



UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CÂMPUS UNIVERSITÁRIO PROFESSOR DR. SÉRGIO JACINTHO LEONOR
BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

LUCIANA FERREIRA DE ARAÚJO

GESTÃO E PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL NO
MUNICÍPIO DE MONTE ALEGRE DE GOIÁS

ARRAIAS-TO

2020

LUCIANA FERREIRA DE ARAÚJO

**GESTÃO E PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL NO
MUNICÍPIO DE MONTE ALEGRE DE GOIÁS - GO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Bacharelado em Administração Pública da
Fundação Universidade Federal do Tocantins – UFT
como requisito parcial para sua conclusão.

Orientadora: Prof. Dra. Adriana Demite Stephani.

**ARRAIAS - TO
2020**

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

- A663g Araújo, Luciana Ferreira de.
 Gestão e planejamento do transporte escolar rural no município de Monte Alegre de Goiás-GO. / Luciana Ferreira de Araújo. – Arraias, TO, 2020.
 40 f.
- Monografia Graduação - Universidade Federal do Tocantins – Câmpus Universitário de Arraias - Curso de Administração Pública (EaD), 2020.
 Orientador: Adriana Demite Stephani
1. Gestão. 2. Planejamento. 3. Transporte Escolar Rural. 4. Monte Alegre de Goiás. I. Título

CDD 351

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado 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).

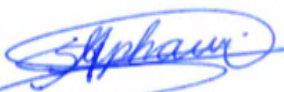
FOLHA DE APROVAÇÃO

GESTÃO E PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL NO MUNICÍPIO DE MONTE ALEGRE DE GOIÁS

Monografia apresentada ao Curso de Bacharelado em Administração Pública da Fundação Universidade Federal do Tocantins - UFT como requisito parcial à Conclusão do Curso, pela acadêmica Luciana Ferreira de Araújo.

Orientadora: Prof. Dra. Adriana Demite Stephani.

APROVADO PELA COMISSÃO EXAMINADORA EM 17/12/2020.



Prof.ª. Dr.ª Adriana Demite Stephani (UFT)
Orientador



Prof. Me. Teómar Manduca Aires Leal (UFT)
Professor(a) Membro



Prof. Dr. João Nunes da Silva (UFT)
Professor(a) Membro



**ATA DE DEFESA
TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO - TCC**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS - UFT
COORDENAÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA - EAD
ESTÁGIO CURRICULAR SUPERVISIONADO IV**

Aos 17 dias de dezembro de dois mil e vinte, às 19h por meio de webconferência (plataforma google meet), reuniram-se os membros da banca examinadora, para avaliar a monografia da acadêmica **LUCIANA FERREIRA DE ARAÚJO**, do Curso de Graduação em Administração Pública, intitulada: **GESTÃO E PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL NO MUNICÍPIO DE MONTE ALEGRE DE GOIÁS**.

Fizeram parte da banca examinadora os(as) seguintes docentes: Prof. Dra. Adriana Demite Stephani - Professor(a) Orientador(a), Prof. Me. Teomar Manduca Aires Leal e Prof. Dr. João Nunes da Silva – Professores membros.

Prof.ª. Dr.ª Adriana Demite Stephani (UFT)
Orientador

Prof. Me. Teomar Manduca Aires Leal (UFT)
Professor(a) Membro

Prof. Dr. João Nunes da Silva (UFT)
Professor(a) Membro

Após apresentação e avaliação da Banca Examinadora o acadêmico(s) obteve o seguinte resultado: **APROVADA**.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, pela sabedoria e oportunidade de novos conhecimentos.

Aos meus queridos e amados pais (*in memoriam*) pela minha existência e educação.

Aos meus filhos e netos em nome das netas, Ádyla Eloisa e Alana Jhely que tanto me alegram nesta caminhada.

Aos meus professores e tutores da Universidade Federal do Tocantins que tiveram um papel fundamental nesse itinerário formativo, principalmente a minha professora orientadora Adriana Demite Stephani, pelos seus ensinamentos e apoio.

E a meus amigos que me acompanharam nessa jornada: a todos vocês, muito obrigada.

À Secretaria Municipal de Administração e Educação, na pessoa da Sr^a Zenianne Teixeira de Assunção Furtado, pela colaboração e ajuda necessária.

“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 (2017).

RESUMO

A presente pesquisa objetivou estudar a gestão e planejamento do Transporte Escolar Rural (TER) no município de Monte Alegre de Goiás - GO. Como procedimento metodológico utilizou-se de uma pesquisa de campo, tendo com instrumentos de coleta de dados: estudos teóricos e documentais sobre transporte escolar público, registros das visitas e observações junto à Secretaria Municipal de Educação e aplicação de questionário à secretaria responsável pela gestão de transporte escolar. Como referencial teórico para as reflexões e análises, alguns documentos legais (BRASIL, 1998, 2000, 2006, 2009, 2011, 2013) e autores foram consultados, entre eles: Fonseca (2002); Feijó (2008); Freitas e Bettezzati (2011); Bortoni-Ricardo (2008) e Martins (2010). A partir dos estudos realizados, dos dados coletados e das análises feitas, pode-se constatar que houve um avanço quando se trata de Transporte Escolar Rural nas últimas décadas. Muitos municípios brasileiros tiveram acessibilidade a programas de aquisição de veículo, o que alavancou uma melhoria significativa e, no que se refere à terceirização, a fiscalização do Ministério Público se faz constante. Todavia, ao se tratar de transporte escolar há um leque muito grande de outros fatores que interferem no transporte: a dificuldades de acessibilidade com condições de estradas em condições transitáveis; a ausência ou insuficiência de oferta de veículos em caso de terceirização (muitas não atendem os quesitos exigidos pela Lei); a escassez de repasses oriundos do Governo Federal e Estadual; e, as poucas condições dos municípios arcarem com o complemento para pagamento destes.

Palavras chave: Gestão. Planejamento. Transporte Escolar Rural. Monte Alegre de Goiás.

ABSTRACT

This research has as its object of study the management and planning of Rural School Transport (TER) in the municipality of Monte Alegre de Goiás. As a methodological procedure, a field research was used, composed of some stages and with data collection instruments: theoretical and documentary studies on public school transport, records of visits and observations with the Municipal Department of Education, application of a questionnaire to the department responsible for school transport management. As a theoretical reference for the reflections and analyses framework, some legal documents (BRASIL, 1998, 2000, 2006, 2009, 2011, 2013) and authors were consulted, among them: Fonseca (2002); Feijó (2008); Freitas and Bettezzati (2011); Bortoni- Ricardo (2008), Martins (2010) among others. Thus, it can be seen that there has been an advance when it comes to rural school transport compared to ancestors. Many Brazilian municipalities had access to vehicle purchase programs, which led to a significant improvement and, with regard to outsourcing, the inspection of the Public Ministry is constant. However, when it comes to school transport, there is a wide range of other factors that interfere with transport: difficulties in accessibility with road conditions in passable conditions; the absence or insufficient supply of vehicles in case of outsourcing (many do not meet the requirements required by law); the scarcity of transfers from the Federal and State Government; and, the few conditions of the municipalities bear the supplement for payment of these.

