



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE BRAGANÇA
FACULDADE DE EDUCAÇÃO
CURSO DE LICENCIATURA EM PEDAGOGIA

ROSANGELA OLIVEIRA PINHEIRO

**O USO DO TRANSPORTE ESCOLAR POR ALUNOS DAS ESCOLAS PÚBLICAS
ESTADUAIS DO MUNICÍPIO DE CAPANEMA-PA**

BRAGANÇA- PARÁ

JULHO- 2022

ROSANGELA OLIVEIRA PINHEIRO

**O USO DO TRANSPORTE ESCOLAR POR ALUNOS DAS ESCOLAS PÚBLICAS
ESTADUAIS DO MUNICÍPIO DE CAPANEMA-PA**

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) apresentado à Faculdade de Educação do Campus Universitário de Bragança, Universidade Federal do Pará, como requisito para obtenção de grau de Licenciado em Pedagogia.

Orientador: **Prof. Dr. Francisco Pereira de Oliveira**

BRAGANÇA – PA

JULHO – 2022

O USO DO TRANSPORTE ESCOLAR POR ALUNOS DAS ESCOLAS PÚBLICAS ESTADUAIS DO MUNICÍPIO DE CAPANEMA-PA

Rosangela Oliveira Pinheiro¹

Francisco Pereira de Oliveira²

RESUMO

O estudo exposto aqui, é o resultado do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), da Faculdade de Pedagogia da Universidade Federal do Pará, tendo como título: "O uso do transporte escolar por alunos das escolas públicas estaduais do município de Capanema-PA", objetivando analisar a percepção dos alunos camponeses sobre o uso do transporte escolar, assim como leis que amparam esses estudantes. Buscou-se compreender e identificar quais as maiores dificuldades aos que fazem o uso do transporte escolar, e como a escola lida com os impasses gerados pelo uso do mesmo. Optou-se por uma entrevista com alunos que utilizam o transporte escolar, professores e coordenadores escolares sobre o tema abordado. O procedimento metodológico adotado foi abordagem qualitativa, utilizou-se como técnica/instrumento de coleta de dados: questionários com perguntas semiestruturadas, aplicadas a 12 alunos, 04 professores e 02 coordenadoras pedagógicas na rede estadual no município de Capanema-PA. O tratamento dos dados foi feito através da análise do conteúdo, por meio das falas dos entrevistados, houve ainda a análise documental de leis e documentos relacionados ao transporte Escolar. O estudo revelou a incoerência do que é pregado nas leis e diretrizes com a realidade estudantil camponesa que depende do transporte escolar. Nas falas dos entrevistados o transporte escolar é precário, vias de acesso são intrafegáveis, e que os estudantes passam um tempo enorme no deslocamento até a escola e da escola para suas residências. Relato que nos faz questionar o que diz a LDB nº 9.394/96 Art. 3º, Inciso I, que garante a igualdade de condições para o acesso à escola e permanência nela. Concluindo-se que as políticas públicas voltadas para os estudantes que fazem o uso do transporte escolar não abarcam as diversidades existentes são ônibus sucateados, ramais intrafegáveis, currículo que não contempla essas adversidades.

Palavras-chave: Política Pública. Transportes Escolar. Acesso e Permanência.

1 INTRODUÇÃO

O transporte escolar rural é assegurado pela Constituição Federal do Brasil (CF) de 1988, uma ferramenta para assegurar o acesso de estudantes que moram em áreas longínquas com relação à escola e, decerto, cumpri o que também versa o

1 Aluna do Curso de Pedagogia da Faculdade de Educação, Campus Universitário de Bragança, Universidade Federal do Pará. *E-mail: rosangela19.oliveira@gmail.com*

2 Professor e Orientador do presente Trabalho de Conclusão de Curso, Faculdade de Educação – Campus Universitário de Bragança – Universidade Federal do Pará. *E-mail: foliveirano@yahoo.com.br*

direito de todos à educação. Paralelamente, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB), nº 9.394/96, também prevê o direito do estudante ao transporte escolar, ficando mediante a obrigação dos estados e municípios de garantir este acesso. Baseando-se no direito dos estudantes de acesso à educação e ao do transporte escolar, procuramos discutir um pouco mais a respeito deste.

Com base nas experiências vivenciadas tanto na fase de escolarização básica quanto no nível superior através de uma disciplina do desenho curricular do curso de Pedagogia da Faculdade de Educação do Campus Universitário de Bragança, da Universidade Federal do Pará, surgiu uma inquietação como estudante do referido Curso em querer aprofundar o tema do transporte escolar. Nesse sentido, foi realizada uma breve pesquisa com estudantes, professores e coordenadores de duas escolas estaduais situadas na sede do município de Capanema-PA.

A principal ideia era compreender como ocorre a aprendizagem de estudantes a partir do uso do transporte escolar, uma vez que quando há problemas na oferta com qualidade desse transporte, por certo, dificulta o acesso à escola e aos conteúdos programáticos, em especial os estudantes do Ensino Médio. Nesse sentido, a principal indagação foi: quais as dificuldades que estes estudantes encontram no trajeto escolar? Complementarmente, qual a percepção dos que compõem a escola como os professores, diretores, coordenadores e alunos a respeito da oferta do transporte escolar no seu processo de escolarização?

