



**FACULDADE DE TEOLOGIA, FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS GAMALIEL
CENTRO EDUCACIONAL E CULTURAL DA AMAZONIA
LICENCIATURA EM PEDAGOGIA**

IRANEI MONTEIRO TAVARES

**AS ESPECIFICIDADES DO TRANSPORTE ESCOLAR DAS ESCOLAS DO
CAMPO NO MUNICÍPIO DE BREVES**

Trabalho de conclusão de Curso

Tucuruí/PA

2021



FACULDADE DE TEOLOGIA, FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS GAMALIEL
CENTRO EDUCACIONAL E CULTURAL DA AMAZONIA
LICENCIATURA EM PEDAGOGIA

IRANEI MONTEIRO TAVARES

AS ESPECIFICIDADES DO TRANSPORTE ESCOLAR DAS ESCOLAS DO
CAMPO NO MUNICÍPIO DE BREVES

Trabalho de Conclusão de curso, apresentado ao curso de Pedagogia, da Faculdade de Teologia, Filosofia e Ciências Humanas Gamaliel-Fatefig, como requisito parcial para a obtenção do diploma de graduando em Licenciatura em Pedagogia.

Orientador, Professor Mílvio da Silva Ribeiro.

Tucuruí/PA

2021

IRANEI MONTEIRO TAVARES

**AS ESPECIFICIDADES DO TRANSPORTE ESCOLAR DAS ESCOLAS DO
CAMPO NO MUNICÍPIO DE BREVES**

Trabalho de Conclusão de curso, apresentado ao curso de Pedagogia, da Faculdade de Teologia, Filosofia e Ciências Humanas Gamaliel-Fatefig, como requisito parcial para a obtenção do diploma de graduando em Licenciatura em Pedagogia.

Professor Mestre Mílvio da Silva Ribeiro

ORIENTADOR

COMISSÃO EXAMINDORA

Professor/a

Professor/a

Professor/a

Tucuruí – PA

2021

LISTA DE GRÁFICOS E IMAGENS

Gráfico 01: Tipo de veículo utilizado pelo informante.....	27
Gráfico 02: Com que frequência é realizada a inspeção do transporte escolar que você utiliza?.....	29
Gráfico 03: Itens de segurança.....	30
Gráfico 04: Capacidade/quantidade transportada acesso à escola.....	32
Gráfico 05: Avaliação do Serviço de transporte escolar oferecido pelo Município de Breves.....	33
Imagem 01: Lancha Escolar.....	28
Imagem 02: Barco do transporte escolar.....	28

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	08
1 REFERENCIAL TEÓRICO;	11
1.1 A organização da escola do campo e sua identidade.....	11
1.2 O transporte escolar como único acesso à escola.....	13
1.3 Programas governamentais de apoio ao transporte escolar.....	17
1.4 Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE.....	18
2 AS DIFICULDADES DAS CRIANÇAS RIBEIRINHAS PARA CHEGAR A ESCOLA	19
2.1 O programa Caminho da Escola.....	23
2.2 Como deveria ser o Transporte Escolar.....	24
3 RESULTADOS DA PESQUISA, ANÁLISE E DISCUSSÃO	26
3.1 Os caminhos da pesquisa.....	26
3.2 Análise e discussão.....	27
CONSIDERAÇÕES FINAIS	35
REFERÊNCIAS	37
ANEXOS	39

AS ESPECIFICIDADES DO TRANSPORTE ESCOLAR DAS ESCOLAS DO CAMPO NO MUNICÍPIO DE BREVES

Iranei Monteiro Tavares¹

E-mail: iraneitavares011@gmail.com

Resumo

O presente trabalho tem como tema de pesquisa “As especificidades do transporte escolar das escolas do campo no município de Breves”. Surgiu a partir do interesse em verificar como está acontecendo e quais os desafios da utilização desse serviço na educação do campo. Seu objetivo principal é analisar as especificidades do transporte escolar, bem como verificar as dificuldades das crianças ribeirinhas com relação ao deslocamento a escola do campo, compreender o acesso, dificuldades e o funcionamento do transporte escolar ribeirinho, ao focar os desafios enfrentados, diariamente, por professores, alunos, familiares e condutores. A fundamentação teórica está baseada na leitura de textos de autores como Alencar (2006) que defende o transporte escolar como direito legal, Feijó (2006) que trata da obrigatoriedade envolvendo o poder público no desenvolvimento de programas relacionados ao tema, Lopes (2008) que defende o transporte escolar como instrumento de viabilização de acesso à educação, entre outros autores, assim como em documentos oficiais como Leis e decretos federais. Na metodologia optou-se pela pesquisa exploratória e qualitativa embasadas nos estudos feitos por Gil (2002) e André (1986). O instrumento da coleta de dados selecionado foi a entrevista, por se tratar de um gênero flexível que permita que o informante faça parte do estudo e que novos questionamentos apareçam seguindo a linha de pensamento do dele.

Palavras-Chave: Transporte escolar; Educação do campo; Desafios; condutores; alunos, família.