Keywords: Management. Planning. Rural School Transport. Monte Alegre de Goiás.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Localização geográfica do município de Monte Alegre de Goiás	26
Figura 2 – Foto frontal da Secretaria de Educação de Monte Alegre de Goiás	27
Figura 3 – Foto do Micro-ônibus do transporte escolar	33
Quadro 1 – Trajetos do transporte escolar de Monte Alegre de Goiás ano de 2019	30

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CF - Constituição Federal

CIRETRAN - Circunscrição Regional de Trânsito

CTB - Código Brasileiro de Trânsito

DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito

ECA - Estatuto da Criança e do Adolescente

FNDE - Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação

LDB - Lei de Diretrizes e Base da Educação

MEC - Ministério de Educação

PDDE - Programa Dinheiro Direto na Escola

PNAE - Programa Nacional de Alimentação Escolar

PNATE - Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar

PNLD - Programa Nacional do Livro Didático

PNTE - Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar

TER - Transporte Escolar Rural

UFT - Universidade Federal do Tocantins

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	13
2. GESTÃO E PLANEJAMENTO: OS PRINCÍPIOS DO TRANSPORTE ESCOLAR	17
2.1. A gestão pública e o transporte escolar	17
3. DA ESTRUTURAÇÃO DA PESQUISA	23
3.1. Da abordagem e métodos	23
3.2. Do <i>locus</i> da Pesquisa	25
4. ANÁLISE DOS RESULTADOS: A GESTÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE MONTE ALEGRE DE GOIÁS	28
4.1. Dos dados coletados	28
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	35
6. REFERÊNCIAS	36
APÊNDICE A	39

1. INTRODUÇÃO

Dentre as diversas subáreas da gestão pública, os espaços educacionais ganham destaque, principalmente pelo fato da educação do país estar predominantemente sob a égide do poder público. E, na efetivação das políticas públicas de acesso à educação, as relativas ao transporte escolar, evidenciam as especificidades de um país continental como o Brasil.

Deste modo, pensar na gestão desse transporte se faz salutar, discutindo essa função administrativa, procurando de igual forma destacar a organização nas atuações de seu gerenciamento, para a garantia e acessibilidade do aluno à educação.

A Constituição Federal de 1988 garante ao aluno o acesso à educação, permitindo-lhe desenvolvimento intelectual e o preparo para a convivência da cidadania bem como sua qualificação para o trabalho (BRASIL, 1988). No entanto, no contexto social brasileiro é perceptível a desigualdade, a falta de oportunidades muitas vezes tão excessiva que a simples disponibilidade do ensino público e gratuito não é suficiente para assegurar o acesso e a permanência da criança e do jovem na escola. Por isso, o transporte escolar configura uma ação complementar para a permanência do aluno na escola, principalmente aqueles que residem em localidades de difícil acesso.

A garantia de acesso e permanência na escola parte da particularidade da eficácia dos princípios da gestão pública e do conceito de planejamento, a fim de alcançar gerenciamentos que possibilitem as ações de oferta do transporte escolar.

Para contribuir com a discussão sobre esses enfrentamentos, o presente trabalho traz reflexões diretamente ligadas ao acesso dos estudantes que moram nas zonas rurais e que precisam do transporte escolar.

Esse tipo de transporte passou a ser utilizado por estudantes após o fechamento das escolas em comunidades rurais; na maioria dos casos com alegações de que os municípios por não possuem recursos para pagamentos do corpo docente, manutenção das escolas e pelo pequeno número de estudantes que frequentaram. Sem muitas reflexões, acreditou-se - por parte do governo - que a oferta do transporte escolar fosse de menor custo que a manutenção das escolas, e que ao levar os estudantes para escolas urbanas, garantiria-se melhores condições de ensino - o que não tem se comprovado/refletido nos números das últimas pesquisas sobre qualidade de ensino. Ademais, novas problemáticas foram instauradas a partir da nossa realidade: estudantes que levantam cedo, enfrentam sol, chuvas, lamas, estradas esburacadas, andam trechos a pé, se desdobram em seus horários com longas horas de

viagens. Isso tem afetado, também, o desenvolvimento escolar devido ao cansaço e fadiga do deslocamento que enfrentam para ter uma educação. Estes estudantes são submetidos a inúmeras dificuldades para manter-se na instituição de ensino, tais como: falta ou alimentação insuficiente, transporte (falta ou precarização), vestuário e material didático para o uso diário.

Levando isso em consideração, esta pesquisa propõe elucidar questões que fortalecem as perspectivas de construir possibilidades e caminhos para transformar realidades e efetivar acessibilidade de ensino, de uma educação sólida àqueles que vivem no campo.

A educação é direito de todos e dever da União, dos Estados e dos municípios, e aos alunos que não possuem condições financeiras para custear o transporte para se locomoverem até a escola, o custeamento do transporte por parte do governo é assegurado por lei.

De acordo com o art. 205 da Constituição Federal (CF), “a educação é um direito de todos, e dever do Estado e da família [...]” (BRASIL, 1998). Ainda, a CF traz princípios que visam a necessidade de igualdade de condições de acesso e permanência na escola, além de impor incumbência ao poder público da organização dos sistemas de ensino, a fim de cumprir com o atendimento ao educando. Para que isso se cumpra, o governo disponibiliza programas suplementares aos recursos da educação, como merenda escolar, assistência à saúde, material didático, e transporte escolar.

Através de estudos realizados sobre planejamento e gestão no curso em Administração Pública e nas observações feitas no estágio obrigatório do curso, foi possível observar e questionar como ocorre a gestão do transporte escolar no município de Monte Alegre de Goiás, no interior goiano, localidade detentora de várias rotas de Transporte Escolar Rural (TER). No estágio junto à secretaria de educação, foi possível perceber algumas dificuldades enfrentadas e a inquietude se haveria “certo desinteresse por parte da administração pública, que não consegue oferecer um transporte escolar de 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).

Neste contexto, ainda é muito comum que o transporte escolar disponível – seja nas redes municipais, estaduais – ocorra em veículos inadequados e precários, colocando em risco a integridade física, segurança e a dignidade dos alunos e do condutor.

Embora muitos gestores municipais busquem solucionar os pontos agravantes inerentes na consolidação do programa, essas decadências não se referem somente na ausência ou sucateamento de transporte, mas também por a maior parte dos municípios contratarem serviços terceirizados para realizar o transporte dos alunos das zonas rurais uma vez que, “o PNATE custeia despesas concernentes à manutenção de veículos escolares

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

Deste modo, objetiva-se por intermédio desta pesquisa, analisar a política municipal do transporte escolar no município de Monte Alegre de Goiás-GO, verificando a qualidade do transporte público escolar oferecido aos estudantes, além de discutir o direito do transporte público escolar municipal, segundo os recursos assegurados por lei, como também mapear os fatores que contribuem para a qualidade no transporte escolar no município e identificar as dificuldades enfrentadas nesse transporte.

No município de Monte Alegre, muitos estudantes residem na zona rural e necessitam do transporte escolar. Essa demanda faz com que um gestor público tenha uma grande responsabilidade em oferecer condições adequadas para os alunos se deslocarem de casa até a escola na qual estão matriculados. Devido a situações que envolvem recursos escassos e dificuldade no planejamento e execução, algumas prefeituras enfrentam desafios para ofertar um serviço de boa qualidade.

Há casos de estudantes da zona rural que precisam andar vários quilômetros até chegar a uma rota acessível, pois não há veículos suficientes para conduzi-los. Tal situação acarreta dificuldades na aprendizagem, pois os alunos chegam cansados à unidade escolar e demonstram pouco “interesse”, ou seja, não há um rendimento satisfatório com relação à aprendizagem, pois na realidade o que classificamos como falta de interesse é o cansaço físico enfrentado todos os dias até a chegada à escola, privando assim sua capacidade de raciocínio lógico, discursivo e intelectual.

Nessas inquietações, e no intuito de melhor conhecer a realidade, questionou-se: *Como se estrutura o Transporte Escolar Rural (TER) no Município de Monte Alegre de Goiás?* Na busca por essa resposta estruturou-se este trabalho que, além desta introdução, possui outras seções: a primeira parte traz o conceito de gestão pública, planejamento e os princípios do transporte escolar e seu funcionamento a partir dos programas complementares do governo federal. Na segunda, os procedimentos metodológicos são apresentados, destacando o processo de construção desta pesquisa, os métodos e estratégias abordadas para o alcance de resultados. Na terceira parte, apresenta-se e analisa-se os dados coletados junto à gestão do transporte do município de Monte Alegre de Goiás, no intuito de compreender o funcionamento do transporte escolar do respectivo município.

