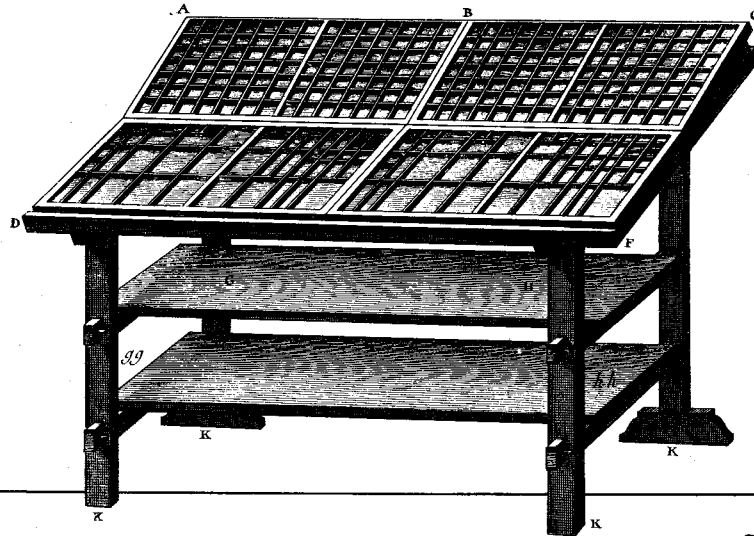


Este artigo é um resumo da pesquisa: "Transporte e nível de escolarização no meio rural paulista: um estudo de caso", realizado através da Associação de Estudos de Transporte – AET, com apoio financeiro do INEP.



# TRANSPORTE, ESCOLARIZAÇÃO E POLÍTICA EDUCACIONAL RURAL

*Eduardo Alcântara de Vasconcelos*

Assessor Técnico da Companhia de Engenharia  
de Tráfego (CET) e aluno de pós-graduação em Ciência Política

## RESUMO

Dada a oferta típica do ensino rural no Estado de São Paulo — apenas até a 3ª ou 4ª série — o aluno que pretende continuar a estudar precisa deslocar-se até a cidade mais próxima. Por outro lado, os professores rurais precisam deslocar-se por conta própria até o local de trabalho. O estudo procurou, então, investigar a relação entre a oferta de meios de transporte e o nível de escolarização das crianças rurais, além das condições de deslocamento dos professores rurais. Após a análise de dados gerais do ensino rural no Estado de São Paulo, e do transporte escolar rural hoje oferecido, passou-se à análise detalhada de dois casos específicos. O primeiro foi o de Araraquara, que opera um dos maiores sistemas de transporte escolar rural do Estado há quase 20 anos e o segundo, o do município de Taubaté, que nunca ofertou transporte escolar rural. O caso de Araraquara foi estudado com mais detalhes devido à riqueza da experiência local com o transporte. Nos dois casos, procurou-se levantar dados relativos à oferta de ensino rural e ao deslocamento dos professores, sendo que nos de Araraquara foram estudados também os alunos transportados pelo sistema. Dentre as principais conclusões, destacam-se: o transporte escolar rural no Estado de São Paulo tem crescido nos últimos anos (100.000 alunos atendidos por dia em 1984), mas ainda é insuficiente; as professoras rurais dispõem em média cerca de 20% da sua renda com o transporte, e consideram-no um dos maiores problemas da profissão; o sistema de transporte de Araraquara está viabilizando a continuidade dos estudos na cidade para 221 crianças rurais (da 5ª a 8ª séries), e é considerado "vital" por cerca de 60% das crianças transportadas; a oferta de transporte parece estar acelerando o esvaziamento das escolas rurais, em favor das urbanas, o que leva à necessidade de repensar a política global do ensino rural no Estado, considerando o problema do transporte e da dinâmica da economia rural.

## SUMMARY

Due to the typical pattern of rural education in the State of São Paulo — up to the 3rd or 4th elementary grades only — children who wish to continue to study have to go to the nearest town. Rural teachers have also to travel by their own means and expenses. This study investigated the relationship between the available transportation means and the access to school in rural areas, as well as the travel conditions of teachers.

The overall conditions of rural education in the State and the present rural school transportation system are examined. We investigated in detail two specific cases: the first one was Araraquara county, where one of the biggest transportation systems in the State is in operation since 1968, and the second one was Taubaté county, that never had a transportation system for rural children. On these two cases, we investigated the overall figures of rural education, as well as the travel conditions of rural teachers. With relation to Araraquara, we studied also the children that are transported by the existing system. The main conclusions are: rural school transportation in the State of São Paulo has been increasing fastly, and 100.000 children were transported daily in 1984, but this is still insufficient; rural teachers spend 20% of their income with transportation and they consider this problem one of the most important of their profession; the transportation system in Araraquara is making possible to 221 rural children to continue to study in the city (up to the 8th elementary grade), and it is considered extremely important by 60% of the transported children; the transportation system seems to be increasing the sub-utilization of the rural schools, with respect to urban schools, and this fact points to the need to reconsider the overall rural educational system, with respect to the transportation problem and to the behavior of the rural economy.

## OBJETIVOS

O ensino rural tem sido estudado sob vários ângulos importantes — pedagógico, social, econômico e político. Destas análises, têm derivado conclusões que apontam geralmente na direção comum da precariedade deste ensino no nosso país. Dentre as conclusões, a necessidade da criança trabalhar, o conflito entre os calendários agrícola e escolar, o meio social e as expectativas com relação à escola<sup>1</sup>, seriam os principais motivos do baixo nível de escolarização entre as crianças rurais, aliado ao seu desempenho sofrível verificado na prática, causado pela desnutrição, multiseriação e falta de estímulos culturais. Paralelamente, a situação da professora rural também foi apontada como muito problemática, dadas as precárias condições de trabalho, a baixa remuneração e o alto custo do deslocamento casa-trabalho, levando à insatisfação, à instabilidade e à rotatividade no emprego (Fukui, Dermatini, 1978; Molina, 1983).

Dentre todos estes fatores, existe um que não foi diretamente analisado e que tem importância no nível de escolarização no meio rural: trata-se das condições de deslocamento de alunos, professores e supervisores. Estas condições aparecem apenas de forma indireta, como "dificuldade de acesso"<sup>2</sup>, pois o objetivo dos estudos citados não era o de analisar o problema do deslocamento em si. Assim, o objetivo básico desta pesquisa era o de investigar a questão por este lado pouco explorado, das condições do deslocamento de alunos e professores e sua influência no ensino rural e na escolarização das crianças rurais.

A justificativa primordial da nossa preocupação teórica era a evidência da relação entre transporte e escolarização, evidência dada lógica e empiricamente pela distância que separa o local de residência das crianças rurais das escolas rurais e, principalmente, das escolas urbanas: devido à distância, surge a necessidade de deslocamento e conseqüentemente a necessidade de encontrar um modo de transporte, a pé ou mecanizado, que faça a criança atingir o objetivo de ir à escola. Subjacente a esta hipótese básica, está a importância das condições sociais e econômicas da criança e de sua família, na escolha do modo viável para a consecução do objetivo de freqüentar a escola.

A questão do deslocamento também aparece para a professora rural, não só física, mas economicamente, dada a inexistência de auxílio para o seu transporte por parte do Estado; este deslocamento diário cidade-campo-cidade também é enfrentado ocasionalmente pelos supervisores das escolas rurais, que contam, no entanto, com um auxílio transporte que, por sinal, é ínfimo.

As condições de deslocamento dos participantes do ensino rural têm, portanto, um papel na determinação do nível de ensino e da escolarização, na medida em que cada um deles, em função de suas condições peculiares e de suas expectativas frente à escola (e à profissão) assumirá uma posição em relação ao problema de deslocamento.

Por outro lado, a pesquisa procurou aferir qual é a importância relativa do transporte no nível de escolarização, frente aos demais fatores acima citados, e concentrou-se basicamente no problema de deslocamento

campo-cidade dos alunos que pretendem ir estudar na cidade, uma vez que o outro problema de deslocamento, intra-rural (crianças que estudam no campo), não foi considerado tão grave, embora seja determinante em algumas regiões e municípios.

Finalizando, procuramos aproveitar o conhecimento adquirido empírica e teoricamente para analisar hipóteses de política educacional na zona rural, uma vez que elas envolvem diferentes necessidades de deslocamento de alunos, professores e funcionários da educação, e uma vez que elas têm sido intensamente discutidas no âmbito da educação, frente ao progressivo esvaziamento do campo e do ensino rural. Pretende-se, portanto, ir além da simples constatação dos resultados da pesquisa e analisar propostas concretas de política educacional na zona rural, para contribuir diretamente na formulação de alterações estruturais imprescindíveis à democratização do acesso das crianças rurais à escola.