1. Transporte escolar e o acesso à escola

O transporte escolar é um direito, ficando evidente quando no Art. 208, da CF, quando traz que o Estado tem o dever de garantir ao educando o acesso à educação, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. Com isso fica evidente, um dever do Estado e um direito dos estudantes que dependem de transporte escolar, mas além dos transportes, são necessárias condições de vias para esses veículos, pois muitas vezes essas vias (estradas), que na sua maioria são ramais com buracos ou lama dependendo do período climático da região, se tornam intrafegáveis, o que dificulta o acesso do transporte até os alunos e escolas.

A cartilha “Conhecendo o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar e o Programa Caminho da Escola” (2019), do Governo Federal, traz em suas

linhas algumas considerações a respeito do transporte escolar, enfatizando que o mesmo contribui para redução da evasão escolar, uma vez que facilita o acesso à escola. Para que esse direito seja garantido, o Governo Federal, por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), instaurou programas de auxílio aos estados, municípios e Distrito Federal para facilitar o acesso e permanência dos estudantes na escola, criando programas como Programa de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola para garantir aos estudantes o direito constitucional de acesso à educação.

Mas, apenas as criações de políticas públicas não são suficientes visto que o Brasil é um país de uma grande diversidade geográfica e no caso da Amazônia brasileira mudanças climáticas são intensas e exigem um olhar mais aprofundado nas vias, sejam terrestres ou fluviais, que ligam as comunidades às escolas.

Na região amazônica, existe um grande número de pessoas que depende do transporte escolar rural para se locomover até a escola mais próxima. Segundo Pimenta (2015, p. 35),

(...) a este sujeito é ofertado na sua maioria um transporte em precário estado de conservação, sem condições mínimas de transportar alunos pelos rios, canais, estradas, etc. além do perigo diário que há nesses deslocamentos, o fato de que as viagens por serem longas se tornam cansativas, afetando o desempenho na aprendizagem por parte dos estudantes.

A autora ainda relata que, levando em consideração a trajetória e dificuldades que os alunos da área rural enfrentam até chegar à sala de aula, seja devido à distância entre a escola e sua residência ou pela modalidade de transporte utilizado nesse percurso. Por vezes, é um transporte inadequado com estradas em condições precárias, rios e cabeceiras com suas particularidades, fica notável a existência de uma incoerência com que estabelece a LDB nº 9.394, Art. 3º, Inciso I, que “garante a igualdade de condições para o acesso à escola e permanência nela” (PIMENTA, 2015, p. 62).

Por mais que existam leis e programas que auxiliam no financiamento do transporte escolar para o acesso do aluno à escola, é importante também que exista fiscalização de órgãos competentes, fiscalização e pressão dos cidadãos e auxílio de órgãos como o Ministério Público Federal, para que o Transporte Escolar venha ser de qualidade, pois, a educação vai além da escola, para que o educando possa ter um ingresso e permanência de qualidade, é necessário pensar um acesso de qualidade à escola. Todavia, muitas crianças e adolescentes nos Brasis, na

diversidade existente em um País tão grande e rico de culturas, dependem direta e exclusivamente desse transporte, como é o caso dos estudantes da área rural do município de Capanema-PA.

O acesso à escola de diversos estudantes no município capanemense ocorre por meio do transporte escolar financiado pelo poder público onde o referido município administra a contratação de empresas que prestam esse serviço. Mas para que esse acesso seja de qualidade se faz necessário também uma preocupação para além do transporte e da escola, deve haver também um olhar cuidadoso para com as vias de acesso, que no caso do município, os ônibus escolares trafegam por vicinais não pavimentadas, o que dificulta o traslado dos estudantes de suas localidades às escolas.

1.1 Educação do Campo

Atualmente, quando falamos em Educação do Campo, por certo, remetemos-nos a aquela educação que leva em consideração as aprendizagens do meio rural, paradigma que hoje está em processo de mudanças para o saber campesino, intercalado com as mais diversas disciplinas (inter, multi e transdisciplinar), em que os sentidos de pertença são protagonistas, fazendo com que a aprendizagem significativa seja uma constante para estudantes e docentes. Todavia, a realidade da educação...

Muitas vezes os alunos e professores são submetidos a verdadeiras aventuras para chegar até a escola, porque o meio de transporte está em péssimo estado de conservação e as estradas muitas vezes são quase intransitáveis. Quando chegam até as instituições se deparam com infra-estruturas inadequadas, professores mal qualificados, Currículos que não contemplam sua realidade e se não bastasse tudo isso a escola na sua forma de ser é a mesma da cidade, mesmo estando no campo (SILVA; ARNT, 2008, p. 3).

A Educação do Campo ainda é escassa para os povos campesinos, especialmente para o atendimento às peculiaridades, como bem retratam os autores Amaro, Rodrigues e Saturnino (2021) a partir de um levantamento realizado por eles de dissertações que discorrem sobre o assunto, mostra o que já era evidente, pois quando os estudantes são remanejados dos seus espaços os espaços urbanos, lugares em que estão localizadas as escolas, onde elas não possuem um desenho curricular que dê conta de contemplar a identidade campesina.