Meu Eu e a pesquisa: algumas memórias

Histórias vivenciadas pelos antepassados têm sido uma caminhada longa e árdua para melhorias na educação. Embora essas dificuldades sejam menores hoje, e o direito à educação seja assistido e amparado por lei, no passado houve momentos difíceis e complicados e eu vivi muitos desses.

As mudanças vão acontecendo aos poucos e muito se conquistou, no entanto, há o que melhorar para que aconteça a promoção de uma educação e acessibilidade educacional para crianças e jovens que vivem nos sertões, fazendas e assentamentos, onde a educação sempre foi sofrida e sem amparo legal como deveria ser.

A partir da realidade local e a atualidade em que vivenciamos e dos noticiários que notificam as dificuldades que os jovens e crianças sofrem para chegar até a escola sem transporte escolar deslocando de suas casas para dar continuidade aos estudos. Neste contexto, é válido destacar a necessidade de melhorias nos atendimentos ao transporte escolar com uma gestão que propicie o desenvolvimento de condições de acesso e permanência no âmbito escolar e formação dos alunos.

Nesta perspectiva, trago¹ lembranças de um tempo, em que as dificuldades eram grandes, entre elas a de não haver transporte escolar. Sou filha de pais analfabetos. Trago na memória o que eles viveram e sofreram por não poderem estudar. A realidade a qual vivenciei não foi diferente, dificuldades foram enfrentadas; minha alfabetização se deu por meio de ensino multisseriado, que se constituía em uma única sala, com um único professor, que comportava 4 (quatro) séries em um espaço com alunos de diferentes idades, como bem relatado por Fiamoncini e Kraemer (2014, p. 8):

A divisão das atividades referentes aos conteúdos a serem passadas para turmas ficava a critério da professora, que dividia os alunos da forma como acreditavam ser a melhor para que todos pudessem abstrair o máximo de aprendizado possível. Geralmente, uma linha de risca de giz dividia o quadro 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.

No ensino educacional nas chamadas zonas rurais, a maioria dos estudantes só conseguia chegar à 1ª fase do ensino fundamental da educação básica. Para dar continuidade aos estudos e construir uma realidade diferente de nossos pais, mudamos para a cidade. No entanto, tínhamos que andar mais de 25 km todos finais de semanas para visitar meus pais e

¹ Nesse trecho faz se uso da 1ª pessoa por registrar lembranças e reflexões da pesquisadora que motivaram a pesquisa.

buscar alimentos que eles produziam. Era sofrido, mas éramos felizes, afinal (ou não tínhamos noção do sacrifício feito).

Em seus relatos, meus pais sempre nos orientaram sobre a importância dos estudos nas vidas das pessoas. Eles não tiveram oportunidade de estudar, mas sabiam de seu valor e se esforçaram para que os filhos apreciassem um pouco daquilo que não eles não tiveram. Pensando neste contexto, embora muitos anos tenham se passado, e mesmo diante de várias conquistas, ainda encontramos situações de vulnerabilidade no tocante ao acesso ao transporte escolar. Isso foi o que motivou a reflexão desta pesquisa.

2. GESTÃO E PLANEJAMENTO: OS PRINCÍPIOS DO TRANSPORTE ESCOLAR

Nessa seção, apresenta-se o conceito de gestão, planejamento e os princípios relacionados ao funcionamento e gerenciamento do transporte escolar a partir da legislação que o rege.

2.1 A gestão pública e o transporte escolar

A Constituição Federal, como princípio básico da legislação, é bastante contundente ao afirmar a responsabilidade das três esferas governamentais na atuação da promoção de uma educação de qualidade a todos cidadãos brasileiros. Em seu Art. 211, diz que “a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão em regime de colaboração em sistemas de ensino” (BRASIL, 1998).

A designação de funções atribuídas por este sistema ocorre de maneira redistributiva e supletiva, de forma a garantir equalização de oportunidades educacionais e padrão mínimo de qualidade do ensino mediante assistência técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos municípios. Deste modo, ficam os municípios como responsáveis pelo ensino fundamental e educação infantil.

A promoção de uma educação de qualidade é um dever da administração pública, certo que a Lei de Diretrizes e Bases da Educação, Lei nº 9394/96, no Artigo 11, Inciso VI, determina a responsabilidade aos Estados e municípios pelo transporte escolar (BRASIL, 1996). Mesmo assim, muitas crianças deixam de frequentar a escola, pois enfrentam dificuldades para chegarem à sala de aula.

Pensando nas concepções gestão pública e sua funcionalidade para efetividade no gerenciamento dos órgãos públicos, mais precisamente, as ações voltadas para a temática do transporte escolar, sobretudo, as suas dificuldades no que tange sua efetividade na prática, faz-se necessário trazer um pouco sobre o conceito de gestão e planejamento nas esferas públicas acerca do transporte escolar no Brasil.

No tocante a administração pública, administrar refere-se a um “conjunto de normas e funções que disciplinam os elementos de produção, submetem a produtividade a um controle de qualidade, organizam a estrutura e o funcionamento de um estabelecimento” (HOUAISS; VILLAR; FRANCO, 2009, p. 51). Partindo disso, é válido dizer que gestão se designa a

organizar, planejar ações que objetivam alcançar metas e cumprir as funções básicas do governo voltadas aos serviços essenciais para a população.

Ao se falar de gestão pública, compreende-se que os objetivos visam atingir resultados positivos no que se refere à prestação de serviços à população. Assim, o alcance de tais objetivos favorece a integração dos processos fundamentais que a compõem, tais como, planejamento, organização, execução e controle, buscando o alcance de eficiência e eficácia na prestação de serviços.

Partindo dos processos fundamentais da gestão pública, visa-se estabelecer fundamentação a partir do planejamento, uma vez que, é a partir disto que se definem os objetivos e recursos necessários para que os resultados sejam alcançados.

De acordo com a Lei Complementar Federal Nº 101/2000, a “a responsabilidade na gestão fiscal pressupõe a ação planejada e transparente, em que se previnem riscos e corrigem desvios capazes de afetar o equilíbrio das contas públicas” (BRASIL, 2000), notificando desta forma a essencialidade do planejamento na organização e controle de programas que visam o fornecimento de ações para que contemple a sociedade e suas necessidades.

A partir do conceito de gestão e planejamento, pensa-se na parceria gestão/educação e transporte escolar, compreende-se o início a partir da Constituição Federal de 1988, que dispõe no artigo 208, o dever do Estado para com a Educação e por meio dos programas suplementares. No **Art. 208**, no item VII, menciona que “o dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de: 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” (BRASIL, 1988).

Ainda, o art.4º da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) ratifica a obrigatoriedade do Estado na prestação do transporte escolar através de programas suplementares, responsabilizando Estados e Municípios pelo transporte escolar para os alunos de sua rede de ensino, sendo permitida a parceria e cooperação entre ambos.

Salienta-se que o direito ao transporte escolar gratuito também é resguardado pelo Estatuto da Criança e do Adolescente - ECA (BRASIL, 1990), em seu Art. 54 no inciso VII, em que enfatiza a obrigatoriedade do Estado em assegurar à criança e ao adolescente o serviço de transporte escolar por meio dos programas complementares.

De acordo Feijó (2008, p. 2), “o transporte escolar é obrigação do Estado e garantia de acesso e permanência do aluno na escola”, sendo, pois, indispensável para o acesso e a permanência do sujeito na escola contribuindo de tal forma para o desenvolvimento da educação.

