



UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CÂMPUS UNIVERSITÁRIO PROFESSOR DR. SÉRGIO JACINTHO LEONOR
LICENCIATURA EM EDUCAÇÃO DO CAMPO: ARTES VISUAIS E MÚSICA

VIVIANE FERNANDES DA CONCEIÇÃO

EDUCAÇÃO DO CAMPO E TRANSPORTE ESCOLAR: DIFICULDADES
ENFRENTADAS PELOS ALUNOS DA ZONA RURAL DO MUNICÍPIO DE MONTE
ALEGRE DE GOIÁS

ARRAIAS/TO
2019

VIVIANE FERNANDES DA CONCEIÇÃO

**EDUCAÇÃO DO CAMPO E TRANSPORTE ESCOLAR: DIFICULDADES
ENFRENTADAS PELOS ALUNOS DA ZONA RURAL DO MUNICÍPIO DE MONTE
ALEGRE DE GOIÁS**

Monografia apresentada ao Curso de Licenciatura em Educação do Campo: Artes Visuais e Música da Universidade Federal do Tocantins/ Câmpus Universitário Professor Dr. Sérgio Jacintho Leonor, como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Licenciado em Educação do Campo. Área: Códigos e Linguagens. Habilitação: Artes Visuais e Música.

Orientadora: Prof. Me.Helena Quirino Porto
Aires

ARRAIAS/TO
2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Tocantins

- C744e Conceição, Viviane Fernandes da.
Educação do Campo e Transporte Escolar: dificuldades enfrentadas pelos alunos da zona rural do município de Monte Alegre de Goiás . / Viviane Fernandes da Conceição. – Arraias, TO, 2019.
88 f.
Monografia Graduação - Universidade Federal do Tocantins – Câmpus Universitário de Arraias - Curso de Educação do Campo, 2019.
Orientadora : Prof. Me. Helena Quirino Porto Aires Quirino Porto Aires
1. Educação do Campo. 2. Políticas públicas . 3. Transporte escolar . 4. Monte Alegre de Goiás. I. Título

CDD 370.91734

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizada desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFT com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

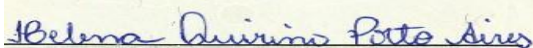
VIVIANE FERNANDES DA CONCEIÇÃO

**EDUCAÇÃO DO CAMPO E TRANSPORTE ESCOLAR: DIFICULDADES
ENFRENTADAS PELOS ALUNOS DA ZONA RURAL DO MUNICÍPIO DE MONTE
ALEGRE DE GOIÁS**

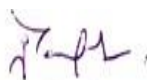
Monografia apresentada ao Curso de Licenciatura em Educação do Campo da Universidade Federal do Tocantins/ Campus Universitário Professor Dr. Sérgio Jacintho Leonor, como parte dos requisitos para a obtenção do grau de Licenciado em Educação do Campo. Área: Códigos e Linguagens. Habilitação: Artes Visuais e Música.

Defendida e aprovada em: 29 de Janeiro de 2020.

Banca examinadora formada pelos professores:



Helena Quirino Porto Aires – Presidente (Orientadora)
Universidade Federal do Tocantins



Gilberto Paulino de Araújo

SIAPE: 2228086

Gilberto Paulino de Araújo – Membro Efetivo
Universidade Federal do Tocantins



Suze da Silva Sales – Membro Efetivo
Universidade Federal do Tocantins

Dedico este meu trabalho ao meu amado, bondoso e misericordioso Deus que sempre me guiou e concedeu sabedoria e forças para nunca desistir e, por meio de pessoas que ele colocou em meu caminho durante toda essa trajetória, pude ir percebendo dia após dia o quão grande é o amor dele por mim, Graças! Senhor Jesus Cristo.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pois sem Ele eu jamais estaria onde estou hoje, sem sua misericórdia jamais teria alcançado tudo que alcancei até aqui.

Agradeço também a cada um que sempre lutou e luta pelo meu bem-estar e pelas minhas conquistas – não citarei nomes para não cometer o imenso erro de me esquecer de alguém.

Agradeço imensamente a algumas pessoas muito especiais e parceiras aqui na terra, minha fiel e irmã que essa vida de universidade me deu de presente, Rúbia Silva.

Meus parceiros de jornadas que sempre me ajudaram e muito, Irany Paiva e Miguel Costa, a minha doce e amável Glaucilene Ferreira, por cada auxílio, dica e apoio durante esses quatros anos.

Agradeço também a minha tão parceira professora/orientadora Helena Quirino pela sua paciência, orientações, sabedoria e ensinamentos a mim passados por todo esse tempo, enfim agradeço a cada um que, de uma forma ou de outra, contribuiu, e muito, para que eu chegasse onde estou.

Obrigada a todos.

“O transporte escolar é, sem dúvidas, um importante passo para assegurar o acesso à educação, não sendo possível falar em universalização da educação e em educação de qualidade sem que esse serviço seja garantido”.

ISABELLA HENRIQUES

RESUMO

Esta pesquisa teve como objetivo analisar os desafios enfrentados pelos alunos do campo que utilizam o transporte escolar do município de Monte Alegre de Goiás e sua influência no processo de ensino e aprendizagem. Este estudo está pautado em uma pesquisa bibliográfica e de campo com a abordagem qualitativa, na qual se busca desenvolver argumentos e explicações de uma problematização. A fundamentação teórica se deu com bases em autores como: Caldart (2008); Creswell, Gil (2002, 2008, 2010); Fonseca (2002); Lakatos & Marconi (2010); Feijo (2008); Freitas & Battezzati (2018); Bortoni-Ricardo (2008); Barroso, Demétrio & Furtado (2008), dentre outros. Os instrumentos de dados para a geração foram os questionários realizados com 05 (cinco) estudantes, 01 (um) professor da rede municipal, 01 (um) motorista da rota e 01 (um) gestor da rede municipal, tendo um total de 08 (oito) participantes. Além disso foi feita observação junto à rota do Mendes/Vazante durante a realização de atividades oriundas desse curso. Dessa forma, os dados coletados tiveram sua análise sob a perspectiva de teóricos que discorrem sobre o assunto, possibilitando, assim, encontrar as respostas do objetivo desta pesquisa. Os resultados levantados evidenciaram que o transporte escolar da rota Mendes/Vazante apresenta dificuldades limitadas às longas e cansativas viagens, sem contar as condições de má conservação do veículo, a falta do transporte decorrente da manutenção e estragos no veículo, como também a escassez e falta de repasse que mantém o programa do transporte escolar. Situações tais que influenciam no rendimento escolar do aluno, pois dificulta o desempenho, além das faltas consecutivas devido às falhas pertinentes do transporte escolar mediante as quebras constantes. Percebe-se que as dificuldades são grandes, contudo a gestão administrativa responsável pelo transporte escolar busca a todo custo a máxima permanência do transporte escolar nas rotas que o município oferta. Portanto, a pesquisa buscou elucidar os aspectos do transporte escolar, desde as políticas públicas do transporte escolar, até a realidade condicional do município em questão, visando assim, contribuir para com as discussões sobre a Educação do Campo e transporte escolar, mais precisamente, ao transporte escolar do município de Monte Alegre de Goiás.

Palavras-chave: Educação do Campo. Políticas públicas. Transporte Escolar. Monte Alegre de Goiás.

ABSTRACT

This research had as objective to analyze the challenges faced by the students of the field that use school transport in the municipality of Monte Alegre de Goiás and its influence on the process of teaching and learning. This study is based on a bibliographic research and field with the qualitative approach, in which it seeks to develop arguments and explanations of a problematization. The theoretical foundation gave himself with bases in authors, such as: Caldart (2008); Creswell; Gil (2002, 2008, 2010); Fonseca (2002); Lakatos; Marconi (2010) Feijo (2008); Freitas; Battezzati (2018); Bortoni-Ricardo (2008); Barroso; Demetrio; Furtado (2008) among others. The instruments of data for the generation with the questionnaires were carried out with 05 (five) students 01 (a) professor at the municipal network and 01 (a) driver of the Route 01 (a) municipal network manager, having a total of 08 (eight) participants. In addition to the observation made along the route of the Mendes/Ebb, during the implementation of activities arising from this course. In this way, the data collected had their analysis from the perspective of theoreticians who to and fro on the subject, thus enabling, the responses of the objective of this research. The results collected showed that the school transport the route Mendes/Vazante presents difficulties limited to long and tiring travel, without counting the conditions of poor conservation of the vehicle, the lack of transport as a result of the maintenance and damage to the vehicle, but also the shortage and lack of passthrough that keeps the program of school transport. Such situations, which have an influence on the academic performance of the student, because it hinders the performance, in addition to the consecutive absences due to failures of relevant school transport through the constant breaks. It is perceived that the difficulties are great, yet the administration responsible for school transport seeks at all costs the maximum permanence of school transportation on the routes that the municipality offer. Therefore, the survey sought to elucidate the aspects of school transport, since the public policies of the school transport, until the conditional reality of the municipality in question, aiming to contribute to discussions on the Field Education and school transport, more precisely, the school transport in the municipality of Monte Alegre de Goiás.

Keywords: Field Education. Public policies. School Transport. Monte Alegre de Goiás.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Transporte escolar utilizado na rota Mendes/Vazante	47
Figura 2 – Embarque dos alunos em um dos pontos de embarque.....	48
Figura 3 – Embarque dos alunos	49
Figura 4 – Saída da escola.....	51
Figura 5 – Condições dos assentos do transporte escolar-Rota Mendes/Vazante.....	53
Figura 6 – Estrada alagadas, travessia de rios, dificuldades visíveis no transporte escolar ...	67
Figura 7 – Transporte Escolar da rota Mendes/Vazante	70
Figura 8 – As condições interiores do veículo	71
Figura 9 – Estrada não pavimentada/trajeto da rota Mendes/Vazante	71
Figura 10 – Alunos seguindo ao ponto de embarque para pegar o ônibus debaixo de chuva	72
Figura 11 – Trajeto à noite, a volta para casa.....	73

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados populacionais da Microrregião Chapada dos Veadeiros – 2010	40
Tabela 2 – Rotas Transporte Escolar do Município de Monte Alegre-GO (2018).....	43

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Avaliação do serviço de transporte escolar na percepção dos alunos.....	52
Quadro 2 - Itens obrigatórios presentes no veículo escolar.....	57
Quadro 3 - Estado de conservação do veículo	58
Quadro 4 - Serviço de transporte escolar	58
Quadro 5 - Qualidade do veículo	59

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACP	Ação Civil Pública
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CF	Constituição Federal
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
ECA	Estatuto da Criança e do Adolescente
FNDE	Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
LDB	Lei de Diretrizes e Bases
LRF	Lei de Responsabilidade Fiscal
MEC	Ministério da Educação
MST	Movimento dos Trabalhadores Rurais sem Terra
PRONERA	Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária
SUAS	Sistema Único da Assistência Social
TAC	Termo de Ajuste de Conduta

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
2	FATOS HISTÓRICOS DOS ALUNOS QUE VIVIAM NO CAMPO E AS POLÍTICAS PÚBLICAS DA EDUCAÇÃO DO CAMPO NO BRASIL	18
2.1	Os sujeitos que viviam no campo, história e caminhos da Educação do Campo	18
3	AS POLITICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE ESCOLAR NO BRASIL:ALGUNS APONTAMENTOS.....	24
3.1	As políticas públicas de Transporte Escolar	24
3.2	Como deve ser o Transporte Escolar	30
4	ENCAMINHAMENTOS METODOLÓGICOS.....	33
5	O CONTEXTO RURAL DO MUNICÍPIO DE MONTE ALEGRE-GOÍÁS: A OFERTA DO TRANSPORTE ESCOLAR.....	36
5.1	O meio rural do município de Monte Alegre de Goiás	36
5.2	A oferta do transporte escolar em Monte Alegre de Goiás	39
6	ANÁLISE DOS RESULTADOS: A REALIDADE DOS ALUNOS NA UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE MONTE ALEGRE DE GOÍÁS	43
6.1	Análise do questionário do aluno: as dificuldades e a aprendizagem dos alunos	43
6.2	Análise do questionário motorista: percepção da motorista frente às dificuldades	53
6.3	Análise do questionário do educador: a visão e a ação pedagógica do professor	58
6.4	Análise do questionário do gestor: visão ótica do gestor sobre o transporte escolar.....	62
6.5	Análise e observação da rota escolar, percepção das dificuldades enfrentadas e arelação com o processo ensino/aprendizagem dos alunos da zona rural	68
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	72
	REFERÊNCIAS.....	74
	APÊNDICES	78
	APÊNDICE A	78
	APÊNDICE B.....	81
	APÊNDICE C	84
	APÊNDICE D	86
	ANEXO.....	88
	ANEXO A.....	88

1 INTRODUÇÃO

Refletir os feitos da Educação do Campo é propiciar mudanças e estrutura ao sujeito do campo e sua relação social. É permitir estabilidade, agregar ao sujeito às diversidades do mundo, é possibilitar o letramento do homem e da mulher do campo, ampliando, assim, sua leitura de mundo e integração a outros contextos sociais (CALDART, 2008, p.85-86).

É justamente a partir dessa visão que esta pesquisa propõe elucidar questões que corroborem nas perspectivas de construir possibilidades e caminhos para transformar realidades e efetivar acessibilidade de ensino, de uma educação sólida, àqueles que vivem no campo.

Sabe-se que, em conformidade com o Art. 205 da Constituição Federal (CF), “a educação é um direito de todos, é dever do Estado e da família [...]”. Além disso, a CF traz princípios que visam a necessidade de igualdade de condições de acesso e permanência na escola, além de impor a incumbência ao Poder Público da organização dos sistemas de ensino, a fim de cumprir com o atendimento ao educando. Para esse feito, percebe-se que o governo disponibiliza os programas suplementares aos recursos da educação, tais como material didático, merenda escolar, assistência à saúde e transporte escolar.

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, Lei 9394/96, no título III, “Do Direito à Educação e do Dever de Educar”, traz algumas garantias a serem prestadas pelo Estado; no Art. 4º a Lei estabelece:

Art. 4º O dever do Estado com educação escolar pública será efetivado mediante a garantia de:

VIII – atendimento ao educando, no ensino fundamental público, por meio de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. (BRASIL, 1996, s/p)

Assim, a Lei 9394/96, no artigo 4º, contempla o direito ao transporte escolar ao educando na educação básica pública. Ainda na LDB, no que se refere ao contexto do transporte escolar, tem-se:

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

VIII – aquisição de material didático-escolar e manutenção de programas de transporte escolar. (idem)

Mediante as pesquisas teóricas levantadas, sabe-se que ao longo dos anos a LDB sofreu modificações, dentre elas as modificações oriundas da Lei nº 10.709, de 31 de julho de 2003, na qual passou a determinar a responsabilidade de estados e municípios quanto à oferta do transporte escolar. Assim sendo, esta lei surgiu a partir da necessidade de discutir ações/políticas públicas e, ao mesmo tempo, fazer valer, na prática, a responsabilidade dos entes federativos com a garantia do transporte escolar para aqueles que dele necessitam, maiormente aqueles que vivem no campo.

Nesse sentido, falando sobre essa garantia firmada pela CF a respeito da realidade vivenciada pelos educandos em sua acessibilidade e permanência à educação, nota-se que esta garantia não é condição suficiente, pois, há outros fatores que influenciam no processo de escolarização dos alunos no âmbito escolar, principalmente àqueles que vivem no campo.

Em sua maioria, esses fatores estão associados aos meios e formas de investimento dos serviços básicos que permeiam o acesso à Educação. Noutras palavras, as condições materiais são fatores importantes para que de fato possibilite a materialização da classe trabalhadora do campo ter acesso, permanência e com qualidade à educação. É um dos elementos importantes para que essa efetivação se constitua na garantia do transporte escolar.

Sob este prisma, sabe-se que o transporte escolar nas escolas públicas brasileiras das escolas localizadas no campo representa um dos maiores problemas que assolam a educação dos sujeitos que residem nesse espaço. Problemas que vão desde as demandas sobre a precariedade de veículos, como outras questões, que envolvem os recursos financeiros e os humanos.

Entendendo que a educação do e no campo tem sido, nos últimos anos, um tema bastante discutido, este estudo sobre a realidade do transporte escolar apresenta reflexões sobre a importância da temática da educação do campo, trazendo-a como ação e reflexão de mudança no contexto desses alunos, pois é preciso pensar em uma escola do campo com as condições materiais adequadas que possibilitem a construção de uma educação a partir da realidade dos sujeitos que ali vivem. Assim, se faz necessário levantar considerações relevantes no que tange ao transporte escolar e à educação do campo no município de Monte Alegre de Goiás.

Partindo da premissa de que o indivíduo, independentemente de onde reside, deveter acesso aos conhecimentos acumulados pela humanidade, isso nos leva a indagar: como tem sido ofertado o serviço de transporte escolar aos alunos da zona rural no município de Monte Alegre de Goiás e qual sua influência no processo de ensino e aprendizagem desses sujeitos?

Assim, objetiva-se por intermédio desta pesquisa analisar os desafios enfrentados pelos alunos da zona rural que utilizam o transporte escolar do município de Monte Alegre de Goiás e sua influência no processo de ensino e aprendizagem, além de: compreender o funcionamento do transporte escolar rural neste município; analisar os desafios dos alunos que utilizam o transporte escolar enfrentam no seu cotidiano para ter acesso ao processo de escolarização; e verificar em que medida o transporte escolar interfere no processo de ensino e aprendizagem dos alunos oriundos do campo.

No município de Monte Alegre de Goiás há várias rotas do transporte escolar, todavia, busca-se enfatizar um estudo voltado para uma das rotas, de modo específico a Rota do Mendes/Vazante, dada a vivência neste contexto em estudos durante o curso, procurando entender os desafios e as dificuldades que os estudantes enfrentam para chegar à escola e ter acesso ao saber.

Mediante os estudos realizados no curso de Licenciatura em Educação do Campo com habilitação em artes Visuais e Música é que surge o interesse pelo tema desta pesquisa. Precipuamente, em uma das pesquisas realizadas numa escola do campo, com o objetivo de acompanhar a rotina dos alunos, foi possível perceber algumas dificuldades acerca do transporte escolar.

Pode-se dizer que o transporte escolar trata-se de instrumento fundamental para a garantia de uma educação satisfatória e qualificável, e este fato é ignorado por alguns gestores públicos, ora por não fazer valer a lei, ora por estabelecer condições precárias e de má qualidade. Na verdade, há “certo desinteresse por parte da administração pública, que não consegue oferecer um transporte escolar de qualidade que atenda esses alunos de maneira digna, e que não os desestimule, fazendo com que percam a vontade de ir à escola” (BARROSO; DEMÉTRIO; FURTADO, 2017, p.05).

Sabe-se que grande parte do transporte escolar disponível nas redes municipais e estaduais são veículos precários e inadequados no que se remete à saúde, segurança e dignidade dos alunos.

É possível ressaltar que o transporte escolar brasileiro se encontra em uma situação de vulnerabilidade, embora muitos gestores municipais busquem sanar os agravantes peculiares para a consolidação do programa, pois sabe-se que as dificuldades não se remetem exclusivamente a falta de transporte. Os municípios, em sua maioria, apropriam de contratação de serviços terceirizados, pois sabe-se que a maioria dos municípios se estruturam através de contratação de carros para efetivar o transporte dos alunos do campo, uma vez que, “o PNATE custeia despesas concernentes à manutenção de veículos escolares

pertencentes às esferas municipal, estadual e distrital e à contratação de serviços terceirizados de transporte” (BRASIL, 2013, p. 62).

Nesta perspectiva, sabe-se que a questão da manutenção de veículos e a contratação de serviços terceirizados é definida com muita clareza pelo art. 15 da Resolução nº 12, de 17 de março de 2011, do Conselho Deliberativo do FNDE, a que se destinam os recursos, enfatizando, assim, as demandas necessárias ao que designa a contratação de serviços terceirizados:

II. Para a contratação de serviços terceirizados de transporte, observados os seguintes aspectos:

a) o veículo ou embarcação a ser contratado deverá obedecer às disposições do Código Brasileiro de Trânsito ou às normas da autoridade marítima, bem como às eventuais legislações complementares no âmbito municipal, estadual e distrital; b) o condutor do veículo destinado ao transporte dos escolares deverá atender aos requisitos estabelecidos no Código Brasileiro de Trânsito; c) o aquaviário deverá possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima; d) a despesa apresentada deverá observar o tipo de veículo e o custo, em moeda corrente no país, por quilômetro ou aluno transportado; e) quando houver serviço regular de transporte coletivo de passageiros, o EEx poderá efetuar a aquisição de passe estudantil. (BRASIL, 2013, p. 63-64).