Resume

The present work has as its research theme “the specificities of school transport of rural schools in the municipality of Bresves”. It arose from the interest in verifying how it is happening and the challenges of using this service in field education. Its main objective is to analyze the specificities of school transport, as well as to verify the difficulties of riverside children in relation to the movement of the school from the field to understand the access, difficulties and functioning of riverside school transport, focusing on the challenges faced, daily, by teachers, students, family members and drivers. The theoretical basis is based on the reading of texts by authors such as Alencar (2006) who defends school transport as a legal right, Feijó (2006) which deals with the mandatory government in the development of programs for this purpose, Lopez (2008) who defends school transport as an instrument for enabling access to education, among other authors, as well as in official documents such as federal laws and decrees. In the methodology, we opted for exploratory and qualitative research based on the studies made by Gil (2002) and André (1986). The instrument of data collection selected was the interview because it is a flexible genre that allows the informant to be part of the study and that new questions appear following the line of thought of the same.

Keywords: School transport; Field education; Challenges; drivers; students; family.

INTRODUÇÃO

Para muitas crianças o transporte escolar é o único meio de chegar até a escola, dessa forma ele representa um dos serviços mais importante e fundamental para que seja proporcionado acesso à educação e inclusão social. Os instrumentos legais que asseguram o direito esse acesso por meio do transporte escolar, contudo não são suficientes para resolver esse problema, sendo necessário a implementação de programas suplementares para garantir o acesso e permanência do aluno na escola.

Dessa forma, o presente trabalho de conclusão de curso, cujo tema é “As especificidades do transporte escolar das escolas do campo no Município de Breves” surgiu a partir do interesse em compreender as dificuldades e desafios encontrados por professores, alunos, familiares e condutores durante o processo de utilização do transporte escolar. Esse trabalho justifica-se devido à falta de informações e pesquisas envolvendo essa temática e faz-se necessário compreender, discutir e melhorar a qualidade da educação do campo, principalmente no que diz respeito ao transporte escolar.

Este estudo é relevante socialmente pois contribui para a compreensão do serviço de transporte escolar oferecido na educação do campo do município de Breves, ou ainda para verificar os principais desafios, erros e dificuldades da utilização do transporte escolar, para assim criar estratégias capazes de amenizar as dificuldades encontradas.

Ao abordar as especificidades do transporte escolar, faz-se necessário um detalhado estudo bibliográfico, dessa forma o desenvolvimento deste trabalho está fundamentado na apreciação de livros, artigos científicos e monografias, embasados em autores como Alencar (2006) que defende o transporte escolar como direito legal, Feijó (2006) que trata da obrigatoriedade do poder público no desenvolvimento de programas para esse fim, Lopes (2008) que defende o transporte escolar como instrumento de viabilização de acesso à educação, entre outros autores, assim como em documentos oficiais como Leis e decretos federais.

Apesar das discussões em torno do transporte escolar terem trazido melhorias significativas na qualidade desse serviço, ainda está longe de atender com qualidade a demanda existente. Dessa maneira, buscou-se reunir informações

com usuários do referido meio educacional, com o propósito de responder a seguinte problemática de pesquisa: De que forma está acontecendo e quais os desafios encontrados na utilização do transporte escolar?

O referido estudo tem como objetivo principal analisar as especificidades do transporte escolar, bem como verificar as dificuldades das crianças ribeirinhas com relação ao deslocamento a escola do campo, compreender o acesso, dificuldades e o funcionamento do transporte escolar ribeirinho, além de apresentar a legislação sobre o assunto vigente.

Na metodologia deste trabalho optou-se pela pesquisa exploratória e qualitativa embasadas nos estudos feitos por Gil (2002) e André (1986), o instrumento da coleta de dados selecionado foi a entrevista, por se tratar de um gênero flexível que permita que o informante faça parte do estudo e que novos questionamentos apareçam seguindo a linha de pensamento dele tornando o diálogo mais natural e dinâmico.

Participaram desta pesquisa 40 condutores do transporte escolar, lotados exclusivamente nas escolas do campo. Para análise e discussão deste trabalho foram classificados como informantes de atuam em ônibus, Lancha e barco, que possuem um contexto histórico e cultural diferenciado, para que fosse possível detectar as disparidades existentes.

Este trabalho de conclusão de curso estrutura-se em três capítulos, apresentam-se no primeiro capítulo o referencial teórico, além de quatro subcapítulos, um sobre a organização da escola do campo e sua identidade, no outro discutiremos sobre o transporte escolar como sendo o único acesso à escola, outro trata dos programas governamentais de apoio ao transporte escolar, e por fim o quarto de mostra as características do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar - PENAT. O segundo capítulo discorre sobre as dificuldades das crianças ribeirinhas para chegar até a escola, ele possui dois subcapítulos, um apresenta o Programa Caminho da Escola e o outro discute sobre como deveria ser o transporte escolar. O terceiro e último capítulo apresenta os resultados da pesquisa e disserta sobre a análise dos resultados da entrevista e de todo o material coletado.

O problema enfrentado pelos ribeirinhos é justamente o acesso à educação escolar. Apesar de muito já ter sido conquistado em termos de utilização do

transporte escolar, ainda há muito a fazer. Além de não haver uma educação voltada para a realidade da zona rural ribeirinha, especialmente, a distribuição espacial e a dispersão populacional contribuem para a ocorrência de extensos deslocamentos para se chegar à escola. As crianças enfrentam durante o trajeto até a escola condições severas por navegar em rios de grandes extensões enfrentando chuva, sol, tempestades etc., um problema que leva muitos alunos a ter dificuldades na aprendizagem e por sua vez evadirem da escola.