Os programas Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) subsidiam o transporte escolar e são financiados pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). Tais programas foram criados no ensejo de melhorar as condições de vida, principalmente aos alunos da zona rural, a fim de permitir a estes o acesso e permanência na escola. Desta forma, os programas atuam como complementares para a acessibilidade e disponibilidade do transporte escolar, e obrigatoriedade aos Estados e Municípios em sua oferta, certo 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).

O PNATE:

[...] consiste na transferência automática de recursos financeiros para custear despesas com manutenção, seguros, licenciamento, impostos e taxas, pneus, câmaras, serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica e funilaria, recuperação de assentos, combustível e lubrificantes do veículo ou, no que couber, da embarcação utilizada para o transporte de alunos da educação básica pública residentes em área rural. Serve, também, para o pagamento de serviços contratados junto a terceiros para o transporte escolar (BRASIL, 2020).

O programa Caminho da Escola foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007 oferecendo subsídios aos municípios para adequar e/ou adquirir veículos acessíveis para o transporte escolar constituindo, assim, “o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares dos alunos” (BRASIL, 2011, p. 1).

Depois dessa resolução, o decreto nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009, disciplinou e normatizou o Programa Caminho da Escola buscando coordenar a implantação, o acompanhamento, o monitoramento e sua avaliação. De acordo com esse decreto, em seu Art. 2º, o programa objetivava:

- I - renovar a frota de veículos escolares das redes municipais e estaduais da 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. (BRASIL, 2009)

A partir destas informações, dadas ao conceito de gestão e transporte escolar, faz-se necessário, a associação dos conceitos junto a prática de gerenciamento da gestão do transporte escolar do município de Monte Alegre de Goiás, destacando assim, a gestão e o

planejamento utilizado pelo gestor nas condições do transporte escolar, analisando se há precariedades, dificuldades que afetam em sua oferta.

E deste modo, a análise da prática de gerenciamento é bem corriqueira na tentativa de encontrar resultados que melhor expliquem o ato administrativo na disponibilização do transporte escolar.

A educação pode propiciar mudanças de estruturas e das relações sociais, permitindo estabilidade, agregando ao sujeito às diversidades do mundo, possibilitando o letramento do homem e da mulher do campo, ampliando, assim, sua leitura de mundo e integração a outros contextos sociais.

A União e os demais entes federados, ao longo dos anos, vêm desenvolvendo diferentes políticas, programas e ações voltadas à educação pública de qualidade e à democratização do acesso aos sistemas educacionais, incluindo ações que viabilizem a permanência do aluno na escola. Dentre essas, no âmbito federal, estão o Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE), o Programa Nacional do Livro Didático (PNLD), o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), o Programa Dinheiro Direto na Escola (PDDE), o Programa de Apoio à Educação Especial, além dos programas de formação direcionados aos profissionais da educação.

Reconhecendo a importância das políticas públicas educacionais, o governo federal, em parceria com os demais entes governamentais, busca desenvolver, por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), políticas, programas e ações com o intuito de combater, ou pelo menos amenizar, as desigualdades existentes entre regiões, estados e municípios brasileiros.

O Brasil apresenta uma estrutura educacional descentralizada e fortemente marcada por disparidades entre as cinco regiões que o compõem (norte, nordeste, centro oeste, sul e sudeste). Desse modo, os indicadores educacionais retratam esse processo desigual e combinado e requerem políticas e gestões públicas para a educação que considerem esse cenário na busca de alternativas e proposições educativas. (DOURADO, 2005, p. 12).

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional n. 9394/96, no título III. “Do Direito à Educação e Dever de Educar”, traz algumas garantias a serem estabelecidas pelo Estado, entre elas o “VIII - 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 (Redação dada pela Lei nº 12.796, de 2013). 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.

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 a oferta do transporte escolar. Assim sendo, esta lei surgiu a partir da necessidade de discutir ações de políticas públicas e, ao mesmo tempo, fazer valer, na prática a responsabilidades dos entes federativos a garantia do transporte escolar para aqueles que dele necessitam, principalmente os que vivem em zonas rurais.

3. DA ESTRUTURAÇÃO DA PESQUISA

Nesta seção, são apresentados os procedimentos metodológicos (abordagens e métodos, os *lócus* da pesquisa e instrumentos de coleta de dados) utilizados para a coleta e análise de dados para a compreensão da estrutura do transporte escolar no município de Monte Alegre de Goiás.

3.1 Da abordagem e métodos

A presente pesquisa possui abordagem qualitativa e se configura como de campo, possuindo algumas etapas, sendo a primeira, a fase de estudos bibliográficos e documental, seguida de aplicação de questionário² ao responsável pelo transporte escolar.

A pesquisa de campo compreende o estudo de um único grupo ou comunidade em termo de sua estrutura social e:

[...] pretende buscar a informação diretamente com a população pesquisada. Ela exige do pesquisador um encontro mais direto. Nesse caso, o pesquisador precisa ir ao espaço onde o fenômeno ocorre, ou ocorreu e reunir um conjunto de informações a serem documentadas (GONÇALVES, 2001, p. 67)

No tocante a pesquisa com abordagem qualitativa, Bortoni-Ricardo (2008) registra que é possível construir e reconstruir o conhecimento atribuindo à prática o processo de ação-reflexão-ação, propiciando deste modo o desenvolvimento de definições dos procedimentos metodológicos, cujo objetivo visa o enriquecimento da argumentação da pesquisa.

A pesquisa com a abordagem qualitativa tem como função descrever, analisar, aprofundar os processos da dinâmica frente às questões que estão sendo estudadas e investigadas. Bogdan (1982 apud TRIVIÑOS, 1987, p. 128-130) apresenta cinco características dessa modalidade de pesquisa:

1º) A pesquisa qualitativa tem o ambiente natural como fonte direta dos dados e o pesquisador como instrumento-chave; 2º) A pesquisa qualitativa é descritiva; 3º). Os pesquisadores qualitativos estão preocupados com o processo e não simplesmente com os resultados e o produto; 4º). Os pesquisadores qualitativos tendem a analisar seus dados indutivamente; 5º) O significado é a preocupação essencial na abordagem qualitativa [...].

² A ideia a princípio era realizar uma entrevista, no entanto, devido ao isolamento e a agenda do participante, foi solicitado que enviasse como questionário por e-mail para que respondesse.

A presente pesquisa tem como fontes a legislação e as produções bibliográficas sobre transporte escolar. A pesquisa bibliográfica, de acordo com Fonseca (2002, p. 32), “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”, ou seja, a partir de teorias publicadas em diversificados acervos/fontes, a fim de desenvolver argumentos e explicações de uma problematização.

Ainda, de acordo com Silva (2015, p. 84) “a pesquisa bibliográfica objetiva colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito sobre determinado assunto, com a finalidade de colaborar na análise de sua pesquisa”. No caso desta pesquisa, além dos autores que defendem a temática e da legislação que ampara o transporte escolar para conhecer como funciona o transporte escolar no Brasil, buscou-se documentos que trouxessem dados sobre o transporte na localidade pesquisada: a gestão e administração deste importante veículo transportador, o público que o utiliza, as localidades onde habitam e a distância destas rotas, além das principais problemáticas enfrentadas e as consequências no processo ensino aprendizagem, procedimento este, que se enquadra na pesquisa de campo de abordagem qualitativa.

Diante o momento pandêmico vivido mundialmente (2020), houve dificuldade em realizar uma parte da pesquisa anteriormente planejada, pois as escolas não estavam funcionando presencialmente e sim de forma remota (on-line e em outras formas de entrega de atividades). A intenção anterior era coletar relatos de alunos e pais de alunos que utilizam o Transporte Escolar Rural (TER), bem como acompanhar o percurso do transporte escolar e observar *in loco* as dificuldades enfrentadas pelos alunos da zona rural.