Tendo por base a Resolução nº 12, de 17 de março de 2011, compreende-se que a existência dos veículos terceirizados é uma alternativa para resolver a questão de proporcionar o transporte nas localidades que não têm escola do campo e, assim, propiciar a acessibilidade ao sujeito do campo à escola. Percebe-se que a falta de política governamental que vise a extensão de escolas rurais e/ou do campo de boa qualidade aliena o governo a apropriar-se de transportar os alunos diariamente para a zona urbana.

Desse modo, pela falta de escolas rurais, grande parte dos transportes escolares é condicionada a uma estrutura precária, pelos perigos nas estradas, em que grande parte dos motoristas destas rotas, por exercerem um serviço rotativo, muitas vezes cumprem a responsabilidade mediante as fragilidades físicas do ser humano.

A partir da observância juntamente à rota, por meio de uma pesquisa de campo, investigou-se a realidade e as dificuldades encontradas no percurso, destacando, neste contexto, a relação com a aprendizagem dos alunos por meio dos relatos de suas vivências.

Ao pensar e perceber tudo isso, é compreensível dizer que toda essa precariedade acaba por propiciar a exclusão educacional às crianças e adolescentes de classe mais baixas. Sobretudo, porque o transporte escolar é uma das alternativas acessíveis para que os alunos que vivem no campo consigam, de algum modo, chegar até a escola, principalmente às

escolas na zona urbana. Para tanto, o presente estudo justifica-se, também, pelo fato de enfatizar um assunto relevante, e que contribui para as discussões frente à demanda do transporte escolar no município de Monte Alegre de Goiás, bem como no âmbito nacional.

Nesse sentido, este trabalho estrutura-se da seguinte forma: no primeiro capítulo foram abordados fatos históricos dos alunos que viviam no campo e as políticas públicas da Educação do Campo no Brasil, explicitando suas significações frente ao processo de escolarização destes alunos na década de 1960. Adiante estabeleceu-se o contexto da Educação do Campo, destacando a história e os caminhos até as conquistas alcançadas na Educação. Em seguida, foi abordado, mais precisamente no segundo capítulo, sobre as políticas públicas de transporte escolar.

No terceiro capítulo evidenciou-se os procedimentos metodológicos, destacando o processo de construção desta pesquisa, os métodos e estratégias abordadas para o alcance de resultados. Adiante, no quarto capítulo, tem-se o contexto voltado para o meio rural do município de Monte Alegre de Goiás, delimitando as condições e a estrutura do transporte para os alunos que residem na zona rural.

No quinto capítulo apresenta-se a importância dos dados coletados na rota de transporte do município de Monte Alegre de Goiás, cuja finalidade direciona-se na compreensão acerca do funcionamento do transporte escolar do respectivo município, alcançados a partir dos resultados e discussões por meio dos questionários e a observação.

2 FATOS HISTÓRICOS DOS ALUNOS QUE VIVIAM NO CAMPO E AS POLÍTICAS PÚBLICAS DA EDUCAÇÃO DO CAMPO NO BRASIL

Este capítulo busca enfatizar os fatos históricos do contexto do campo e o processo de escolarização antes das políticas públicas sobre transporte escolar no Brasil, no sentido de compreender melhor as ações desse processo a partir de sua origem, além de analisar a temática em questão com mais propriedade teórica.

Assim, é válido trazer algumas significações frente ao processo de escolarização dos alunos que viviam no campo, descrevendo como estes se deslocavam para chegar até a escola que frequentavam.

2.1 Os sujeitos que viviam no campo, história e caminhos da Educação do Campo

Nas velhas histórias contadas pelos nossos pais, percebemos que tem sido uma caminhada longa e árdua para alcançar melhorias educacionais almeçadas pelos sujeitos do campo. Embora, não compreendamos as dificuldades hoje assistidas na educação, notoriamente, houve períodos mais difíceis e complicados.

Nas conversas informais com os membros mais velhos da minha família, a cada passo vou descobrindo as diversas mudanças já acontecidas. Contudo, sabemos que há muito que melhorar para que haja a promoção de uma educação e acessibilidade educacional para crianças e jovens que vivem nos chamados sertões e assentamentos, onde a educação tem sido fragilizada e não amparada como deveria ser.

Na atualidade, vivenciamos a partir da realidade local, e por meio dos noticiários as dificuldades que as crianças e jovens tem para chegar até a escola, seja mediante o transporte escolar, ou seja, pelo deslocamento de suas casas, ou por mudar para cidade a fim de dar continuidade a seus estudos. Agora, imaginamos como era isso, na década de 1960, na era dos nossos pais, o que precisamente sabemos que as dificuldades eram enormes, isso porque, podemos analisar que a maioria dos indivíduos desta época não conseguiu terminar os estudos.

Trazendo à memória tudo que vivenciei, lembro-me dos relatos da minha mãe quando nos ensinava a importância de abraçar e agarrar os estudos como se fosse o último suspiro de vida, com o qual podíamos construir nossas vidas sociais, profissional e, assim, ter um espaço na sociedade. Ainda que fosse pouco, teríamos de nos agarrar e construir nossas vidas. Foram anos escutando toda luta e dificuldade que tivera para conseguir estudar, e

aprender a ler, escrever, somar, subtrair, multiplicar e dividir, mas ainda assim, minha mãe teve que interromper os estudos.

Morar na roça nunca foi fácil, a vida era sofrida, e a perspectiva de vida não tinha sequer previsão de uma melhoria. Havia escolas rurais que, em sua maioria, se constituíam em uma única sala, com um único professor, que comportava 4 (quatro) séries, denominada escola multisseriada. Em outras palavras, tratava-se, portanto, de um espaço que comportava alunos de diferentes idades e séries distintas. Assim as aulas eram lecionadas.

A divisão das atividades referentes aos conteúdos a serem passadas para as turmas ficava a critério da professora, que dividia os alunos da forma como acreditava ser a melhor para que todos pudessem abstrair o máximo de aprendizado possível. Geralmente, uma linha de risca de giz dividia no quadro os assuntos para cada uma das séries. Enquanto a professora explicava para uma turma, a outra copiava, e assim por diante. Os alunos de séries mais avançadas geralmente eram responsabilizados por auxiliar os alunos de séries menos avançadas. (FIAMONCINI; KRAEMER, 2014, p.8).

Por ser uma escola multisseriada, a verdade é que as maiorias dos estudantes somente conseguiram chegar até a 1ª fase do Ensino Fundamental da Educação Básica. Os motivos que levavam a isso se resumem na disponibilidade ofertada para as localidades do campo, onde grande parte deles chegava até a 4ª série. Assim, o sujeito que quisesse dar continuidade ao estudo teria de ir morar na cidade.

Nos relatos, lembro-me da palavra “distância”, como diziam nossos pais, andava-se léguas para aprender a ler e escrever: “não tinham meios de transporte adequados e disponíveis para levá-los a uma escola na cidade. Portanto, a pé, seguiam seus caminhos” (FIAMONCINI; KRAEMER, 2014, p. 10).

Era um percurso longo e cansativo, e muitas vezes eram vencidos pelo cansaço, uma vez que homens e mulheres tinham uma vida exaustiva no campo. Então, estudar seria mais uma tarefa árdua, “para crianças que viveram em área rural e frequentaram a escola num tempo e em uma região em que não havia transporte escolar, tudo era feito a pé, em meio à lama, a chuva, a poeira e muita mata ainda virgem, o caminho para a escola poderia ser uma aventura” (FIAMONCINI; KRAEMER, 2014, p. 10).

Desse modo, vale enfatizar que não diferente da realidade dos meus pais, todo e qualquer sujeito do campo, para ter acesso ao ensino, precisava se submeter a essas condições. Seguir o percurso muitas vezes a pé para se chegar à escola. Uma escola que tinha pouco a oferecer, em que professor e alunos eram suporte para os outros, ensinava-se com o que se tinha, pois era uma escola precária e pouco assistida pelo governo.

Assim se caracterizava a escola do campo antes das reivindicações dos movimentos sociais e de tal modo era a realidade vivenciada pelos os sujeitos do campo, situações essas que perduram até os dias de hoje, mesmo alcançadas algumas melhorias. Ainda há lugares de difícil acesso que dificultam a acessibilidade à educação por parte do sujeito do campo. Infelizmente, a educação do campo não alcança todas as etapas da educação básica e, ainda em pleno século XXI, se vê crianças e jovens que percorrem quilômetros para chegar aos pontos do transporte escolar para que assim possam chegar às escolas urbanas.

1.2 Educação do Campo

Para adentrarmos o contexto das conquistas alcançadas para a Educação do Campo, é válido enfatizar que a educação escolar no contexto rural brasileiro passou a ganhar relevância a partir das lutas e reivindicações dos movimentos sociais, tais como o Movimento dos Trabalhadores Sem Terra (MST), que em sua constante luta buscava efetivar uma educação voltada para o sujeito do campo, a partir da infância, pois surgiu a atenção do:

Cuidado pedagógico das crianças dos acampamentos de luta pela terra, aliada a certa intuição das primeiras famílias em luta sobre serem a escola e o acesso ao conhecimento um direito de todos, foi, portanto, o motor do surgimento do trabalho com educação no MST (KOLLING; VARGAS; CALDART, 2012, p. 502).

Partindo daí, compreende-se que a política pública em debate no contexto de Educação do Campo está relacionada à concepção de direitos. Assim, compreende-se que os movimentos sociais do MST desenvolveram uma luta social, articulando a concepção do direito à educação, na intenção de legitimar e valorizar o campo. O MST desenvolveu, em sua conjuntura de luta social, a concepção do direito a educação, a fim de legitimar e autenticar a valorização e a importância do campo, contribuindo de igual forma para a inserção da Educação do Campo.

A partir da ideia de educação articulada pelos movimentos sociais, aos poucos a concepção de Educação do Campo foi tomando formas e conceitos. Nesse sentido, se faz necessário destacar que educação do campo vem com a ideia de reconhecimento e valorização do contexto social, articulando-os como práticas pedagógicas, visualizando o campo como lugar de trabalho, moradia, sociabilidade e identidade, visto que a educação no campo se evidencia pelo lugar, seus sujeitos e suas práticas.

Vale ressaltar que a conquista do direito à educação do campo é resultante das intensivas lutas dos movimentos sociais, integradas por professores e pais e que se intensificou com a participação de universidades e outros setores do Estado.

As Diretrizes Operacionais para a Educação Básica nas Escolas do Campo foram instituídas pela Resolução CNE/CEB nº. 1, de 3 de abril de 2002 (BRASIL, 2002). A implementação dessas diretrizes foi uma reivindicação histórica dos movimentos sociais do campo, e suas orientações referem-se às responsabilidades dos sistemas de ensino com o atendimento escolar sob a ótica do direito; implica respeito às diferenças e à política de igualdade, tratando a qualidade da educação escolar na perspectiva de inclusão. As Diretrizes resultam da luta pela educação de qualidade social para todos os povos que vivem no e do campo, com identidades diversas, tais como pequenos agricultores, sem-terra, povos da floresta, pescadores, ribeirinhos, quilombolas, extrativistas e assalariados rurais. (ROSA; CAETANO, 2008, p.21).

É possível observar, por meio das diretrizes da Educação do Campo, que reivindicações instauradas pela luta dos movimentos perpassaram pela ótica do direito, como ressalta Arroyo: “o direito coloca a educação no terreno dos grandes valores da vida e da formação humana”, por isso que se luta pela educação do sujeito campo, porque são povos dedireitos” (ARROYO, 2004, p. 18). A busca pela efetividade dos direitos tem se configurado na busca por ações afirmativas que possibilitem o desenvolvimento cultural e econômico dos sujeitos do campo.

Desse modo, entende-se que a efetiva ação dos direitos aos povos do campo se traduz na praticidade das políticas públicas e, nisto, pergunta-se: o que necessariamente significa “políticas públicas”? Nesse sentido, Molina (2012, p. 588) explica que as políticas públicas têm por significância o Estado em ação, ou seja, “traduzem formas de agir do Estado, mediante programas que objetivam dar materialidade aos direitos constitucionais”.

Para Molina (2012), a promoção efetiva do direito à educação para os indivíduos do campo perpassa a legitimação de políticas e programas que sejam capazes de transladar, no exercício da ação do Estado, os princípios da igualdade formal e material determinados na Constituição Federal de 1988,

Esses direitos passam a se materializar em políticas públicas específicas, o argumento jurídico que sustenta a legitimidade dessas políticas é o fato de que cabe ao Estado, ao universalizar os direitos, considerar as consequências decorrentes das diferenças e desigualdades históricas quanto ao acesso a estes direitos. (MOLINA, 2012, p.595).

Compreende-se que as políticas públicas voltadas para o campo se relacionam em alternância, que permeabilizam o desenvolvimento da formação do ser do campo, como também permitem a estes sujeitos a capacidade de permanência no campo, em que o sujeito seja capaz de usar o campo para seu desenvolvimento econômico, fato este que nos leva a pensar na intensificação da educação em todos os níveis dentro do campo.

Alguns espaços rurais ainda não assistem todos os níveis da educação básica, por isso grande parte da parcela desses sujeitos se desloca até as áreas urbanas para dar continuidade e concluir sua formação. Nessa perspectiva, prossegue a construção desta pesquisa, cuja temática visa descrever os caminhos percorridos por estes sujeitos do campo para ter acesso à educação delimitando desta forma às dificuldades dentro das acessibilidades de programas que permitem a estes sujeitos o acesso à educação, articulados pelos programas do transporte escolar.

Nesse contexto de educação do campo, vários teóricos têm proporcionado reflexões frente à educação que ocorre nesses espaços, trazendo um conceito de educação do campo, voltado para a luta de direitos aos sujeitos do campo. Dentre os teóricos que trazem algumas relevantes contextualizações do assunto, temos Molina, Freire, Caldart, Maria do Socorro Silva, dentre outros.

Caldart (2012, p. 259) traz um entendimento de que a Educação do Campo é um “fenômeno da realidade brasileira atual, protagonizado pelos trabalhadores do campo e suas organizações, que visa incidir sobre a política de educação desse os interesses sociais das comunidades camponesas”.

Para Caldart (2012) a educação do campo não se remete apenas a uma modalidade da educação básica, mas a uma prática social, uma vez que suas primeiras questões foram práticas: “reconhecem e buscam trabalhar com a riqueza social e humana da diversidade de seus sujeitos: formas de trabalho, raízes e produções culturais, formas de luta, de resistência, de organização, de compreensão política, de modo de vida” (CALDART, 2012, p. 264).

A educação do campo é uma forma de reconhecimento dos direitos dos sujeitos que residem no campo, voltada para a significação de obtenção de uma educação diferenciada, desde a rural até a urbana.

Na verdade, a educação do campo visa um ensino cujos métodos e conteúdos sejam especificamente voltados para a realidade do campo, visto que a educação desenvolvida nas áreas rurais não almejava o desenvolvimento das necessidades dos sujeitos do campo, ou seja, era negada a aprendizagem do trabalho, da cultura e experiência, não havendo, pois, a referência ao espaço e à realidade nos quais o indivíduo está inserido.

Sob este prisma, Aguilar (2009, p.27), descreve que devemos pensar na educação destes sujeitos como uma forma de reforçar sua identidade, ou seja, a educação precisa fazer sentido na vida do sujeito do campo, compreendendo o ambiente, o trabalho, a cultura, a vivência e as relações sociais agregadas no campo. A autora enfatiza que a educação do

campo “deve ser definida coletivamente pelos próprios sujeitos do campo necessitando então que estes sejam os protagonistas dessa educação”.

Assim, a concepção de educação que insere no e do campo precisa ser estabelecida na relação do espaço e conhecimento, em que os sujeitos do campo precisam ter conhecimento vinculado ao seu conceito de lugar, inerente à sua realidade e vinculado através da sua cultura. Em consonância, Caldart (2002, p.18) explica: “*No*: o povo tem direito a ser educado no lugar onde vive; *Do*: o povo tem direito a uma educação pensada desde o seu lugar e com a sua participação, vinculada à sua cultura e às necessidades humanas e sociais”.

Enfim, precisa “incorporar uma visão mais rica do conhecimento e da cultura, uma visão mais digna do campo, o que será possível se situamos a educação, o conhecimento, a ciência, a tecnologia, a cultura como direitos e as crianças e jovens, os homens e mulheres do campo como sujeitos desses direitos” (ARROYO, 2004, p. 17).

Ao contexto de Educação do campo, Caldart (2012), ainda enfatiza que caracterização “constitui-se como luta social pelo acesso dos trabalhadores do campo à educação (e não a qualquer educação) feita por eles mesmos e não apenas em seu nome. A Educação do Campo não é para nem apenas com, mas sim, dos camponeses, expressão legítima de uma pedagogia do oprimido” (p.263). Nisto, de acordo com Silva(2007):

A educação do campo é entendida como processo de formação e emancipação humana, envolvendo ações formais: escolarização desenvolvida pelo sistema escolar público nas esferas federal, estadual, municipal e comunitária; ações não formais: formação política, sindical, técnica, produtiva, religiosa, cultural desenvolvida por instituições governamentais de extensão rural, assistência técnica, pesquisa e por órgãos não governamentais da sociedade civil; ações informais: as que se desenvolvem na família, na comunidade, nas manifestações culturais, nos meios de comunicação, no trabalho, muitas vezes espontâneas, vindas não só de organizações, mas, sobretudo, de pessoas, que na vida cotidiana promovem ações educativas. (SILVA, 2007, p. 74).

Desse modo, é perceptível que a Educação do Campo, na atualidade, segue sob a perspectiva de evidenciar as lutas em favor de uma educação emancipadora para os sujeitos que vivem e trabalham no campo. Compreende-se, assim, que a educação do campo necessita, a partir das reais necessidades dos camponeses, ser diferenciada, específica, mas não em seu conteúdo. Isto é, para Silva (2007, p.05) “a educação do campo precisa(re)construir uma nova visão acerca do espaço rural, e seus sujeitos, valorizando e reconhecendo a especificidade tanto da vida quanto das relações culturais e sociais”.

3 AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE ESCOLAR NO BRASIL: ALGUNS APONTAMENTOS

Pensando nas concepções e políticas/ações públicas educacionais voltadas para a temática do transporte escolar, sobretudo suas dificuldades, no que tange à sua efetividade na prática e, talvez a única alternativa de acessibilidade dos alunos residentes no campo terem acesso ao processo de ensino/aprendizagem no espaço formal, se faz necessário trazer um pouco sobre as ações/políticas públicas acerca do transporte escolar no Brasil.

3.1 As políticas públicas de Transporte Escolar

Na busca significativa sobre a colocação do transporte escolar na história da educação, sabe-se que os evidentes atos de legalidade e acessibilidade de ações governamentais, ou melhor, das chamadas políticas públicas do transporte escolar se deram a partir da CF de 1988. Torna-se evidente que os caminhos percorridos no processo de constituição dos direitos civis relacionados ao transporte escolar ocorreram como parte da historicidade do direito à Educação.

De modo geral, “as políticas públicas de transporte escolar se comportam como ações que buscam a superação resultante das desigualdades dentro e fora do contexto escolar”(MOLINA, 2005, p. 10). Em outras palavras, são desenvolvidas pelo Estado nos âmbitos Federal, Estadual e Municipal de modo a atender as demandas que provêm de determinados setores da sociedade. Neste sentido, é válido dizer que as políticas públicas do transporte escolar se constituem para assegurar a garantia de direitos já conquistados para a permanência do aluno do campo nas escolas, tanto no âmbito rural quanto no urbano.

Assim, ao pensar na parceria educação e transporte escolar, compreende-se que tudo tem seu início a partir da Constituição Federal de 1988, que traz no artigo 208 a educação como dever do Estado, sendo que este também deve assegurar o atendimento à educação por meio dos programas suplementares.

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

I- educação básica obrigatória e gratuita dos 4 (quatro) aos 17 (dezesete) anos de idade, assegurada inclusive sua oferta gratuita para todos os que a ela não tiveram acesso na idade própria;

II - progressiva universalização do ensino médio gratuito;

III - atendimento educacional especializado aos portadores de deficiência, preferencialmente na rede regular de ensino;

IV - educação infantil, em creche e pré-escola, às crianças até 5 (cinco) anos de idade;

- V - acesso aos níveis mais elevados do ensino, da pesquisa e da criação artística, segundo a capacidade de cada um;
- VI - oferta de ensino noturno regular, adequado às condições do educando;
- VII - 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.

Desse modo, é possível perceber que a CF de 1988 assegura ao educando da escola pública o direito ao transporte escolar, fato este que se designa como facilidade ao acesso à educação. Nesta caminhada, frente aos direitos a educação, há diversas leis que contribuem diretamente e indiretamente para a efetiva ação do transporte escolar, o que necessariamente se atribui como possíveis caminhos constituídos para se chegar aos programas que assistem e dispõem de ações que verbalizam o transporte escolar.