Os estudos apontaram que, por não ter um currículo que não atende às especificidades rurais, a escola urbana se desvincula da realidade e da

vivência cultural, social e econômica dessas populações e não é capaz de valorizar suas particularidades (AMARO; RODRIGUES; SATURNINO, 2021, p. 377).

Ainda se trata de um cenário cheio de contradições, enquanto as condições têm sido, precariamente, atendido pelo transporte escolar, as escolas não conseguem olhar para o seu currículo no sentido de atender estudantes do campo, em que suas vivências e conhecimentos prévios sejam valorizados, o que provavelmente, tratar dos conteúdos de forma como está, afasta esse sujeito das suas raízes campesinas.

Para Gobetti (2011 *apud* AMARO; RODRIGUES; SATURNINO, 2021, p. 379-380), a

Educação do Campo vem se concretizando nos últimos anos no Brasil como uma política pública pensada mediante ação conjunta de governos e sociedade civil organizada, caracterizada como uma dívida histórica do Estado em relação aos sujeitos do campo, que tiveram negado o seu direito a uma educação de qualidade, uma vez que os modelos pedagógicos marginalizavam os sujeitos do campo ou vinculavam os mesmos ao mundo urbano, ignorando a diversidade sociocultural do povo brasileiro. Salienta ainda que, para conceber uma educação a partir do campo, para o campo e no campo é necessário colocar um fim nos preconceitos a fim de desconstruir os paradigmas e injustiças estabelecidas entre campo e cidade.

Essa é uma realidade, ainda distante de muitas escolas que atende estudante do campo, pois as escolas urbanas têm negligenciado os saberes campestres, mesmo entendendo que há estudantes oriundos diariamente do campo para estudar naquela escola. Acabam por traçar uma luta oposta com que nos mostra Hage (2011 *apud* AMARO; RODRIGUES; SATURNINO, 2021), quando ressalta que o uso de transporte escolar contraria a luta pela Educação do Campo, pois a saída dos estudantes em rumo a cidade, acaba se tornando cada vez mais uma imposição e não uma opção. (p. 380)

1.2 Política pública e transporte escolar

Inicialmente vale destacar que os cidadãos e cidadãs têm direitos equivalentes independentes de sua condição social, política, religiosa, econômica e étnica, pois a CF do Brasil de 1988 assegura equidade e a promoção da cidadania por meio das políticas públicas.

Dentro desse cenário, enfatizamos que a inexistência de uma única definição de política pública, como bem argumenta Souza (2006, p. 25):

(...) Mead (1995) a define como um campo dentro do estudo da política que analisa o governo à luz de grandes questões públicas e Lynn (1980), como

um conjunto de ações do governo que irão produzir efeitos específicos. Peters (1986) segue o mesmo veio: política pública é a soma das atividades dos governos, que agem diretamente ou através de delegação, e que influenciam a vida dos cidadãos. Dye (1984) sintetiza a definição de política pública como “o que o governo escolhe fazer ou não fazer”.³ A definição mais conhecida continua sendo a de Laswell, ou seja, decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz.

Ou seja, as políticas públicas servem para atender necessidades da população de modo coletivo e, dentro deste contexto, recortamos para os povos do campo, especialmente, para os estudantes que moram na área campesina e precisam diariamente se deslocar para a cidade a fim de que consiga prosseguir seus estudos. E, para tanto, dependem exclusivamente do transporte escolar, o que é caracterizado como uma política pública educacional. Embora se reconheça que o ideal seriam as políticas públicas promoverem nas comunidades campesinas escolas do e para os povos do campo, mas enquanto essas políticas não chegam, o único meio é acessar o transporte escolar.

Como já argumentado anteriormente, o transporte escolar é garantido por Lei (CF de 1988; LDB 9.394/96), constituído como um direito dos cidadãos brasileiros, especialmente como forma de garantir o acesso à educação básica para aqueles que vivem no meio rural, Art. 208. O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de: “VII - atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde”. Anos mais tarde, foi alterado pela Emenda Constitucional nº 59 de 2009, que ampliava o atendimento para todas as etapas da Educação Básica (BRASIL, 1988).

A LDB 9.394/96 traz em seus incisos que é dever dos estados e municípios a garantia ao acesso escolar por parte dos alunos do meio rural. Para que se efetivasse foram acrescentados pela Lei 10.709/03, no seu Art. 10, que os Estados incumbir-se-ão de: VII – assumir o transporte escolar dos alunos da rede estadual e os Municípios conforme o Art. 11. Devem: VI – assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal. Ribeiro e Jesus (2015), afirmam que a “LDB/1996 prevê o atendimento por meio de programas suplementares como o de transporte escolar, ao educando do ensino fundamental, alterado para a Educação Básica (Lei nº 12.796/2013) como garantia e dever do Estado com a educação pública (Art. 4º da LDB/1996; BRASIL, 1996).