1 REFERENCIAL TEÓRICO

1.1 A organização da Escola do Campo e sua Identidade.

A educação do campo é uma modalidade da educação que surge a partir das reivindicações dos movimentos sociais na década de 1990 para contrapor-se às concepções de educação rural, que possuía caráter mais assistencialista e não correspondia às necessidades formativas dos povos do campo.

A legislação educacional trouxe avanços para essa discussão, principalmente, a partir da década de 1990, com a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional de 1996. Entretanto, apesar dos avanços na legislação e nas políticas públicas, na prática, a escola para os povos do campo, como tem ocorrido há anos na história da educação brasileira, não contempla as necessidades específicas dos povos do campo.

Compreende-se que a organização da escola do campo também se articula à consolidação de uma concepção de escola no e do campo, isto é, de uma educação que seja pensada para a realidade dos povos do campo brasileiro. Contudo os direitos a educação do campo são garantidos por lei como segue nos artigos descritos abaixo.

Segundo o Artigo 26 da Lei nº 9.394 de 20 de dezembro de 1996:

“Os currículos do ensino fundamental e médio devem ter uma base nacional comum, a ser complementada, em cada sistema de ensino e estabelecimento escolar, por uma parte diversificada, exigida pelas características regionais e locais da sociedade, da cultura, da economia e da clientela”. (LDB, art. 26 lei nº 9.394/96)

Os currículos da educação infantil, do ensino fundamental e do ensino médio devem ter base nacional comum, a ser complementada, em cada sistema de ensino e em cada estabelecimento escolar, por uma parte diversificada, exigida pelas características regionais e locais da sociedade, da cultura, da economia e dos educandos. (Redação dada pela Lei nº 12.796, de 2013).

Nos estabelecimentos de ensino fundamental e de ensino médio, públicos e privados, torna-se obrigatório o estudo da história e cultura afro-brasileira e indígena. (Redação dada pela Lei nº 11.645, de 2008).

Sobre o Art. 28 da Lei de Diretrizes e Bases da Educação pode-se afirmar que este estabelece as diretrizes e bases da educação nacional e diz que na oferta de educação básica para a população rural, os sistemas de ensino promoverão as

adaptações necessárias à sua adequação às peculiaridades da vida rural e de cada região:

- I - Conteúdos curriculares e metodologias apropriadas às reais necessidades e interesses dos alunos da zona rural;
- II - Organização escolar própria, incluindo adequação do calendário escolar às fases do ciclo agrícola e às condições climáticas;
- III - Adequação à natureza do trabalho na zona rural. (LDB, Art. 28 - Lei 9394/96)

Parágrafo único. “O fechamento de escolas do campo, indígenas e quilombolas será precedido de manifestação do órgão normativo do respectivo sistema de ensino, que considerará a justificativa apresentada pela Secretaria de Educação, a análise do diagnóstico do impacto da ação e a manifestação da comunidade escolar”. (Incluído pela Lei nº 12.960, de 2014).

Para o Artigo 32 da LDB o ensino fundamental, com duração mínima de oito anos é obrigatório e gratuito na escola pública a partir dos seis anos, terá por objetivo a formação básica do cidadão mediante:

- I - O desenvolvimento da capacidade de aprender, tendo como meios básicos o pleno domínio da leitura, da escrita e do cálculo;
- II - A compreensão do ambiente natural e social, do sistema político, da tecnologia, das artes e dos valores em que se fundamenta a sociedade;
- III - O desenvolvimento da capacidade de aprendizagem, tendo em vista a aquisição de conhecimentos e habilidades e a formação de atitudes e valores;
- IV - O fortalecimento dos vínculos de família, dos laços de solidariedade humana e de tolerância recíproca em que se assenta a vida social. (Artigo 32 da Lei nº 9.394. Redação dada pela Lei nº 11.114, de 2005).

Assim, a LDB garante o acesso ao processo de escolarização e aos conhecimentos historicamente produzidos pela humanidade, a escola do campo mostra-se fundamental para a manutenção e para o avanço da luta pela terra, para compreensão da identidade do sujeito coletivo do campo e para a construção de um projeto de escola que se integre a um projeto de transformação social.

Nesse contexto, a educação do campo, enquanto braço direito da luta pela Reforma Agrária, deve ser amplamente discutida no contexto de uma educação transformadora que supere os limites postos pela estrutura político-social em que está inserida.

vislumbrando que a partir da promulgação da Lei n. 9394/96 que criou a Lei de Diretrizes e Bases da Educação brasileira, podemos observar o surgimento de um significativo número de artigos legais, de certa forma a proporcionar um novo impulso à legislação educacional brasileira.

Como merecem destaque por exemplo, no que se refere à Educação do Campo alguns artigos 26 diz que os currículos da educação infantil, do ensino fundamental e do ensino médio devem ter base nacional comum, a ser complementada, em cada sistema de ensino e em cada estabelecimento escolar, por uma parte diversificada, exigida pelas características regionais e locais da sociedade, da cultura, da economia e dos educandos.

Já o art. 28 aborda a educação básica para a população rural, os sistemas de ensino promoverão as adaptações necessárias à sua adequação às peculiaridades da vida rural e de cada região, como por exemplo, os conteúdos curriculares e metodologias apropriadas às reais necessidades e interesses dos alunos da zona rural; A organização escolar própria, incluindo adequação do calendário escolar às fases do ciclo agrícola e às condições climáticas; A adequação à natureza do trabalho na zona rural.