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional- LDB/Lei 9.394/96, em seu art.4º, ressalta a obrigatoriedade do Estado, o qual se deve a prestação por meio destes programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. Desse modo, essa lei responsabiliza os Estados e Municípios pelo transporte escolar dos alunos em regime de colaboração.

Com a alteração feita na LDB através da Lei 10.709/2003, a responsabilidade dos Estados e municípios no provimento do transporte escolar aos alunos matriculados em suas respectivas redes de ensino tornou-se fortemente visível, delimitando assim, a responsabilidade de cada um, como também assegurando a possibilidade de celebração de convênio entre ambos para a promoção do transporte escolar.

Com base nisso, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB9.394/96) (com acréscimo da Lei nº 10.709/2003) assegura em seu Art. 10 que:

Art. 10. Os Estados incumbir-se-ão de: [...] VII - assumir o transporte escolar dos alunos da rede estadual. (Incluído pela Lei nº 10.709, de 31/7/2003). Art. 11. Os municípios incumbir-se-ão de: ... VI - assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal (incluído pela Lei nº 10.709, de 31/7/2003). A Lei nº 10.709 foi instituída com o escopo de alterar a Lei nº 9.394/96, incluindo nos artigos 10 e 11 os incisos VII e VI para determinar competência aos estados e municípios em garantir o transporte para os alunos de suas respectivas redes de ensino. Vale destacar que o artigo 3º desta lei possui um dispositivo de suma importância para negociações entre os estados e municípios, de forma a prestar um atendimento de qualidade a todos os alunos que precisam do transporte para ter garantido o seu direito à educação. Art. 3º Cabe aos estados articular-se com os respectivos municípios, para prover o disposto nesta lei da forma que melhor atenda aos interesses dos alunos (BRASIL, 2013, s/p).

Com base nos pressupostos contidos no art. 3º da Lei n.º 10.709/03, é válido destacar que a celebração entre estados e municípios não se destaca como uma obrigação, mas como uma articulação entre ambos que cuida de manter o funcionamento do transporte escolar da melhor forma possível para atender aos interesses dos educandos e de suas respectivas redes de ensino. Vale ressaltar que, ao firmar convênio, o município assume a responsabilidade pelo transporte em conformidade com as definições contidas no instrumento.

Tomando por base o conceito da possibilidade de convênio entre estados e municípios, cabe, então, mencionar a prescrição da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), Nº101/2000, que descreve em seu Art. 62: “os Municípios só contribuirão para o custeio de despesas de competência de outros entes da Federação se houver: I - autorização na lei de diretrizes orçamentárias e na lei orçamentária anual; II - convênio, acordo, ajuste ou congênere, conforme sua legislação”. Ou seja, o município só justifica o custeio e responsabilidade das despesas do Estado ou da União quando houver autorização legislativa, prevista nas Leis Orçamentárias e a existência de convênio.

De acordo com o artigo “Transporte Escolar do Programa Prioridade Absoluta” (HENRIQUES, 2017), a Lei nº 8.069, de 1990, que trata do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), fixou em seu artigo 4º parâmetros para a interpretação e aplicação da norma da prioridade absoluta, visando operacionalizar a garantia constitucional:

Art. 4º É dever da família, da comunidade, da sociedade em geral e do poder público assegurar, com absoluta prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao esporte, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária.

Parágrafo único. A garantia de prioridade compreende:

- (A) primazia de receber proteção e socorro em quaisquer circunstâncias;
- (B) precedência de atendimento nos serviços públicos ou de relevância pública;
- (C) preferência na formulação e na execução das políticas sociais públicas;
- (D) destinação privilegiada de recursos públicos nas áreas relacionadas com a proteção à infância e à juventude.

Por ser oportuno e conveniente, é importante salientar que o direito de transporte escolar gratuito também é assegurado no Art. 54, inciso VII, enfatizando a obrigatoriedade do Estado assegurar à criança e ao adolescente por meio de programas suplementares, dentre os quais, designa-se o serviço de transporte escolar, na qual se descreve de tal forma: “atendimento no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde” (BRASIL, 2017, p. 35).

Partindo então das inferências legislativas, vale frisar que no tocante da esfera do transporte escolar, compreende-se sua indispensabilidade para o acesso e a permanência do sujeito na escola, o que contribui para o desenvolvimento da educação. Nesse quesito, Feijó (2006, p.2), ressalta que “o transporte escolar é obrigação do Estado e garantia de acesso e permanência do aluno na escola”.

Desse modo, com base no artigo 227 da CF, o ECA, no artigo 4º incisos III e IV, garante a preferência nas execuções e formulação de políticas públicas e destinação privilegiadas de recursos destinados à proteção da infância, o que torna fundamental a responsabilidade da União o incentivo ao transporte escolar, por intermédio do Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação (FNDE).

O FNDE foi criado pela Lei Federal nº 5.537, de 1968, trata-se de uma autarquia responsável pela execução de políticas educacionais do Ministério da Educação (MEC), visando o atendimento de assistência técnica e financeira aos estados e municípios.

É uma autarquia vinculada ao Ministério da Educação [MEC] que tem a função de financiar os programas de ensino superior, médio e primário, promovidos pela União, e conceder a assistência financeira aos estados, Distrito Federal, territórios, municípios e estabelecimentos particulares. Tem como objetivo garantir o acesso à educação, por meio da captação de recursos para financiar projetos na área, de acordo com as diretrizes do planejamento nacional da educação. (HENRIQUES, 2017, p. 24)

Segundo as informações contidas no site do MEC (<http://portal.mec.gov.br/transporte-escolar>), para a garantia de qualidade e segurança aos alunos que residem na zona rural, ao qual depende do transporte escolar, o Ministério da Educação, através do FNDE, mantém dois programas de apoio ao transporte escolar, dentre dos quais, o programa “Caminho da Escola” e o “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE)”. De acordo com o site do FNDE, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar:

Consiste na transferência automática de recursos financeiros para custear despesas com manutenção, seguros, licenciamento, impostos e taxas, pneus, câmaras, serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica e funilaria, recuperação de assentos, combustível e lubrificantes do veículo ou, no que couber, da embarcação utilizada para o transporte de alunos da educação básica pública residente, em área rural. Serve, também, para o pagamento de serviços contratados junto a terceiros para o transporte escolar. (BRASIL, 2011, s/p)

Desta forma, compreende-se que o programa tem sua funcionalidade voltada à oferta do transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes do setor rural,

por meio de assistência financeira, em particular aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios. Assim, “o PNATE financia despesas, como manutenção de veículos escolares rodoviários, manutenção de veículos escolares aquaviários, aquisição de passe estudantil quando existir oferta de serviço regular de transporte coletivo e pagamento de serviços oriundos de terceiros” (HENRIQUES, 2017, p. 24).

Desse modo, é relevante realçar que o PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos dispõem sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado e alteram o art. 4 da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996.

O programa Caminho da Escola foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007. Esses programas do MEC oferecem subsídios aos municípios para adequar e/ou adquirir veículos acessíveis para o transporte escolar, ou seja, têm “o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares dos alunos do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar” (BRASIL, 2011, p. 1).

O Decreto nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009, tem como finalidade a disciplinar e acompanhar o Programa Caminho da Escola, sendo que ressalta no Art. 1º:

a União, por intermédio do Ministério da Educação, apoiará os sistemas públicos de educação básica dos Estados, Distrito Federal e Municípios na aquisição de veículos para transporte dos estudantes da zona rural, buscando coordenar a implantação, o acompanhamento, o monitoramento e a avaliação do referido programa.

De acordo com o Decreto nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009 em seu Art. 2º, o Programa Caminhos da Escola tem como objetivos:

- I - Renovar a frota de veículos escolares das redes municipal e estadual de educação básica na zona rural;
- II - Garantir a qualidade e segurança do transporte escolar na zona rural, por meio da padronização e inspeção dos veículos disponibilizados pelo Programa;
- III - garantir o acesso e a permanência dos estudantes moradores da zona rural nas escolas da educação básica;
- IV - Reduzir a evasão escolar, em observância às metas do Plano Nacional de Educação; e
- V - Reduzir o preço de aquisição dos veículos necessários ao transporte escolar na zona rural.

Estes programas foram criados a partir das necessidades de valorização da zona rural, cujos investimentos visam melhorar as condições de vida, permitindo ao sujeito do

campo a acessibilidade e permanência na escola, uma vez que, em decorrência da carência de escolas rurais, as ações e os programas voltados para o transporte escolar acabam sendo o único acesso dos indivíduos que vivem no campo à educação.

Outro programa que sustenta e contribui para garantia do transporte escolar gratuito é o programa Territórios da Cidadania, lançado através do Decreto nº 11.503, de 2008. Este se objetiva, por meio do desenvolvimento territorial sustentável, promover e acelerar a superação da pobreza e das desigualdades sociais no meio rural. Assim, por intermédio da Resolução nº 64, de 2011, esse programa tem a responsabilidade de fazer a transferência de recursos financeiros aos municípios, tendo em vista a aquisição de veículos no âmbito do Programa Caminho da Escola.

A Lei nº 12.695, de 2012, cujo objetivo está na promoção de melhoria da qualidade da educação básica pública por intermédio de apoio técnico ou financeira, através do Plano de Ações Articuladas, no âmbito do transporte escolar se relaciona com o programa Caminho da Escola, “na medida em que permite o repasse direto de recursos da União, em caráter suplementar e voluntário, para as redes públicas de educação básica dos estados, do Distrito Federal e dos municípios” (HENRIQUES, 2017, p. 25).

Cabe ressaltar que o PNATE, o Caminho da Escola e demais programas que articulam entre si são programas de caráter suplementar aos Estados e Municípios, cuja obrigatoriedade está na oferta do transporte escolar para os alunos de suas redes, assegurando-lhes o direito à educação. Em outras vias, compreende-se que “o transporte escolar é serviço de utilidade pública e o Poder Público deve oferecê-lo gratuitamente para crianças e adolescentes que não tenham escola perto de casa (BRASIL, 2006, p. 9).

Desse modo, entende-se que o programa Caminho da Escola, junto a seu contexto de lei, se articula com projetos que intensificam a promoção do transporte, tais como o projeto Transporte Escolar Acessível, cujo sentido, “é fundamental para garantir tais direitos, pois, viabiliza a aquisição de veículos acessíveis” (HENRIQUES, 2017, p. 18). Isto por que, por meio do Decreto nº 7.612, de 2011, tem-se a assecuridade dos direitos da pessoa com deficiência, conforme estar previsto no artigo 3º, inciso II, “a garantia de que os equipamentos públicos de educação sejam acessíveis para as pessoas com deficiência, inclusive por meio de transporte adequado” (BRASIL, 2011, s/p).

Portanto, é visível uma demanda constitucional que ampara o direito ao transporte escolar gratuito, como também as condições necessárias à sua oferta. Assim, cabe agora enfatizar sobre os requisitos mínimos do transporte escolar em conformidade ao Código do Transporte Brasileiro (CTB).

3.2 Como deve ser o Transporte Escolar

Com base nos pressupostos contidos no guia do transporte escolar, compreende-se que o transporte escolar possui uma relevância para garantia dos meios de acesso ao ambiente escolar aos estudantes, principalmente aqueles que moram longe das instituições, especificamente os residentes no campo. Como já mencionado, há leis específicas, diretrizes e programas governamentais que certificam a todos que necessitam o direito de transporte escolar gratuito e de qualidade para acesso à educação.

Dentre as leis e diretrizes, pode-se destacar a lei que atribui os requisitos mínimos do transporte escolar, desde o motorista até as referências do veículo, para prestação de serviço qualificável e seguro. Por conseguinte, o artigo 136 do CTB, Lei nº 9.503/97, prevê uma série de exigências para veículos de transporte escolar:

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

I - Registro como veículo de passageiros;

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

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

IV - Equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

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

VI - Cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN. (BRASIL, 2013, p.57)

Assim, é compreensível que os veículos somente podem circular com a autorização dos órgãos competentes, tendo: registro como veículo de passageiros; tacógrafo; nomenclatura indicando ser veículo escolar; cintos de segurança em número igual à lotação; entre outros, conforme ressalta o artigo 136.

Desse modo, na contratação de prestação de serviço do transporte escolar, é relevante a verificação de condições dos veículos e documentação do motorista, além das condições de higiene do carro e cintos de segurança para seguridade dos alunos.

Em relação aos motoristas dos veículos designados para o transporte escolar, cabe estes: estarem habilitados na categoria “D”; ter idade superior a 21 anos; não ter cometido

nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses; e ser aprovado em curso de especialização. Neste sentido, o guia do transporte escolar do Ministério Público - FNDE/MEC -, ressalta que o condutor, seja de embarcação ou automóvel, deve ter:

Idade superior a 21 anos. Habilitação para dirigir veículos na categoria D.
 Se pilotar embarcações, deve ser habilitado na Capitania dos Portos.
 Ter sido submetido a exame psicotécnico com aprovação especial para transporte de alunos.
 Ter se formado em curso de Formação de Condutor de Transporte Escolar.
 Possuir matrícula específica no DETRAN ou Capitania dos Portos.
 Não ter cometido falta grave ou gravíssima nos últimos doze meses.
 (BRASIL, 2013, p. 57)

Assim, notoriamente, entende-se a exigência por parte do CTB, a fim de garantir tráfego e segurança aos passageiros. Entretanto, sabe-se que a maioria dos municípios brasileiros são assistidos por uma frota de transportedeteriorada, resultando em uma série de precariedades e más condições que afetam e prejudicam o acesso e a permanência na escola. Grande parte desta precariedade advém da falta de transporte próprio, o que leva os municípios, em sua maioria, à contratação de serviços prestados.

Nessa situação, o município, por não possuir a frota própria ou pela necessidade de ampliar a frota do transporte escolar, efetiva a contratação intermediada por prestação de serviços através de licitação. Esta ação está assegurada pela Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993, que regulamenta e institui normas para licitação e contratos da Administração Pública:

Art. 2º. As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.
 Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontades para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, sejam qual for a denominação utilizada (BRASIL, 1993, s/p).

Portanto, as constituintes foram sancionadas e regulamentadas, assegurando os direitos e responsabilizando o poder público e estipulando as obrigações recíprocas para coma oferta do transporte escola. Para que esse direito se concretize, as Promotorias de Justiça podem atuar através de diversos instrumentos para intervenção judicial, conforme consta no Guia do Transporte Escolar do Ministério Público:

NOTIFICAÇÃO RECOMENDATÓRIA: Instrumento elaborado em caráter recomendatório e premonitório, no sentido de prevenir possíveis responsabilidades no exercício do cargo público que possam induzir a atividades ímprobas.

PORTARIA: Instrumento preparatório de inquérito civil, no qual o Promotor de Justiça responsável pela fiscalização de possíveis irregularidades indica um representante do Ministério Público para secretariar o procedimento investigatório e lista os procedimentos para coleta de informações que, posteriormente, poderão subsidiar um termo de ajuste de conduta ou uma ação civil pública.

TERMOS DE AJUSTE DE CONDUTA (TAC): Acordo firmado entre o Ministério Público e a parte interessada pela qual esta última se compromete a agir de acordo com as leis em prazo pré-estabelecido, sob pena de multa. É, portanto, um instrumento extrajudicial, o que significa dizer que seu descumprimento enseja uma ação de execução.

AÇÃO CIVIL PÚBLICA (ACP): Instrumento processual, previsto na Constituição Federal brasileira e em leis infraconstitucionais, de que podem se valer o Ministério Público e outras entidades legitimadas para a defesa de interesses difusos, coletivos e individuais homogêneos. A ação civil pública não pode ser utilizada para a defesa de direitos e interesses puramente privados e disponíveis.

MANDADO DE SEGURANÇA: Ação que serve para resguardar direito líquido e certo, não amparado por Habeas Corpus ou Habeas Data, que seja negado, ou mesmo ameaçado, por autoridade pública ou agente particular no exercício de atribuições do poder público. (BRASIL, 2009, p. 8).

A partir destas informações, é necessário associar a praticidade destes programas com a realidade e fornecimento do transporte escolar no município de Monte Alegre de Goiás, destacando, assim, as condições cabíveis - se há precariedade, faltas ou dificuldades que afetam no acesso e permanência destes alunos na escola e no processo de ensino e aprendizagem.

4 ENCAMINHAMENTOS METODOLÓGICOS

Este estudo baseia-se em uma pesquisa bibliográfica e de campo com a abordagem qualitativa em que utiliza-se documentos e questionários para apreensão das informações dos objetivos desta pesquisa.

De acordo com Fonseca (2002, p. 32), a pesquisa bibliográfica busca desenvolver argumentos e explicações de uma problematização, a partir de teorias publicadas em diversificados acervos/fontes, “é feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrônicos, como livros, artigos científicos, páginas de web sites”. Marconi e Lakatos definem que este tipo de pesquisa desta forma:

(...) abrange toda a bibliografia já tornada pública em relação ao tema de estudo, desde publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, livros, pesquisas, monografias, teses, material cartográfico etc., até meios de comunicações orais: rádio, gravações em fita magnética e audiovisuais: filmes e televisão. Sua finalidade é colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto, inclusive conferências seguidas de debates que tenham sido transcritos por alguma forma, quer publicadas, quer gravadas. (MARCONI; LAKATOS, 2003, p. 71)

Desse modo, compreende-se que a pesquisa bibliográfica procura objetivar através de referências teóricas publicadas o recolhimento de informações, dados ou conhecimentos prévios acerca de determinada problematização. Busca-se também direcionar a construção desta pesquisa por meio de Estudo de campo para dar mais consistência aos argumentos coletados pela pesquisa bibliográfica.

Nesse caso, como pesquisa de campo entende-se o estudo de um único grupo ou comunidade em sua estrutura social, ou seja, ressaltando a interação de seus componentes. Assim, “o estudo de campo tende a utilizar muito mais técnicas de observação do que de interrogação” (GIL, 2008, p. 57).

De tal forma, a pesquisa com a abordagem qualitativa, de acordo com Bortoni- Ricardo (2008), é possível construir e reconstruir o conhecimento atribuindo à prática o processo de ação-reflexão-ação. Desse modo, a pesquisa propicia o desenvolvimento de definições dos procedimentos metodológicos, objetivando enriquecer a argumentação da pesquisa.

De acordo com Gil (2010), a pesquisa com abordagem qualitativa compreende que existe uma relação entre o mundo real e o sujeito, isto é, a relação não pode ser traduzida em números, mas por meio da interpretação do fenômeno e atribuição de significados que são

básicos na pesquisa qualitativa, em que o ambiente natural é a fonte direta da coleta de dados e o pesquisador é o instrumento chave.

Desse modo, a realização de uma pesquisa com a abordagem qualitativa tem a função de descrever, analisar, aprofundar e compreender os processos da dinâmica frente às questões que estão sendo estudadas e investigadas. Mediante a abordagem, compreende-se que:

Os pesquisadores qualitativos tendem a coletar dados no campo e no local em que os participantes vivenciam a questão ou problema que está sendo estudado. Eles não levam os indivíduos para um laboratório (uma situação artificial) nem enviam instrumentos para os indivíduos preencherem. Esse fechamento das informações coletadas por meio da conversa direta com as pessoas e da observação de como elas se comportam e agem dentro de seu contexto é uma característica importante da pesquisa qualitativa. No ambiente natural, o pesquisador tem interações face a face no decorrer do tempo (CRESWELL, 2010, p. 208).

Assim sendo, é possível por meio dessa pesquisa explorar situações de realidades cujas insuficiências não estão claramente definidas, descrevendo assim a situação do contexto percebido pela investigação. Dessa forma, a fundamentação teórica deste estudo foi realizada com bases em autores como: Caldart (2008); Creswell (2010); Gil (2002, 2008, 2010); Fonseca (2002); Marconi & Lakatos (2010); Feijó (2008); Freitas & Battezzati (2018); Bortoni-Ricardo (2008); Barroso; Demetrio; Furtado (2008).

A pesquisa foi realizada com os alunos das escolas do município de Monte Alegre de Goiás que utilizam do transporte escolar na rota conhecida por Rota do Mendes/Vazante. Sendo assim, foram 05 (cinco) estudantes, 01 (um) professor da rede municipal, 01 (um) motorista da rota e 01 (um) gestor da rede municipal, totalizando 08 (oito) participantes.

Deste modo, cabe ressaltar que optar por estes sujeitos permitiu expor a participação e opinião de todos, além de permitir uma compreensão do contexto através da visão cada um, para compreender a realidade destes alunos, o funcionamento do transporte escolar e toda estrutura. Além disso, alguns dos sujeitos estabelecerem uma relação direta com os alunos, trazendo um conhecimento de outro ângulo da questão, fomentando, assim, diferentes conceitos e entendimentos frente à problematização da pesquisa.