Em face disso, outro modelo de instrumento de coleta de dados foi utilizado, substituindo a entrevista pelo questionário (seguindo as mesmas questões), composto por 13 (treze) perguntas abertas que ensejaram conhecer sua percepção sobre o impacto e qualidade do serviço de transporte ofertado pelo município. O questionário foi enviado por e-mail ao gestor do transporte escolar (que no caso de Monte Alegre de Goiás é a Secretaria Municipal de Educação).

A mudança não alterou os objetivos da pesquisa, principalmente por ser o questionário 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 e fenômenos que se deseja estudar” (MARCONI; LAKATOS, 2003, p. 190).

Partindo dos pressupostos de Silva (2015), entende-se que o questionário consiste em um conjunto de perguntas a respeito de variáveis situações onde o pesquisador busca fazer

uma descrição, sob a observância da compreensibilidade das perguntas, conteúdo e organização de forma em que o entrevistado possa ter motivação para respondê-la.

Segundo Marconi e Lakatos (2003, p. 190), o questionário “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”.

De acordo com Gil (2002), o questionário se delimita a uma técnica de coleta de dados que consiste em um número de questões a serem respondidas sem a necessidade da presença do entrevistador, cujo objetivo procede do conhecimento e situações vivenciadas. E, esse instrumento de registro de dados organizado para a presente pesquisa possibilitou o conhecimento do funcionamento e os desafios do Transporte Escolar Rural (TER).

Assim sendo, buscou-se coletar dados reais das condições do transporte escolar de Monte Alegre de Goiás para refletir sobre a realidade e para que, a partir desse mapeamento, ações possam ser feitas para o melhoramento deste indispensável recurso.

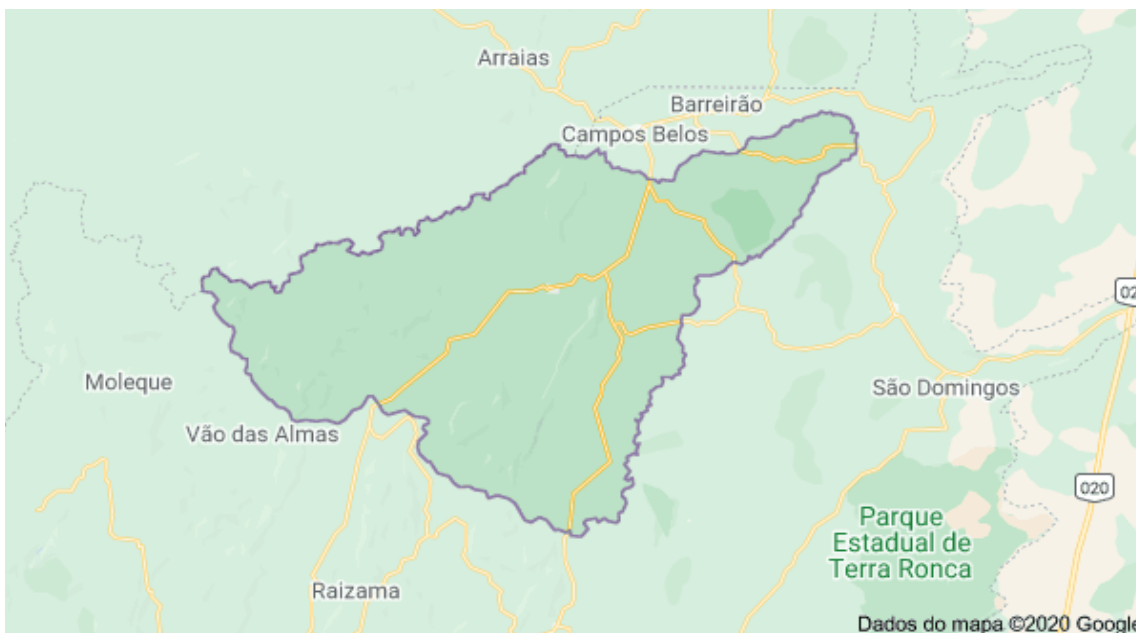
3.2 Dos *lócus* da Pesquisa

Localizado no nordeste goiano a 680 km da capital do estado, o município³ de Monte Alegre de Goiás possui a área territorial de 3.119,808 km² (2019) com a população estimada em 8.684 pessoas habitantes (2020), e com densidade demográfica de 2,48 hab/km² (2020), localizando-se na divisa com o estado do Tocantins e próximo à Bahia.

Figura 1 – Localização geográfica do município de Monte Alegre de Goiás



³ Dados coletados no site: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/go/monte-alegre-de-goias.html>.



Fonte: Coletado no site google maps⁴ pela pesquisadora (2020).

No que se refere a seu processo de construção histórica, o município tem origem aurífera com a presença marcante de afrodescentes, o que pode ser reconhecido facilmente pela sua proximidade com a maior comunidade de remanescentes quilombolas do Brasil.⁵

A origem da colonização de Monte Alegre de Goiás foi a exploração de garimpos de ouro, nos meados do século XVIII.

Em 1769, já existia o arraial do Morro do Chapéu ou Santo Antônio do Morro do Chapéu, quando se edificou a primeira capela em louvor a Santo Antônio.

Nas atividades iniciais de extração de ouro **trabalhavam 1800 negros trazidos pelos bandeirantes paulistas**. Dessa forma, a população primitiva era predominantemente de garimpeiros e escravos. O arraial de Santo Antônio do Morro do Chapéu, derivado do Santo padroeiro e o morro onde se localizava, passou a ser sede do Município de Arraias, em 31 de julho de 1852, pela Resolução Provincial nº 12, desconhecendo-se os motivos da transferência.

Mais tarde, pelas Resoluções Provinciais nº 5, de 2 de agosto de 1853 e nº 338, de 31 de julho de 1861, a povoação voltou à condição de arraial subordinado a Arraias que restaurou a sede da Vila.

Em 25 de julho de 1876, pela Resolução Provincial nº 565, o arraial de Santo Antônio do Morro do Chapéu foi elevado à categoria de Vila, extinta anos depois e restaurada em 4 de julho de 1906, pela Lei nº 271, desmembrada de Arraias e instalada em 7 de agosto do mesmo ano, com a nova denominação de “chapéu”, lembrando apenas o morro vizinho, com a forma de chapéu desabado.

[...] Pela lei estadual nº 773, de 16-09-1953, o município de Chapéu passou a denominar-se Monte Alegre de Goiás⁶. (grifos nossos)

⁴ Link:

<https://www.google.com/maps/place/Monte+Alegre+de+Goi%C3%A1s+-+GO,+73830-000/@-13.244473,-46.8360479,10z/data=!4m5!3m4!1s0x9348d15de5b2ec79:0x71b947581ef59001!8m2!3d-13.257305814d-46.8923446>

⁵ “A comunidade Quilombola Kalunga está localizada no Brasil, na região nordeste do estado de Goiás. A área do Quilombo se estende pelos municípios de Cavalcante, Monte Alegre e Teresina de Goiás, na região da Chapada dos Veadeiros”. Site: <https://porlatierra.org/docs/a72dac0268841fe42cab6fe0380d039d.pdf>.

⁶ Dados coletados no site: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/goias/montealegredegoias.pdf>.

Ademais, essa construção histórica marca também o processo de incursão da população nas áreas rurais, o que exige um repensar sobre a oferta da educação pública e o transporte escolar para a população estudantil.

Para a coleta de dados sobre a estrutura do transporte escolar do município, foi realizada uma pesquisa junto à Secretaria Municipal de Educação e Cultura de Monte Alegre de Goiás, localizada na praça da matriz (aos fundos da paróquia Santo Antônio), órgão que gerencia as várias rotas de transporte escolar no município.