## METODOLOGIA E ANÁLISES

Para atingir o objetivo proposto, procuramos concentrar o estudo na análise de casos concretos de transporte e "não transporte", que pudessem trazer dados em quantidade e qualidade suficientes para testar as hipóteses feitas. Inicialmente procuramos analisar as condições gerais do ensino rural no Estado de São Paulo, para verificar principalmente a oferta deste tipo de ensino, em termos quantitativos e geográficos, bem como a sua procura, manifestada (parcialmente, é verdade) pelas matrículas. Com este procedimento, pretendia-se chegar à noção do contingente dos estudantes rurais para, em conseqüência disto, avaliar a "necessidade" global de transporte ou a "demanda" potencial de transporte. A avaliação destes valores globais foi então completada pelos dados do transporte escolar rural praticado no Estado de São Paulo, que em 1984 beneficiou cerca de 100.000 crianças, tentando-se compreender a sua evolução recente.

Desta avaliação geral inicial, partiu-se para a análise de casos concretos de transporte e "não transporte", em que foram enfocadas duas cidades, Araraquara e Taubaté. A primeira foi escolhida por operar um dos maiores sistemas de transporte escolar do interior do Estado de São Paulo, enquanto a segunda foi selecionada por representar uma cidade de porte médio que nunca ofertou transporte escolar rural. É importante ressaltar no entanto, que o objetivo principal era o de registrar as duas situações e tentar, dentro das limitações do trabalho e do tempo, investigar as hipóteses feitas, sem o intuito de fazer obrigatoriamente comparações entre os dois casos, uma vez que tínhamos a certeza não só das diferenças significativas entre as duas cidades, principalmente no tocante às atividades agrícolas mas, também, e, principalmente, da complexidade dos fenô-

<sup>1</sup> Ver; Caldeira, 1960; Cunha, 1978, Fukui, 1980; Neves, 1981, entre outros.

<sup>2</sup> Com exceção de Neves (1981) e Molina (1983), que trataram a questão mais diretamente.

menos que governam o nível de escolarização no meio rural.

Metodologicamente, além dos dados sobre oferta e demanda educacional, demografia e atividades agrícolas, deu-se ênfase especial às condições reais de transporte dos professores rurais e ao histórico do transporte ligado à educação dos alunos transportados em Araraquara. Assim, procurou-se captar com a maior clareza possível quem são os alunos transportados, que série freqüentam e qual a sua importância no conjunto das crianças rurais de Araraquara, sempre investigando, dentro do possível, em qual ambiente sócio-econômico eles estão inseridos. Paralelamente, procurou-se verificar a história da criança no tocante ao seu deslocamento para a escola, tentando encontrar padrões de comportamento que iluminassem a análise pretendida. Quanto às professoras, deu-se ênfase especial às estratégias de transporte (modos utilizados), às dificuldades e aos custos envolvidos no seu deslocamento casa-trabalho, e às suas opiniões sobre a influência das condições de transporte no nível de escolarização das crianças rurais.

## EDUCAÇÃO RURAL E TRANSPORTE NO ESTADO DE SÃO PAULO

### Educação

Segundo a Secretaria da Educação (Levantamento de dados educacionais, 1980), o Estado de São Paulo tinha em 1980 cerca de cinco milhões de alunos de 1º e 2º graus, sendo que 94% deles freqüentavam escolas urbanas e 6% escolas rurais. No ensino rural, objeto deste trabalho, havia 316.759 alunos de 1º e 2º graus, dos quais 235.164 freqüentavam 11.901 escolas isoladas, típicas da zona rural: oferecem no máximo até a 4ª série do 1º grau e têm muitas vezes uma única professora, caracterizando a multiseriação.

Os índices gerais do ensino rural são preocupantes. Segundo o IBGE (Censo Geral do Brasil, 1980), a taxa de alfabetização em 1980 nas áreas urbana e rural do Estado de São Paulo era respectivamente de 83,6% e 69,2%, enquanto o número de anos de estudo da popu-

lação de 5 anos ou mais era respectivamente de 4,5 e 2,6 anos. Paralelamente, a taxa de escolarização das crianças de 7 a 10 anos era respectivamente de 86,2% e 73,1% e das crianças de 11 a 14 anos, de 84,5% a 58,1%. Quanto às escolas isoladas, segundo a Secretaria de Educação, as matrículas na 2.ª, 3.ª e 4.ª séries da zona rural correspondiam respectivamente a 58%, 43% e 22% das matrículas na 1.ª série, denotando o grave processo de exclusão, enquanto o número de alunos repetentes matriculados na 1.ª série correspondia a 38% do total (contra 33% das escolas não isoladas e 12% das escolas particulares). Todos estes dados demonstram a situação de desvantagem da população rural em relação à urbana e o baixo índice de produtividade do ensino rural, marcado pela seletividade e pela exclusão. No campo há mais analfabetos, estuda-se um número menor de anos e, dentre a população em idade escolar, uma parcela mais reduzida, principalmente após os 10 anos, freqüente a escola.

### Transporte

O transporte escolar rural no Estado de São Paulo é regulamentado por uma série de leis e decretos complementares, iniciada com a Lei 1.165 de 11/11/1976, que criou o FUNDESP (Fundo de Desenvolvimento da Educação em São Paulo), órgão responsável por várias atividades ligadas aos prédios escolares, à merenda, ao material escolar e ao transporte de alunos. A filosofia básica do corpo de regulamentações é a de que o Estado fornecerá auxílio financeiro às Prefeituras que providenciarem transporte para alunos de 1º grau que residam em locais onde não haja escola acessível. A terminologia original é "auxílio transporte" sendo o termo "rural" por nós empregado devido ao fato de em grande parte dos casos o transporte dar-se em zona rural, dada a inexistência de escolas a partir de certo nível (principalmente da 5.ª série do 1º grau) no campo.

O aluno beneficiado é, portanto, morador da zona rural na maioria dos casos, embora haja situação de transporte em zonas urbanas e "em urbanização", em que inexistem escolas nas proximidades. A Prefeitura inte-

Tabela 1  
Estado de São Paulo: dados gerais do auxílio transporte

Ano	Municípios Atendidos	Alunos Transportados	Alunos por Município	Verba Concedida Cr\$ × 10 <sup>3</sup>	% sobre Verba Solicitada
1980	374	*	—	167.500	42,20
1981	390	72.514	186	292.009	31,65
1982	393	80.322	204	736.322	32,50
1983	404	86.419	214	1.364.616	27,12
1984	459	102.466	223	6.469.805	40,85

\* Dado não disponível no FUNDESP.

Fonte: Secretaria de Estado da Educação — FUNDESP.

ressada providencia o transporte utilizando veículos próprios ou contratando serviços de terceiros. Com os dados do transporte, e dos alunos e escolas freqüentadas, a Prefeitura monta um processo fornecendo as informações exigidas pela regulamentação existente e enviando-as à Divisão Regional de Ensino à qual está vinculada, que analisa o processo e envia um resumo à sede da Secretaria da Educação em São Paulo. A Secretaria, utilizando as verbas disponíveis, distribui recursos segundo alguns critérios que têm sido objeto de análise em estudos paralelos<sup>3</sup>.

A tabela 1 resume os dados gerais<sup>4</sup>.

Conforme se pode observar, o número de alunos beneficiados tem crescido de ano para ano, em taxas superiores às do crescimento populacional: de 1981 para 1984, o aumento foi de 41%. Este aumento deve-se em parte à entrada de novos municípios no sistema: de 374 em 1980, passaram a 459 em 1984. Isto demonstra que o auxílio transporte está crescendo no Estado de São Paulo.

Do lado dos recursos, a evolução tem sido menos linear: a verba concedida por aluno caiu muito em termos reais em 1983 (ano de mudança do Governo estadual), mas apresentou um aumento considerável entre 1983 e 1984 (299%), superior à inflação do período. Neste último ano, inclusive, a verba concedida atingiu quase 41% da verba solicitada.