Segundo o caderno de Programas de Transporte do Escolar (2013) foram criados alguns programas de assistência ao transporte escolar, um deles foi o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), que tem como objetivo contribuir financeiramente para facilitar e possibilitar o acesso de alunos às escolas da rede pública de ensino fundamental e médio residentes no meio rural. Ribeiro e Jesus (2015, p. 143-147), relatam que

O programa foi regulamentado em 1994 com a publicação da portaria do Ministério da Educação nº 955, de 21 de junho de 1994, manteve as características de sua concepção que era de assistência financeira aos municípios e estados na aquisição de veículos (ônibus, micro-ônibus e barco a motor) novos e usados com no máximo 10 anos de fabricação. O programa durou de 2013 a 2003, a política foi alterada em 2004, segundo os autores “seguindo a tendência de descentralização e de municipalização” onde começou a transferência automática de recursos.

Surgindo, a partir de então, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), criado pela Lei nº 10.880/2004, alterada pela Lei nº 11.947 de 16 de junho de 2009. Este oferece assistência financeira aos Estados, Distrito Federal e aos Municípios com o intuito de garantir o acesso e permanência nas escolas, de estudantes que sejam residentes no meio rural, matriculados em escolas públicas da educação básica, que dependam de transporte escolar na sua locomoção (BRASIL/PTE, 2013, p.19-21).

Para os autores Ribeiro e Jesus (2015, p. 147), o programa trouxe um novo rumo à política veio no “intuito de promover uma mudança no investimento do transporte escolar para superar as restrições do PNTE”. Uma das mudanças foi a transferência descentralizada dos recursos financeiros que são enviados diretamente para as prefeituras por meio de secretarias de educação.

A transferência descentralizada de recursos financeiros traz aos municípios e estados uma independência no uso dos recursos com autonomia levando em consideração o meio em que vive, pois como sabemos o Brasil é diverso.

Outro programa que veio para auxiliar a educação brasileira no que diz respeito ao transporte escolar foi o Programa Caminho da Escola. De acordo com a cartilha: Conhecendo o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar e o Programa Caminho da Escola (2019, p. 5-6) disponibilizado no site do FDNE:

O Programa Caminho da Escola foi criado em 28 de março de 2007, pela Resolução/FNDE/CD/nº 03, e é disciplinado pelo Decreto da Presidência da República nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009. O Programa tem por objetivos renovar e padronizar a frota usada no Transporte Escolar, garantir segurança

e qualidade dos veículos, garantir o acesso e permanência dos alunos nas escolas e reduzir o índice de evasão escolar, e é destinado a estudantes residentes, preferencialmente, em áreas rurais e ribeirinhas, mediante a oferta de ônibus, lanchas e bicicletas fabricados com especificações adequadas ao transporte nessas regiões. Além disso, o Programa possibilita reduzir custos de aquisição de veículos necessários ao Transporte Escolar.

O intuito do Programa é de melhorar o atendimento aos estudantes que dependem de transporte escolar para acessar às escolas que tenham o nível de ensino que atendam as necessidades dos estudantes. Ribeiro e Jesus (2015, p. 153-155), relata que o programa “consiste na estratégia de compras de frotas padronizadas e adequadas às condições rurais. O programa também contava com aquisição de lanchas e bicicletas que facilitariam o acesso do estudante até o ponto de ônibus e escolas”. Ademais, o “programa não é regido por leis e sim por recursos de transferências voluntárias, conta com o auxílio de financiamento para a sua concretização”

Vale ressaltar que esses dois últimos programas estão na ativos, facilitando o acesso dos alunos à escolarização. Mas será que são considerados o suficiente para que os alunos possam ter uma educação de qualidade, considerar não somente a questão do transporte em si?

2 Procedimentos Metodológicos

2.1 Local da Pesquisa

A pesquisa foi realizada no município de Capanema, nordeste do estado do Pará, distante cerca de 160 km da capital do estado. O Município foi fundado em 05 de novembro de 1910.

Os espaços selecionados para coleta de dados foram duas escolas públicas estaduais localizadas no município de Capanema-PA. A primeira visitada, a Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Maria Amélia de Vasconcelos, localiza-se em Frente à Praça Magalhães Barata, 149, centro, Capanema-Pá, CEP: 68700-070. Atualmente está funcionando em dois turnos, manhã e tarde, ofertando turma do 6º ao 9º ano do Ensino Fundamental e o Ensino Médio do 1º ao 3º ano, assim como a Educação de Jovens e Adultos (EJA) do Ensino Fundamental Anos Finais no período da manhã.

A segunda, a Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio João Santos, está localizada na Travessa Miguel Leite, 375, Igrejinha, Capanema-PA. Funciona nos turnos da manhã, tarde e noite, com a oferta do Ensino Fundamental Anos Finais nos turnos da manhã e tarde. Já o Ensino Médio nos três turnos. A escola também oferta a EJA - Ensino Fundamental Anos Finais – nos turnos manhã e noite e a EJA – Ensino Médio, apenas no período da noite.