Figura 2 – Foto frontal da Secretaria de Educação de Monte Alegre de Goiás



Fonte: Arquivo da pesquisadora (2020).

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS: A GESTÃO DO TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE MONTE ALEGRE DE GOIÁS

Nesta seção são analisados os dados obtidos na pesquisa de campo a partir da análise de documentos legais da Secretaria Municipal de Educação de Monte Alegre de Goiás, diálogos e observações registradas no relatório de estágio do curso de Administração Pública e as respostas dadas pela gestora responsável pelo transporte escolar (que se trata da respectiva Secretaria de Educação) ao questionário enviado. O ensejo foi mostrar como se organiza a gestão e o planejamento do transporte escolar no município.

4.1 Dos dados coletados

Conforme os dados coletados junto à Secretaria Municipal de Educação, a esfera governamental municipal de Monte Alegre de Goiás é a responsável pela logística e é o principal condutor no transporte dos estudantes que frequentam desde a alfabetização às demais fases da educação básica.

Em conjunto com o Estado, todo início de ano letivo é firmado um termo de adesão pelo meio do qual o município se compromete a alocar os estudantes do Ensino Fundamental (Anos Iniciais e Anos Finais), bem como o Ensino Médio, os quais cursam em colégios estaduais na zona urbana, em contrapartida de repasses pela esfera estadual.

Os dados coletados na aplicação de um questionário junto ao gestor do transporte escolar do município de Monte Alegre, verificou-se a oferta de Transporte Escolar Rural (TER) gratuito para os alunos que residem no campo. Neste sentido, traz-se uma análise das respostas dadas pelo gestor, no qual designaremos como Gestor Z.

Segundo o gestor, no início da implantação do transporte escolar muitos conflitos eram latentes, uma vez que não havia veículos suficientes e as estradas (na maioria das vezes) estavam sem manutenção, uma realidade difícil para os pais. Com o passar do tempo, após várias administrações, essa situação foi se ajustando, ampliando o número de veículos e a manutenção das estradas, com a abertura de serviços terceirizados de transporte, realizados por meio de licitação e com garantia de mais segurança aos usuários.

De acordo com a observação feita no estágio do curso de Administração e dos dados coletados com a gestora, atualmente o Transporte Escolar do Município de Monte Alegre de Goiás possui frota própria de 7 veículos, sendo 02 ônibus, 04 micro-ônibus (desses 02 novos

adquiridos em 2019) e 01 van. A aquisição da frota tem sido feita através de convênios do Programa Caminho da Escola FNDE/MEC e via emendas parlamentares.

Segundo os documentos da secretaria, todos os veículos estão regularizados pelos órgãos competentes (DETRAN OU CINETTRAN). Como existem veículos terceirizados, tanto os da frota própria quanto os particulares, são vistoriados duas vezes ao ano. Na ocorrência de reprovação de algum veículo de posse do relatório do DETRAN, a secretaria estipula prazo para que o veículo apresente com irregularidades sanadas, caso ocorra o descumprimento do contrato, é rescindido por justa causa” (GESTOR Z).

Segundo apontado pelo gestor, as manutenções são realizadas periodicamente nos veículos contratados. No caso do transporte próprio, registra-se que há diversas dificuldades, pois os veículos são do Programa Caminho da Escola com uma mecânica diferenciada dos demais veículos da população da região, o que dificulta a existência de disponibilidade constante de peças e mão de obra especializada. Outro fator é quanto aos recursos para manutenção que são insuficientes, no entanto, é feito o possível para que o direito dos alunos seja garantido. Isso porque,

Como todo serviço público o transporte escolar da rede municipal de educação de Monte Alegre de Goiás, subordina-se aos princípios administrativos previstos no art.206 da Constituição Federal, a igualdade de condições para o acesso e permanência na escola. A Secretária Municipal de Educação formalizou convênio entre Estado por meio do qual o ente municipal se compromete a fornecer o transporte escolar aos alunos da rede estadual de ensino, mediante repasse de verbas. (GESTOR Z).

Com base na resposta dada pelo gestor, percebe-se que a ação de gerenciamento e funcionamento do TER é pautada nos princípios legislativos, conforme o art. 206 da CF, e enfatiza a necessidade de igualdade de condições de acesso e permanência na escola. Ainda, o gestor destaca o convênio formalizado junto ao Estado para o fornecimento do transporte escolar da rede estadual de ensino, por meio de um termo de adesão e responsabilidade, na qual destaca as responsabilidades do município no tocante ao fornecimento do transporte escolar.

Também foi questionada a secretária: *Como foi feito o planejamento para aquisição dos veículos para o transporte escolar?* Em resposta, declarou que: “exige planejamento; a princípio pela secretaria posterior pelas unidades escolares, através de levantamento como: endereço residencial, origem e destino, horários, distância, tipo de veículos, levantamento de rotas, condições das vias entre outros” (GESTOR Z). Desse modo, é notório a necessidade do

levantamento/planejamento para a concretização e funcionamento do transporte, no tocante a aquisição de veículos.

De acordo com a secretária, uma problemática que dificulta o planejamento anual e permanente destas rotas a gestão, são as mudanças constantes de moradia destes estudantes. Para não se usurpar o aluno de seus direitos à educação, os processos licitatórios ocorrem sempre no início do ano de modo que atenda às suas necessidades.

Devido a extensão territorial do município, a necessidade de acréscimo das rotas escolares sempre é latente. Com exceção da Comunidade Kalunga que detém de escolas municipais e estaduais (devido a dificuldade de acesso para viagens diárias), todas as outras comunidades e fazendas utilizam do TER, possuindo rotas com até 180 (cento e oitenta) e 222 (duzentos e vinte e dois) quilômetros diários.

No quadro a seguir é apresentada composição do transporte escolar:

Quadro 1 – Trajetos do transporte escolar de Monte Alegre de Goiás ano de 2019⁷

Local/Rota	Km diário estimado	Veículo	Condições de via	Nº de alunos	Turno
Posto Fiscal-Ponta da Serra \ M. Alegre/ UEG/ UFT	338 km	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, Água 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	Matutino/ Vespertino/
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 pavimentado	13	Vespertino
Amarante e Taboquinha/ Caraíbas	145 km	Carro de passeio	Não pavimentado	15	Matutino/ Vespertino/ Noturno
Fazenda São João/ Monte Alegre	138 km	Van	88 km sem pavimentação e 50 km pavimentado	16	Vespertino
Assentamento Atalaia	120 km	Kombi	120 km sem pavimentação	12	Vespertino
Mata Verde, Edgar, Ponta da Serra e Lázaro	120 km	Van	80 km sem pavimentação 40 km pavimentada	19	Matutino

⁷ Devido a pandemia do Coronavírus em 2020, utilizamos os dados dos relatórios do ano de 2019.

Faz. Riachão II - Maracanã M. Alegre	148 km	Micro	120 km Sem pavimentação e travessia de córrego e 28 km pavimentada	25	Vespertino
Faz. Fundo do pasto, 7 Irmãos/ Riachão	80 km	Carro de passeio	Sem pavimento com difícil acesso	07	Vespertino
Pé da Serra – Pelotas / Paranã	222 km	Micro	Sem pavimentação com difícil acesso	16	Vespertino
Universitário, Covanca e Prata	130 km	Van	Sem pavimentação	28	Matutino/ noturno
Vazante/Monte Alegre	180 km	Micro	Sem pavimentação	35	Vespertino
Faz. Tucano- Crafiti / Monte Alegre	134 km	Carro de Passeio	34 km pavimentado e 100 km sem pavimentação	08	Vespertino
Urbano – (Paraná / Monte Alegre)	130 km	Ônibus	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 / Pé da Serra do Prata / ZM/ Monte Alegre	145 km	Carro passeio	100 km sem pavimentação 45 pavimentado	04	Vespertino
LBC/ Angico/ Vera Cruz/ Riachão/ Monte Alegre	114 km	Van	75 km não pavimentada de difícil acesso e 39km pavimentada	15	Vespertino

Fonte: Dados disponibilizados pela Secretaria Municipal de Educação (2020).