O custo para o Estado, por aluno transportado, atingiu em 1984 a Cr\$ 63.140, o que corresponde a 38% do salário mínimo de novembro daquele ano. É um custo, portanto, relativamente baixo se considerado o tipo de auxílio que ele significa (para muitos, é a diferença entre estudar e não estudar). Se considerarmos que a solicitação dos municípios corresponde ao custo real incorrido, então o custo global por aluno transportado sobe a Cr\$ 158.000, praticamente igual ao salário mínimo de novembro de 1984. Para 1985, estão previstos inicialmente Cr\$ 14 bilhões para o transporte do interior, representando um aumento de 116% sobre o gasto de 1984. Em termos orçamentários, este valor representa apenas 0,32% da verba global da Secretaria de Educação.

Outro dado interessante refere-se aos alunos transportados pelos municípios: na média aumentaram, de 186 em 1981, para 223 em 1984. Em termos de faixas, a maior parte dos municípios do Estado (58%) transporta até 200 alunos por dia, havendo seis municípios, em 1984, que transportavam mais de mil alunos por dia. É importante ressaltar que dentre os alunos transportados há também moradores da zona urbana (ou em urbanização), sendo a avaliação dos números dos moradores em zona rural (conforme feito em Araraquara) impossível de verificar neste trabalho, dada a descentralização dos dados a nível de município.

Quanto à distribuição do transporte pelas regiões do Estado, a situação geral mostra uma grande variação. Em 1984, por exemplo, as regiões com maior número de alunos transportados foram Campinas (19,8%) e Ribeirão Preto (13,9%), onde está localizada Araraquara. O Vale do Paraíba, onde se encontra Taubaté, tem uma participação ínfima (1%), devido ao fato das grandes cidades da região — inclusive Taubaté — tradicionalmente não solicitarem auxílio transporte. A situação geral

mostra então uma grande variação entre as regiões do Estado. As causas desta variação podem ir desde o empenho político em conseguir verbas, o nível de pressão da comunidade e a tradição, até a dinâmica da atividade econômica na zona rural e a oferta de vagas nas escolas rurais. Conforme seria normal esperar, a relação entre população rural e os alunos transportados, não mostrou nenhuma correlação significativa, em dois testes feitos com amostras de cerca de 50 municípios das divisões regionais de Ensino de Campinas e de Ribeirão Preto. O programa existente é, portanto, razoavelmente abrangente, embora haja regiões com uma quantidade inferior de alunos transportados. Devido à presença, entre estes alunos, de crianças de zonas em urbanização, é impossível isolar as crianças rurais para aferir o grau de penetração do transporte. De qualquer maneira, o número de alunos transportados é pequeno em relação à população rural em idade escolar — dos 7 aos 14 anos — em 1983 (530.037) (PNAD, 1983, São Paulo).

## ESTUDOS DE CASO

### Araraquara

#### *Características gerais do município*

O município de Araraquara, situado a cerca de 300 km de São Paulo, tem área de 1.541 km<sup>2</sup>. Sua população total era, em 1980<sup>5</sup>, de 128.101 habitantes, sendo 9.331 (7,3%) na zona rural; dentro do município há quatro distritos, Bueno de Andrada, Gavião Peixoto, Motuca e Vila Xavier (hoje um bairro de Araraquara), que somam 35% da população urbana e 42% da população rural do município.

A população rural em idade escolar (7 a 14 anos) somava, em 1980, 1824 crianças, correspondendo a 19,5% da população rural total. Nesta última, o índice de alfabetização era, em 1980, de 72,2% e o número de anos de estudo era de 4,63. Por sua vez, a população rural total passou de 22.307 em 1960 para 9.331 em 1980 (queda de 58%).

No tocante à atividade econômica, Araraquara tinha, em 1980, uma população economicamente ativa de 51.148 pessoas (40% do total), estando 10% trabalhando no setor primário, 33% no secundário e 54% no terciário. O rendimento médio das pessoas de 10 anos ou mais era de 3,3 salários mínimos enquanto a mortalidade infantil era de 23,5 mortos por mil nascidos vivos (SEADE, 1981).

Na área rural, que tem maior importância para o nosso estudo, a atividade predominante é a agricultura, correspondendo a 73% dos estabelecimentos e a 84% da

<sup>3</sup> Como membros da AET, estamos desenvolvendo estudo específico a respeito desta questão, junto a Secretaria de Educação.

<sup>4</sup> Os dados anteriores a 1981 estão descentralizados pelo Estado a nível de Divisão Regional de Ensino e de município.

<sup>5</sup> Todos os dados do Censo Geral do IBGE, 1980, salvo exceções, anotadas no texto.

área ocupada, seguida de pecuária, com 15% dos estabelecimentos e 13% da área. Quanto à condição predominante das terras, 88% dos estabelecimentos correspondem a terras próprias, sendo que o produtor é proprietário em 89% dos estabelecimentos havendo, portanto, índices muito baixos de arrendamento ou parceria. A propriedade média era de 210 ha, com a ocorrência de algumas propriedades com mais de 1.000 ha.

Com relação ao pessoal ocupado na agricultura havia, em 1980, 4042 pessoas, sendo 26,4% responsáveis ou membros não remunerados da família, 58,4% de trabalhadores permanentes, 13,3% de trabalhadores temporários, 1,7% de parceiros e 0,2% de "outros".

As áreas ocupadas pela cana de açúcar e laranja correspondiam, em 1980, a 44% da área do município, constituindo uma situação derivada da erradicação do café a partir da década de 60 e do incentivo do pró-álcool a partir da década de 70: entre as safras de 69/70 e 83/84, a área de cana aumentou 186% e a de laranja 100%, enquanto a de pastagem diminuiu 55% e a de milho diminuiu 60%<sup>6</sup>.

Como conclusão, podemos resumir, portanto, as principais características do município na sua área rural: a atividade predominante é a agricultura, centrada basicamente na cana de açúcar e na laranja (ocupando 44% da área total do município), sendo que a maior parte das terras era, em 1980, de propriedade do produtor, e a maioria (58%) do pessoal ocupado era constituída de trabalhadores permanentes.

#### Educação e transporte

Em 1984, segundo a Delegacia de Ensino de Araraquara, o município tinha 31 escolas rurais em funcionamento, com 596 alunos de 1ª a 4ª séries. A distância média das escolas à sede do município é de 19,4 km, sendo a mínima de 4 km e a máxima de 30 km.

Quanto à evolução recente do ensino rural do município, os dados da Secretaria de Educação mostram que, após um ligeiro aumento no número de alunos entre 1978 e 1980 (de 719 para 835), este começou a declinar, atingindo 596 em 1984. Conforme se verá mais adiante, isto tem relação direta com o "amadurecimento" do sistema de transporte escolar do município, ocorrido em 1980. Este esvaziamento progressivo é

mostrado também pelo número médio de alunos por escola no campo, que passou de 22 em 1980, para 17 em 1984.

Quanto ao transporte escolar rural, o mesmo é operado desde 1968. No período de 1969 a 1971, era operado por empresas particulares mediante contrato de prestação de serviços, nos distritos de Gavião Peixoto, Motuca e na Usina Tamoio, beneficiando cerca de 200 alunos. O transporte da zona rural para a sede (de 5ª a 8ª séries) foi inicialmente implantado em Motuca, havendo uma expansão gradual do sistema. A partir de 1977 a Prefeitura começou a adquirir veículos próprios: em 1980 já contava com 18 peruas "kombi" e 3 micro-ônibus, quando o sistema atual se fixou.

Em 1984, ano da realização deste estudo, o sistema contava com 28 linhas espalhadas por todo o município, operadas por 20 peruas "kombi", 6 micro-ônibus e 3 ônibus diesel convencionais. Transportava 1.265 alunos por dia (o segundo município do Estado em 1984), percorrendo 5.358 km. Dentre estes alunos, apenas 615 (48%) são habitantes da zona rural frequentando o 1º grau (na cidade ou em núcleos rurais), uma vez que há várias linhas em zonas urbanizadas ou em processo de urbanização, em que não há escolas de 1º grau suficientes. Outro dado importante é que dentre os alunos transportados há 53% de homens e 47% de mulheres, divisão muito parecida à da população total (IBGE 1980), o que mostra não estar havendo discriminação pelos pais quanto ao transporte inclusive no período noturno.

Para ter uma idéia global da situação é importante pensar no comportamento de todas as crianças rurais que estudam, no campo ou na cidade. A tabela 2, a seguir, resume os dados.