2.2 Coleta de dados

Os dados foram coletados por meio de entrevista com o uso de roteiro com perguntas semiestruturadas previamente elaboradas. As entrevistas foram realizadas com estudantes que usam o transporte escolar, professores(as) e coordenadores(as) de duas escolas públicas da rede estadual do município capanemense. Nessas escolas, primeiramente, foram procurados os coordenadores escolares para solicitar a colaboração para coleta de dados. Depois do aceite, os coordenadores pedagógicos encaminharam aos demais possíveis colaboradores, alunos(as) e professores(as).

A principal abordagem de pesquisa para o presente estudo foi a qualitativa, que segundo Minayo (1994, p. 21) “(...) se preocupa com as ciências sociais, com um nível de realidade que não pode ser quantificado, trabalha com o universo de significados”. Para Marconi e Lakatos (2006, p. 269): “(...) preocupa-se em analisar e interpretar aspectos mais profundos, descrevendo a complexidade do comportamento humano. Fornece análise mais detalhada sobre as investigações, hábitos, atitudes, tendências de comportamento, etc.”.

Os(as) colaboradores desta pesquisa foram identificados(as) como: Coordenação Pedagógica (CP1; CP2), Professores(as) (P1, P2, P3 e P4) e Alunos(as) (A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11 e A12). Foram dois da coordenação pedagógica, quatro docentes e doze estudantes, o que, por certo, nos permite inferir que a amostragem foi estabelecida em período complexo de retorno das atividades após dois anos intensos de afastamento social causado pela COVID-19.

2.3 Análise de dados

O tratamento dos dados foi feito por meio da análise de conteúdo, sendo essa análise a mais viável para interpretação do conhecimento pesquisado. Segundo Chizzotti (2008, p. 115), é por meio da “análise de conteúdo que se constrói um conjunto de procedimentos e técnicas de extrair o sentido de um texto por meio de

unidades elementares”. Houve ainda a análise documental de leis e documentos relacionados ao transporte Escolar.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 Perfil dos entrevistados

Dos doze estudantes entrevistados, nove são do sexo feminino e três são do sexo masculino, com a média de idade de 15 anos. Também se dispuseram a participar da entrevista quatro professores de duas escolas estaduais, sendo três professoras e um professor, tendo como média de idade de 37 anos. Os seguintes professores lecionam as respectivas disciplinas: Ciências Biológicas, Geografia, Língua Portuguesa e Química, a mais ou menos há 11 anos.

Contamos também com as falas de duas coordenadoras pedagógicas, ambas atuam há mais de dez anos na função de coordenação pedagógica escolar em duas escolas estaduais do município de Capanema-PA.

3.2 O que pensam os estudantes sobre o transporte escolar?

Abrangendo um pouco mais sobre o uso do transporte escolar por estudantes de escolas públicas estaduais do município de Capanema-PA, vamos analisar algumas falas destes, assim como alguns profissionais que participam diretamente do processo educativo, professores(as) e coordenadores(as) pedagógicas escolares.

A maioria (90%) de estudantes entrevistados já utilizam o transporte escolar há mais de 4 anos, chegando até toda a sua trajetória escolar até a presente data, como é destacada na fala:

Desde que eu comecei a estudar, desde os 6 anos de idade eu uso o ônibus escolar. Hoje no 1º ano do Ensino Médio continuo a usar (A7).

Ou seja, é perceptível a partir desta fala que muitos alunos começaram a sua trajetória escolar utilizando o transporte escolar precocemente, tendo que se deslocar da sua localidade, área campesina, até uma escola da área urbana para começar sua alfabetização.

Quando não utiliza desde o processo da alfabetização, outros são representados pela seguinte fala:

Uso o transporte escolar desde que eu fazia 6º ano e de lá pra cá é nessa vida de lá pra cá daqui pra lá (A5).

A fala acima é muito representativa para estudantes que usam o transporte escolar, pois é sabido que a Educação Infantil e os Anos Iniciais do Ensino Fundamental geralmente são ofertados nas comunidades camponesas, sempre de responsabilidade dos municípios.

Todavia, na grande maioria dessas comunidades não ofertado a partir dos Anos Finais do Ensino Fundamental (6º ao 9º ano) e Ensino Médio, o que, por certo, as famílias que desejam que seus filhos e filhas continuem a estudar há três opções: a) fazer uso do transporte escolar – quando há a oferta deste; b) levar os filhos/filhas para a cidade – ou adquirir um espaço ou deixar em casa de pessoas conhecidas, o que, muitas vezes, estes/estas se transformam em fazedores(as) de tarefas domésticas como forma de “agradecer o favor pela estadia”; c) mudam-se para a cidade – essa opção provoca o êxodo camponês e faz que com essas famílias passem a sobreviver em condições desfavoráveis economicamente.

Essas três opções são as mais corriqueiras, embora existam outras, entre elas a mais drástica, parar os estudos. Esta é uma situação que acentua, sobremaneira, a desigualdade social e o processo de acesso à informação e formação e, ainda, eleva o índice de baixa escolarização da população brasileira.

Nesse sentido, é de extrema importância frisar que esses elementos apontados acima não são uma condição de escolha das famílias, mas é a realidade a que estão submetida há séculos por ausência de políticas públicas voltadas para os povos camponeses, ações afirmativas que possam dar conta dessa demanda, ou seja, a ausência do Estado e de Governo tem sido uma constante em desfavor de um povo tão necessário e importante para uma nação.