Para coleta de dados, fez-se uso de questionários com questões abertas direcionadas aos alunos, professor, gestor e motorista para apreender informações sobre o objeto em questão. Partindo dos pressupostos de Silva (2008), entende-se que o questionário consiste em um conjunto de perguntas a respeito de variáveis situações que o pesquisador

busca fazer uma descrição sob a observância da compreensibilidade das perguntas, conteúdo, tamanho e organização, de forma que o entrevistado possa ser motivado ao respondê-lo.

O questionário, de acordo com Gil (2002), é uma técnica de coleta de dados que consiste em um número de questões por escrito apresentado a um grupo de pessoas que estão sendo pesquisadas, cujo objetivo procede do conhecimento, de opiniões, crenças, sentimentos, interesses, expectativas e situações vivenciadas.

Desse modo, os questionários aqui apresentados referem-se a um instrumento de registro de dados que possibilita o conhecimento das convicções dos alunos, professores demais envolvidos acerca das condições, funcionamento, desafios e interferência do transporte escolar ofertado no processo de ensino/aprendizagem, que segundo Marconi e Lakatos (2003, p. 190): “é uma técnica de coleta de dados para conseguir informações e utilizar os sentidos na obtenção de determinados aspectos da realidade. Não consiste apenas em ver e ouvir, mas também em examinar fatos ou fenômenos que se desejam estudar”. Isto posto, entende-se que a análise dos dados coletados se torna um momento fundamental nesse processo de pesquisa.

Em relação à observação, esta foi norteadada por meio de observação participante, que “consiste na participação real do conhecimento na vida da comunidade, do grupo ou de uma situação determinada” (GIL, 2008, p. 103), tendo enfoque nas condições de percepção a fim de verificar as condições, o percurso e os comportamentos dos sujeitos envolvidos no campo de observação. Em outras palavras, “pode definir observação participante como a técnica pela qual se chega ao conhecimento da vida de um grupo a partir do interior dele mesmo” (GIL, 2008, p. 103).

Para tanto, as respostas dos questionários aplicados foram transcritas para serem analisadas com base nos suportes teóricos mencionados no decorrer desta pesquisa, no sentido de compreendermos como funciona e se estabelecem essas relações no que diz respeito ao transporte escolar segundo as percepções dos sujeitos entrevistados. Buscou-se verificar e analisar, por meio desses relatos, o desenvolvimento da aprendizagem destes alunos que moram no campo e que estudam nas escolas da zona urbana.

5 O CONTEXTO RURAL DO MUNICÍPIO DE MONTE ALEGRE-GOIÁS: A OFERTA DO TRANSPORTE ESCOLAR

Este capítulo volta-se para o contexto do meio rural do município de Monte Alegre de Goiás, buscando delimitar as condições e estrutura do transporte. Assim, enfatiza-se a trajetória dos sujeitos que moram na zona rural e que dependem do transporte escolar no município de Monte Alegre de Goiás, evidenciando os anseios, as dificuldades encontradas e vivenciadas no percurso até a entrada na escola, além de descrever os aspectos relativos ao desenvolvimento da aprendizagem destes alunos.

5.1 O meio rural do município de Monte Alegre de Goiás

Antes de adentrarmos o contexto da zona rural do município de Monte Alegre de Goiás, vale compreender que o termo “rural”, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE - censo 2010), é aquele espaço fora do limite urbano, sendo este definido por lei municipal.

Ainda de acordo com o IBGE (1996), a definição se privilegia por meio do caráter administrativo assumido pelas cidades, e nesse contexto político-administrativo definiu-se o meio rural como: “situação rural abrange a população e os domicílios recenseados em toda a área situada fora desses limites, inclusive os aglomerados rurais de extensão urbana, os povoados e os núcleos” (IBGE, 1996, p. 09 apud PONTE, 2004, p.25).

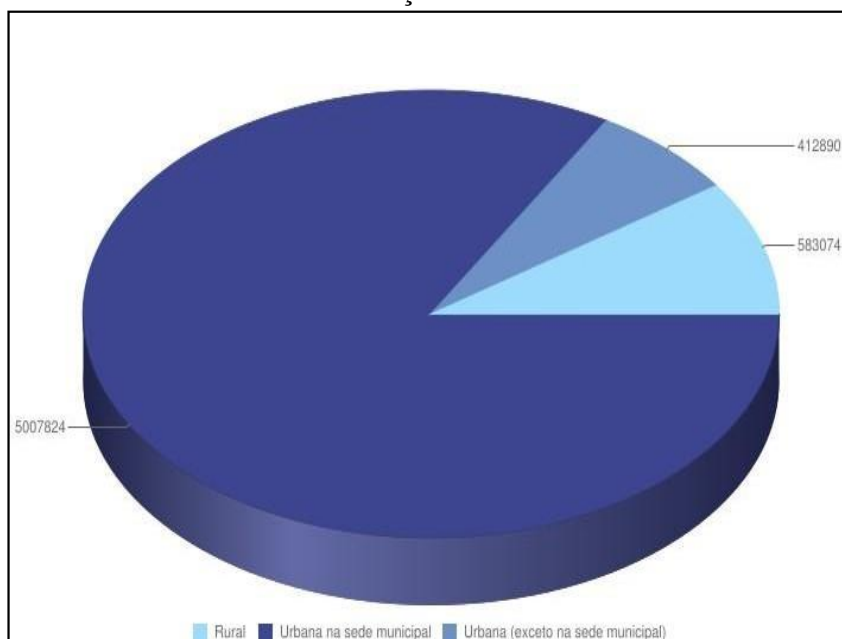
Na atualidade, segundo a pesquisa do IBGE, censo de 2010, existem cerca de 30 milhões de habitantes que residem nas chamadas áreas rurais, o que corresponde a 15% do total da população brasileira. Com base nos dados do IBGE (2010, 2011), devido à má prestação de serviços de assistência, saúde e educação disponibilizados para a população rural, em relação ao ano de 2000, teve-se uma redução de 6,3%. (Na pesquisa está provada essa relação como único fator? Pois pode haver outros fatores como automatização de processos)

A luta do povo do campo tem proposto políticas públicas que alcancem a cidadania dos moradores das áreas campestres. De acordo com Pegoretti e Sanches (2004), o transporte surge como forte aliado para a integração social, um elemento relevante para viabilização dos deslocamentos às cidades e o acesso aos mais diversos serviços mediante a segregação pertinente no meio rural.

No contexto rural do Estado de Goiás, estima-se que o estado possuía 6.145.996 habitantes e densidade demográfica de 18m 1 habitantes/km². De acordo com os dados da

PNAD/IBGE, o estado de Goiás teve uma redução no tocante da população rural, sendo que em 2000 a população era de 607 mil habitantes e em 2012 reduziu para 530 mil, tendo, pois, uma redução de 12,7%. Tomando por base as informações contidas no site do Censo 2010 IBGE, é válido demonstrar a repartição populacional e seu contingente urbano e rural, conforme os gráficos abaixo:

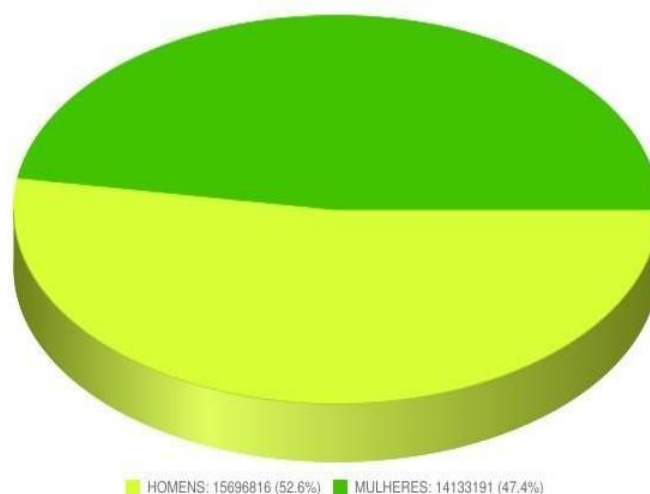
Gráfico 1– População urbana, rural e urbana na sede municipal, segundo as Unidades da Federação – 2010



Fonte: <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=1&uf=52>

Gráfico 2– População rural Goiás/site Censo 2010

População Rural - Brasil



Fonte: <https://www.ibge.gov.br/censo2010/apps/sinopse/webservice>

O município de Monte Alegre de Goiás faz parte da Microrregião da Chapada dos Veadeiros, que é distribuída em oito municípios (Alto Paraíso de Goiás, Campos Belos, Cavalcante, Colinas do Sul, Monte Alegre de Goiás, Nova Roma, São João D'Aliança e Teresina de Goiás). Possui 21.337,58 km² de área total e 62.656 habitantes (2,94 de densidade populacional), sendo que 67,21% da população vive em área urbana e 32,79% em área rural, conforme a tabela 1, abaixo:

Tabela 1– Dados populacionais da Microrregião Chapada dos Veadeiros – 2010

Municípios	Área (Km ²)	População 2010	População 2000	Homens	Mulheres	Urbana	Rural
Alto Paraíso de Goiás	2.593,90	6.864	6.182	49,53%	50,47%	75,79%	24,21%
Campos Belos	724,066	18.395	17.047	49,65%	50,35%	87,98%	12,02%
Cavalcante	6.953,65	9.394	9.150	52,32%	47,68%	50,53%	49,47%
Colinas do Sul	1.708,19	3.523	3.702	52,17%	48,83%	71,67%	28,33%
Monte Alegre de Goiás	3.119,80	7.742	6.892	51,54%	48,46%	41,00%	59,00%
Nova Roma	2.135,66	3.468	3.717	51,70%	48,30%	41,05%	58,97%
São João D' Aliança	3.327,37	10.254	6.736	51,42%	48,58%	65,55%	34,45%
Teresina	774,637	3.016	2.858	51,13%	48,87%	70,76%	29,24%
Microrregião da Chapada dos Veadeiros	21.337,58	62.656	56.011	50,89%	49,11%	67,21%	32,79%

Fonte: https://www.ifg.edu.br/attachments/article/493/microrregiao_chapada_dos_veadeiros.pdf

O meio rural do Município de Monte Alegre de Goiás é constituído por fazendase pelas comunidades Kalunga, Ponte Paranã e Comunidade Riacho dos Cavalos; grande partedestas localidades rurais possuiu o transporte escolar para trajeto até a escola. Vale ressaltar que o transporte se refere ao deslocamento do meio rural para a escola localizada na zona urbana.

Aas demais localidades da zona rural do município, como algumas fazendas e comunidades, o transporte escolar, ao qual podemos destacar, está em conformidade com o

quadro rotas do Transporte Escolar disponibilizado pela direção do transporte escolar do município. Dentre estes locais pode-se destacar as localidades da zona rural conhecidas por: Posto Fiscal-Ponta da Serra; Fazenda Aparecida, Faz. Bituruna, Água Doce, Faz. Novo Horizonte; Fazenda sucuri; Faz. Brejo; Bucaina; Faz. Pedra de Amaranite e Taboquinha/Caraíbas; Fazenda São João; Assentamento Atalaia Mata Verde; Edgar; Ponta da Serra e Lazaro; Faz. Riachão II; Maracanã; Faz. Fundo do Pasto; 7 Irmãos; Riachão; Pé da Serra – Pelotas; Paranã; Covanca e Prata; Vazante; Faz. Tucano Craft; e Prata – Rio Manso – Gameleira/Prata. Dessa forma, a extensão rural do município de Monte Alegre de Goiás se dispõe de rotas de Transporte Escolar que se tornam possibilidades de novas pesquisas.

5.2 A oferta do transporte escolar em Monte Alegre de Goiás

Sob a perspectiva e o conhecimento da contundente afirmação da responsabilidade da União, dos Estados e dos Municípios frente ao oferecimento de uma educação qualitativa, assistindo a todos os sujeitos, contidas na Constituição Federal, de maneira a assegurar a equalização de oportunidades educacionais e padrão mínimo de qualidade do ensino através de assistência técnica e financeira, cabe aos Municípios a responsabilidade pelo ensino fundamental e a educação infantil.

Desse modo, o Município de Monte Alegre de Goiás, contendo em sua rede de ensino de 1ª fase já se torna responsável principal pelo transporte destes alunos. De maneira a agir de forma conjunta com Estado, todos os anos realiza-se um Termo de Adesão (Anexo A) no início do ano letivo, em que o Município se compromete a realizar a locomoção dos estudantes de 2ª fase do ensino fundamental bem como de Ensino Médio aos quais cursam em Colégios Estaduais na zona urbana, em contrapartida de repasses pela Esfera Estadual.

Assim sendo, vale ressaltar que, em partes, o município cumpre com o fornecimento do transporte escolar. Todavia, essa oferta só favorece os educandos que estudam nas escolas dentro da cidade, uma vez que as localidades pertencentes à comunidade Kalunga, a exemplo a região conhecida por Saco Grande, na qual se tem a Escola Kalunga V, como também em todo o Kalunga do município de Monte Alegre de Goiás, não têm a oferta do transporte escolar. Isto é, o município não oferta o transporte escolar aos alunos assistidos pela escola do campo.

Na região de Saco Grande, na comunidade Kalunga, grande parte dos alunos que cursam a Educação Infantil, o Ensino Fundamental 1 e 2 e também o Ensino Médio

percorrem cerca de 5 km para chegar até à escola, tendo que sair muito cedo de suas casas para ter acesso à escolarização.

A maioria das rotas escolares é assistida por meio da locação de veículos, realizada por meio de licitação na modalidade pregão, sendo em sua maioria locação constituídas por carros de passeios, vans, micro-ônibus e ônibus. Além dos veículos licitados, o município tem a frota própria adquirida por meio dos programas do FNDE e por recursos próprios.

Desse modo, a fim de fornecer aos alunos a acessibilidade aos direitos à educação, o procedimento licitatório de transporte escolar no município acontece no início do ano, ao invés de ser no final do ano, sendo que muitas vezes tem início as aulas e o município ainda está no processo de licitação para contratação de veículos para transporte escolar. Isto gera contratempos no transporte das crianças em que, na maioria dos casos, fica sem acesso à escola enquanto não acontece a licitação.

No ano de 2018, a estrutura do Transporte Escolar do Município de Monte Alegre de Goiás contou com 06 veículos próprios (um ônibus com 48 lugares, 02 vans, 02 microônibus de 24 lugares e veículos terceirizados (12 veículos, entre eles ônibus, Kombi, vans e veículos de passeio para rota com menos quantidade de alunos).

De acordo com o Guia do Transporte escolar, “todo veículo que transporta alunos, deve ter uma autorização especial, expedida pela Divisão de Fiscalização de Veículos e Condutores do DETRAN ou pela Circunscrição Regional de Trânsito (CIRETRAN). A autorização deve estar fixada na parte interna do veículo, em local visível” (BRASIL, 2009, p.07).

Os veículos passam por vistorias periódicas (duas vezes ao ano) realizadas em parceria com DETRAN-GO, Poder Público e Promotoria de Justiça. Os veículos que não conseguem atingir patamar de aceitabilidade detêm de prazo para adequação ou suspensão dos trabalhos (BRASIL, 2009).

O repasse aos transportadores é feito pela gestão financeira do Município de acordo com os repasses do Governo Federal e Estadual, com complementação de grande parte do recurso oriundo do Tesouro Municipal.

A extensão territorial do município de Monte Alegre de Goiás é uma das maiores do Estado de Goiás e isso torna muito grande a necessidade de ampliação de rotas escolares de modo a atingir a todo público alvo que necessita de vir à instituição de ensino localizada na cidade. Com exceção da Comunidade Kalunga, que contém escolas municipais e estaduais (devido à dificuldade de acesso para viagens diárias) todas as outras comunidades e fazendas

se utilizam do transporte escolar destacando rotas com 180 (cento e oitenta) e 222 (duzentos e vinte e dois) quilômetros diários.

Conforme apresentado na tabela a seguir, discriminando de tal forma as rotas e respectivos veículos utilizados, o quantitativo de alunos e as condições das estradas, vale ressaltar que a tabela 2 refere-se ao ano de 2018, uma vez que houve mudanças nas rotas, e ainda não se tem as informações concretamente definidas. Dessa forma, foi embasada nos dados anteriores para que, assim, sejam cumpridos os objetivos desta pesquisa.

Assim, na tabela abaixo, informa-se a composição do transporte escolar do Município de Monte Alegre de Goiás, referente ao ano de 2018:

Tabela 2– Rotas Transporte Escolar do Município de Monte Alegre-GO (2018)

Local	Km diário estimado	Veículo	Condições de via	Nº de alunos	Turno
Posto Fiscal-Ponta da Serra \ M. Alegre/UEG/UFT	338	Ônibus	Pavimentada	100	Matutino/noturno
Fazenda Aparecida / Monte Alegre de Goiás	135 km	Kombi	95 km não pavimentada e 40 km pavimentada	8	Vespertino
Faz. Bituruna, Agua Doce \ GO-118	94 km	Kombi	38 Km sem pavimentação e 56 km pavimentado	11	Matutino
Faz. Novo Horizonte / M. Alegre/sucuri	134 km	Carro de Passeio	Sem pavimentação	08	Vespertino/Matutino
Faz. Brejo, Bucaina \ GO 118	50 km	Carro passeio	50 km sem pavimentação	04	Matutino
Faz. Pedra de Amolar / Monte Alegre	140 km	Kombi	Não pavimentada	13	Vespertino
Amarante e Taboquinha/caraibas	145 km	Carro de passeio	Não pavimentada	15	Mat/vesp e not
Fazenda São Joao/ Monte Alegre	138 km	Van	88km sem pavimentação e 50 km pavimentado	16	vesp
Assentamento Atalaia	120 km	Kombi	120 km sem pavimentação	12	Vespertino
Mata Verde, Edgar, Ponta da Serra e Lazaro	120 km	Van	80 km sem pavimentação 40 km pavimentada	19	Matutino
Faz. Riachão II - Maracanã \ M. Alegre	148 km	Micro	120 km sem pavimentação e travessia de córrego 28 km pavimentada	25	Vespertino
Faz. Fundo do pasto, 7 Irmãos/ Riachão	80 km	Carro de passeio	Sem pavimento com difícil acesso	07	Vespertino
Pê da Serra – Pelotas \ Paranã	222 km	Micro	Sem pavimentação com difícil acesso	16	Vespertino
Universitário, Covança e Prata	130 km	Van	Sem pavimentação	28	Matutino/noturno
Vazante. Monte Alegre	180 km	Micro	Sem pavimentação	35	Vespertino
Faz. Tucano- Craft / M. Alegre	134 km	Carro de Passeio	34 km pavimentado 100 km sem pavimentação	08	Vespertino
Urbano – (Paraná / Monte Alegre)	130 km	Onibus	Pavimentado	80	Vespertino
Prata – Rio Manso – gameleira/ Prata	150 km	Kombi	Sem pavimentação	12	Vespertino/Matutino
Araçá /Riachão/sumidouro/aleluia	120 km	Kombi	Sem pavimentação e difícil acesso	12	Vespertino
Fazenda Borges/Monte Alegre	40 km	Carro de Passeio	Sem Pavimentação	08	Vespertino
Fazenda tamanduá /Pê da Serra do Prata /ZM/M. Alegre	145 km	Carro passeio	100 km sem pavimentação -45 pavimentado	04	Vespertino
LBC/Angico/Vera Cruz/Riachão/M. Alegre	114 km	Van	75 km não pavimentada de difícil acesso 39 km pavimentada	15	Vespertino

Fonte: Informações obtidas na Secretaria de Educação – Município de Monte alegre de Goiás

A partir da observância, notoriamente percebe-se uma diversidade quanto ao tipo de veículo para o atendimento dos alunos em cada área, como também se nota a distância percorrida pelos mesmos durante seu trajeto diário. É visível que alguns chegam a passar pela mesma rota em dois períodos distintos de modo a atender os turnos em que os mesmos devem estar nas instituições. Observa-se também que a grande maioria enfrenta estradas sem pavimentação, alguns com travessia de córregos e pontes, o que dificulta ainda mais o traslado.

A rota que serviu de acompanhamento, conforme fotos anexas a este trabalho podem comprovar a precariedade do veículo que não são terceirizados: bancos em péssimo estado, para-brisa trincado, muita sujeira em seu interior, além de janelas com alguns vidros quebrados. Na frota do transporte escolar, é válido ressaltar que, hoje, poucos são os veículos que se encontram em condições estáveis, pois a maioria se encontra em condições de precariedade.

6 ANÁLISE DOS RESULTADOS: A REALIDADE DOS ALUNOS NA UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE MONTE ALEGRE DE GOIÁS

Neste capítulo será realizada análise de dados obtidos na pesquisa de campo; para uma melhor compreensão, será dividida em cinco partes. A primeira apresenta os dados e os resultados do Apêndice A (Questionário do aluno); enquanto a segunda descreve a atuação e prática pedagógica do professor com base no Apêndice C (Questionário do educador), aplicado a um dos professores dos alunos que utiliza o transporte escolar, especificamente da rota Mendes/Vazante.

