bem-estar dos sujeitos de pesquisa nela recrutados, dispondo de infra-estrutura necessária para a garantia de tal segurança e bem estar.

Regia Pinheiro
Diretor(a) Responsável

“Assinatura e carimbo do responsável institucional”

Anexo 5 - Autorização de Instituição co-participante: EEEM Vereador Raimundo de Sousa Coelho

Belém, 23 de Janeiro de 2013.



Ao

Comitê de Ética em Pesquisa da UNAMA - CEP-UNAMA

A/c. Prof^ª. Dr^ª. Eugênia Rosa Cabral CEP-UNAMA

AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE PESQUISA

Eu, Alice Maria Pereira da Silva diretor(a) responsável da EEEM "Vereador Raimundo de Sousa Coelho", venho por meio desta informar a V. S^ª. que autorizo o(a) pesquisador(a) Mara Jane da Silva Ferreira Monção, aluna do curso de Mestrando em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano da Universidade da Amazônia – UNAMA, a realizar a pesquisa intitulada "ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA À EDUCAÇÃO, COM ÊNFASE EM TRANSPORTE ESCOLAR EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: Os casos de Óbidos e Juruti", sob orientação do Prof.(a). Dr. (a). Patrícia Fraga Rocha Rabelo. Declaro conhecer e cumprir as Resoluções Éticas Brasileiras, em especial a Resolução CNS 196/96. Esta instituição está ciente de suas co-responsabilidades como instituição co-participante do presente projeto de pesquisa, e de seu compromisso no resguardo da segurança e bem-estar dos sujeitos de pesquisa nela recrutados, dispondo de infra-estrutura necessária para a garantia de tal segurança e bem estar.


Alice Maria Pereira da Silva
Portaria nº 810355/2012
Diretora

“Assinatura e carimbo do responsável institucional”

Anexo 6 - Autorização de Instituição co-participante: EEEM São José

Óbidos, 24 de Janeiro de 2013.



Ao

Comitê de Ética em Pesquisa da UNAMA - CEP-UNAMA

A/c. Profª. Drª. Eugênia Rosa Cabral CEP-UNAMA

AUTORIZAÇÃO PARA REALIZAÇÃO DE PESQUISA

Eu, Ana Cláudia Sarrasin de Andrade diretor(a) responsável da Escola Estadual de Ensino Médio São José, venho por meio desta informar a V. Sª. que autorizo o(a) pesquisador(a) Mara Jane da Silva Ferreira Monção, aluna do curso de Mestrando em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano da Universidade da Amazônia – UNAMA, a realizar a pesquisa intitulada "ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE URBANA À EDUCAÇÃO, COM ÊNFASE EM TRANSPORTE ESCOLAR EM CIDADES DO BAIXO AMAZONAS: Os casos de Óbidos e Juruti", sob orientação do Prof.(a). Dr. (a). Patrícia Fraga Rocha Rabelo. Declaro conhecer e cumprir as Resoluções Éticas Brasileiras, em especial a Resolução CNS 196/96. Esta instituição está ciente de suas co-responsabilidades como instituição co-participante do presente projeto de pesquisa, e de seu compromisso no resguardo da segurança e bem-estar dos sujeitos de pesquisa nela recrutados, dispondo de infra-estrutura necessária para a garantia de tal segurança e bem estar.

Ana Cláudia Sarrasin de Andrade
"Assinatura e carimbo do responsável institucional"
Ana Cláudia Sarrasin de Andrade
Portaria 3154/2012
Diretora