Esse quadro evidencia a logística do transporte escolar no município e seus enfrentamentos, pois a maioria dos trajetos é em estradas sem pavimentação, ou como bem pontuam Freitas e Battezzati (2011, p. 1) em pesquisa realizada em Ortigueira, situada no estado do Paraná: “é preciso que as estradas recebam manutenção periódica, pois a cidade é rodeada por comunidades rurais, desse modo, cuidar das estradas deve ser uma das principais responsabilidades da prefeitura municipal”.

Quanto ao repasse de recursos dos governos estaduais e federais é possível afirmar que ocorrem, porém são insuficientes para a demanda, uma vez que o município possui grande extensão territorial. Ademais, ainda esses repasses enfrentam problemas de atraso por parte do governo Estadual, ficando mais de seis meses sem o recurso. No entanto, segundo a secretária, mesmo com todas as dificuldades financeiras, o município continua transportando os alunos contando com a boa vontade dos motoristas que mesmo com seus salários atrasados, cumprem suas funções.

Segundo a secretária, quando aparecem as dificuldades todas são sanadas, algumas em caráter imediato dependendo da gravidade. Ainda registra que não há incidentes de atrasos da frota nos pontos de embarque, salvo em casos excepcionais como as questões climáticas ou problemas mecânicos dos veículos.

A gestão atual informou que os motoristas dos veículos designados para o transporte escolar são habilitados na categoria “D”, com idade superior a 21 anos e nunca cometeram infração grave ou gravíssima, nem reincidentes em infrações médias nos últimos doze meses. Ademais, é necessário que sejam aprovados em curso de especialização.

Essas informações apresentadas pela secretária se alinham ao prescrito no Guia de transporte escolar do Ministério Público- FNDE/MEC, mencionando 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 no 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, 2011)

Assim, a condução do TER também atende às exigências do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), garantindo o tráfego e segurança aos passageiros.

Infelizmente, é muito comum que municípios brasileiros sejam assistidos por frotas de veículos deteriorados, em péssimas condições quando ainda existe a oferta desse serviço na região - ou nem à possuem, o que leva os municípios a contratação dos serviços terceirizados. Isso resulta numa série de prejuízos aos estudantes, pois as más condições afetam e prejudicam o acesso e permanência na escola e o desenvolvimento da aprendizagem e a na escola.

No que se refere à frota do município de Monte Alegre de Goiás, a frota possui as condições mínimas exigidas para manter a qualidade na oferta de transporte. Seguem algumas fotos autorizadas pela secretaria para publicização:

Figura 3 – Fotos dos veículos do transporte escolar do município de Monte Alegre de Goiás



Fonte: Arquivo da pesquisadora (2020).

Também foi questionado a secretária: *Como secretária de Educação, quais os pontos positivos e negativos encontrados em sua gestão no que tange ao transporte escolar?* Em resposta, apontou:

Diante da responsabilidade na gestão do transporte escolar, ressalto a importância da autonomia na qual o prefeito tem confiado na execução dos serviços nas diversas decisões no processo de gerenciamento do transporte escolar. Pontos negativos: Recursos insuficientes, atrasos constantes no repasse estadual, valor pago por aluno abaixo do valor gasto, frota própria insuficiente, manutenção e reposição de peças dos veículos ausente na região. (GESTOR Z)

O apontado pela gestora não é tão diferente da realidade de muitas outras regiões interioranas brasileiras. Isso evidencia que sem o recurso federal, o direito à educação para todos fica comprometido, como bem reflete Martins (2010, p. 113):

[o] reduzido número de escolas localizadas nas áreas rurais torna o deslocamento inevitável para milhões de estudantes. Tendo em vista que a maioria das viagens é realizada em vias precárias e veículos inadequados, essa realidade pode ser contribuinte para os baixos índices educacionais que há muito tempo estão presentes na população da zona rural.

Essa constatação assombra, pois sem o acesso à educação e/ou acesso com dignidade, muitos outros direitos são conseqüentemente tolhidos.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

É notável através de estudos bibliográficos e diagnósticos, que houve um avanço quando se trata de transporte escolar rural se comparado aos antepassados. Muitos municípios tiveram acessibilidade a programas de aquisição de veículo, o que alavancou uma melhoria significativa.

Todavia, ao se tratar de transporte escolar há um leque muito grande de outros fatores que interferem no transporte: a dificuldades de acessibilidade com condições de estradas em condições transitáveis; a ausência ou insuficiência de oferta de veículos em caso de terceirização (muitas não atendem aos quesitos exigidos pela lei); a escassez de repasses oriundos do Governo Federal e Estadual; e, as poucas condições dos municípios arcarem com o complemento para pagamento destes.

Assim sendo, após analisar os dados coletados sobre o transporte escolar do município de Monte Alegre de Goiás, pode-se constatar uma melhoria na prática da terceirização do transporte escolar, inclusive porque a fiscalização do Ministério Público se faz constante. Todavia, no aspecto que se refere aos veículos que pertencem à frota própria do município, alguns precisam urgentemente de manutenção na parte interior (a mecânica e a carcaça estão em bom estado). O município conta ainda com outros veículos novos e seminovos que se apresentam em melhor estado e que oferecem maior comodidade aos alunos transportados.

Nota-se que há um esforço em oferecer melhorias aos transeuntes deste tipo de transporte, no entanto, pelo que se pode observar, a escassez de recursos e a dependência de esferas estadual e federal interferem no planejamento dessas melhorias.

Ressalta-se o papel dos agentes fiscalizadores agirem de modo a não permitir que essa situação atual se mantenha e alcance os resultados almejados.

6. REFERÊNCIAS

BORTONI-RICARDO, Stella Maris. **O professor pesquisador**: introdução à pesquisa qualitativa. São Paulo: Parábola Editorial, 2008.

BRASIL. **Cartilha do transporte escolar**. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP. Brasília: INEP, 2005 (mimeo). Disponível em: <<http://www.fnede.gov.br>>. Acesso em: 21 de fev. de 2020.

BRASIL. **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/>>. Acesso em: 15 de jun. de 2020.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 15 de jun. de 2020.

BRASIL. **Decreto nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009**. Disciplina o Programa Caminho da Escola. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6768.htm#:~:text=Decreto%20n%C2%BA%206768&text=DECRETO%20N%C2%BA%206.768%2C%20DE%200,que%20lhe%20confere%20o%20art>. Acesso em: 15 de jun. de 2020.

BRASIL. **Decreto nº 7.612**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Decreto/D7612.htm>. Acesso em: 15 de jun. de 2020.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Programas – Transporte Escolar**. 2011. Disponível em: <<http://www.fnede.gov.br/index.php/programas-transporteescolar>>. Acesso em: 15 de jun. de 2020.

BRASIL. LDB nacional: 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: 15 de jun. de 2020.

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

BRASIL. Ministério da Educação. **Caminho da escola**. Disponível em: <<http://www.fnede.gov.br/programas/caminho-da-escola/caminho-da-escola-apresentacao>>. Acesso em: 15 de jun. de 2020.

BRASIL. Ministério da Educação. **Resolução nº 2, de 28 de abril de 2008**. Disponível em: <<http://www.mec.gov.br>>. Acesso em: 15 de jun. de 2020.

BRASIL. **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 de jun. de 2020.

BRASIL. **Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990**. Estatuto da Criança e do Adolescente - ECA. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18069.htm>. Acesso em: 15 de out. de 2020.

BRASIL. **Guia de transporte escolar do Ministério Público- FNDE/MEC**. 2011.