Do total de alunos transportados para escolas urbanas ou núcleos rurais (615), 394 (64%) frequentam da 1ª a 4ª séries, enquanto 221 (35,9%) frequentam da 5ª a 8ª séries. Este dado é importantíssimo para o trabalho na medida em que mostra, dentro de um sistema de transporte concreto, a predominância dos alunos de 1ª a 4ª séries. Esta diferença, normal na zona

<sup>6</sup> Dados obtidos a partir de consulta aos arquivos do Instituto de Economia Agrícola da Secretaria de Agricultura.

**Tabela 2**  
**Araraquara – Crianças rurais estudando no 1º grau, por série e localização da escola – 1984**

Escola	Série								Total
	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª	8ª	
Rural	289	136	116	55	—	—	—	—	596
Urbana	159	76	86	82	101	54	50	16	615
Total	439	212	202	137	101	54	50	16	1.211

Fonte: Prefeitura Municipal de Araraquara e Delegacia de Ensino de Araraquara.

urbana, não seria de se esperar frente à oferta de ensino básico na própria zona rural.

Os números demonstram outro dado muito importante, ou seja, o número de crianças rurais que freqüenta escolas urbanas já é maior que o que freqüenta escolas rurais (615 contra 596). Evidentemente, o sistema de transporte é responsável pela diferença, devido aos alunos de 5ª a 8ª séries que estudam na cidade; mas nas quatro primeiras séries, os alunos de escolas urbanas já correspondem a 40% do total de alunos de 1ª a 4ª séries (394 em 990). Mais uma vez se evidencia a relativa "urbanização" da criança rural no tocante à escola, devido à existência do sistema de transporte. Esta "urbanização" constitui um dos aspectos mais interessantes mostrados pelos dados: a atração pelo urbano, exacerbada pelas características econômicas da nossa sociedade, e que ao nível de escola corresponde a uma diferença sensível na qualidade de ensino<sup>7</sup>, vê-se atendida pela possibilidade do transporte, fazendo com que muitos pais enviem os filhos para estudar na cidade desde a primeira série do 1º grau. O transporte aparece, assim, como um acelerador do processo de esvaziamento da escola rural, que já ocorre pelo processo do desenvolvimento em curso, colocando a questão da necessidade de avaliar sua influência, frente à política de oferta de escolarização no meio rural.

#### Alunos transportados

A investigação sobre os alunos transportados teve o objetivo principal de levantar a "história" do transporte na vida escolar da criança rural, ou seja, verificar até que ponto a hipótese básica da pesquisa, de escolarização rural até 3ª/4ª séries e escolarização urbana da 5ª série em diante, correspondia à realidade de um município que oferece transporte escolar rural.

Para realizar tal investigação, foi escolhida uma amostra de linhas de transporte, dentre as 28 linhas operadas pela Prefeitura, nas quais se aplicava aos alunos transportados um formulário simples contendo questões relativas à idade, série e período freqüentado e ao exercício de alguma atividade remunerada, "histórico" escolar com ênfase no modo de transporte utilizado,

opinião sobre o transporte atual, profissão e grau de escolaridade do pai.

Ao todo, foram investigadas 16 linhas exclusivamente rurais, sendo entrevistados 208 alunos de 1º grau. Devido aos objetivos do trabalho, a amostra foi maior entre os alunos da 5ª a 8ª séries (130 entrevistas).

A primeira característica importante, e que foi o objetivo básico da aplicação do questionário, refere-se ao histórico dos alunos com relação ao transporte para a escola. Para facilitar a análise, foram imaginadas quatro situações-tipo: 1) criança que sempre morou no campo e sempre foi estudar na cidade com o transporte da Prefeitura (reflete a influência do sistema de transporte); 2) criança que sempre morou no campo e freqüentou escola rural a pé até certo nível, daí passando a freqüentar escola urbana utilizando ônibus da Prefeitura (reflete o "padrão" imaginado nas hipóteses deste trabalho, de complementação ensino rural-ensino urbano); 3) criança que sempre morou no campo e só freqüentou escola rural (e que hoje é transportada para escolas rurais); 4) criança que morava na cidade e depois foi morar no campo.

A tabela 3 resume os dados.

O primeiro dado importante refere-se à situação tipo 1, de crianças rurais que sempre foram à cidade estudar. Nesta situação estão 76 crianças, cerca de 41% do total entrevistado. Há inclusive várias crianças que freqüentam a 7ª ou 8ª séries e que nunca estudaram no campo apesar de terem, sempre, aí morado. Nestes casos, assim como nos outros da mesma situação-tipo, torna-se clara a força do transporte como elemento viabilizador da ida à cidade em busca de uma escola melhor. Analisando por grupo de séries, vê-se que dos alunos de 2ª a 4ª séries, 39 em 59 (66%) sempre estudaram na cidade, enquanto dentre os de 5ª a 8ª séries, 37 em 126 (29%) estão nesta condição. Este último fato pode estar mostrando que, à medida em que o sistema de transporte se fixa, aumenta a preferência para ir à

<sup>7</sup> Ver sobre o assunto: Cunha (1978); Fukui e Demartini (1973); Molina (1983).

**Tabela 3**  
Araraquara: história de transporte para a escola dos alunos de 1º grau transportados, por período e série.

Período	Série	Situações – Tipo							Total
		I	II				III	IV	
			Até 1ª	Até 2ª	Até 3ª	Até 4ª			
Diurno	2ª a 4ª	39	3	3	6	—	2	6	59
	5ª a 8ª	28	2	3	24	24	3	22	106
Noturno	5ª a 8ª	9	1	3	4	—	—	3	20
Total	NA	76	6	9	34	24	5	31	185
	%	41,1	3,2	4,9	18,4	13,0	2,7	16,7	100,0

cidade, uma vez que entre os mais jovens a porcentagem dos que foram à cidade é maior.

A situação tipo 2, aventada nas hipóteses básicas do trabalho, também mostrou-se significativa. Do total de entrevistados, 73 em 185 (39%) freqüentaram ao menos a 1ª série rural antes de passar a ir à cidade e 58 (31%) freqüentaram até a 3ª ou 4ª séries, caracterizando o "padrão" de complementação escola rural-escola urbana, que é impossível para a grande maioria das crianças rurais que vivem em regiões sem oferta de transporte. Entre os alunos que freqüentam da 5ª a 8ª séries, 52 em 126 (41%) estão neste último caso, demonstrando a influência do transporte para o aumento do seu nível de escolarização.

Quanto à situação tipo 3, a ocorrência mostrou-se baixíssima (3% do total) pois a maioria dos entrevistados freqüenta da 5ª a 8ª séries e praticamente não há oferta além da 4ª série na zona rural.

Quanto ao tipo 4, a incidência é mais significativa, de 31 em 185 (17%), principalmente entre os alunos de 5ª a 8ª séries do período diurno, dado o grau relativamente alto deste tipo de mobilidade entre os pais.

Para captar melhor a influência do transporte, foram selecionados, dentre os alunos entrevistados, aqueles que sempre moraram na zona rural de Araraquara. Percebeu-se então que, neste contingente de alunos, 55% sempre foram estudar na cidade com ônibus da Prefeitura, enquanto 35,5% freqüentaram ao menos uma série na zona rural antes de passar a estudar na cidade. Isto mostra a importância do transporte no município, o fato dele estar se transformando em "tradição".

Por outro lado, o cruzamento de outras características também mostrou dados interessantes. Isolando os pais analfabetos, descobriu-se que parece não existir nenhuma diferença significativa no tocante ao histórico dos filhos, ou seja, 44% dos filhos sempre foram à cidade (contra 41% do total de entrevistados), e 37% fizeram ao menos até a 1ª série na zona rural para depois passarem a ir à cidade (contra 39% do total de entrevistados).

Quanto às profissões, o isolamento dos pais proprietários mostrou que os filhos têm uma participação semelhante à geral na história de transporte tipo 1 (41%), mas têm presença maior no tipo 2 (51% contra 39%) provavelmente devido à relativa estabilidade dos pais, o que dificulta o surgimento de casos tipo 4 (mudança da cidade para o campo ou vice-versa).

Outro aspecto interessante diz respeito ao trabalho entre os alunos. A pesquisa mostrou que apenas 17% dos alunos afirmam trabalhar sistematicamente (algumas respostas "não" devem camuflar trabalhos não remunerados e não sistemáticos de base familiar), sendo maior o índice entre os alunos do período noturno e entre os homens.