No entanto, o art. 32 trata a respeito do ensino fundamental, cujo se torna obrigatório, com duração de 09 (nove) anos, gratuito na escola pública, iniciando-se aos 6 (seis) anos de idade, cujo objetivo é a formação básica do cidadão, mediante o desenvolvimento da capacidade de aprender, tendo como meios básicos o pleno domínio da leitura, da escrita e do cálculo, sendo facultado, de acordo com o inciso 1º desdobrar o ensino fundamental em ciclos.

Os artigos citados acima rezam, sem dúvidas, um discurso ideológico e pronto, no que se refere o máximo de atenção e valorização da cultura, costumes e tradições do aluno do campo, o que na verdade deixa de acontecer. No entanto, sem dúvida, esses artigos são o principal instrumento da autonomia legal, o que na realidade das Escolas Ribeirinhas ou Escolas do Campo, não acontece, justamente pelo fato de estas estarem atrelada aos modelos escolares urbanos, considerando currículo, planejamento e etc. Dessa forma, não assumindo certa autonomia infringindo os artigos 26, 28 e 30 acima referenciados como embasamento teórico.

1.2 O transporte escolar como único acesso à escola

O transporte escolar é um direito dos alunos que estudam longe de suas casas, de responsabilidade dos Estados e Municípios, realizado por veículos próprios ou alugados ou por meio de passes escolares fornecidos aos alunos (INEP, 2005, p. 7).

O transporte escolar corresponde ao serviço ofertado aos alunos da rede pública de ensino, para deslocamento entre o seu local de residência e a escola na qual estuda, permitindo o acesso à educação e a frequência escolar (Lopes *et al*, 2008, p.74).

A Constituição Federal de 1988 assegura ao aluno da escola pública o direito ao transporte escolar, como forma de facilitar seu acesso à educação. O art. 206, inciso I, garante que haverá igualdade de condições para o acesso e permanência na escola, complementado pelo artigo 208, inciso VII, que garante o atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – LDB (Lei nº 9.394/1996) ratifica as obrigações estatais expressas na Constituição, trazendo garantias a serem prestadas pelo Estado por meio de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde (art.4º).

Para garantir o transporte escolar gratuito aos alunos da rede pública de ensino, a Lei 9.394/96 - Lei de Diretrizes e Bases da Educação - incumbiu aos Estados e Municípios a responsabilidade do transporte escolar aos alunos de sua rede de ensino, sendo permitida e facultada a parceria e cooperação entre estes.

O transporte escolar rural é o serviço destinado ao deslocamento de estudantes, que residem e/ou estudam na área rural, entre sua residência e uma instituição educacional, em horários previamente estabelecidos (CEFTRU, 2007).

Transporte escolar rural é aquele realizado para transportar alunos residentes na área rural para escolas na área urbana ou nas áreas rurais nos limites do município (GEIPOT, 1995). Para efeito desta pesquisa, considera-se transporte escolar como aquele oferecido pelo poder público, gratuitamente, em veículos exclusivos destinados para o transporte de alunos residentes em áreas rurais.

Neste conceito, o transporte é um meio necessário para que o aluno tenha acesso à escola, além de ser um direito garantido por lei, definindo-se o público-alvo como a população residente em área rural em idade escolar. O transporte escolar fornecido pelo poder público, muitas vezes, é o único meio de deslocamento dos

residentes na área rural para acesso às escolas, tornando a educação rural um desafio para os gestores públicos.

Problemas relacionados a custos elevados para o município, os custos de operação e de aquisição de veículos, estradas estreitas e esburacadas, distâncias muito grandes entre os estudantes contribuem para dificultar a prestação deste serviço. Muitas escolas estão localizadas fora da área rural e o transporte escolar fornecido pelo Poder Público representa a única forma que a maioria dos alunos dispõe para chegar à escola e retornar às suas casas (Egami *et al*, 2006, p.1).

A falta de transporte escolar corresponde a uma discriminação de uma população em relação à outra, pois o transporte é o único meio para dar oportunidades de educação equivalentes às que são oferecidas à população urbana (GEIPOT,1995).

O transporte escolar é fundamental para facilitar o acesso e a permanência dos estudantes nas escolas, contribuindo para o desenvolvimento da educação nacional, pois, além de melhorar a frequência escolar, faz com que eles permaneçam no campo, sendo um dos direitos mais relevantes do aluno da zona rural. Conforme Feijó (2006, p.2), o transporte escolar é obrigação do Estado e garantia de acesso e permanência do aluno na escola.

A Lei nº 8.069/90 que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente é outro instrumento importante, assegurando como dever do poder público o direito à educação da criança e do adolescente no âmbito dos princípios da prioridade absoluta, já presentes na Constituição Brasileira de 1988 (Art. 227), por meio dos quais a criança e ao adolescente são vistos como sujeitos de direitos.

O Estatuto da Criança e do Adolescente assegura outros direitos educacionais como, por exemplo, o acesso à escola pública e gratuita próxima de sua residência (Art.53). Desta forma, quando não é possível garantir a escola próxima da residência do estudante, o que seria a situação ideal, o poder público deve ofertar transporte escolar gratuito e de qualidade.

Segundo Pegoretti (2005, p.14), devido às condições de isolamento geográfico, de pouca oferta de serviço de transportes e até por condições sociais e econômicas, os alunos residentes em áreas rurais encontram limitações para acesso

às escolas. No entanto, O fornecimento de transporte escolar aos estudantes residentes nas áreas rurais permitiu o deslocamento a distâncias que não seriam possíveis de serem realizadas a pé, possibilitando o aumento do acesso e da permanência na escola (HENNESSEY, 1978 *apud* RAMAGE e HOWLEY, 2003).