Disponível em:

<<https://www.fnde.gov.br/centrais-de-conteudos/publicacoes/category/131-transporte-escolar?download=6897:guia-do-transporte-escolar>>. Acesso em: 15 de out. de 2020.

DOURADO, Luiz Fernandes. **Fracasso escolar no Brasil**: políticas, programas e estratégias de prevenção ao fracasso escolar. Brasília: MEC, 2005. 40 f. Disponível em:

<<http://www.porlainclusion.educ.ar/documentos/Brasil.pdf>>. Acesso em: 21 set. 2020.

FEIJÓ, Patrícia Collat Bento. Transporte escolar. A obrigação do Poder Público municipal no desenvolvimento do programa. Aspectos jurídicos relevantes. In: **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: 15 de jun. de 2020.

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**. 2011. Disponível em:

<<https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/38494/R%20-%20E%20-%20DULCELI%20PIERIN%20DE%20FREITAS.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 15 de mar. de 2020.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisas**. São Paulo: Atlas, 2002.

GOIÁS. **Transporte Escolar. 2020**. Disponível em:

<<http://www.seduc.go.gov.br/servicos/transporte/>>. Acesso em: 15 de jun. de 2020.

GOIÁS. **Transporte Escolar**. Gerência de Transporte Escolar, Logística e Serviços. 2020.

Disponível em: <<https://site.educacao.go.gov.br/transporte-escolar/>>. Acesso em: 15 de jun. de 2020.

GONÇALVES, Elisa Pereira. **Iniciação à pesquisa científica**. Campinas, SP: Editora Alínea, 2001.

FIAMONCINI, Luciana; KRAEMER, Celso. Entre a casa e a escola: o caminho pelo olhar de crianças de área rural na década de 60. **X ANPED SUL**, Florianópolis, outubro de 2014.

Disponível em: <http://xanpedsul.faed.udesc.br/arq_pdf/611-0.pdf>. Acesso em: 10 de jul. de 2020.

HENRIQUES, Isabella. **Transporte Escolar é prioridade absoluta**. São Paulo: Alana, 2017. Disponível em:
<https://prioridadeabsoluta.org.br/wp-content/uploads/2017/07/book_pa_miolo_baixa.pdf>.
Acesso em: 10 de mar. de 2020.

HOUAISS, Antonio; VILLAR, Mauro de Salles; FRANCO, Francisco Manoel de Mello. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2009.

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. Disponível em:
<http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/8542/1/2010_AnaPaulaAntunesMartins.pdf>.
Acesso em: 02 de abr. de 2020.

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-pr-ejuizos-e-transtornos/22389>>. Acesso em: 02 de abr. de 2020.

RIBEIRO, Márcia Adriana de Faria. O transporte escolar rural no município de [Paraíso do Tocantins](#): investimentos e rotas. In: **VIII Fórum Internacional Pedagogia - FIPED**. Rio de Janeiro, FIPED, S.D. Disponível em:
<https://editorarealize.com.br/revistas/fiped/trabalhos/TRABALHO_EV057_MD1_SA10_ID_4791_30092016120310.pdf>. Acesso em: 02 de abr. de 2020.

SÃO PAULO. **Roteiro de Atuação: Transporte Escolar**. Projeto Prioridade Absoluta do Instituto Alana. 2016. Disponível em:
<<http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/Cartilhas/RoteiroAtuacaoTransporteEscolarMPS P.pdf>>. Acesso em: 15 de jun. de 2020.

SEDUCE. Gerência da Comissão Permanente de Processo Administrativo Disciplinar: **Transporte Escolar. Goiânia, SEDUCE**. Disponível em:
<<http://seduc.go.gov.br/servicos/transporte/>>. Acesso em: 02 de abr. de 2020.

SILVA, Antônio Airton Marques da. **Metodologia da Pesquisa**. 2. ed. Fortaleza: EDUECE, 2015.

TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. Três enfoques na pesquisa em ciências sociais: o positivismo, a fenomenologia e o marxismo. In: TRIVIÑOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**. São Paulo: Atlas, 1987. p. 31-79.

APÊNDICE A:



FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS – UFT BACHARELADO EM ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

1) Na condição de gestora, quais princípios administrativos foram utilizados no transporte escolar?

Como todo serviço público o transporte escolar da rede municipal de educação de Monte Alegre de Goiás, subordina-se aos princípios administrativos previstos no art.206 da Constituição Federal, a igualdade de condições para o acesso e permanência na escola.

A Secretaria Municipal de Educação formalizou convênio entre Estado por meio do qual o ente municipal se compromete a fornecer o transporte escolar aos alunos da rede estadual de ensino, mediante repasse de verbas.

2) Como foi feito o planejamento para aquisição dos veículos para o transporte escolar?

Exige planejamento, a princípio pela secretaria posterior pelas unidades escolar, através de levantamento como:

- * endereço residencial, origem e destino, horários, distancia, tipo de veículos;
- * levantamento de rotas, condições das vias entre outros;

3) Como são feitas as aquisições das frotas do transporte Escolar?

Através de convênios do programa caminho da escola FNDE/MEC emendas parlamentares.

4) Existem veículos terceirizados?

Sim.

5) Todos estão regularizados pelos órgãos competentes (Detran ou Cinetran)?

Sim, a vistoria acontece duas vezes ao ano, na ocorrência da reprovação de algum veículo a secretaria de posse do relatório do (Detran), estipula prazo para que o veículo apresente com irregularidades sanadas, caso aconteça descumprimento, o contrato é rescindido por justa causa

6) Quais as dificuldades que o município enfrenta para mantê-lo todos em ordem de funcionamento?

Em se tratando do transporte terceirizado, os veículos de modo geral, atendem as necessidades da manutenção adequada. No caso do transporte próprio, enfrentamos diversas dificuldades, pois os veículos são do Programa Caminho da Escola, a mecânica é diferenciada, não dispomos na região de peças, bem como mão de obra adequada. Outro fator, é quanto aos recursos para manutenção que são insuficientes, no entanto é feito o possível para que o direito dos alunos seja garantido.

7) Existe repasse de recursos do governo na esfera estadual e federal? Se existe eles são suficientes para toda demanda?

Sim, entretanto são insuficientes para a demanda, o município possui grande extensão territorial e ainda enfrentou problemas no atraso de recursos por parte do governo Estadual ficando mais de seis meses sem o referido recurso, mesmo com grande dificuldade financeira continuou transportando os alunos.

8) Quando aparecem dificuldades quais medidas são tomadas?

Todas as dificuldades são sanadas e alguns assuntos são imediatos dependendo da gravidade.

9) Com quantos veículos escolares é composta a frota do município?

Rota própria 07 veículos, sendo 02 ônibus, 04 micro-ônibus (desses 02 novos adquiridos em 2019) 01 van. Total 07 veículos.

10) As frotas escolares costumam chegar atrasadas nos pontos de embarque e desembarque?

Não, salvo em casos excepcionais como questões climáticas ou problemas na mecânica.

11) O ônibus escolar costuma faltar? Quantas vezes? Quais motivos?

Não necessariamente, algumas rotas quando ocorre são problemas mecânicos.

12) Como secretária de educação quais os pontos positivos e negativos encontrados em sua gestão?

Diante da responsabilidade na gestão do transporte escolar, ressalto a importância da autonomia na qual o prefeito tem confiado na execução dos serviços nas diversas decisões no processo de gerenciamento do transporte escolar.

Pontos negativos: Recursos insuficientes, atrasos constantes no repasse Estadual, valor pago por aluno abaixo do valor gasto, frota própria insuficiente, manutenção e reposição de peças dos veículos ausente na região.

Monte Alegre de Goiás, 02 de junho de 2020.
Zenianne Teixeira de Assunção Furtado
Secretaria Municipal de Educação e Cultura

06/11/2020