A profissão e a escolaridade dos pais também foram investigadas, mesmo que de forma simplificada, pois há vários estudos que apontam a importância do ambiente e da perspectiva familiar na valorização/desvalorização da escola (Cunha, 1977; Gouveia, 1976; Demartini, 1980). A profissão foi levantada utilizando uma classificação sugerida por Fukui (1980), que utilizou três categorias de trabalho agrícola: proprietário, arrendatário/parceiro e trabalhador (qualificado e braçal).

Observou-se ter sido difícil evitar certa confusão entre o termo "proprietário" e a resposta dada por muitos alunos de que a profissão do pai era de "administrador", principalmente entre os alunos mais jovens. Desta forma, os resultados precisam ser encarados com cuidado no tocante a esta diferenciação. Considerou-se também útil fazer a distinção, mesmo que com certa dose de arbitrariedade, entre trabalhadores qualificados e não qualificados. Assim, os resultados mostraram que a maioria dos pais dos alunos transportados é de trabalhadores (78%), havendo 17% de proprietários, resultado um pouco surpreendente, que pode ser um indício de que o transporte está beneficiando as crianças rurais, independentemente da situação sócio-econômica dos pais. A escolaridade dos pais mostrou-se, conforme esperado, basicamente "primária" ou seja, 39% deles têm 4 anos de escolaridade (14% são analfabetos). Finalizando, a questão opinativa sobre o que o estudante faria caso o transporte se interrompesse mostrou que a maioria (60%) afirmou que abandonaria a escola, sendo que 28% afirmaram que utilizariam outros meios. Embora a decisão verdadeira caberia principalmente aos pais, a alta porcentagem verificada (60%) aliada à idade dos alunos (a maioria com mais de 11 anos), permite aceitar a hipótese de que esta decisão final não seria diferente da imaginada pelos alunos.

## Taubaté

### *Características gerais do município*

O município de Taubaté, localizado a cerca de 120 km de São Paulo, tem área de 655m<sup>2</sup>. Sua população total era, em 1980 (IBGE, 1980), de 169.265 habitantes, sendo 7.854 (4,6%) na zona rural. Dentro do município, há um distrito — Quiririm — que abriga 3,8% da população urbana e 34,3% da população rural. A população rural em idade escolar era de 1.741 crianças (22,2% do total). Dentre a população rural, o índice de alfabetização era de 62,9%, o número de anos de estudo era de 4,58. Analogamente à Araraquara, a população rural decaiu muito entre 1960 e 1980 (39%).

No tocante às atividades básicas do município, Taubaté tinha em 1980 (IBGE) uma população economicamente ativa de 61.928 pessoas (37% do total), estando 4,2% alocada no setor primário, 45% no secundário e 48% no terciário. Trata-se, portanto, de um município mais industrializado do que Araraquara. A renda média era em 1980 de 3,3 salário mínimos, e o coeficiente de mortalidade infantil de 33,5 por mil nascidos vivos (SEADE, 81). A população ativa no setor primário é apenas de 4%, pois a atividade rural básica é a pecuária (ao contrário de Araraquara), correspondente a 57% dos estabelecimentos e 76% da área. As terras, em sua maioria são propriedade do produtor (85% dos estabelecimentos), havendo pequena parcela de arrendamento (12% dos estabelecimentos) e participação praticamente nula das parcerias. A propriedade média era de 111 ha, não existindo propriedades maiores do que 2.000 ha.

Com relação ao pessoal ocupado na agricultura havia, em 1980, 2.461 pessoas, das quais 37,6% proprietários ou membros não remunerados da família, 49,7% de

trabalhadores permanentes, 12,1% de trabalhadores temporários, 0,2% de parceiros e 0,3% de "outros".

A área ocupada pelas pastagens correspondia, em 1980<sup>8</sup>, a 63% da área do município, devido à importância da pecuária, e, ao contrário de Araraquara, esta situação não tem mudado muito desde 1970.

Resumindo, poderíamos dizer que o município de Taubaté, em sua área rural, apresenta uma economia baseada no leite e no arroz, com estabelecimentos de área média relativamente pequena (111 ha) e, em sua maioria, de propriedade do produtor. Os trabalhadores permanentes constituem a principal categoria dentre o pessoal ocupado (50%), ao lado dos proprietários e suas famílias (38%).

#### Educação rural

Segundo a Delegacia de Ensino de Taubaté, havia, em 1984, 44 escolas rurais em funcionamento, com 980 alunos de 1ª a 4ª séries. A distância média das escolas à sede do município é de 17,6 km, sendo a mínima 6 km e máxima 35 km. O ensino rural, nos últimos anos, também vem passando por um processo de esvaziamento gradativo. As matrículas em zona rural (das redes estadual e municipal), caíram de 1712 em 1978 para 1063 em 1984 (38%).

#### Acessibilidade dos alunos

A acessibilidade das crianças rurais ao ensino de 1º grau, devido à inexistência de transporte escolar rural no município, foi medida por processo indireto, analisando as distâncias que separam os habitantes rurais da sede do município, e suas condições de locomoção. Inicialmente, temos que o sistema de transporte público do

município, operado pela empresa "ABC Turismo", atende parte reduzida da zona rural. Percorre, na realidade, regiões em processo de urbanização e aquelas onde estão situadas as indústrias mais distantes da cidade, regiões que, pela demanda, justificam a operação comercial. Há apenas quatro linhas não exclusivamente urbanas, o que impede as crianças de irem às escolas rurais muito distantes ou às escolas urbanas.

Uma das maneiras de visualizar a oferta de transporte na zona rural é, então, a de estimar a área coberta por esta oferta e, em conseqüência, a área não coberta. Assim, locando as quatro rotas no mapa do município, e adotando como área de influência da linha uma envoltória com dois quilômetros em todas as direções (distância assumida como possível de andar a pé) pode-se verificar que a área não atendida pelo transporte coletivo da cidade corresponde a aproximadamente 70% da área do município e a 90% da área rural.

Por outro lado, a análise da localização das escolas rurais e da clientela pode dar uma noção do grau de dificuldade encontrado no acesso à cidade quando desejado (caso da 5ª a 8ª séries). Para obter esta estimativa (na falta de dados mais preciosos), assumimos que os alunos de uma determinada escola rural estão a uma distância média da sede do município igual à distância da própria escola à sede. Partindo deste princípio, construímos uma tabela que conjuga a distribuição das escolas à sede com o número de alunos de cada escola, derivando daí a visão de distância relativa a ser vencida pelas crianças no caso de deslocamento: os dados mostraram então que

<sup>8</sup> Dados obtidos a partir de, consulta aos arquivos do Instituto de Economia Agrícola da Secretaria de Agricultura.

**Tabela 4**  
**Araraquara e Taubaté – Modos de Transportes das Professoras Rurais**

Modo de Transporte	Araraquara		Taubaté	
	NA	%	NA	%
veículo próprio	9	50,0	7	46,7
ônibus regular/trem	2	11,2	4	26,7
ônibus escolar	1	5,6	—	—
aluguel (perua)	3	16,6	—	—
carona	—	—	2	13,3
outros próprio + ônibus	1	—	2	13,3
próprio + ônibus + charrete	1	—	—	13,3
veículo da usina	1	16,6	—	—
total	18	100,0	15	100,0



81% das crianças estão a mais de 10km da cidade, 39% estão a mais de 20 km e 18% a mais de 30 km. Isto significa, salvo na possibilidade (minoritária) de uso de transporte público, a necessidade de providenciar transporte privado ou então empreender caminhadas de horas de duração. A consequência é óbvia, no sentido do não prosseguimento dos estudos após a 4ª série do 1º grau.

## AS PROFESSORAS RURAIS

A situação das professoras rurais foi analisada principalmente sob o ponto de vista do seu deslocamento casa-trabalho, e da sua visão geral da problemática do ensino rural. Foram entrevistadas ao todo 33 professoras, sendo 18 em Araraquara (num universo de 35) e 15 em Taubaté (num universo de 44).

No tocante às características sócio-econômicas, são casadas 78% das professoras de Araraquara e 73% de Taubaté, sendo que respectivamente 66% e 60% têm curso universitário, uma qualificação superior à exigida para o desempenho da função, mas importante para melhoria da remuneração. Com relação à renda individual, 72% das professoras de Araraquara e 60% das de Taubaté não têm outro emprego remunerado, fazendo com que sua renda básica seja aquela típica da professora rural do Estado de São Paulo, de cerca de Cr\$ 300.000 no segundo semestre de 1984. Das professoras com outro emprego, todas lecionam em outras escolas, praticamente dobrando sua renda.