1.3 Programas Governamentais de Apoio ao Transporte Escolar

O governo federal, assim como os estados e municípios, vem desenvolvendo programas, ações e investimentos direcionados à qualidade da educação pública e o direito de acesso à educação, incluindo ações que viabilizem a permanência do aluno na escola.

Reconhecendo a importância das políticas públicas educacionais e para auxiliar os Estados, Distrito Federal e Municípios na execução do transporte escolar, o Governo Federal, através do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) que é responsável pela normatização e assistência financeira em caráter suplementar, executa dois programas voltados ao transporte escolar:

O PNATE foi instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004, consiste na transferência automática de recursos financeiros aos estados, Distrito Federal e municípios destinados ao pagamento de serviços utilizados para o transporte escolar.

O programa Caminho da Escola foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, compreende a aquisição de veículos para o transporte escolar. Essa aquisição é feita por meio de recursos orçamentários do Ministério da Educação, de linha especial de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ou de recursos próprios dos entes federativos que aderirem ao programa.

Segundo Alencar (2013, p.1), os programas do MEC oferecem subsídios aos municípios para que adquiram veículos adequados ao transporte escolar rural, evitando o deslocamento de estudantes em veículos impróprios e sem segurança.

A criação desses programas mostra a necessidade de valorização da área rural com investimentos que visam à melhoria das condições de vida da população, pois além de garantirem aos alunos o que a lei lhes confere, minimiza os desgastes e efeitos dos grandes deslocamentos. Contudo, considerando a carência de escolas

rurais, programas e ações voltados para o transporte escolar são necessários, pois para muitos representa o único meio de acesso à educação.

Além destes programas específicos, existe, ainda, a possibilidade de utilização dos recursos vinculados à educação para manutenção e desenvolvimento de programas de transporte escolar (art. 70, inc. VIII, da LDB). Cabe ressaltar que tanto o PNATE quanto o Caminho da Escola são programas de caráter complementar aos Estados e Municípios, que têm a obrigação de ofertar o transporte escolar para os alunos de suas redes, assegurando-lhes o direito à educação.

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).

1.4 Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) foi instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004, com o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares de alunos do ensino fundamental público regular, residentes em área rural, que utilizam transporte escolar e que constam do censo escolar do ano anterior, por meio de assistência financeira, em caráter complementar, aos estados, Distrito Federal e municípios.

Com a publicação da Medida Provisória 455/2009 – transformada na Lei nº 11.947/2004, o programa foi ampliado para toda a educação básica, beneficiando também os estudantes da educação infantil residentes em áreas rurais.

O PNATE foi criado para atender uma exigência dos gestores para que parte do recurso da cota federal do Salário Educação fosse destinada a custear parte das despesas do transporte de alunos da zona rural, sendo resultado de um trabalho conjunto realizado pelo Comitê Executivo formado por iniciativa do Ministério da Educação – MEC, Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, União Nacional dos Dirigentes Municipais da Educação - UNDIME e Conselho Nacional dos Secretários Estaduais da Educação - CONSED.

Participam do PNATE o FNDE responsável pela avaliação da efetividade da aplicação dos recursos do programa; os entes executores responsáveis pelo recebimento, execução e prestação de contas; o distrito federal, estados e municípios responsáveis pelo atendimento aos alunos das escolas e; o Conselho de Acompanhamento e Controle Social - CACS responsável pelo acompanhamento e controle social, bem como pelo recebimento, análise e encaminhamento da prestação de contas do programa (BRASIL, 2011).

O programa consiste na transferência automática de recursos financeiros, sem necessidade de convênio ou outro instrumento congênere, para custear despesas dos veículos utilizados para o transporte de alunos da educação pública, residentes em áreas rurais, tais como reforma, seguros, licenciamento, impostos e taxas, combustível e lubrificantes, entre outros. Os recursos também podem ser utilizados para pagamento de serviços contratados junto a terceiros.

2. AS DIFICULDADES DAS CRIANÇAS RIBEIRINHAS PARA CHEGAR A ESCOLA

Este capítulo, destaca alguns parâmetros legais do transporte escolar, dando ênfase as dificuldades enfrentadas pelas crianças ribeirinhas, às distâncias percorridas para ter acesso à educação, que para isso é necessário o uso do transporte escolar.

Dessa forma, o Ministério da Educação por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) desenvolveu programas voltados ao transporte de alunos de escolas públicas, principalmente aos que residem nas áreas rurais distantes de escolas. Esses programas são realizados através do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola. Segundo o caderno de estudos de competências básicas (2013, p. 98) o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE)

Foi instituído pela Lei nº 10.880/2004, e tem por finalidade garantir a oferta de transporte escolar aos alunos matriculados na educação básica pública, residentes exclusivamente em área rural, de modo a garantir-lhes o acesso e a permanência na escola.

Para tanto, considerando a trajetória e as dificuldades que muitos estudantes da zona rural ribeirinha têm para chegar à sala de aula, geralmente devido a distância entre as escolas e residências e em decorrência condições climáticas, mares etc.