A terceira parte traz a análise a partir do questionário aplicado ao motorista da respectiva rota para estabelecer mais informações acerca das vivências e da realidade dos alunos residentes no campo no processo de escolarização por meio do transporte escolar; já a quarta parte se refere ao questionário aplicado ao gestor responsável pelo transporte escolar, da Secretaria de Educação, cujo valor está na explanação do funcionamento e dificuldades encontradas para a efetiva ação e oferta do transporte escolar.

A quinta e última parte apresenta um apanhado geral acerca da experiência vivenciada, na qual foi possível analisar de perto o trajeto percorrido por estes alunos do campo até a escola e vice-versa, podendo observar os obstáculos e dificuldades enfrentados pela chuva, estradas em péssimas condições, dentre outros. Os dados desta pesquisa foram coletados especificamente em uma das rotas do transporte escolar do município de Monte Alegre de Goiás, conforme destacado anteriormente nos procedimentos metodológicos.

Dessa forma, com a finalidade de compreender sobre o funcionamento do transporte escolar do município de Monte Alegre de Goiás, apresenta-se os resultados e as discussões por meio dos questionários e a observação.

6.1 Análise do questionário do aluno: as dificuldades e a aprendizagem dos alunos

O objetivo desta pesquisa foi analisar e descrever a realidade e condições da oferta do transporte escolar e as respectivas dificuldades enfrentadas pelo educando do campo no processo de escolarização, com base nas informações coletadas por meio dos questionários e observações da rota escolhida para pesquisa.

Dando sequência a esta análise, o questionário aplicado era constituído por três partes (A, B, C), que permitiu ao aluno responder livremente, usando uma linguagem própria e emitindo suas opiniões.

Na parte A se designa a identificação. Dos cinco entrevistados, quatro pertencem à rede estadual de ensino, enquanto apenas um pertence à rede municipal; lembrando que o município de Monte Alegre tem o compromisso com os alunos da rede estadual, mediante o termo de adesão feito junto ao Estado. Quatro dos entrevistados utilizavam Rotas da Vazante; já o da rede municipal pertencia à Rota Mendes, sendo cada aluno pertencente a uma localidade específica.

A Parte B trata da caracterização do deslocamento dos alunos do campo até a escola, sendo que a primeira questão refere-se ao tipo de veículo utilizado. Vale ressaltar que o conhecimento do tipo de veículo é essencial, pois traz a percepção e análise de identificação do veículo e, assim, é possível associar se o mesmo é adequado para a escola e alunos e para tipo de estrada que percorrem.

Qual veículo você utiliza para chegar à escola? Referente a esta questão, a resposta dos alunos (tratados como A1, A2, A3, A4 e A5) foi unânime em dizer que utilizam ônibus para ir para escola.

Nesse caso, a rota específica é assistida por um ônibus adquirido pelo programa Caminho da escola. Como já mencionado, o município adquire os veículos por meio de recursos próprios, pregão, via convênio firmado com o FNDE ou por meio de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o qual disponibiliza linha de crédito especial para a aquisição de ônibus zero quilômetro e de embarcações novas¹.

Assim, o município, além deste ônibus, tem outros veículos adquiridos por meio do programa Caminho da escola. Desse modo, é notório ressaltar que o ônibus utilizado na rota Mendes/Vazante trata-se de um dos primeiros ônibus adquiridos através do programa entre os anos de 2012 e 2013.

O ônibus, disponibilizado na respectiva rota, trata-se do modelo ORE 2² (Ônibus Rural Escolar), cuja demanda se estabelece em “oferecer aos municípios do campo veículos que melhor atendessem às características e especificidades do transporte de estudantes nessas regiões” (BRASILIA, 2009, p.39).

¹ Disponível em: <http://www.fn.de.gov.br/portaldecompras/index.php/produtos/onibus-escolar-rural>.

² Ônibus Rural Escolar - ORE 2: ônibus com comprimento total máximo de 9.000mm, capacidade de carga útil líquida de no mínimo 3.000kg, comportando transportar 31 (trinta e um) passageiros adultos sentados ou 44 (quarenta e quatro) estudantes sentados, e podendo ser equipado com plataforma elevatória veicular. Disponível em: ftp://ftp.fn.de.gov.br/web/noticias_arquivos/relatorio_not03112009.pdf

Figura 1– Transporte escolar utilizado na rota Mendes/Vazante



Fonte: Arquivo Pessoal

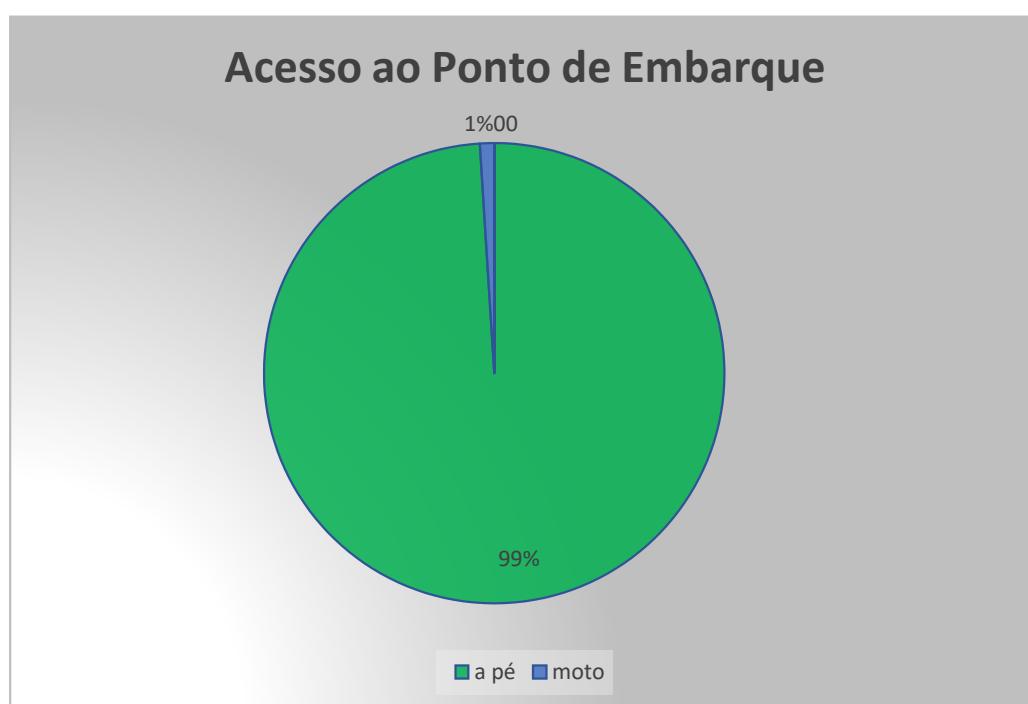
Em sequência, a pergunta seguinte se resume de que forma acontece a acessibilidade ao transporte escolar, desde o trajeto de sua casa até o ponto de embarque, além do tempo gasto e o horário de pegar o ônibus. Nisto, referente à questão: o acesso ao transporte escolar é feito, os alunos responderam o questionamento, em sua maioria a partir das opções objetivas estabelecidas na questão. Desta forma, a resposta dos alunos se delimita da seguinte forma: A1, A3 e A5 responderam “na porta de casa”; e os alunos A2 e A4, disseram “noutro ponto de embarque”.

Seguindo a estrutura do questionário, a próxima questão está relacionada ao acesso ao transporte escolar, frisando de que forma estes alunos chegam até ponto de embarque. A questão traz opções objetivas e questiona: Como é realizado o trajeto até o ponto de embarque do transporte escolar? Para melhor descrever o posicionamento dos alunos, buscou-se apresentar no Gráfico 3, a seguir, a resposta dada pelos alunos. Assim, quatro (04), responderam que o trajeto até o embarque é percorrido “a pé”, sendo os alunos A1; A3; A4 e A5. Apenas um (01) destes alunos consegue chegar ao embarque por meio do veículo “moto” (A2).

Embora se saiba da obrigatoriedade do transporte escolar rural, é evidente que nem todos os alunos serão contemplados com o embarque na porta da sua casa, visto que alguns têm que percorrer algumas quilômetros até embarque para que assim chegue até a escola. De acordo com o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes-

CEFTRU (2008), através de uma pesquisa verificou-se que 96,9% dos alunos no trajeto da casa até o ponto de embarque é realizado a pé, fato este que colabora e enfatiza com os dados alcançados por essa pesquisa.

Gráfico 3– Acesso ao ponto de embarque



Em sequência há as questões que correspondem ao horário de saída de casa e chegada ao ponto de embarque. Deste modo, a questão sobre a saída de casa era: que horas você sai de casa para o ponto de embarque? Em suas respostas, os alunos responderam “9 horas” (ALUNO A1); “09:30 da manhã” (ALUNO A2); “11 horas” (ALUNO A3); “10 horas da manhã” (ALUNO A4); e “08:30” (ALUNO A5). Na questão: que horas você chega ao ponto de embarque? Os alunos responderam 09h00min horas (ALUNO A1); enquanto A2, respondeu o horário das “09:40” (ALUNO A2); já o aluno A3 disse que chega ao ponto de embarque “às 11 horas” (ALUNO A3); o aluno A4, em sua resposta disse que o horário de chegada ao embarque “10:20” (ALUNO A4); e o último aluno A5, respondeu é “08:30” (ALUNO A5).

Figura 2– Embarque dos alunos em um dos pontos de embarque



Fonte: Arquivo Pessoal

Figura 3– Embarque dos alunos



Fonte: Arquivo Pessoal

A seguinte questão fala sobre o horário que chegam até a escola. Que horas você chega à escola? As respostas, em grande parte, coincidem, uma vez que os alunos ALUNO A1, A2, A4 respondem que chegam às “12:20”, enquanto que ALUNOA3 e A5 chegam às “12:30”.

Tomando por base as três questões anteriores é possível identificar as dificuldades dos alunos que residem no campo. Percebe-se que para que possam dar continuidade aos estudos, vivenciam uma incessante rotina, percorrem um trajeto para que se possam ter acesso ao transporte escolar e, assim, chegar até a escola na cidade.

Dentre esses alunos há aqueles com fatores, como o ponto de embarque ser na porta de suas casas, que facilitam o embarque. Porém, outros enfrentam problemas, por isso, perguntou-se: **o deslocamento entre sua casa e o ponto de embarque apresenta alguma dificuldade? Quais são as dificuldades que você enfrenta para chegar ao seu ponto de embarque?**

Não. (ALUNO A1)

Sim. A estrada muito ruim, por isso fica mais difícil. (ALUNO A2)

Não. Nenhuma. (ALUNO A3)

Sim. Dificuldades são porque tem muitos rios e tem rios que não dá para atravessar por causa das enchentes. (ALUNO A4)

Não. Porque o motorista dorme na minha casa. (ALUNO A5)

Quanto às dificuldades enfrentadas no percurso, os alunos A2 e A4 foram bem enfáticos ao demonstrarem claramente que as dificuldades são evidentes pelas vias, pois a condição de estradas não pavimentadas torna-se um dos principais obstáculos, que os moradores da zona rural têm em deslocar-se até a área urbana, a verdade é que “a rotina das populações de educandos rurícolas é a perda de aulas em função da falta de transporte e de estradas adequadas para se transitar” (SILVA; MEDEIROS, 2008, p.08). Na questão, quantos km são de sua casa até o ponto de embarque? Têm-se as respostas dos alunos A1 e A5, declararam 0 (zero) km, enquanto que os demais percorrem “3km” (ALUNO A2) e “1 km” (ALUNO A4). Vale ressaltar que os alunos que declaram zero km trata-se do que o ponto de embarque é na sua casa, e outro porque a casa serve de ponto para o motorista dormir, no caso dos dias que dorme para fazer a rota no dia seguinte.

Em relação à questão, **você chega atrasado à Escola por causa do transporte escolar? Quais são os motivos do atraso? Caso a resposta anterior seja “sim”. Quantas vezes na semana? Teve-se as seguintes respostas:**

Sim. 2 dias por que ele quebra. (ALUNO A1)

Não. (ALUNO A2)

Não. (ALUNO A3)

Sim. São ônibus quebrados, pneus furados e enchentes também. 2 vezes quebra do veículo. (ALUNO A4)

Sim. Vários, entre eles pneu furado o mais comum. Geralmente uma vez em cada duas semanas. (ALUNO A5)

A partir das respostas é possível ressaltar que o atraso nas escolas decorre muito das condições do trajeto, quando acontece algum contratempo ou o veículo quebra. Na questão: **quando você chega à escola, como você se sente?**

Cansada, com fome. (ALUNO A1)

Me sinto normal. (ALUNO A2)

Normal. (ALUNO A3)

Muito bem porque a escola é um lugar muito bom de aprender porque sem a escola como seríamos. (ALUNO A4)

Cansado, com fome, dores de cabeça etc. (ALUNO A5).

Realmente, é uma situação agravante, pois estes alunos saem muito cedo de casa, passam o dia todo fora e retornam à noite. É natural chegar à escola com fome. É triste essa situação, pois a fome afeta o rendimento e aprendizado destes alunos; segundo Sawaya (2006,p.135) “a fome é a necessidade básica de alimento que, quando não satisfeita, diminui a disponibilidade de qualquer ser humano para as atividades cotidianas e também para as atividades intelectuais”. É impossível ter capacidade ou concentração na sala de aula, pois a má alimentação decorrente a rotina a qual os alunos estão acometidos torna-os frágeis e vulneráveis, reduzindo o rendimento formal do aluno.

Figura 4– Saída da escola



Fonte: Arquivo Pessoal

Na parte C do questionário ao qual se designa ao estado de conservação do transporte escolar do município de Monte Alegre de Goiás, os alunos avaliam as condições do veículo, com base na questão: **Com relação ao serviço de transporte escolar, como você avalia**, teve-se as seguintes respostas:

Quadro 1 - Avaliação do serviço de transporte escolar na percepção dos alunos

	A1	A2	A3	A4	A5
Estado de conservação dos pontos de parada	Bom	Péssimo	Regular	Ruim	Regular
Conforto dos assentos	Ruim	Ruim	Ruim	Ruim	Péssimo
Lotação do veículo	Ruim	Regular	Regular	Bom	Regular
Condições ambientais dentro do veículo	Ruim	Ruim	Regular	Ruim	Péssimo
Limpeza do veículo	Péssimo	Ruim	Ruim	Ruim	Péssimo
Estado de conservação do veículo	Ruim	Ruim	Péssimo	Ruim	Péssimo
Cumprimento do horário programado	Bom	Regular	Regular	Bom	Regular
Tempo de espera	Ótimo	Regular	Bom	Bom	Bom
Tempo de viagem	Ruim	Péssimo	Bom	Ótimo	Péssimo
Respeito aos Pontos de parada	Ótimo	Ruim	Bom	Bom	Bom
Segurança no transporte (acidentes)	Péssimo	Regular	Regular	Ruim	Péssimo

Analisando-se o quadro, é perceptível que no item “Estado de conservação dos pontos de parada/embarque” a avaliação pode ser compreendida por meio daqueles que embarcam em outro ponto, uma vez que alguns dos alunos embarcam na porta de suas casas, outros percorrem um percurso até o ponto de embarque.

Na verdade, os pontos de embarque se designam a um lugar específico, pois, não tem uma parada acessível, muitas das vezes se trata da casa de algum morador, nisto em suas respostas, A2, A3, A4 e A5 consideraram os estados dos pontos de embarque entre “Péssimo”, “Regular” e “Ruim”.

Nos itens “conforto dos assentos”, “condições ambientais dentro do veículo”, “limpeza do veículo”, “estado de conservação do veículo” e “segurança no transporte (acidentes)”, os alunos demonstraram uma insatisfação, pois avaliaram entre “Ruim e

“Péssimo”. Por meio da vivência junto a roto, pude perceber que o ônibus, principalmente os assentos se encontram em condições irregulares, precárias, pois, todos os assentos estão rasgados, conforme é perceptível na figura 5, a seguir:

Figura 5 – Condições dos assentos do transporte escolar-Rota Mendes/Vazante



Fonte: Arquivo Pessoal

Pode-se dizer que os alunos estão insatisfeitos no que tange ao item segurança no transporte, a famosa falta de responsabilidade do cidadão, pois sabe-se que, embora o ônibus se encontre com irregularidades, o veículo tem cinto de segurança em todos os assentos, e outra insegurança está na falta do auxílio de monitor escolar.

Aos itens “cumprimento do horário programado”, “tempo de espera”, “tempo de viagem”, “respeito aos pontos de parada”, os alunos avaliaram na sua maioria entre “Bom”, “Regular” e “Ótimo”. Continuando, foi questionado aos alunos, qual era a positividade de usar o transporte escolar. **Em sua opinião, quais são os pontos positivos de utilizar o transporte escolar até a escola?**

É bom. Porque me leva pra casa e é o único que nós temos. (ALUNO A1)

É que chegamos ao colégio na hora certa. (ALUNO A2)

O ônibus chega ao colégio no horário. (ALUNO A3)

As possibilidades de vir à escola para estudar e aprender. (ALUNO A4)

Bom, a família minha não tem condições para abastecer o nosso meio de transporte todos os dias, então é quase obrigatório usar esse meio de transporte escolar. (ALUNO A5)

Com base nas respostas dos alunos, notoriamente percebe-se que a satisfação está voltada à condição de ter o transporte, o qual os permite ter acesso à escola. Na verdade, para esses alunos, embora o ônibus esteja em condições sucateadas, acaba sendo a única porta de chegada até a escola, ou seja, é melhor ter do que ficar sem, mesmo tendo a ciência que é um direito destes, e obrigatoriedade do Município e Estado.

Há uma percepção, que estes alunos vêem no transporte a oportunidade de continuar seus estudos, visto que em suas localidades de moradia não há oferta do ensino nas séries e turmas nas quais estão matriculados.

A pergunta seguinte foi: **que sugestões você apresentaria para melhoria do Transporte Escolar em seu município?**

Os bancos. (ALUNO A1)

Apresentar melhorias, quando estraga não demorar muito para arrumar porque nós perdemos muitas aulas (ALUNO A2)

Queria que fizesse duas rotas para que não passasse muito cedo em casa. (ALUNO A3)

É trocar os ônibus e assento são muito ruins, a estrada também é muito ruim etc. (ALUNO A4)

No que tange às sugestões de melhorias dos envolvidos, estão direcionadas às condições e estruturas do veículo, como possível melhoria nos bancos, uma vez que os assentos estão mal conservados. O aluno A4 sugere a troca do ônibus e dos assentos, já A3 e A5 sugerem a divisão da rota, fornecendo de igual forma 2 ou 3 linhas.

Mediante as respostas, analisa-se que todas as dificuldades e rendimento se atribuem ao cansaço acometido das viagens, visto que saem no período da manhã para poderem chegar à escola no período da tarde, ou seja, vive uma rotina diária árdua e só chegam em casa no período da noite. Vale ressaltar que “veículos velhos e mal conservados aliados a precárias condições das vias geram viagens desagradáveis” (MARTINS, 2010, p.23).

Na questão seguinte foi feito o questionamento: **quais são as dificuldades em relação à aprendizagem na escola?**

A falta de transporte que nos faz perder muita aula e o cansaço. (ALUNO A1)

Quando o ônibus estraga demora muito para arrumar e isso nos prejudica no aprendizado. (ALUNO A2)

As dificuldades e que agente perde muitas aulas e conteúdos. (ALUNO A3)
 A falta de transporte e porque estraga demais, prejudicando as notas e os rendimentos das notas na escola. (ALUNO A4)
 Não tenho. (ALUNO A5)

De acordo com Martins (2010, p. 25), “a assiduidade e a pontualidade dos alunos ficam comprometidas devido às quebras do veículo e a paradas não programadas para carona”, o que corrobora com os posicionamentos dos alunos assistidos pela rota Mendes/Vazante, conforme é visível em suas respostas frente às dificuldades de aprendizagem.

A relação exposta da falta de transporte devido às constantes quebras ocasiona ausência nas aulas, atrasos e cansaço, sendo que “esses atrasos podem afetar o processo de aprendizado dos alunos e a dinâmica de ensino dos professores, pois, as viagens ficam longas e mais cansativas e os alunos chegam atrasados na escola” (MARTINS, 2010, p. 25).