No entanto, o presente estudo não conseguiu estimar o quantitativo de famílias que fazem uso desta ou daquela “opção”. Todavia, sabe-se que o uso de transporte escolar é uma realidade na Amazônia brasileira, especialmente no nordeste do Pará. Nesse sentido, esse uso é muito importante nas vidas desses estudantes camponeses, mas a viagem de deslocamento até a escola é feita por trajetos longos, com estradas vicinais em situação caótica para a trafegabilidade com muitos buracos, lama, atoleiros, rios, pontes caindo, dentre outros.

Observamos as falas dos estudantes que dependem do transporte escolar que muitos passam um tempo enorme no deslocamento até a escola e da escola para suas residências, como é caso desse estudante:

Eu me acordo 4:00 da manhã e chego na escola 6:40 da manhã e saio meio dia e chego as vezes 2:00 horas da tarde. (A1).

Observamos na fala acima que o tempo gasto na viagem de ida e volta – entre a residência-escola-residência – é aproximadamente 4 horas de viagem e quando contabilizamos isso para os cinco dias da semana/mês têm-se 20 horas semanais e 100 horas mensais, o que, certamente, traz de imediato o cansaço físico e mental gerado somente pela viagem.

Ademais, outra fala traz mais um elemento:

Quando não atola, coloque aí mais leva uma hora e meia de tempo pra gente chegar (A4).

Relatos como esse nos faz questionar o que diz a LDB nº 9.394/96 Art. 3º, Inciso I, que garante a igualdade de condições para o acesso à escola e permanência nela, ou seja, diante da realidade acima constata como dizer que se tem igualdade e condições de acesso, quando identificamos alunos(as) que dependem diretamente de deslocamento e passam horas e horas viajando para ter acesso à escola, mas sem a igualdade de condições.

Adicionalmente, indagamos sobre as condições dos veículos que fazem o transporte, onde estudantes relatam:

Estão em péssimo estado! Super lotado, veículo antigo e sem conforto, as estradas em situação muito ruim (A10).

A qualidade em que se encontra, por conta de muitos alunos e pouco transporte (A11).

Sim, porque poderia ter uma estrutura melhor. Quando chove molha tudo dentro, as cadeiras precisam de parafusos e também é muito quente (A5),

As falas acima são impactantes, pois está evidente que as os veículos são de qualidade ruim, pois estão antigos, estradas ruins, vidros quebrados, assentos quebrados, dentre outros, ou seja, parte da frota que oferta serviço no município de Capanema não estão adequados para o transporte de estudantes como prevê a Lei.

Na Cartilha do Transporte Escolar, disponibilizada no *site* do FNDE, o veículo que transporta alunos deve possuir:

- Cintos de segurança em boas condições e para todos os passageiros;
- Uma grade separando os alunos da parte onde fica o motor;
- Seguro contra acidentes;
- Para que o transporte de alunos seja mais seguro, o ideal é que os veículos da frota tenham no máximo sete anos de uso;
- Registrador de velocidade (tacógrafo), que é um aparelho instalado no painel do veículo que vai registrando a velocidade e as paradas do veículo em um disco de papel. Os discos devem ser trocados todos os dias e guardados pelo período de seis meses, porque serão exibidos ao DETRAN por ocasião da vistoria especial;
- Apresentação diferenciada, com pintura de faixa horizontal na cor amarela nas laterais e traseira, contendo a palavra Escolar na cor preta.

Esses são alguns itens exigidos, porém a realidade é totalmente diferente, ônibus em mau estado de uso, ficando evidente mais uma vez que a Lei não é cumprida, dificultando esse acesso e permanência dos estudantes à escola.

Os estudantes demonstraram também que o transporte escolar impactavam noutras frentes, por exemplo, quando no dia de aula que faltava devido ao veículo quebrado ou a intrafegabilidade das estradas, especialmente em período chuvoso. Nesse sentido, estudantes abaixo fazem os seguintes relatos com relação a falta do transporte escolar em dias letivos de aula:

Não, às vezes ele falta duas vezes na semana. (A5).

Não muito... Falta mais quando atola ou prega! (A4).

Não muito. Só quando ele atola (A7).

Quase não falta, mas quando falta é por falta de pagamento e quando o ônibus quebra (A11).

Não, as cadeiras estão rasgadas, e entra às vezes ar no negócio do óleo (A1).

Não, falta espaço pros alunos, problemas nas janelas e portas e alguns até sai fumaça. Os ônibus não são padronizados de uma empresa, são ônibus alugados (A11).

Percebem-se nas falas que a questão das estradas é mais forte, mostrando que há uma inexistência de políticas que facilite o deslocamento dos estudantes, onde a má conservação dos ramais e estradas afeta drasticamente nesse acesso e permanência na escola, o que também foi verificado por outro estudo:

[...] assegurar as vagas não é o suficiente para os indivíduos terem acesso ao estudo, torna-se necessário possibilitar o transporte das crianças e adolescentes à escola. E estradas em condições de trafegar os veículos. Pois muitas vezes existe o transporte, mas as a falta de infra-estruturas nas mesmas impossibilita o trânsito dos veículos e em consequência impede a chegada dos estudantes até as instituições (EGAMI *et. al.*, 2008).