Quase sempre inapropriadas para a navegação dos barcos que servem de transporte escolar, parece ficar evidente a incoerência estabelecida na Lei de Diretrizes e Base da Educação Nacional - Lei 9394/96 - que, no Artigo 3º, inciso I, garante a igualdade de condições para o acesso e a permanência dos estudantes da educação básica às escolas, pois precisam utilizar o transporte escolar como meio para acesso às escolas rurais ribeirinhas.

Contudo, os alunos das escolas rurais enfrentam dificuldades especialmente em dias de chuva. Nessas situações tais estudantes não têm alternativas para se locomoverem até a escola e, assim, ficam prejudicados porque faltam as aulas.

Dessa forma, reconhecer a identidade e as necessidades das escolas da zona rural, considerar a identidade cultural das pessoas que vivem no campo, valorizar e qualificar os profissionais que trabalham nessas escolas, bem como avaliar as condições do transporte escolar é o primeiro passo em direção as

perspectivas de sucesso do aprendizado pelos alunos, bem como para estreitar as relações entre discentes de docentes, com respeito e com objetivos voltados à melhorar a qualidade do ensino e da aprendizagem. Questões relativas ao transporte escolar ainda precisam ser revistas pelos órgãos públicos competentes, notadamente por quem as idealizou, a exemplo dos idealizadores da Cartilha do Transporte Escolar que diz:

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate) foi instituído pela Lei no 10.880, de 9 de junho de 2004, com o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares dos alunos do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, Distrito Federal e municípios (INEP, 2005).

A de se reconhecer a importância do Transporte Escolar para garantir o acesso dos alunos até as escolas rurais ribeirinhas, pois é direito de todos, de outro lado, é responsabilidade dos órgãos públicos melhorar esta qualidade uma vez que está responsabilidade faz parte das Políticas Públicas Educacionais.

Assim como a maioria das escolas do campo, o local de residência dos alunos fica muito afastado da escola, principalmente porque as moradias são localizadas nas extensas margens dos rios, como é o caso das crianças ribeirinhas. No entanto, o transporte escolar oferecido não atende satisfatoriamente a demanda de necessidade da escola e dos alunos, que tem o tempo de aula comprometido por problemas como chuva, estradas difíceis, greve, danos ou reparos com o transporte e outros.

As crianças ribeirinhas utilizam diariamente o transporte escolar, pois o barco escolar sai da casa do barqueiro pela madrugada e navega até as casas das crianças embarcando-as até chegar à escola. Nesse contexto as crianças navegam em torno de quatro a seis horas no percurso do rio.

Portanto, esta realidade justifica nossa constante preocupação com o transporte escolar. Ou seja, o fato de não conseguirem chegar ao colégio nos dias de chuva provoca transtornos e dificuldades para o aprendizado dos estudantes, pois perdem a sequência das aulas e, assim, não aproveitam as complementações das aulas anteriores.

Alguns alunos até esquecem o que foi estudado em aulas anteriores, tornando necessário se fazer uma retomada dos conteúdos ministrados, porém nem sempre isto é feito pelos professores, logo, o aprendizado fica defasado.

Como se não bastasse à distância e o tempo da viagem, os alunos se deparam com a embarcação lotada, que certamente pioram cada vez mais as condições da viagem e interfere no aprendizado deles.

A educação do campo hoje apresenta um desafio tanto para aqueles que a executam, quanto para os alunos que vivem neste meio e precisam se deslocar até a escola tendo que utilizar o transporte escolar.

Muitas vezes, o transporte escolar, oferecido é a única forma de acesso à escola pelos moradores da área rural. Contudo, existem fatores que limitam e dificultam a prestação do serviço deste transporte, como, por exemplo, o clima, o período de chuva e sol onde se intensificam. A falta de qualificação dos condutores e a falta de estrutura de apoio para a manutenção e a conservação dos transportes também são limitadores. Algumas características geográficas como o isolamento espacial também contribuem para esta problemática (RIBEIRO; ESTELLES, 2009, p.10).

Muitas das vezes a falta de aula por causa do transporte escolar feita pelas embarcações é rotineira e frequente pela falta de combustível. Desta forma, isso faz parte da rotina de estudantes da área rural tomar chuva, ficar em casa porque a embarcação não passou não subiu o rio ou deu pane no motor, portanto, não chegando à escola.

Com isso, talvez, sejam motivos de ter estudantes principalmente adolescentes desinteressados, desanimados, apenas repetindo conhecimentos na sala de aula, sem ter noção para que sirvam, ou mesmo como utilizá-los no seu dia a dia.

O que se observa nesta pesquisa bibliográfica é a distorção idade-série, o não cumprimento da carga horária do ano letivo e a baixa aprendizagem dos alunos uma vez que o rendimento desses alunos acaba sendo prejudicado, por não estar acompanhando dia a dia as aulas devido à dificuldade de se chegar à escola.

No entanto, não somente a educação, mas também a segurança quanto o transporte, interfere na vida cotidiana dos alunos, na ida e volta para a escola. Assim no período chuvoso a embarcação maioria das vezes não consegue chegar à escola ou de volta para a casa.

Como se pode notar acima, os alunos do campo que utilizam o transporte escolar enfrentam vários transtornos, riscos e dificuldade para ter acesso à educação que nem sempre alcançam os objetivos propostos pelo currículo destinados as escolas rurais ribeirinhas. Como também o desanimo e a falta de interesse dos alunos, que antes de terminar o ensino fundamental desistem e

evadem da escola, muitos não voltam tão cedo para a sala de aula aumentando assim o analfabetismo no campo.