Finalmente, a última pergunta do questionário foi: você acredita que estas dificuldades estão relacionadas ao transporte escolar? Tomando por base o posicionamento de Martins (2010) e as respostas dadas pelos alunos tem-se, pois, uma corroboração, uma vez que, em suas respostas, os alunos em sua maioria concordam que as dificuldades estão relacionadas condições do transporte escolar. As respostas foram, para o ALUNO A1 “não” e “por causa da distância da fazenda até a escola”; A2, A3 e A4 apenas confirmaram a questão respondendo “sim”; e somente A5 discorda com resposta “não”, contudo não justifica sua resposta.

Deste modo, é válido enfatizar que a visão dos alunos sobre as dificuldades encontradas no transporte escolar ofertado se limita às condições das longas viagens, fora as condições de má conservação do veículo, além das situações decorrentes aos dias chuvosos que dificultam e atrapalha as idas até a escola.

6.2 Análise do questionário motorista: percepção da motorista frente às dificuldades

Em relação ao questionário disponível para o motorista, de modo a ter uma análise frente à sua percepção em relação ao transporte em que conduz os alunos até a escola, o questionário é constituído pelas partes A, B e C.

No que tange aos aspectos gerais do motorista, o qual chamaremos aqui de Motorista M1, a primeira pergunta: **você tem carteira de habilitação? Caso sim, há quanto tempo? Sua admissão como motorista de transporte escolar foi por meio de? Há quanto**

tempo você é motorista de transporte Escolar? Em resposta diz: “Sim. 15 anos. É contrato”. “sete anos”. (MOTORISTA M1).

Em relação à questão cometeu alguma infração de trânsito nos últimos 12 meses? Percebe-se que o motorista não tem nenhuma infração cometida, pois respondeu que “Não”. (MOTORISTA M1).

Sobre a perspectiva dos desafios e dificuldades encontradas no transporte escolar, há a questão: quais são os maiores desafios e dificuldades enquanto motorista de transporte escolar de alunos oriundos do campo? Em resposta, o motorista ressalta que as dificuldades estão voltadas para “as condições das estradas, principalmente quando o ônibus quebra sem sinal de telefone, até vir socorro, meu Deus” (MOTORISTA M1). Nada diferenciada visão dos alunos, mais uma vez as condições das estradas são evidenciadas, ponto importante, pois para o motorista que é o condutor do veículo, o condicionamento das estradas é essencial.

Na Parte C do questionário, cuja posição é voltada para os aspectos do transporte escolar, a pergunta evidente trata-se da manutenção do veículo: **com que frequência é realizada a manutenção do veículo utilizado no transporte escolar?** Em resposta, o motorista diz “30 dias” (MOTORISTA M1).

Mesmo não confirmando, observa-se que acontece a manutenção, no período de 30 dias, diante das condições, e dificuldades e por se estradas não pavimentadas e pelas condições do ônibus, quanto menor o tempo de manutenção melhor, 30 dias é um intervalo grande para ônibus velhos e em más condições. Em relação às inspeções obrigatórias, foi feita a seguinte pergunta: quantas vezes no ano são realizadas as inspeções obrigatórias do veículo escolar? A resposta foi: “duas vezes” (MOTORISTA M1).

De acordo com a resposta do motorista, o município cumpre as inspeções obrigatórias, pois os veículos passam por vistorias periódicas (duas vezes ao ano) que são realizadas em parceria com DETRAN-GO, Poder Público e Promotoria de Justiça. Mediante vistoria, caso algum veículo não atinja o patamar de aceitabilidade, detém de prazo para adequação ou suspensão dos trabalhos.

Sobre essa questão, o guia do transporte escolar enfatiza que “o veículo que transporta alunos precisa fazer mais duas vistorias especiais (uma em janeiro e outra em julho), para verificação específica dos itens de segurança para transporte escolar” (BRASIL, 2009, p.07). Considerando a condição do veículo, seria propício que o município aderisse em “inspeções semestrais e fiscalizações são fundamentais para garantir qualidade e segurança” (HENRIQUES, 2017, p. 17).

Ao questionar se existe monitor no transporte escolar? Em relação a essa questão, o motorista M1, traz uma resposta negativa. (MOTORISTA M1). Com base na observação feita, foi possível perceber que realmente não há a presença de um monitor, situação que é um complicador no quesito segurança, visto que cabe ao motorista ter a atuação de condutor e monitor. Ou seja, além de ser motorista, os estudantes ficam sob sua responsabilidade no percurso até a escola.

A respeito ao veículo, foram feitas duas perguntas: **qual tipo de veículo você dirige? O ano do veículo?** As respostas obtidas foram: “Ônibus” e “2009” (MOTORISTA M1).

A próxima pergunta visa conhecer as condições do ônibus, se o mesmo se adequa às condições exigidas. Diante disso, para melhor classificar e expor as respostas do motorista optou-se em construir um quadro para expor as respostas do mesmo, tendo como questão: **assinale os itens obrigatórios presentes no veículo escolar dirigido por você.**

Quadro 2 - Itens obrigatórios presentes no veículo escolar

ITENSOBRIGATÓRIOSPRESENTES NO VEÍCULO	Resposta Motorista M1
Autorização para transporte escolar	Sim
Pintura lateral com o nome “Escolar”	Sim
Tacógrafo	Sim
Proteção do motor	Sim
Extintor de incêndio	Não
Cinto de segurança	Todos os assentos

De acordo com as respostas do motorista, é perceptível que embora o ônibus se trate de um veículo velho e em más condições de conservação, felizmente está dentro da obrigatoriedade exigida. Embora saiba que se o veículo não estiver dentro destas obrigatoriedades, não poderá trafegar na condução de alunos.

Em sequência, tem-se a questão: **assinale sobre o estado de conservação do veículo.** Na qual, as exposições das respostas foram organizadas no quadro 3:

Quadro 3 - Estado de conservação do veículo

ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO VEÍCULO					
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
Estado de conservação das janelas			X		
Estado de conservação dos assentos		X			
Estado de conservação externa do veículo		X			
Estado de conservação pneus	X				
Estado de conservação geral do veículo		X			

Considerando as respostas dadas pelo Motorista M1, percebe-se uma discordância; enquanto este relata que é bom o estado de conservação dos assentos, é evidente pelas fotos que não estão em condições boas; estão quase todos rasgados, precisando, pois, de uma reforma ou manutenção no veículo.

A seguinte pergunta refere-se a um quadro sobre a satisfação do serviço prestado pelo transporte escolar, sob a perspectiva do motorista: **com relação ao serviço de transporte escolar, como você avalia?**

Quadro 4 - Serviço de transporte escolar

RESPOSTAS	MOTORISTA M1
Estado de conservação dos pontos de parada	NS/NR
Conforto dos assentos	Regular
Lotação do veículo	Ótimo
Condições ambientais dentro do veículo (iluminação, temperatura, ruído)	Ruim
Limpeza do veículo	Ótimo
Estado de conservação do veículo	Regular
Cumprimento do horário programado	Ótimo
Tempo de espera	Ótimo

Tempo de viagem	Regular
Respeito aos Pontos de parada	Bom
Segurança no transporte (acidentes)	Ótimo

Analisando o quadro, é notório que, na perspectiva do motorista, o serviço do transporte escolar encontra-se em ótimas condições, uma vez que sua resposta se adequa entre “bom”, “ótimo” e “regular”, apenas um item classificou como “ruim”, a qual refere-se às condições ambientais dentro do veículo (iluminação, temperatura, ruído).

Contanto, algumas posições do motorista diferem da opinião dos alunos, pois no tocante da condição de limpeza do veículo escolar na visão dos alunos classificaram como “ruim”. Temos, pois, uma divergência de opiniões.

Na próxima questão: **assinale sobre a qualidade do veículo**, tem-se as respostas descritas no quadro:

Quadro 5 - Qualidade do veículo

QUALIDADE DO VEÍCULO	
Cortinas nas janelas	Não
Ar condicionado	Não
Bancos acolchoados	Sim

A partir das informações presentes no Quadro 5, pode-se ressaltar que a falta de cortinas e ar condicionado acaba sendo aspecto negativo na qualidade do veículo, uma vez que tais itens permitem a proteção do sol, pois a temperatura interna do veículo e falta de ventilação são visíveis durante o percurso.

De acordo com Martins (2010, p. 88), “a ausência de cortinas, podem contribuir para o aumento da temperatura interna do veículo”. No item, bancos acolchoados, de fato, existem, porém, como já mencionado, encontram-se em péssimas condições.

Na parte D do questionário, o motorista teve a oportunidade de opinar sobre as condições das estradas. A primeira pergunta foi: tipo de estrada percorrida? Uma vez que se trata de uma questão de múltipla escolha, o motorista optou pela alternativa que melhor se adequava à condição: “Cascalho” (MOTORISTA M1). Na pergunta seguinte, gostaria que

relatasse sobre as condições das estradas que percorrem até as escolas, relatou: “a estrada não está muito boa, choveu muito e há muito buraco, grotas, vezes até o ônibus atola” (MOTORISTA M1).

Assim, na rota em pesquisa, em concordância com o motorista M1, pode-se dizer que a estrada não estava em bom estado de conservação. Deste modo, o motorista relata que a quantidade de passageiros vai além da carga suportada. Na questão sobre sugestões para o melhoramento no serviço do transporte escolar, perguntou-se: que sugestões você apresentaria para a melhoria do transporte escolar em seu município? Em resposta, o motorista, enfatizou “dar mais manutenção nos carros, colocar monitor nos ônibus” (MOTORISTA M1). De fato, uma posição importante, visto que o maior número de manutenções vai permitir segurança, pois previne as quebras.

No que se refere à presença de um monitor, é outro ponto importante, uma vez que expressa uma condição de segurança, pois serve como apoio ao motorista para controle dos alunos dentro do ônibus durante o percurso. Nesta perspectiva, Martins (2010, p. 25) descreve que a ausência de monitores está relacionada com a segurança dos alunos, ressaltando que: “muitos alunos provocam situações de risco, quando brigam com outros alunos, colocam as mãos e a cabeça fora da janela ou conversam como o motorista”, certo que tais situações atrapalham na concentração do motorista na condução do transporte, além de poderem causar acidentes.

6.3 Análise do questionário do educador: a visão e a ação pedagógica do professor

Dando sequência a esta análise, o questionário aplicado a um educador é constituído por três partes (A, B e C) o permitindo responder livremente, usando umalinguagem própria e emitindo suas opiniões. Na parte A, não diferente dos questionários designados aos alunos e motorista, menciona a identificação pessoal do educador, escola a qual leciona, turno e turma.

Nesta análise, o educador será identificado como E1, uma vez que o alcance desta pesquisa se baseou apenas em um educador. A parte B explicita os aspectos gerais acerca do transporte escolar, em que o educador pode trazer respostas que correlacione com o rendimento escolar e o uso do transporte suas dificuldades.

Na questão: **os alunos que utilizam o Transporte Escolar Rural – TER – costumam chegar atrasados na aula?** Sendo, pois, uma questão objetiva, o professor E1,

optou pela alternativa “não”, resposta esta que talvez possa ser relacionada com a realidade de sala de aula que leciona, ou melhor, os alunos que participaram do questionário não fazem parte da turma do professor E1. Deste modo, conseqüentemente anula-se as questões seguintes, que seriam: **Caso a resposta anterior seja sim quantas vezes na semana? Quala margem de atraso?**

No tocante da questão: O transporte escolar é ofertado durante todo o ano letivo?E1, responde por meio da alternativa “sim” (EDUCADOR E1). A partir disso, é válidoressaltar que, de fato o transporte escolar é ofertado durante todo o ano letivo, contudo, com grandes falhas, pois muitas vezes os alunos do campo são impedidos de chegarem até escola. Como já mencionado, são grandes os entraves encontrados durante o percurso, como também as consecutivas falhas do ônibus, devido às situações mecânicas, atribuídas à manutenção e estragos no transporte escolar.

Seguindo o questionário, na parte B há a seguinte questão: **O ônibus escolar costuma faltar? Quantas vezes? Quais motivos?**E1 respondeu que “Sim”; “Algumas Vezes” e “quando estragam peças” (EDUCADOR E1).

Enfim, corroborando como os informes e opiniões expressam por parte dos alunos, temos nessa resposta vinda do educador a evidência e confirmação das realidades atribuídas a estes alunos que necessitam do transporte escolar para dar continuidade a seus estudos e percebe-se que a maior parte das falhas que são atribuídas à falta de transporte está voltada para quebra do veículo.

O que demonstra que é preciso um olhar mais amplo frente às manutenções do veículo, das peças, a fim de minimizar os possíveis danos, uma manutenção além do exigido, visto que, o referido ônibus desta rota e das demais rotas, enfrenta uma estrada com grandes declives, buracos, má condições que contribuir para o desgaste do veículo, e assim sendo prejudicial aos alunos que necessitam do transporte escolar.

Seguindo para a próxima pergunta que foi feita, na qual a intenção estar em conhecer a percepção docente acerca da oferta de transporte predominante no município, eis a questão: **que observação/ sugestão/ reclamação você gostaria de deixar registrado sobreo transporte escolar rural utilizado por seus alunos.**“Quando o transporte de alguma rota faltasse por motivos mecânicos, que tivesse sempre outro que pudesse realizar a rota” (EDUCADOR E1).

Analisando a resposta dada pelo educador E1, é possível dizer a importância da acessibilidade no contexto escolar, e de fato é preciso ter uma válvula de escape, necessita-se ter soluções, uma vez que as faltas consecutivas causam um déficit no rendimento escolar

desses alunos. Seria de grande relevância ter possíveis alternativas que remediassem a situação e disponibilizassem um transporte para transportar estes alunos.

Necessita, pois, muito além de aquisição de veículos novos, requer também o condicionamento em melhorar a estrada, pois, “não seria viável colocar ônibus novos num local onde as estradas são quase intransitáveis tanto no período das chuvas quanto da seca”. (SILVA; MEDEIROS, 2008, p.06).

No tocante ao contexto da parte D do questionário, cujo valor se habilita no questionamento acerca do processo de ensino e aprendizagem dos alunos que fazem uso do transporte escolar, pergunta-se: **como você percebe o processo de ensino e aprendizagem dos alunos que utilizam o transporte escolar?**

No que tange à questão, a resposta dada pelo docente E1 foi precisamente “é um ensino lento, defasado e nem sempre alcançam a expectativa esperada em relação às habilidades ou matriz curricular”. Partindo, pois, desta percepção, é válido trazer ao contexto os diversos desafios que os professores têm de enfrentar a fim de proporcionar qualidade no ensino, e o quanto é relevante a escolarização na vida dos indivíduos. Assim, a figura do docente é muito importante, pois é no contexto de escolarização que o docente negocia e produz novos sentidos, significados e fortalece a aprendizagem dos educandos.

Dentre os desafios expostos ao educador estão os efeitos propiciados pelo transporte escolar, o cansaço, as viagens longas e a má alimentação decorrente dos horários que se deslocam até a escola. São motivos peculiares que causam desconfortos aos alunos residentes do campo dentro do âmbito escolar, desconfortos estes que interferem no rendimento escolar, visto que “nessas condições o aluno pode não assistir as aulas de forma adequada, prejudicando a apreensão dos conhecimentos repassados pelo professor, e conseqüentemente influenciando no rendimento escolar” (MARTINS, 2010, p. 26).

Quais são as maiores dificuldades enfrentadas na escola por parte dos alunos da zona rural, que utilizam o transporte? “Eles chegam sem energia (alguns), sentem dores de cabeça, alegam estarem cansados e com fome, não realizam as tarefas de casa, dizem não terem tempo” (EDUCADOR E1). Nesta questão, mais uma vez, percebemos os efeitos causados pela viagem, os desgastes que afetam estes alunos, o que corrobora com a percepção dos alunos, no qual enfatizaram o cansaço devido à longa viagem, o fato de saírem muito cedo e só chegarem no fim da noite em casa, são situações que dificultam o processo de aprendizagem dos mesmos. “Nessas condições o aluno pode não assistir as aulas de forma adequada, prejudicando a apreensão dos conhecimentos repassados pelo professor, e conseqüentemente, influenciando em seu rendimento escolar” (MARTINS, 2010, p. 26-27).

Que metodologias você adota para com esses alunos oriundos do campo que utilizam o transporte escolar?“Aplico atividades extras para que eles realizem em casa proponho que eles fiquem com parentes durante os dias do contra turno” (EDUCADOR E1). A respeito das práticas pedagógicas, as metodologias do educador E1, estão voltadas para um reforço das atividades e a solicitação em permanecer na escola talvez seja a solução mais viável. Contudo, torna-se complexa, pois, de certo modo, desvincula mais ainda o sujeito do campo do seu contexto de realidade.

No que tange às práticas ou metodologias de ensino e aprendizagem, exige ações que envolva o estudante no processo, para que assim seja participante, uma vez que cabe ao professor estabelecer formas de ativar seus alunos e motivá-los na plena participação na sala de aula. “Neste sentido, o processo de ensino e aprendizagem requer ações contínuas, para tanto é necessário o desenvolvimento de atividades dinâmicas que possibilitem certa inovação, para que haja um bom aproveitamento das aulas”. (FREITAS; BATTEZZATI, 2015, p.6-7).

Tecendo teorias, é compreensível ressaltar que estes alunos oriundos do campo, os quais vivem a saga diária de chegar até a cidade para o acesso à escola, trazem consigo uma bagagem diferenciada, pois, durante o seu contexto histórico escolar, tiveram sua alfabetização nas escolas do campo, as quais ofertam um ensino multisseriado. Assim sendo, a maioria teve acesso ao ensino nas escolas do campo, e ao dar continuidade aos estudos, seguem para a cidade.

As escolas multisseriadas têm sua complexidade no tocante à carência de recursos disponíveis e à ausência de uma formação sólida por parte dos professores que atuam no campo. Oriundos do campo, estes alunos seguem para a cidade, muitas vezes com um saber ou alfabetização com lacunas, devido às dificuldades na prática educativa, e mediante a nova realidade vivenciada no transporte escolar, estes alunos acabam por apresentar alguns obstáculos para a assimilação e aquisição do conhecimento.

Seguindo a concepção, foi questionado junto ao educador E1 os desafios em trabalhar com os alunos oriundos do campo que utilizam o transporte escolar, assim, segue a pergunta e a efetiva resposta do educador: **enquanto professor, quais são os maiores desafios em trabalhar com os alunos oriundos do campo que utilizam o transporte escolar?**“Enfrentar a falta de aptidão da maioria dos alunos e a dificuldade de acompanhar as habilidades da matriz curricular” (EDUCADOR E1).

Ao analisar a resposta é perceptível que todo o trajeto percorrido por estes alunos, os obstáculos propiciados pelas estradas em estados precários, o que torna a viagem longa e

cansativa, além dos contratempos ocorridos por situações por quebra do veículo, tudo isso contribui para um cansaço que bloqueia a percepção e entendimento destes alunos. Ou seja, “a distância pode ser considerada como um dos principais fatores que levam à evasão escolar e ao baixo rendimento dos alunos” (ARAÚJO, 2008, p. 13).

A seguir o Educador E1 manifesta que toda essa situação surge a partir das longas viagens, pois estes alunos saem cedo de casa e só voltam à noite, muitas das vezes ou quase sempre, chegam às escolas com fome, conforme ficou visível através do questionário respondido por eles, demonstrando que na chegada à escola estão cansados e com fome.

Por isso que em sua resposta à pergunta: o que você pensa que pode ser feito para melhorar a qualidade de ensino aprendizagem destes alunos na escola? Cujas respostas se baseou “em servir um almoço ou lanche reforçado para esses alunos, pois, a grande maioria enfrenta um percurso longo de viagem de casa até a escola. Isso já seria uma ação com grande resultado positiva” (EDUCADOR E1). Visto que, uma “alimentação adequada e saudável de crianças e adolescentes em idade escolar é de fundamental importância, pois contribui para o crescimento, o desenvolvimento, a aprendizagem e o rendimento escolar” (RAPHAELLI et al, 2017, p.02).

Pensando, nos argumentos expostos junto à alimentação, logo nos reportamos, como torna importante essa visibilidade, certo que, mediante ao trajeto percorrido, acabam se alimentando muito cedo, e ao chegar a escola, estes alunos chegam em estado de cansaço e fome, gerenciando assim condições inaptas de concentração e percepção, o lanche fornecido na escola, muitas das vezes não são suficientes para nutrir ou saciar a fome, o que dificulta o rendimento escolar. Deste modo, é visível que o percurso vivenciado por estes alunos, torna-se penosa e árdua, pois todo esse trajeto acaba por prejudicar no seu rendimento escolar.

6.4 Análise do questionário do gestor: visão ótica do gestor sobre o transporte escolar

A parte B do questionário – visão ótica do gestor apresenta informações acerca do transporte escolar do município, no que tange à oferta da prestação de serviço do transporte escolar para os alunos que residem no campo e estudam na cidade.