Quanto à sua locomoção diária, verificou-se que 50% em Araraquara e 46,7% em Taubaté utilizam veículo próprio. Há vários casos de revezamento nesta utilização, bem como alguns casos de uso de transporte público ou de sistemas mistos. A tabela 4 mostra os dados.

A distância percorrida entre a casa e o trabalho é de 18,4 km em Araraquara e 15,9 km em Taubaté, o que significa meia hora de deslocamento em veículo próprio e uma hora em transporte coletivo. Quanto aos gastos em transportes, a pesquisa mostrou que, em novembro de 1984, as professoras estavam gastando, em média, 23% e 16% da renda média em Araraquara e Taubaté respectivamente, havendo vários casos de comprometimentos muito superiores. É importante lembrar que o cálculo está subestimado no tocante ao custo do veículo próprio, pois só foi computado o gasto direto com combustível, e que sendo o cálculo geral feito para novembro de 1984, o valor médio do segundo semestre deste ano é inferior, uma vez que os salários estavam vigindo desde agosto e o preço dos transportes foram reajustados no período. De qualquer forma, é um comprometimento muito elevado que só encontra explicação no fato da maioria das professoras ser casada e ter portanto rendas externas ao sistema educacional.

A tabela 5 mostra os dados gerais.

No que se refere às questões opinativas, o salário e o transporte aparecem como os dois maiores problemas enfrentados pela professora rural, em ambas as cidades, sendo também citados a multiseriação e o "isolamento" do ensino rural. Quanto aos alunos, a multiseriação, a alimentação, a falta de amparo, a instrução dos pais e a distância, foram citados como os maiores problemas pa-

**Tabela 5**  
Araraquara e Taubaté: gastos das professoras rurais com transporte, em relação à renda individual – novembro de 1984

Classe de Gastos % sobre a renda individual	Professoras		
	Araraquara	Taubaté	Total
0 – 10	5	8	13
11 – 20	2	4	6
21 – 30	4	–	4
31 – 40	3	2	5
41 – 50	2	–	2
mais de 50	2	1	3
Total	18	15	33

ra o seu bom desempenho. No tocante às causas de evasão, a resposta foi praticamente unânime em torno da mobilidade dos pais e da necessidade de trabalhar. O mesmo aconteceu com a opinião sobre a influência do transporte no nível de escolarização, embora tenha havido ressalvas sobre a relatividade da solução, frente à condição sócio-econômica dos alunos e suas expectativas frente à escola.

## CONCLUSÕES

### Transporte e nível de escolarização

Acreditamos que os dados mostraram a importância das condições de deslocamento de alunos e professoras no nível do ensino e da escolarização.

As professoras rurais, na falta de auxílio transporte, dispendem em média cerca de 20% de sua renda com o transporte, devendo vencer distâncias de ordem de 16 a 18 km. Devido ao sistema de pontuação na carreira, a liberdade de escolha é limitada e a professora vê-se frequentemente obrigada a lecionar em locais de difícil acesso. A dificuldade da locomoção, aliada às condições das estradas (em épocas de chuva) e aos problemas do ensino rural (multiseriação, material pedagógico, desnutrição, desinteresse) fazem com que seu trabalho seja muito prejudicado, como já foi verificado em outros estudos. (Fukui e Damartini, 1978).

Da parte dos alunos, a importância do transporte é verificada pela análise de um caso real de transporte (Araraquara): são transportadas diariamente 615 crianças rurais, das quais 221 (36%) vão à cidade frequentar da 5ª a 8ª séries, situação impossível na ausência de meios regulares de transporte. Além disto, à maioria (60%) afirma que abandonaria o estudo caso não houvesse mais transporte e uma porcentagem pequena (17%) afirma

trabalhar sistematicamente, o que é um indício da importância que os pais estão atribuindo à escolarização dos seus filhos, dentro de um contexto sócio-econômico sabidamente adverso.

Outro aspecto importante refere-se ao histórico do transporte para a escola: 41% dos alunos sempre foram à cidade estudar utilizando o ônibus da Prefeitura, enquanto 39% fizeram ao menos uma série na zona rural antes de passar a ir à cidade. Mais ainda, dentre os alunos que sempre moraram na zona rural de Araraquara, a importância do transporte é mais acentuada: 55% sempre foram à cidade estudar utilizando o transporte oficial, o que demonstra a importância que o sistema vai assumindo no município à medida em que se fixa. Esta importância, aliada aos dados de diminuição das matrículas rurais, mostra então que o transporte está acelerando o esvaziamento do ensino rural a partir do momento em que oferece oportunidade aos pais de enviarem seus filhos à cidade, onde a escola é considerada melhor.

A profissão dos pais dos alunos transportados (78% de trabalhadores) mostra outro aspecto interessante, de que o transporte parece estar beneficiando indistintamente todos os moradores do campo e não apenas os proprietários.

Por outro lado, o caso de Taubaté mostra uma situação oposta: não há transporte escolar e o transporte coletivo deixa a descoberto 90% da área rural do município. Isto permite supor que a maioria das crianças rurais, devido à condição sócio-econômica dos pais, não tem meios de ir à cidade prosseguir os estudos além da 4ª série do 1º grau, o que é reforçado pelo fato de que 81% delas moram a mais de 10 km da sede do município.

### Transporte e dinâmica rural

O processo do êxodo rural é generalizado no Brasil, levando ao esvaziamento progressivo do ensino rural: em nosso Estado, as matrículas nas escolas isoladas do 1º grau diminuíram 21% entre 1976 e 1981, sendo que, no mesmo período, o número de alunos por classe nestas escolas passou de 20,6 para 18,7. Tanto Taubaté quanto Araraquara têm vivido o mesmo processo mas neste último caso o efeito do transporte é crucial: a queda maior no ensino rural, a partir de 1980, coincide com o amadurecimento do sistema de transporte escolar no município, que contribui assim para a aceleração deste esvaziamento. Não se trata de qualificar este efeito de "bom" ou "mau" mas de percebê-lo e considerá-lo nas análises de política educacional rural (item seguinte): em 1984, o número de crianças rurais de Araraquara estudando na cidade ou em núcleos rurais (615) já era maior que o número estudando no campo (596).

No caso do Estado de São Paulo como um todo, percebe-se um aumento significativo dos alunos transportados (41%) e dos municípios atendidos (20%) entre 1981 e 1984, demonstrando que o transporte escolar está em crescimento. No entanto, devido à impossibilidade de isolar dentre os alunos atendidos aqueles moradores em zona rural<sup>9</sup>, não se pode aferir a extensão do aumento no tocante às crianças rurais. De qualquer maneira, apesar de sua abrangência espacial, o número de alunos transportados recentemente — cerca de 80.000 — é pe-

queno se comparado à população rural em idade escolar (7 aos 14 anos) no Estado (cerca de 500.000 em 1983, segundo o IBGE).

Por outro lado, observa-se que a operação de transporte escolar é bastante diferenciada entre as regiões do Estado, havendo claramente ligação entre o nível sócio-econômico e a quantidade de alunos transportados, além de fatores de ordem política (pressão popular) e de nível de conscientização.

### Transporte e política educacional

Todas estas questões remetem-nos a outro nível da discussão, que também faz parte das nossas preocupações, e que é o nível prático da política educacional em nosso Estado. Tornando-se claro o processo de esvaziamento do ensino rural e o fator indutor do transporte, acelerando este esvaziamento, como pensar em política educacional para as crianças rurais? Como dimensionar a oferta de ensino rural e, mais importante, como determinar sua distribuição espacial?

Apesar de toda a importância que lhe atribuímos nesta discussão de política educacional, o transporte não pode ser visto isoladamente daquilo que está por trás do êxodo rural, e que se refere basicamente à interação de dois processos concomitantes, da urbanização acelerada e de modernização agrícola, na visão dialética de Pereira de Queiroz (1978). Mais especificamente, é preciso considerar claramente a "dinâmica" das transformações capitalistas no campo paulista, que alteraram a propriedade fundiária e a estrutura da mão-de-obra e da população agrícola, detalhadamente analisadas no estudo de Neves (1981). É neste sentido, inclusive, que a proposta pedagógica "ruralista" do ensino rural, como "fixador do homem no campo" assume contornos de "romantismo" ou de ideologia propriamente dita, no sentido comentado por Molina (1983).

Assim, as transformações sociais e econômicas do campo altera, às vezes profundamente, o comportamento, as expectativas, o local de moradia e trabalho, e as possibilidades de enfrentar os custos de escolarização da população rural e da população agrícola<sup>10</sup> alterando conseqüentemente o sistema de transporte, necessário a cada situação.