As políticas públicas também devem levar em consideração o caminho da escola, em que condições ele se encontra e o que deve ser feito para melhorar esse acesso e permanência na instituição escolar. Apenas o transporte não se faz suficiente, há necessidade de boa qualidade, assim como as estradas que ligam a residência dos estudantes às escolas que frequentam.

Pontos observados em campo foram a superlotação dos transportes e pessoas civis não estudantes, onde o transporte que deveria ser utilizado somente por estudantes é usado também para transportar passageiros que necessitam escoar suas mercadorias para a cidade. Nesse sentido, percebeu-se ônibus com cargas de passageiros não estudantes, o que, certamente deveria ser somente para os alunos para quem o transporte é pago.

Nesse sentido, tem a ideia de que serviço de qualidade é atributo de excelência para o atendimento ao cidadão e cidadã, como bem descreve Novaes, Lasso e Mainardes (2015, p. 109):

O conceito de qualidade como excelência é conectado com a credibilidade. Conforme Rodríguez et al (2009), os cidadãos de uma região tem experiência com serviços oferecidos com o governo e, baseado em sua satisfação, tem percebida a qualidade de seu serviço. Assim, credibilidade é um fator importante para cidadãos e empresas a respeito das políticas do governo local.

Ou seja, a qualidade observada pelos estudantes, por certo, deve-se ao conceito de bem-estar, onde o transporte escolar deveria ofertar serviço de qualidade que envolve desde o veículo até o processo de embarque e desembarque somente de estudantes credenciados para o uso desse meio.

Essa falta nas aulas também é notada pelos professores, pois os mesmos relatam que:

Sim, são faltas justificadas mediante a algum problema com o transporte escolar. Ocorre com frequência inclusive (P1).

Na fala desta, podemos perceber que a ausência dos alunos campesinos nas salas de aulas acontece com frequência.

Com relação ao conteúdo que perdem quando o transporte escolar falta, os relatos são os seguintes:

Um pouco, porque tem dia que ele passa tarde e a gente acaba chegando tarde na escola e perde as primeiras aulas (A7).

Mais ou menos, por que tem vezes que os professores não explicam os conteúdos para os alunos que faltaram por causa do escolar (A1).

Sim, além de chegar atrasado, tem trabalhos que são feitos fora da escola que a gente perde e as vezes ele chega a esquecer dos alunos em sala e vão embora (A11).

Eu peço com os meus colegas os conteúdos, é tento justificar minhas faltas (A1)

Não tem reposição do conteúdo (A11).

Os professores nos repassam os conteúdos (A8).

Os(as) estudantes trazem argumentos sobre a perda de conteúdos pela falta de o acesso à escola por causa do transporte escolar, onde uns mencionam a perda por causa do atraso e que não há reposição, outros dizem que há reposição, por certo, a escola precisa reconsiderar a sua estratégia para atender a todos que perdem conteúdo em função do transporte escolar, pois é justo que se entenda a peculiaridade.

A Coordenadora Pedagógica, ressalta que:

Justifica as faltas, porém não existe uma carga horária extra para reposição dessas aulas (C2).

Ou seja, observada a oficialidade escolar de que não há reposição de conteúdo, isso é de extrema gravidade, onde o direito desses estudantes está sendo desrespeitado e, por certo, a coordenação pedagógica tem a obrigação de pensar atividades e horários para a reposição.

Para Amaro, Rodrigues e Saturnino (2021, p. 377),

Ao deslocar os estudantes das escolas dos espaços rurais até os espaços urbanos onde se concentra a escola núcleo com um currículo inerente às especificidades urbanas, o transporte escolar tem contribuído para o

desenraizamento cultural das comunidades camponesas. Os estudos apontaram que, por não ter um currículo que não atende às especificidades rurais, a escola urbana se desvincula da realidade e da vivência cultural, social e econômica dessas populações e não é capaz de valorizar suas particularidades.

O que os autores discutem reafirma os discursos dos discentes, a ausência de um currículo camponês que leve em consideração as diversidades, acaba por oprimir os saberes camponeses e suas necessidades mediante ao uso do transporte escolar.

Por outro lado, os(as) professores(as) relatam que:

Por meio de orientações dada a este aluno, estudo dirigido. Uma vez que não há disponibilidade de horários extras na escola para o professor repor essa aula na prática. E durante o sábado não há como o aluno ter acesso a escola por falta de transporte e não ser letivo (P1)

Não há como repor esse conteúdo em sala de aula, no entanto sempre faço uma pequena revisão a cada aula, referente a aula passada, Além disso, informo o conteúdo trabalhado (P2).

Eu justifico sua falta e passo outra atividade para que ele não seja prejudicado (P4).

Avalio dentro das possibilidades e limitações (P2).

Os docentes apresentam relatos de que sempre conseguem atender aos alunos com relação à perda de conteúdos, embora saibamos que é quase impossível atingir a 100% desse conteúdo, uma vez que a carga horária desses docentes é alta e que, por certo, não têm horas extras para essa situação.