Diante das mudanças ocorridas na pasta/secretariado do município, tendo, pois, alteração no quadro da Secretaria de Educação e Cultura, mudanças essas que atrasaram um pouco o percurso desta pesquisa. A Secretaria de Educação, na atualidade, também responsável pela pasta diretoria do Transporte Escolar do município.

A partir da aplicabilidade do questionário e conversa informal com a secretária, verificou-se que o município oferece o transporte escolar gratuito para os alunos que residem no campo, porém não há possibilidades de efetivar o embarque de cada discente na porta de suas residências, motivos que se estabelece a condição de localização, visto que há localidades de difícil acesso que prejudicariam ou tardariam o percurso até a escola.

Por isso, as paradas ou ponto de embarque na verdade não possuem nenhuma normativa que determina uma distância mínima entre a residência e escola para que o aluno seja beneficiado. Assim, o município efetiva a garantia em conforme a disponibilidade e condições das frotas do transporte escolar.

Voltando nossos olhos para o questionário aplicado, a gestora responsável pelo transporte escolar, diante da primeira questão: **Que benefícios você pensa que o Programa de Transporte Escolar traz para os alunos que vivem no campo?** “O Programa garante à criança o direito de acesso à educação de qualidade com professores capacitados, transporte com segurança, contato com tecnologias digitais, acesso à informação. Evita a migração das famílias do campo para a cidade” (GESTOR G1).

Em conformidade com a resposta dada pela gestora, verifica-se que de fato o programa do transporte escolar, o PNATE, apresenta sua relevância, pois, a dinamicidade de garantir aos sujeitos do campo o acesso à educação, o que corrobora com os pressupostos de Ribeiro (2019, p.2), expostas no artigo *O Transporte Escolar Rural no Município de Paraíso do Tocantins: investimentos e rota:*

a importância da conquista em forma de lei, desde a promulgação da Constituição Federal e a aprovação da LDB em 1996, da obrigatoriedade dos Estados e dos Municípios de garantir e realizar o transporte escolar dos alunos tem impacto direto na garantia do acesso, permanência e êxito dos alunos no ambiente escolar.

Ainda, em análise a posição do gestor G1, no que tange à acessibilidade de educação de qualidade e professores capacitados, sabe-se que a realidade brasileira é que, principalmente nos pequenos municípios, a educação muitas das vezes foge da questão qualificável, pois existem muitas lacunas, principalmente ao que tange ao princípio de transporte escolar com segurança, visto que o ônibus da rota Mendes/Vazante não garante muita segurança a sua clientela.

De acordo com o gestor G1, no que se refere ao programa transporte escolar, existem pontos que requer melhorias para uma eficácia na prestação do serviço do TE, com base na pergunta: que pontos precisam ser melhorados sobre o Programa de Transporte

Escolar? Em sua resposta G1, afirma: “Repasse dos recursos em dia e suficientes e “Aquisição de mais ônibus novos” (GESTOR G1).

De fato existe uma dificuldade no repasse das verbas destinadas aos municípios referentes aos custeios do transporte escolar, pois, é visível mediante aos noticiários as denúncias constantes correlacionadas aos atrasos dos repasses, o que gera obstáculos para queo município crie condições favoráveis e oportunidades para que o transporte seja contínuo e eficiente, pois “os repasses atrasados do transporte escolar para a manutenção dos serviços preocupam gestores e contabilizam prejuízos para as prefeituras”³(MATO GROSSO, 2018, p.01).

De acordo com as informações contidas no site da Seduce-GO, a Secretaria da Educação “repassa aos municípios parceiros o valor de R\$ 55,00 por aluno/mês no total de 10 parcelas anuais, nos termos da parceria expressa na Lei Estadual nº 14.556/03 e Decreto nº 5.902/04, mediante Termo de Adesão e Responsabilidade firmado com município” (GOIÁS, 2019, s/p).

Quanto à aquisição de novos ônibus, Monte Alegre de Goiás, juntamente com outros municípios no ano de 2017, foi contemplado pelo governo de Goiás, por meio da Secretaria de Educação, Cultura e Esporte (Seduce), como ônibus para o transporte escolar. De acordo com a Seduce, “os veículos são equipados com ar-condicionado, aquecedor, ventilador, cinto de segurança de três pontos, câmera de ré, contam com uma vaga para aluno cadeirante e têm capacidade para 60 estudantes” (idem). Contudo, é sabido que a realidade do município, requer mais aquisição, para melhorar o serviço e contemplar outras regiões rurais que ainda não tem o fornecimento do transporte.

A respeito dos desafios que a escola enfrenta sobre o transporte escolar, o gestor G1, ao responder à questão: para você, quais são os maiores desafios que a escola enfrenta sobre o transporte escolar em seu município? Em resposta, destaca-se “longas distâncias da residência dos alunos até à escola. Péssimas condições das estradas, principalmente na época das chuvas, onde ocorrem enchentes e não é possível transitar” (GESTOR G1). Uma realidade evidente, estes alunos enfrentam uma árdua rotina, acordam cedo, sujeitos ao frio, achuva, muitas vezes “lama no inverno e poeira, no verão, não é uma tarefa nada fácil para quem estuda na zona rural” (FARIAS, 2017, p. 01).

³ Texto disponível em: MATO GROSSO. Atraso no repasse do transporte escolar gera prejuízos e transtornos. In: MUVUCA Popular: em defesa da Sociedade. Cuiabá, MT, 24 de outubro de 2018. Disponível em: <https://www.muvucapopular.com.br/governo/atraso-no-repasse-do-transporte-escolar-gera-prejuizos-e-transtornos/22389>. Acesso em: 01 abr. 2019.

Durante o percurso foram notórias as dificuldades enfrentadas por estes alunos, as estradas vicinais ficam alagadas, o que prejudica a passagem do ônibus.

Figura 6 – Estrada alagadas, travessia de rios, dificuldades visíveis no transporte escolar



Fonte: Arquivo Pessoal

Seguindo a análise, a respeito da questão: como ocorre o regime de colaboração entre união, estado e município acerca do Transporte Escolar? O gestor G1 responde que “regime de colaboração onde acontece repasse através do PNATE, sendo esses recursos insuficientes para atender a demanda do município” (GESTOR G1). Assim, notoriamente, compreende-se que o repasse através do PNATE, é insuficiente para as demandas do município, pois nas escolas do campo não há oferta de transporte escolar, tendo apenas para as localidades que os educandos necessitam ir até a cidade estudarem, pois no campo não há oferta para todas as séries. É uma realidade difícil, visto que os educandos que residem e estudam no campo não são assistidos, sendo obrigados a percorrer quilômetros para chegar à escola.

Ainda, na pergunta, **quantos alunos oriundos do campo em média que utilizam o transporte escolar que a escola atende? E como é realizado esse atendimento?** O gestor G1 declara que são “em média de 260 alunos” (GESTOR G1) e ressalta que as rotas existentes são “rotas próprias e rotas terceirizadas” (GESTOR G1). Conforme já se sabe,

existe a terceirização do transporte para complementar as rotas e, assim, ofertar o transporte nas regiões campestres.

Na questão: **o município possui alguma normativa (lei/decreto/portaria/etc.) específica relacionada ao transporte escolar? Por quê?** Em resposta, o gestor G1, declara que, no tocante a alguma normativa do transporte escolar, o município tem “somente o termo de adesão com o Estado de Goiás” (GESTOR G1). Conforme já mencionado, o Município e o Estado podem estabelecer um convênio; nisto, Feijó (2008, p.72) afirma:

Embora o Município não possua a incumbência do transporte escolar dos alunos da rede estadual, pode celebrar termo de convênio com o Estado, ajustando a realização do transporte desses alunos e o repasse de recursos correspondentes, se assim entender de conveniência e interesse da Municipalidade.

Desta forma, em sua resposta, o gestor G1 corrobora com as informações adquiridas nesta pesquisa, sendo que o termo de adesão com o Estado de Goiás, a cada ano, é renovado, esta parceria permite que o município se encarregue para com o transporte dos alunos assistidos pela rede estadual de ensino.

Na questão: **Como é realizado o contrato dos transportes escolares terceirizados no município?** A resposta do gestor foi “Através de licitação” (GESTOR G1). Com base os estudos feitos, essa licitação acontece por meio da modalidade (pregão) presencial. Os contratos alcançados pelo pregão são mantidos por meio do único convênio. Quem dá assistência a estes estudantes é o Estado, o qual repassa valores referentes ao PNATE, valores estes insuficientes para custear todas as despesas necessárias. O pagamento destes transportadores é realizado por quilometragem percorrida e automaticamente todos estes veículos deverão estar aprovados pelo DETRAN.

Em relação à questão **como você avalia o transporte escolar de seu município?** O gestor G1 declara que: “as condições são precárias, ônibus insuficientes, estradas ruins na época das chuvas com enchentes de rios e grotas” (GESTOR G1). A temporada das chuvas torna as estradas mais vulneráveis, o que acaba contribuindo para que o transporte quebre, situação esta que dificulta, pois muitas peças são difíceis de serem encontradas, e isso implicará então na ausência do mesmo por mais tempo, e de igual modo, incorrerá na falta dos alunos na escola.

Existem fatores que limitam e dificultam a prestação do serviço deste transporte, como, por exemplo, vias não pavimentadas, em péssimas condições de circulação, principalmente em período de chuva onde atoleiros

e buracos se intensificam. (RIBEIRO; ESTELLES, 2009, p.10 *apud* GAVIOLI, 2016, p. 47-48)

Quanto, ao rendimento escolar, o gestor G1, em resposta à pergunta **como você percebe o processo de ensino e aprendizagem dos alunos que vem do campo que utilizam o transporte escolar?** Respondeu o seguinte:

O rendimento escolar não é satisfatório, pois as faltas são frequentes, por causa das estradas e manutenção dos veículos e também os alunos percorrem longas distâncias até o local de pegar o transporte, é cansativo, principalmente para os alunos do turno vespertino que saem de casa cedo e só retornam à noite. Os alunos do campo não frequentam o turno ampliado e esses fatores comprometem o rendimento (GESTOR G1).

Deste modo, a percepção que o rendimento escolar deste aluno acaba sendo prejudicada, em virtude da realidade vivência por eles, primeiro, volta-se ao fato de que a maioria dos alunos que residem no meio rural iniciam seus estudos nas escolas do campo, e depois, tem como opção se mudar para as escolas da urbana, pois nas escolas do campo, na maioria das vezes não ofertam a 2ª Fase do Ensino Fundamental e nem o Ensino Médio.

O deslocamento das crianças até a escola pode ficar comprometida devido as condições precárias dos veículos e das estradas, resultando nos longos percurso casa-escola, e escola-casa. Esses fatores comprometem o aprendizado das crianças, pois, ao final da viagem, as crianças chegam cansadas na escola, bem como dedicam menos tempo aos estudos. (MARTINS, 2010, p. 40)

No tocante à última pergunta, **que sugestões você apresentaria para a melhoria do transporte escolar em seu município?** O gestor G1, em sua resposta, se posiciona como uma possível sugestão para a melhoria no transporte escolar, as opções de “aquisição de maior número de ônibus novos. Repasses de verbas em dia. Verbas suficientes de acordo com a demanda” (GESTOR G1).

O que de fato, contribuir e prioriza a melhoria do transporte escolar, pois as dificuldades maiores levantadas pelo gestor G1 se enquadram nas dificuldades voltadas pela falta de verba, de veículos adequados, como também o atraso dos repasses, são de fato, os impasses que perpassa toda uma gestão municipal em respeito à oferta do transporte escolar.

6.5 Análise e observação da rota escolar, percepção das dificuldades enfrentadas e a relação com o processo ensino/aprendizagem dos alunos da zona rural

Optou-se por utilizar a observação do percurso realizado por estes alunos, com a finalidade de explicar com clareza a realidade a vivência diária daqueles que utilizam o transporte escolar como meio de acesso à escola, para que, assim fosse possível descrever as reais dificuldades enfrentadas no trajeto. Como já mencionado, a rota em observação trata-se da Mendes/Vazante, assistida por um ônibus adquirido pelo programa Caminho da Escola, que se enquadra na frota própria do município.

Figura 7– Transporte Escolar da rota Mendes/Vazante



Fonte: Arquivo Pessoal

No momento de observação foi possível perceber que, de início há uma caminhada árdua, porque o ônibus sai cedo, e estes alunos acabam tendo que acordar de madrugada para poderem se arrumar e se alimentar, para que então, possam seguir até o ponto de embarque. Foi perceptível, que alguns têm mais tranquilidade, por terem os pontos de embarque na porta de casa. Contudo, isso não ameniza a situação, pois a rota começa o embarque por volta das 8 horas da manhã, sendo que estes alunos frequentam a escola apenas no período da tarde.

Dentro do ônibus tem-se a percepção de várias dificuldades, no interior do ônibus há uma visível má conservação, pois os bancos se encontram em estado de calamidade,

destruídos e deformados, sucateados, alguns pontos do veículo, tem rachaduras, a pintura envelhecida e rachada.

Tanto alunos quanto aqueles que são estão usando o veículo como carona para acesso à cidade, entendem e percebem que o transporte escolar utilizado não é de boa qualidade, pois no percurso questiona o estado deplorável que o veículo se encontra, além de muita sujeira.

Figura 8 – As condições interiores do veículo



Fonte: Arquivo Pessoal

Embora, se saiba que as maiores dificuldades encontradas no transporte escolar sejam decorrentes as estradas por serem não pavimentadas, pode-se dizer que as condições das estradas estavam em condições boa a regular, uma vez que a gestão atual tem priorizado a manutenção.

Figura 9 – Estrada não pavimentada/trajeto da rota Mendes/Vazante



Fonte: Arquivo Pessoal

Dentre as dificuldades visíveis, pode-se destacar os tempos chuvosos, pois prejudicam as estradas e criam poças de lamas, além de serem condições ruins para os alunos que ficam no ponto de embarque e acabam se molhando, pois durante a observação foi notório, ver crianças e familiares correndo e se protegendo da chuva para pegar o transporte.

Figura 10 – Alunos seguindo ao ponto de embarque para pegar o ônibus debaixo de chuva



Fonte: Arquivo Pessoal

Observou-se que durante o percurso voltando para casa, torna-se um momento crucial, que nos leva a pensar na periculosidade que estes alunos, como saem por voltas das 17:30 horas da escola, o caminho de volta para casa acontece no período da noite, enfrentando, pois um percurso escuro, onde a única luz visível é o farol do veículo, a escuridão é visível, e esses educandos que descem no ponto de desembarque, que ainda tem que percorrer entre 1 a 3 km, para se chegar em casa, de fato é uma rotina muito dura e difícil.

Figura 11–Trajeto à noite, a volta para casa



Fonte: Arquivo Pessoal

Portanto, verificou-se que, embora haja a oferta do transporte escolar, muitas vezes os educandos residentes no campo são submetidos a situações difíceis, sendo obrigados a se contentar com a realidade que se tem. Não tendo voz, ao menos para exigir o direito de ter a escola no campo que reside, sendo obrigados a passar pelo cansaço, chuvas, fome, para poder chegar à escola e adquirir conhecimento, porém sabe-se que muitas das vezes há lacunas nessa aprendizagem, uma vez que, o rendimento é prejudicado por essas deficiências encontradas no transporte escolar.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com a realização dessa pesquisa percebeu-se as lacunas e deficiências existentes no que diz respeito à oferta do Transporte Escolar Rural. Os argumentos discursivos aqui presentes foram de suma importância para constituição e compreensão das dificuldades enfrentadas pelos alunos da zona rural do Município de Monte Alegre de Goiás, no que se refere ao Transporte Escolar.

Com base nas informações, é notável, a partir dos diagnósticos feitos, que houve um avanço no tocante do transporte escolar rural, quando há a comparação com décadas atrás; logo, percebemos que deve-se continuar andando e propiciando melhorias. Pois foi perceptível notar que os municípios tiveram acesso a programas que beneficiam a aquisição de veículo, fato que se propiciou uma melhoria significativa.

Através dessa pesquisa ficou evidente que, em relação ao transporte escolar, existem outros fatores que acompanham o transporte, fatores estes que, muitas vezes, são responsáveis pela transparência das dificuldades, como: a acessibilidade relacionada às condições de estradas, se são transitáveis ou não; a carência e falta de oferta de veículos (em caso de terceirização); a escassez de repasses oriundos do Governo Federal e Estadual; e a dificuldade do município em complementar as despesas.

Dessa maneira, após estudos, pesquisas, observação e diagnósticos vivenciados na prática sobre o transporte escolar do município de Monte Alegre de Goiás, é válido constatar que o transporte escolar do município, nos aspectos referentes aos veículos que, pertencentes à frota própria do Município, alguns, mais precisamente o ônibus usado na rota do Mendes e Vazante, precisam urgentemente de manutenção na parte interior, mecânica e carcaça, pois se encontram em más condições de conservação, evidenciam a precariedade do serviço de transporte escolar ofertado neste município.

Neste processo de verificação, é perceptível descrever que a interferência do transporte escolar no processo de ensino e aprendizagem dos alunos oriundos do campo, se baseiam, necessariamente, na caracterização pertinentes no processo ou no trajeto percorrido. O percurso, demarcado pelas longas viagens, má condição de estradas, veículos velhos e em má conservação, são motivos que influenciam no desenvolvimento e aprendizagem destes alunos, certo que chegam à escola acometidos pelo cansaço e má disposição para assistirem as aulas.

Entende-se que o transporte escolar, no município de Monte Alegre de Goiás, mais precisamente, a rota específica, apresenta-se em lacunas devido às condições que se

encontra o veículo, além das viagens longas, enfrentando sol, poeira e chuvas, vivências estas que prejudicam o rendimento escolar.

Por fim, esta pesquisa proporcionou-me crer e ter esperança, ao perceber de perto a realidade vivenciada por estes alunos, e assim ver o esforço em apostar na educação, mesmo diante dos contratempos, acreditar na educação, como um dos caminhos para as mudanças necessárias e efetivação conforme é garantido na legislação. Portanto, a partir dos conhecimentos aqui adquiridos, que possamos ser agentes fiscalizadores a fim de proporcionar condições melhores aos alunos residentes no campo, pois podemos perceber a essencialidade do transporte na vida do sujeito do campo.

REFERÊNCIAS

- AGUILAR, Andréa Carolina Lopes de. Educação no e do campo: muito mais que luta, uma nova proposta educacional. São Carlos: UFSC, 2009. Disponível em: http://www.gepec.ufscar.br/publicacoes/tccs-dissertacoes-e-teses/tcc/educacao-no-e-do-campo-muito-mais-que-luta-uma.pdf/at_download/file. Acesso em: 04 mar. 2019.
- ARAÚJO, Carlos Eduardo Freire. **Análise de eficiência nos custos operacionais de rotas do transporte escolar rural**. 2008. 147 f. Dissertação (Mestrado em Transportes) - Universidade de Brasília, Brasília, 2008.
- ARROYO, M.G. Educação básica e movimento social do Campo. In: ARROYO, M. G.; CALDART, R.; MOLINA, M. Por uma educação do campo. Petrópolis: Vozes, 2004.
- BARROSO, Hamilton Corrêa; DEMÉTRIO, Darley de Jesus Freitas; FURTADO Françoayse Pinheiro. **A Influência do Transporte Escolar no processo educacional da E.M.E.F. Professora Raimunda Maciel De Aquino, Cametá-Pa**. In____: IX FIPED: Abaetuba- PA, 08 A 11 de novembro de 2008. Disponível em: <http://www.ixfiped.com.br/anais/431.pdf> Acesso em: 17/09/2018.
- BORTONI-RICARDO, Stella Maris. O professor pesquisador: introdução à pesquisa qualitativa. São Paulo: Parábola Editorial, 2008 (Estratégias de ensino, 8).
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 15 jun. 18.
- _____. Lei de diretrizes e bases da educação nacional. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional**. 11. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015 (Série legislação; n. 159). Disponível em: https://www.ufsj.edu.br/portal2-repositorio/File/proen/ldb_11ed.pdf. Acesso em: 19 ago. 2018.
- _____. Estatuto da criança e do adolescente. – Brasília: Senado Federal, Coordenação de Edições Técnicas, 2017. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/534718/e> Acesso em: 19 ago. 2018.
- _____. Guia do Transporte Escolar. Brasília: FNDE/MEC, 2017. Disponível: <http://www.fnde.gov.br/index.php/centrais-de-conteudos/publicacoes/category/131-transporte-escolar?start=33>. Acesso em: 28 fev. 2019.
- _____. Código de trânsito brasileiro. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e legislação correlata. 5. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013. Disponível: <http://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/18141>. Acesso em: 28 fev. 2019.
- _____. Programa Caminho da Escola 2013. Disponível em: http://www.caminhodaescola.com.br/wpcontent/uploads/2012/12/MAN_Folheto_Caminho_da_Escola2013-2.pdf. Acesso em: 15 mar. 2019.