Em função do exposto, é a rigor impossível montar esquemas rígidos de transporte, devendo todo estudo ser por natureza flexível e temporário. No entanto, para efeito dos raciocínios pretendidos aqui sobre política educacional, é imprescindível fazer um "corte" no tempo e "congelar" parcialmente toda esta dinâmica, para viabilizar um mínimo de hipóteses operacionais.

Acreditamos haver algumas hipóteses básicas, que nos podem ajudar na condução do raciocínio. Em primeiro lugar, a situação atual. Permanecendo como está,

<sup>10</sup> População para a qual a atividade agrícola é a principal fonte de sustento, morando ou não na zona rural.

<sup>9</sup> Os dados estão descentralizados a nível de Divisão Regional de Ensino e de municípios.

o ensino rural tende a um esvaziamento progressivo (que deverá encontrar um limite, conforme salientado por Neves, 1981) com a diminuição global do número de alunos e do número médio de crianças por classe, o que acaba determinando a desativação de escolas com número pequeno de alunos. Este fato, além de seus problemas intrínsecos, tem uma conseqüência grave para aquelas crianças que perdem a escola antes existente, ficando ainda mais isoladas do que já estavam. Nos locais em que há oferta de transporte regular, este esvaziamento tende a se acelerar, transferindo a clientela "natural" do ensino rural para as escolas urbanas. É preciso, portanto considerar ambos os processos na análise da questão. Proseguindo então no raciocínio, imaginemos três situações básicas, todas determinadas pelo posicionamento do Estado frente ao problema: a primeira, de "nada a fazer", ou seja, deixar o processo atual ocorrer livremente; a segunda, de "bloqueio" do esvaziamento adicional causado pelo transporte; e a terceira, de reordenação espacial da oferta do ensino rural. A primeira hipótese significaria prosseguir no esvaziamento geral do ensino rural, com a desativação gradativa das escolas isoladas, até um limite mínimo, sendo os alunos paulatinamente transferido para as escolas urbanas. Sob o ponto de vista educativo, tenderia a desaparecer a multiseriação, as crianças rurais freqüentando escolas urbanas com melhores condições de ensino. Quanto ao transporte, haveria duas conseqüências importantes: a primeira, da minimização do problema do deslocamento das professoras e a segunda, do aumento (ou surgimento) de grandes "momentos de transportes", ou seja, a necessidade de deslocar grandes quantidades de crianças a grandes distâncias. Todos os municípios teriam de implantar e operar sistemas semelhantes ao de Araraquara, com linhas de transporte escolar que levassem as crianças do campo à cidade, em vários horários. Sob o ponto de vista estritamente logístico de transportes, esta é uma operação mais fácil do que aquelas criadas nas outras hipóteses aventadas, pois todo o custo de operação poderia estar baseado na cidade, o que permitiria, na maioria dos casos, uma economia significativa.

A segunda hipótese implica necessariamente num zoneamento escolar rigoroso, por meio do qual a criança rural seria obrigada a freqüentar escolas rurais de 1ª a 4ª séries, passando a ser transportada para a cidade somente a partir da 5ª série. Seria "cristalizado", portanto, o modelo de complementariedade entre ensino rural e ensino urbano, cada um responsável por quatro séries, revertendo a tendência atual de aceleração do esvaziamento do ensino rural pelo transporte. O esvaziamento "econômico", no entanto, permanece, sendo maior ou menor em função do próprio processo de desenvolvimento da economia e o conseqüente comportamento da população agrícola. Esta hipótese apresenta, no entanto, uma série de conseqüências e problemas importantes. Em primeiro lugar, há o problema da oferta educacional. A obrigatoriedade de freqüência às escolas rurais traria a necessidade de "recompôr" a oferta do ensino rural, reativando escolas desativadas no processo de esvaziamento do campo. Além disso, a nova oferta precisaria ser tal que permitisse o acesso a pé das crianças, de modo a não trazer a necessidade de transporte intra-rural, a não ser

que se optasse pela oferta parcial, criando conseqüentemente este tipo de transporte. Em segundo lugar, há o problema político, de negar um direito adquirido pelos pais que hoje enviam seus filhos para estudar na cidade desde as primeiras séries do 1º grau e cujo número, conforme visto em Araraquara, tende inclusive a aumentar. Isto vem colocar uma questão delicada, relativa ao direito que o cidadão tem de pleitear o uso de um serviço público, sem discriminação: se existe oferta de transporte, e se a escola urbana é considerada melhor (e ela efetivamente o é), o direito ao uso deste sistema pode ser negado parcialmente aos habitantes do campo? O problema é agravado por outro lado, relativo ao nível do ensino: o zoneamento rigoroso e a conseqüente obrigatoriedade de frequentar escolas rurais pressupões a oferta do mesmo nível de ensino em todas as unidades do sistema (urbanas e rurais), o que é evidentemente impossível, ao menos a curto prazo. Do outro lado da questão, ou seja, do ponto de vista do serviço público, não se pode deixar de assinalar que o direito ao seu uso não pode ser visto em termos absolutos, quer dizer, ele não pode ser encaminhado para atender a interesses meramente individuais, como por exemplo, buscar e entregar o aluno em casa, ou mudar a rota porque o pai só aceita o filho matriculado em uma determinada escola<sup>11</sup>. A fronteira entre o que é direito do cidadão e dever do Estado torna-se assim difícil de delinear. Em terceiro lugar, há o problema de não alteração das condições de deslocamento das professoras rurais, que precisariam continuar a ir ao campo. Sendo este problema, conforme visto, um dos mais graves para o funcionamento do ensino rural, a solução prevista nesta hipótese não poderia deixar de considerar algum tipo de auxílio para o deslocamento das professoras. Este auxílio pode vir tanto na forma de um adicional de salário, quanto de um adicional específico do transporte, calculado caso a caso.

A terceira hipótese básica, de reordenação da oferta do ensino rural, tem também conseqüências graves que precisam ser analisadas com cuidado. Devido ao já comentado esvaziamento do ensino rural, professores e técnicos da Secretaria de Educação têm debatido intensamente esta reordenação, denominada na concepção mais comum, como de "nucleação" das escolas rurais. No Fórum de Educação Rural do Estado de São Paulo, realizado em agosto de 1984, esta foi uma das propostas e reivindicações mais universais, constando praticamente dos documentos de todas as Divisões Regionais de Ensino. Há, no entanto, vários tipos possíveis de nucleação, cada um com conseqüências pedagógicas e práticas em termos de transporte, e a análise de cada um isoladamente é importante para se compreender estas conseqüências. Inicialmente, o tipo mais "brando" de nucleação é o que apenas ordena escolas isoladas de uma certa região, em torno de um centro e de uma autoridade (por exemplo, um diretor) cuja função passa a ser a de um coordenador dos serviços gerais; é, portanto, uma nucleação basicamente administrativa, que não altera a distribuição espacial da oferta, não acaba com a multiseriação e não cria novas neces-

<sup>11</sup> Este problema está acontecendo em Araraquara, conforme relato do Departamento de Educação e Cultura.

sidades de transporte (no máximo algum transporte ligado à distribuição de merenda, à supervisão). Esta proposta, portanto, contém no máximo um potencial para uma nucleação mais radical, a ser feita em prazo mais longo. O segundo tipo de nucleação é aquele em que, mantendo-se a oferta básica de escolas isoladas, privilegia-se uma delas, a "escola-núcleo" melhorando seu equipamento e ofertando à segunda parte do 1º grau (5ª a 8ª séries). Em termos pedagógicos, mantém-se a multiseriação da 1ª a 4ª série nas escolas isoladas, havendo possibilidades de melhoria apenas na escola-núcleo. Sob o ponto de vista de transporte, ocorrem dois fatos básicos: em primeiro lugar, mantém-se a necessidade de deslocamento dos professores das unidades isoladas e os problemas decorrentes e, em segundo lugar, viabiliza-se a continuidade da escolarização até a 8ª série na própria zona rural, criando um "momento de transporte" que precisa ser atendido. As crianças da zona rural, que moram na região de influência neste núcleo, poderiam prosseguir os estudos da 5ª a 8ª série na escola-núcleo, desde que houvesse algum tipo de transporte intra-rural. Devido ao fortalecimento do núcleo, aumentaria o número de professores e funcionários trabalhando, o que poderia levar à implantação de algum esquema de transporte entre a cidade e o campo. Os dois sistemas de transporte, intra-rural e cidade-campo, poderiam ter algum nível de integração que reduzisse os custos gerais, embora o espaço geográfico de circulação seja diverso, e os sistemas sejam operados em grande parte no mesmo horário, o que traria problemas à lógica da operação, que se refletiria nos custos.