Estas singularidades que fazem parte do processo de ensino e aprendizagem prejudicam o desenvolvimento das atividades de ensino, pois o processo de ensino e aprendizagem requer ações contínuas para que haja absorção significativa dos conteúdos aplicados pelos docentes.

Assim sendo, ao faltar continuamente às aulas os alunos podem esquecer os conteúdos trabalhados em aulas passadas, nesse caso, é preciso que os professores facilitem o aprendizado por meio de retrospectivas sobre os temas tratados em aulas anteriores. Para tanto é necessário o desenvolvimento de atividades dinâmicas, que possibilitem certa inovação no tradicional processo de ensino nas escolas do campo, para haja um bom aproveitamento das aulas.

Nesse sentido corroboramos com as afirmações de Arroyo, Caldart e Molina (2004, p,15) para quem, “a escola do campo deve fazer do seu povo e dos processos de formação o ponto de partida para a formulação das políticas educativas a garantir o caráter popular do lugar, articulando um projeto de país e de campo.”

Neste contexto, políticas voltadas a facilitar o acesso às escolas do campo podem contribuir para que a educação básica do meio rural tenha caráter universal, porém contextualizado às especificidades do meio, valorizando a cultura e tendo como objetivo principal a oferta de uma educação de qualidade, que assegure a ampliação dos direitos de cidadania da população rural, garantindo, assim, o direito do aluno ao acesso e permanência na escola e, sua inserção no mundo do trabalho. (INEP/MEC,2007, p. 08-09).

Enfatizando essa questão é notório que para melhorar a qualidade do transporte e do ensino no contexto da educação do campo é preciso contemplar o que está dito na Constituição Federal Brasileira de 1998, Artigo 205, bem como ampliar o leque de conteúdos necessários e importantes para a formação do cidadão e para a qualidade de ensino no campo, conferindo aos alunos oportunidades para a construção de novos conhecimentos.

2.1 O programa Caminho da Escola

O Programa Caminho da Escola foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007 considerando a necessidade de ampliar, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência dos alunos nas escolas, visando à aquisição de ônibus de transporte escolar, tem como beneficiários todos os alunos da educação básica das redes públicas dos estados e dos municípios, residentes em áreas rurais.

O Programa Caminho da Escola se manifesta por meio da concessão de linhas de crédito junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES para aquisição de veículos utilizados para o transporte escolar. Podem participar do programa o Distrito Federal, os Estados e Municípios que possuam alunos matriculados na educação básica da rede pública e residente prioritariamente, na zona rural.

O Programa objetiva renovar a frota, impedindo que alunos utilizem veículos inadequados para o transporte; padronizar os meios de transporte utilizados, ou seja, todos os alunos de todos os municípios terão o mesmo modelo de veículo ofertado, garantindo a qualidade e segurança; reduzir o preço dos veículos escolares por meio da isenção de impostos e aumentar a transparência na aquisição dos veículos; reduzir a evasão escolar garantindo o acesso e permanência dos estudantes residentes na zona rural nas escolas (BRASIL, 2009).

Os entes federados participarão do programa por meio de convênios firmados e por meio de adesão ao pregão eletrônico para registro de preços. As aquisições dos veículos poderão ser feitas com recursos do Ministério da Educação, por meio de linhas de crédito do BNDES e com recursos próprios.

São financiáveis os veículos para transporte de escolares, desde que novos, de fabricação nacional, credenciados no BNDES, destinados ao transporte diário dos alunos da educação básica da rede pública, residentes, prioritariamente, na zona rural dos sistemas estadual, distrital e municipal.

Com este programa, estados e municípios assumem a tarefa de aplicar corretamente os recursos federais e de cumprir as metas estabelecidas para a educação pública brasileira.

2.2 Como deveria ser o Transporte Escolar

O transporte escolar possui todo um aparato legal para garantir aos estudantes meios de acesso ao ambiente escolar. Leis específicas, diretrizes e programas governamentais asseguram a todos que necessitam o direito de transporte escolar gratuito e de qualidade, para acesso à educação.

O código de trânsito brasileiro especifica os requisitos mínimos que o transporte deve possuir, tanto em referência ao veículo quanto ao motorista, para que o serviço seja prestado de forma segura e com qualidade.

Os veículos escolares somente circularão com autorização dos órgãos estaduais de trânsito, tendo o registro como veículo de passageiros; tacógrafo; nomenclatura indicando ser veículo escolar; cintos de segurança em número igual à lotação; entre outros (BRASIL, 1997).

Os motoristas dos veículos destinados a condução dos escolares devem ter carteira de habilitação na categoria “D”; idade superior a 21 anos; não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses; ser aprovado em curso de especialização (BRASIL, 1997).

Os condutores dos veículos escolares passam por cursos de formação continuada que ensinam regras comportamentais e de segurança que os habilitam a trabalhar como condutores de veículos escolares. Os veículos autorizados a transportar alunos são os mesmos que, em conformidade com as normas do Código de Trânsito Brasileiro, têm especificações adequadas para transporte de passageiros, a exemplo de ônibus, vans e Combs. No entanto, os municípios que não possuem frota própria poderão contratar prestadores de serviços, que deverão ser contratados por meio de licitação.