Por fim, ressaltamos que o transporte escolar é um direito, mas mais que direito é uma obrigação do Estado e de Governo promover condições essenciais, como veículos de qualidade e em bom estado, estradas boas para trafegabilidade, dentre outros. E, para além, o Estado precisa empreender escolas do e para o campo, onde os(as) estudantes recebam docentes em suas localidades, ou seja, o ensino deve ir ao encontro dos aprendizes e não os aprendizes ir ao encontro do ensinante, como era no passado, que é culpado por toda essa escancarada discrepância da educação entre cidade e campo.

4 Considerações finais

A presente pesquisa nos possibilitou compreender um pouco mais sobre o uso do transporte escolar por alunos das escolas públicas estaduais do município

capanemense. Percebemos também que existem leis e projetos destinados ao aluno que depende do transporte escolar para garantir a sua educação, mas compreendemos que só o transporte não se faz eficaz.

Nas falas dos alunos é evidente um consenso, são aulas não repostas, dificuldades de acesso e permanência na escola, seja pelo transporte escolar ou a falta de currículo que contemple a realidade dos alunos que viajam. Acordar cedo, chegar tarde em casa, sem uma alimentação digna, dificulta esse processo educacional.

Programas como o PNATE – Programa Nacional de Transporte Escolar e o Programa Caminho da Escola, estão aí para facilitar esse acesso, mas a falta de comprometimento por parte dos Políticos e Órgãos fiscalizadores geram um impasse. Pois é possível “sentir” nas falas dos entrevistados principalmente nas dos alunos que vivenciam 100% essa realidade que, são ônibus sucateados, ramais intrafegáveis, currículo que não contempla essas adversidades.

Muito ainda precisa ser feito para melhoria dos estudantes do campo, talvez levar a educação até o campo e fazer dela ser do campo, contribuísse significativamente, não só em aprendizagens, mas reafirmar a cultura campesina.

Referências

AMARO, Larissa. RODRIGUES, Ana Cláudia. SATURNINO, Marcelo. **Transporte escolar e educação do campo: o que revelam as investigações entre 2009-2019 na BDTD?** Revista *Communitas* V5, N11 (Jul-Set/2021): Esperançar a EJA.

BRASIL. Ministério da educação. **LDB: 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** [recurso eletrônico]. – 8. ed. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara.

BRASIL. Ministério da Educação (MEC). **Programas de Transporte do Escolar** – 4.ed., atual. – Brasília: MEC, FNDE, 2013. Disponível em: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=14&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwib39aXl6jkAhVAGrkGHdQDBBYQFjANegQIBRAC&url=http%3A%2F%2Fwww.sed.sc.gov.br%2Fdocumentos%2Fformacao-pela-escola-411%2Fmodulos-543%2F2647-pte-cadernos-de-estudo-4465%2Ffile&usq=AOvVaw26UKAFgfK_9tCpfCTJtU_y acesso em: 29 de agosto de 2019.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988**. Constituição da República Federativa do Brasil. Promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm acesso em: 28 de agosto de 2019.

CHIZZOTTI, Antonio. Pesquisas Qualitativas em Ciências Humanas e Sociais. Petrópolis, R.J.: Vozes, 2008.

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

FNDE. **Conhecendo o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar e o Programa Caminho da Escola.** Cartilha 2019. Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/index.php/centrais-de-conteudos/publicacoes/category/131-transporte-escolar?download=13529:cartilhas-pnate-caminho-da-escola> acesso em: 12/02/2022

FNDE. **Guia do transporte escolar.** Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/centrais-de-conteudos/publicacoes/category/131-transporte-escolar?download=6897:guia-do-transporte-escolar> acesso em: 12/06/2022

MARCONI, Marina de Andrade, LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia científica.** 4ªed revista e ampliada. São Paulo. Atlas, 2006.

MINAYO, Maria Cecilia de Souza (Org.). **Pesquisa Social:** teoria, método e criatividade. – Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

NOVAES, Cristina; LASSO. Sarah; MAINARDES, Emerson Wagner. **RPCA** , Rio de Janeiro, v. 9 n. 1 , jan./mar. 2015, p. 107-123

PIMENTA, Ana Cristina Tavares. **Educação do campo:** recorte das políticas públicas no município de Maués-AM / Ana Cristina Tavares Pimenta. Dissertação (Mestrado em Educação) - Universidade Federal do Amazonas, 2015.

RIBEIRO, Andreia Couto. JESUS, Wellington Ferreira de. **A trajetória histórica da política pública de transporte escolar:** um olhar sob a assistência dos programas federais para a educação básica. *Revista HISTEDBR On-line, Campinas, nº 66, p. 135-159, dez2015 – ISSN: 1676-2584.*

SILVA, Ester Simão Lopes; ARNT, Ana de Medeiros. **O acesso às escolas do campo e o transporte escolar.** Disponível em: http://need.unemat.br/4_forum/artigos/ester.pdf acesso em: 10/06/2022

SOUZA, CELINA. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45.