O terceiro tipo de nucleação, seria o mais radical de todos, semelhante ao que foi experimentado no Rio Grande do Sul, em que algumas escolas isoladas são desativadas, mantendo-se como núcleo, com melhores instalações e uma ou mais classes para cada série. Em termos educacionais, a eliminação da multiseriação seria a grande vantagem, além da possibilidade global de oferecer um ensino de melhor qualidade. No tocante aos transportes, ocorrem basicamente dois fatos muito importantes: em primeiro lugar, desaparecer a multiplicidade de destinos dos professores rurais, passando a escola-núcleo a ser o destino comum, para eles e para os demais funcionários; em segundo lugar, a centralização radical, se por um lado facilita o acesso de professores e funcionários, cria para os alunos "momentos de transporte" elevados, ou seja, obriga as crianças a encontrar um meio de transporte que as leve até a escola núcleo, num percurso que normalmente é feito a pé. Surge, novamente, a necessidade de transporte intra-rural (alunos) e extra-rural (professores e funcionários) que, conforme salientado atrás, podem ser compatibilizados operacionalmente até certo nível.

Por outro lado, é necessário observar outro aspecto da questão e lembrar que a simulação de hipótese de oferta educacional e transporte rural precisa levar em consideração as especificidades regionais e locais. O êxodo rural e a transformação tecnológica e da propriedade no campo são processos universais para o Estado de São Paulo (e até certo ponto para o Brasil) mas têm peculiaridades localizada, de região para região. Paralelamente, as condições materiais do município (recursos, veículos) e das estradas, aliadas à distribuição geográfica da

população rural, levam a cenários diferentes que implicam em sistemas de transportes diferentes. Assim, é perfeitamente possível que num estudo global para o Estado de São Paulo fosse recomendável aplicar vários tipos de nucleação, ao lado do reforço das escolas isoladas de algumas regiões, mantendo o padrão "ruralista" da oferta educacional.

Finalmente, é preciso atentar para o fato de que todas as hipóteses aventadas apresentam custos divididos em dois grandes grupos, o primeiro relativo aos prédios escolares (reforma, construção, adaptação) e o segundo relativo ao sistema de transporte, e que o cálculo destes custos é perfeitamente possível uma vez delimitada a hipótese de oferta de ensino.

### Transporte e Organização do Estado

Torna-se evidente, a partir das hipóteses feitas, que é necessária uma articulação adequada dos vários órgãos estatais envolvidos na questão, para que se efetive uma política educacional em zona rural que leve em consideração as condições de deslocamento dos alunos, professores e supervisores.

Como já foi visto, o transporte escolar rural em São Paulo é promovido pelos municípios, e auxiliado financeiramente, de forma parcial, pelo Estado. Apesar do aumento constante do número de alunos atendidos e da crescente importância do programa, há falhas e lacunas que precisam ser eliminadas numa fase mais avançada do processo, que se pretende atingir<sup>12</sup>.

O objetivo final é a de um corpo de regulamentações e procedimentos que leva ao cálculo dos custos reais do transporte e conseqüentemente à distribuição justa das verbas disponíveis, ao mesmo tempo em que fiscalize a prestação de serviços de transporte escolar rural pelas Prefeituras. Isto pressupõe também um aparelhamento técnico do Estado, no sentido de ter pessoal treinado e dedicado ao programa, que seja veiculador de técnicas de organização de sistemas de transporte e concentrador de informações gerais que permitam a avaliação permanente do sistema. No entanto, isto não significa a centralização das decisões mas ao contrário, a garantia da descentralização que respeita as peculiaridades regionais e municipais.

Por outro lado, qualquer política de ensino rural nos moldes aqui discutidos envolve a necessidade de articulação do Estado para promover as vagas necessárias, o que significa um estudo global de construções, adaptações e reaproveitamento de prédios escolares.

A garantia da trafegabilidade das estradas, é fundamental, uma vez que em época de chuva muitos professores não conseguem chegar ao seu destino. Esta decisão envolve, portanto, a necessidade de incluir, nos planos de estradas vicinais, o "escoamento" da demanda escolar, e não apenas da demanda agrícola.

Finalmente, o sistema pressupõe a discussão com a comunidade interessada, na busca de soluções compatíveis

<sup>12</sup> Assunto analisado em outro trabalho (interno) da Associação de Estudos de Transportes — "Custos do Transporte Escolar Rural no Estado de São Paulo — preliminar" — Janeiro/1985.

veis com suas necessidades, podendo inclusive gerar situações mistas de transporte que reduzam o custo unitário. A formulação clara de uma política educacional no campo, aliada à criatividade, à análise cuidadosa dos custos e à articulação dos órgãos estatais entre si e com a população, levará certamente à montagem de estruturas viáveis econômica e operacionalmente, que contribuam para a democratização do acesso à escola entre as crianças rurais.

---

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

---

- CALDEIRA, C. *Menores no meio rural: trabalho e escolarização*. Rio de Janeiro, Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, 1960. (Sociedade e Educação, 4).
- CUNHA, L.A. *Educação e desenvolvimento social no Brasil*. Rio de Janeiro, Francisco Alves, 1978.
- \_\_\_\_\_. A determinação estrutural da escolarização no meio rural: notas para a construção de um modelo. *Cadernos da PUC-RJ*, Rio de Janeiro, 1972.
- DEMARTINI, Z. de B. F. A educação da população rural em São Paulo: um problema de ideologia? *Ciência e Cultura* 34 (1), jan. 1982.
- FUNDAÇÃO IBGE. Recenseamento geral do Brasil. 1980, 9. Rio de Janeiro, 1982-1984.
- \_\_\_\_\_. Censo Agropecuário.
- \_\_\_\_\_. Censo Demográfico — Dados Distritais, São Paulo.
- \_\_\_\_\_. Censo Demográfico — Dados gerais, imigração, instrução, fecundidade, mortalidade — São Paulo.
- FUNDAÇÃO SEADE. *Anuário Estatístico do Estado de São Paulo — 1982*. São Paulo, 1983.
- FUKUI, L. et alii. *Escolarização e Sociedade: um estudo dos excluídos da escola*. São Paulo, INEP/CERU, 1980. (Relatório de pesquisa).
- FUKUI, L. & DEMARTINI, Z. de B. F. *Nível de escolarização, educação informal e procura educacional*. São Paulo, INEP/CERU, 1978. (Relatório de pesquisa).
- GOUVEIA, A. J. A escola, objeto de controvérsia. *Cadernos de Pesquisa*, Fundação Carlos Chagas, São Paulo, (16), mar. 1976.
- MARTINS, J. de S. A valorização da escola e do trabalho no meio rural. *Revista Debate e Crítica*, São Paulo, (2), jan./jun. 1974.
- MOLINA, M. I. G., coord. *Escolarização no meio rural, condições sócio-econômicas e pedagógicas do seu desenvolvimento*. São Paulo, SE/CENP, 1983.
- NEVES, E., coord. *Fatores sócio-econômicos que afetam a escolaridade na zona rural do Estado de São Paulo*. São Paulo, SE/CENP, 1981.
- PARO, V. H., coord. *Estudo comparativo de custo — aluno nos diversos graus e modalidades de ensino*. São Paulo, SE/FCC, 1981.
- QUEIRÓZ, M. I. P. de. *Cultura, Sociedade Rural, Sociedade Urbana no Brasil*. São Paulo, EDUSP, 1978.
- RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Educação. *Configuração dos órgãos municipais de educação do Estado do Rio Grande do Sul: transporte escolar*. Porto Alegre, 1983. (Documento, 3).
- SÃO PAULO (Estado). Secretaria da Educação. *Levantamento de dados educacionais — LDE/1980 e 1981*. São Paulo, SE/CIE/ATPCE. (mimeo).
- WHITAKER, D. C. A. *Ideologia e práticas culturais: o controle ideológico dos trabalhadores da cana*. São Paulo, 1984. Tese (Dout.) FFLCH/USP.
- \_\_\_\_\_. Ideologia urbana e cultural rural. *Ciência e Cultura*, São Paulo 34 (7), jul. 1982.