_____. Ministério da Educação. **Resolução nº 2, de 28 de abril de 2008**. Disponível em: http://portal.mec.gov.br/arquivos/pdf/resolucao_2.pdf. Acesso em: 15 fev. 2019.

_____. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. Programas – Transporte Escolar. 2011. Disponível em: <http://www.fnde.gov.br/index.php/programas-transporteescolar>. Acesso em: 19 ago. 2018.

_____. Ministério da Educação (MEC). **Programas de Transporte do Escolar** – 4.ed., atual. Brasília: MEC, FNDE, 2013.

_____. Decreto nº 7.612. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Decreto/D7612.htm. Acesso em: 15 fev. 2019.

_____. Ministério da Educação. Caminho da escola. Disponível em: <http://www.fnde.gov.br/programas/caminho-da-escola/caminho-da-escola-apresentacao>. Acesso em: 15 fev. 2019.

BRASILIA. **Pesquisa Ônibus Rural Escolar do Brasil**. Brasília-DF: CEFTRU/UNB:2009. Disponível em: ftp://ftp.fnde.gov.br/web/noticias_arquivos/relatorio_not03112009.pdf. Acesso em: 15 fev. 2019.

CALDART, Roseli Salete. Por uma educação do campo: traços de uma identidade em construção. IN: KOLLING, Edgar Jorge; CERIOLI, Paulo Ricardo; CALDART, Roseli Salete. Educação do Campo: Identidade e Políticas Públicas. Brasília, DF: Articulação Nacional “Por Uma Educação do Campo”, nº 04, 2002, p. 25-36.

_____. Sobre Educação do campo. In: CALDART, Roseli Salete. FERNANDES; Bernardo Mançano [et al.] Educação do Campo: campo- políticas públicas – educação. Brasília: Inca; MDA, 2008.

_____. Educação do Campo. In: CALDART, R. et al. Dicionário da Educação do Campo. São Paulo: Expressão Popular, 2012, p. 259-267. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/consagro/files/2012_ago_CALDART-Dicion%C3%A1rio-Campo-2012.pdf. Acesso em: 04 jan. 2019.

CEFTRU. **Diagnóstico do Transporte Escolar Rural**. Volume I – Relatório Final. Centro Interdisciplinar De Estudos em Transportes, UnB, Brasília, DF, 2008.

CRESWELL, John W. Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto. Tradução: Magda Lopes. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2010.

FARIAS, Thais. **Conheça os desafios do transporte escolar para estudantes que moram na floresta**. Brasília: CONSED, 2017. Disponível em: www.consed.org.br/central-de-conteudos/conheca-os-desafios-do-transporte-escolar-para-estudantes-que-moram-na-floresta. Acesso em: 30 mar. 2019.

FEIJÓ, Patrícia Collat Bento. Transporte escolar: a obrigação do Poder Público municipal no desenvolvimento do programa - Aspectos jurídicos relevantes. Revista de Administração Municipal - MUNICÍPIOS - IBAM Ano 54 - Nº 268 outubro/novembro/dezembro de 2008. Disponível em: <http://lam.ibam.org.br/predownload.asp?area=4&arq=10transpescol268.pdf>. Acesso em: 08 ago. 2018.

FIAMONCINI, Luciana; KRAEMER Celso. Entre a casa e a escola: o caminho pelo olhar de crianças de área rural na década de 60. In: X ANPED SUL, Florianópolis, outubro de 2014. Disponível em: http://xanpedsul.faed.udesc.br/arq_pdf/611-0.pdf. Acesso em: 02 fev. 2019.

FONSECA, João José Saraiva da. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002.

FREITAS, Dulceli Pierin de; BATTEZZATI, Silma Cortes da Costa. **O transporte escolar e sua influência no aprendizado do aluno do campo**. Paranã: UFPR Litoral, 2015. Disponível: <https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/38494>. Acesso em: 18 ago. 2018.

GAVIOLI, Edilene Vargas. **O cotidiano das crianças usuárias do transporte e a educação do campo em Buritis/RO**. Monografia (habilitação em Pedagogia) Universidade Federal de Rondônia, UFR, Buritis, 2016. Disponível em: <http://www.ri.unir.br/jspui/bitstream/123456789/1120/1/Gavioli%2C%20Edilene%20Vargas.pdf>. Acesso em: 02 fev. 2019.

GIL, Antônio Carlos. **Técnicas de pesquisa em economia e elaboração de monografias**. 4ª ed. São Paulo: Editora Atlas, 2002.

_____. Técnicas de Pesquisa. 6. ed. revista e ampliada. São Paulo: Atlas, 2007. Disponível em: http://www.labev.uerj.br/textos/tecnicas-pesquisa_pesquisa-bibliografica.pdf. Acesso em: 25 set. 2018.

_____. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2008.

_____. **Como elaborar projeto de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2010.

HENRIQUES, Isabella. Transporte escolar é prioridade absoluta. São Paulo: Alana, 2017. Disponível em: https://prioridadeabsoluta.org.br/wp-content/uploads/2017_jun_book_pa_miolo_baixa.pdf. Acesso em: 10 mar. 2019.

KOLLING, Edgar Jorge; VARGAS, Maria Cristina; CALDART, Roseli Salete. MST e Educação. In: CALDART, R. et al. **Dicionário da Educação do Campo**. São Paulo: Expressão Popular, 2012. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/consagro/files/2012_ago_CALDART-Dicion%C3%A1rio-Campo-2012.pdf. Acesso em: 04 jan. 2019.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos da metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MARTINS, Ana Paula Antunes. **Análise dos impactos das condições do transporte escolar rural no rendimento escolar dos alunos**. Departamento de engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília. Brasília-DF, UnB, 2010, 118p. Disponível em: http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/8542/1/2010_AnaPaulaAntunesMartins.pdf. Acesso em: 02 abr. 2019.

MATO GROSSO. Atraso no repasse do transporte escolar gera prejuízos e transtornos. MUVUCA Popular: em defesa da Sociedade. Cuiabá, MT, 24 de outubro de 2018. Disponível em: <https://www.mvucapopular.com.br/governo/atraso-no-repasse-do-transporte-escolar-gera-prejuizos-e-transtornos/22389>. Acesso em: 01 abr. 2019.

MOLINA, Mônica Castagna (Org.). **Educação do Campo e pesquisa: questões para reflexão**. NEAD: Brasília, 2005.

_____. Políticas Públicas. In: CALDART, R. et al. **Dicionário da Educação do Campo**. São Paulo: Expressão Popular, 2012, p. 587-595. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/consagro/files/2012_ago_CALDART-Dicion%C3%A1rio-Campo-2012.pdf. Acesso em: 04 jan. 2019.

PEGORETTI, Michela Sagrillo; SANCHES, Suely da Penha. Dicotomia rural x urbano e segregação sócio espacial: uma análise da acessibilidade ligada à problemática do transporte dos estudantes do campo. In: **XI Encontro Nacional da Associação Nacional de pós-graduação e Pesquisa em Planejamento urbano e regional – ANPUR**, Salvador- BA, 23 – 27 de Maio de 2005. Disponível em: <http://www.xienanpur.ufba.br/221.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2019.

PONTE, Karina Furini da. (Re) Pensando o Conceito do Rural. *Revista Nera*. Ano 7, n.4. janeiro/julho de 2004. Disponível em: <http://docplayer.com.br/32401930-Re-pensando-o-conceito-do-rural.html>. Acesso em: 14 mar. 2019.

RAPHAELLI, Chirle de Oliveira et al. Adesão e aceitabilidade de cardápios da alimentação escolar do ensino fundamental de escolas de zona rural. *Campinas, Braz. J. Food Technol.*, Campinas, v. 20, e2016112, 2017. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/bjft/v20/1981-6723-bjft-1981-672311216.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2019.

RIBEIRO, Márcia Adriana de Faria. O transporte escolar rural no município de paraíso do Tocantins: investimentos e rotas. VIII Fórum Internacional Pedagogia - FIPED. Rio de Janeiro, FIPED. Disponível em: https://editorarealize.com.br/revistas/fiped/trabalhos/TRABALHO_EV057_MD1_SA10_ID4791_30092016120310.pdf. Acesso em: 05 abr. 2019.

ROSA, Daniela Souza da; CAETANO, Maria Raquel. Da educação rural à educação do Campo: uma trajetória... Seus desafios e suas perspectivas. *Revista Científica da Faccat*, vol. 6, n. 1-2, jan./dez. 2008. Disponível: <https://docplayer.com.br/8586819-Da-educacao-rural-a-educacao-do-campo-uma-trajetoria-seus-desafios-e-suas-perspectivas.html>. Acesso em: 05 abr. 2019.

SAWAYA, Sandra Maria. **Desnutrição e baixo rendimento escolar: contribuições críticas**. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 20, n. 58. São Paulo, 2006. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142006000300015>. Acesso em: 05 abr. 2019.

GOIÁS. **Gerência da Comissão Permanente de Processo Administrativo Disciplinar**. Transporte Escolar. Goiânia, SEDUCE. Disponível em: <http://seduc.go.gov.br/servicos/transporte/>. Acesso em: 10 mar. 2019.

SILVA, Maria do Socorro. A Formação Integral do Ser Humano: referência e desafio da educação do campo. In: *Revista da Formação por Alternância*, ano 3, n. 5, Brasília: UNEFAB, 2007.

SILVA, Antônio Carlos Ribeiro da. **Metodologia da pesquisa aplicada à contabilidade**. 2ª Ed. São Paulo: Atlas, 2008.

SILVA, Ester Simão Lopes; MEDEIROS, Ana de. **O acesso às escolas do campo e o transporte escolar**. Mato Grosso, 2008. Disponível em: http://need.unemat.br/4_forum/artigos/ester.pdf. Acesso em: 17 mar. 2019.

APÊNDICES

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO DO ALUNO

PARTE A – IDENTIFICAÇÃO

Rota do Transporte Escolar Utilizada

1.1 Local da Residência

1.2 Idade _____ Sexo: Masculino Feminino

1.3 Série que está cursando _____ Turno Matutino Vespertino Noturno

1.4 Escola _____

PARTE B- CARACTERIZAÇÃO DO DESLOCAMENTO DO ALUNO DO CAMPO

1.5 Qual veículo você utiliza para chegar a escola? ônibus Van Kombi
 Outro. Qual? _____

1.6 O acesso ao transporte escolar é feito:
 na porta de casa Noutro ponto de embarque, como rodovia, estrada. Outro. Qual?

1.7 Como é realizado o trajeto até o ponto de embarque do transporte escolar?
 a pé bicicleta moto outro. Qual?

1.8 Que horas você sai de casa para o ponto de embarque? _____

2.0 Que horas você chega no ponto de embarque? _____

2.1 Que horas o transporte escolar chega no ponto de embarque? _____

2.2 Que horas você chega na escola?

2.3 O deslocamento entre sua casa e o ponto de embarque apresenta alguma dificuldade?

sim não

Quais são as dificuldades que você enfrenta para chegar no seu ponto de embarque?

Quantos km são de sua casa até o ponto de embarque? _____

2.5 Você chega atrasado à Escola por causa do transporte escolar?

() sim() não.

Quais são os motivos do atraso?

2.6 Caso a resposta anterior seja “sim”. Quantas vezes na semana? _____

Por qual ou quais motivos? _____

2.7 Quando você chega á escola, como você se sente?

PARTE C- ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR DO MUNICÍPIO DE MONTE ALEGRE GOIAS

3.0 Com relação ao serviço de transporte escolar, como você avalia:

	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	NS/NR
Estado de conservação dos pontos de parada						
Conforto dos assentos						
Lotação do veículo						
Condições ambientais dentro do veículo (iluminação, temperatura, ruído)						
Limpeza do veículo						
Estado de conservação do veículo						
Cumprimento do horário programado						
Tempo de espera						
Tempo de viagem						
Respeito aos Pontos de parada						
Segurança no transporte (acidentes)						

3.1 Em sua opinião, quais são os pontos positivos de utilizar o transporte escolar até a escola?

3.2 Que sugestões você apresentaria para melhoria do Transporte Escolar em seu município?

3.3 Quais são as dificuldades em relação à sua aprendizagem na escola?

3.4 Você acredita que estas dificuldades estão relacionadas ao transporte escolar?

APÊNDICE B– QUESTIONÁRIO DO MOTORISTA

PARTE A- IDENTIFICAÇÃO

1.1 Rota do Transporte Escolar Utilizada

1.2 Quantidade de pontos de parada? _____

1.3 Idade _____ Sexo: Masculino Feminino

1.4 Turno Matutino Vespertino Noturno

1.5 Escolaridade _____

PARTE B- ASPECTOS GERAIS SOBRE O MORORISTA

2.6 Você tem carteira de habilitação?

sim não

2.7 Caso sim, há quanto tempo?

2.8 Sua admissão como motorista de transporte escolar foi por meio de:

contrato. concurso público.

Há quanto tempo você é motorista de transporte Escolar?

2.9 Cometeu alguma infração de transito nos últimos 12 meses?

sim não

2.10 Quais são os maiores desafios de dificuldades enquanto motorista de transporte escolar de alunos oriundos do campo?

PARTE C- ASPECTOS SOBRE O TRANSPORTE ESCOLAR

3 Com que frequência é realizada a manutenção do veículo utilizado no transporte escolar?

() 30 dias() 45 dias() 60 dias() mais de 60 dias. Quanto? _____

3.1 Quantas vezes ao ano é realizada a inspeção obrigatória do veículo escolar?

3.2. Existe monitor no transporte escolar?

() sim. Porque?

() não. Porque?

3.2 Tipo de veículo você dirige para transportar alunos?

() ônibus() Kombi() Van() outro. Qual? _____

3.4 Ano do veículo? _____

3.5 Assinale os itens obrigatórios presentes no veículo escolar dirigido por você.

Autorização para transporte escolar() sim() não

Pintura lateral com o nome “Escolar” () sim() não

Tacógrafo() sim() não

Proteção do motor() sim() não

Extintor de incêndio() sim() não

Cinto de segurança() todos os assentos() alguns assentos() não possui

3.6 Assinale sobre o estado de conservação do veículo.

	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo
Estado de conservação das janelas					
Estado de conservação dos assentos					
Estado de conservação externa do veículo					
Estado de conservação pneus					
Estado de conservação geral do veículo					

3.7 Com relação ao serviço de transporte escolar, como você avalia:

	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	NS/NR
Estado de conservação dos pontos de parada						
Conforto dos assentos						
Lotação do veículo						
Condições ambientais dentro do veículo (iluminação, temperatura, ruído)						
Limpeza do veículo						
Estado de conservação do veículo						
Cumprimento do horário programado						
Tempo de espera						
Tempo de viagem						
Respeito aos Pontos de parada						
Segurança no transporte (acidentes)						

3.8 Assinale sobre a qualidade do veículo.

Cortinas nas janelas() sim() não

Ar condicionado() sim() não

Bancos acolchoados() sim() não

PARTE D – CONDIÇÕES DAS ESTRADAS QUE TRAFEGAM

4. Tipo de estrada percorrida? (informar as condições de maior predominância)

() asfalto() cascalho() terra() misto. Qual? _____

4.1 Gostaria que relatasse sobre as condições das estradas que percorrem até as escolas.

4.2 Que sugestões você apresentaria para a melhoria do transporte escolar em seu município.

APÊNDICE C – QUESTIONÁRIO DO EDUCADOR

Parte A- IDENTIFICAÇÃO

1.0 Escola que leciona _____

1.1 Série que leciona _____

1.2 Turno() Matutino() Vespertino() Noturno

1.3 Idade _____ Sexo: () Masculino() Feminino

Parte B- ASPECTOS GERAIS SOBRE O TRANSPORTE ESCOLAR

1.4 Os alunos que utilizam o Transporte Escolar Rural – TER costumam chegar atrasados na aula?

sim() não

1.6 Caso a resposta anterior seja “sim”. Quantas vezes na semana?

1 vez() 2 vezes() 3 vezes() 4 vezes() 5 vezes

1.7 Qual a margem de atraso?

00 a 05 min.() 05 a 10 min.() 10 a 15 min.() 15 a 20 min.() mais de 20 min.

1.7 O transporte escolar é ofertado durante todo o ano letivo?

sim() não. Porque não?

1.8 O ônibus escolar costuma faltar?

sim() não

Quantas vezes? _____

Quais motivos? _____

2.2 Que observação/sugestão/reclamação você gostaria de deixar registrado sobre o transporte escolar rural utilizado por seus alunos.

PARTE D- PROCESSO DE ENSINO E APRENDIZAGEM DOS ALUNOS QUE UTILIZAM O TRANSPORTE ESCOLAR

3- Como você percebe o processo de ensino e aprendizagem dos alunos que utilizam o transporte escolar?

3.1 Quais são as maiores dificuldades enfrentadas na escola por parte dos alunos da zona rural, que utilizam o transporte?

3.2 Que metodologias você adota para com esses alunos oriundos do campo que utilizam o transporte escolar?

3.4 Enquanto professor, quais são os maiores desafios em trabalhar com os alunos oriundos do campo que utilizam o transporte escolar?

3.5 O que você pensa que pode ser feito para melhorar a qualidade de ensino aprendizagem destes alunos na escola?

APÊNDICE D – VISÃO ÓTICA DO GESTOR SOBRE O TRANSPORTE ESCOLAR

Município:

PARTE B- CARACTERIZAÇÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL NO MUNICÍPIO DE MONTE ALEGRE DE GOIÁS

1. Que benefícios você pensa que o Programa de Transporte Escolar traz para os alunos que vivem no campo?

2. Que pontos precisam ser melhorados sobre o Programa de Transporte Escolar?

3. Para você, quais são os maiores desafios que a escola enfrenta sobre o transporte escolar em seu município?

4. Como ocorre o regime de colaboração entre união, estado e município acerca do Transporte Escolar?

5. Quantos alunos oriundos do campo em média que utilizam o transporte escolar que a escola atende? E como é realizado esse atendimento?

6. O município possui alguma normativa (lei/decreto/portaria/etc.) específica relacionada ao transporte escolar? Por quê?

7. Como é realizado o contrato dos transportes escolares terceirizados no município?

8. Como você avalia o transporte escolar de seu município?

9. Como você percebe o processo de ensino e aprendizagem dos alunos que vem do campo que utilizam o transporte escolar?

10. Que sugestões você apresentaria para a melhoria do transporte escolar em seu município?

ANEXO

ANEXO A – TERMO DE ADESÃO E RESPONSABILIDADE



Estado de Goiás
Secretaria de Estado de Educação, Cultura e Esporte

TERMO DE ADESÃO E RESPONSABILIDADE

O Município de MONTE ALEGRE DE GOIÁS, representado neste ato por seu Prefeito, JUVENAL FERNANDES DE ALMEIDA, CI/RG N.º 1615777 SSP/GO, CPF/MF n.º 232.339.121-72, nos termos da Lei Estadual n.º 14.556, de 07 de outubro de 2003, e Decreto n. 5.902, de 02 de fevereiro de 2004, assume junto à Secretaria Estadual de Educação a execução indireta do transporte escolar dos alunos da Rede Estadual de Ensino, residentes na zona rural, durante o **período letivo de 2018**, mediante o recebimento do repasse mensal de R\$ 187,00 (cento e oitenta e sete reais) por aluno transportado/mês, sendo 10 (dez) parcelas mensais/ano, conforme Lei Estadual n.º 14.556, de 07 de outubro de 2003.

São obrigações e deveres do Município:

- I - Executar o transporte dos alunos da Rede Estadual de Ensino do seu Município, obedecendo às normas do Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, em relação ao veículo e ao condutor;
- II - Utilizar os recursos recebidos apenas para a execução do transporte escolar da Rede Estadual de Ensino;
- III - Comunicar à Secretaria da Educação do Estado de Goiás qualquer fato relevante quanto à execução do transporte;
- IV - Cumprir todas as normas pertinentes ao transporte escolar definidas pelos órgãos competentes;
- V - Utilizar, para o transporte escolar, somente veículos devidamente inspecionados e autorizados pelo DETRAN, para este fim, devendo a autorização em questão ser afixada na parte interna do veículo, em local visível, com inscrição da lotação permitida, sendo vedada a condução de pessoas em número superior à capacidade estabelecida pelo fabricante;
- VI - Não utilizar, diretamente ou por meio de terceiros, veículos de carga ou outros inadequados ao transporte escolar;
- VII - Prestar contas dos recursos recebidos à Secretaria da Educação, até 30 de abril do exercício subsequente;
- VIII - Comunicar, com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias, a descontinuidade do presente acordo.

E por estar de pleno acordo, assina o presente.

Goiânia, 12 de janeiro de 2018.

Juvenal Fernandes de Almeida
PREFEITO MUNICIPAL

Assinatura do Prefeito

Recebi em
5/02/2017
[Handwritten Signature]