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

Não há dispositivo legal que defina qual o trajeto que o veículo escolar deva utilizar, nem a distância que o aluno deva caminhar até o local de embarque. O trajeto e os locais de embarque são definidos pelo Poder Público, que devem utilizar-se de critérios de ponderação, bom senso e razoabilidade.

As Leis regulamentadoras foram sancionadas e cabe ao poder público o cumprimento e fiscalização, não impossibilitando que os cidadãos, uma vez que se trata de bem comum e são muitos os benefícios e os beneficiados com o transporte de qualidade, auxiliem fiscalizem.

3. RESULTADOS DA PESQUISA, ANÁLISE E DISCUSSÃO.

3.1 Os caminhos da pesquisa

A pesquisa científica é fundamental para descobrir respostas, por desenvolver ações que buscam conhecimentos específicos acerca de um determinado tema. Dessa forma, Gil (2002) define pesquisa como:

Pode-se definir pesquisa como o procedimento racional e sistemático que tem como objetivo proporcionar respostas aos problemas que são propostos. A pesquisa é requerida quando não se dispõe de informações suficientes para responder ao problema, ou então quando a informação disponível se encontra em tal estado de desordem que não possa ser adequadamente relacionada ao problema. (GIL, 2002, p. 17).

A pesquisa abordada neste trabalho se caracteriza como uma pesquisa exploratória. A escolha da pesquisa exploratória se deu por se tratar de um tipo de pesquisa que visa à realização de um estudo para a identificação do pesquisador com o objeto que está sendo desenvolvido na pesquisa. De acordo com Gil (2002):

Pode-se dizer que essa pesquisa tem como objetivo principal o aprimoramento de ideias ou a descoberta de intuições. Seu planejamento é, portanto, bastante flexível, de modo que possibilite a consideração de mais variados aspectos relativos ao fato estudado. (GIL, 2002, p.41).

Optou-se, nesse estudo, por esse tipo de pesquisa, por se tratar da obtenção de dados descritivos sobre pessoas e dos processos interativos do contato direto do pesquisador com a situação estudada, procurando compreender o processo segundo a perspectiva do sujeito, ou seja, dos envolvidos da situação em estudo.

Como o objetivo principal dessa pesquisa é verificar as especificidades do transporte escolar das escolas do campo do município de Breves, o instrumento da coleta de dados selecionado foi a entrevista, por se tratar de um gênero oral, que pode ser realizado presencialmente ou por meio de aparelhos tecnológicos.

Para André (1986):

A grande vantagem da entrevista sobre outras técnicas é que ela permite a captação imediata e corrente da informação desejada, praticamente com qualquer tipo de informante e sobre os mais variados tópicos. Uma entrevista bem-feita pode permitir o tratamento de assuntos de natureza estritamente pessoal e íntima, assim como temas de natureza complexa e de escolhas nitidamente individuais. Pode permitir o aprofundamento de pontos levantados por outra técnica de coleta de alcance mais superficial, como o questionário. E pode também, o que a torna particularmente útil, atingir informantes que não poderiam ser atingidos por outro meio de investigação. (LUDKE, ANDRÉ, 1986, p.34).

As entrevistas foram realizadas de junho a novembro de 2021, algumas de forma presencial, outras por meio de aplicativo de celular, tiveram como tema base as condições

físicas, de trabalho e segurança do transporte escolar das escolas do campo e foram realizadas respeitando todos os protocolos e medidas sanitárias orientadas pela Organização Mundial de Saúde (OMS), elas foram realizadas com 40 informantes, todos condutores escolares das escolas do município de Breves.

3.2 Análise e discussão.

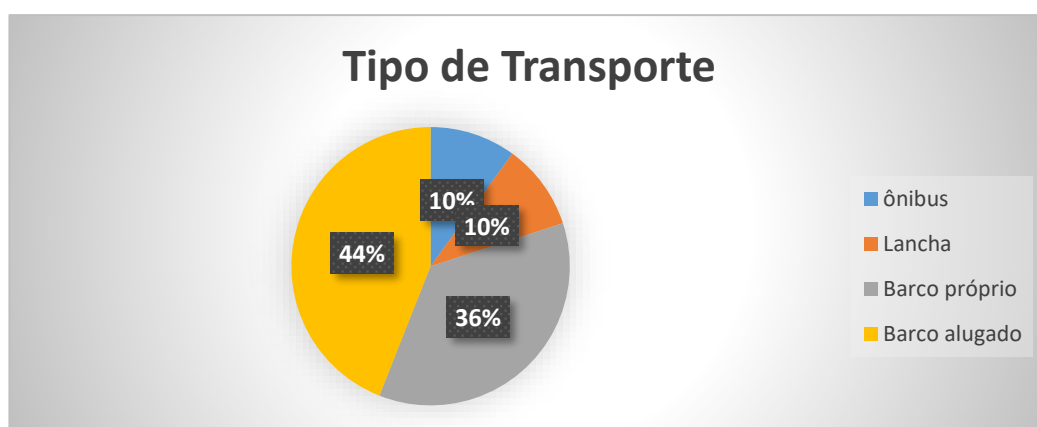
Início a discussão deste trabalho apresentando as informações sobre a caracterização dos informantes (profissionais que atuam como condutores). Para isso usarei as entrevistas, realizadas com profissionais que atuam em escolas do campo que possuem transporte escolar com realidades diferentes para que fique evidente a disparidade existente nas mesmas, bem como as dificuldades em comum.

Dos 40 informantes entrevistados, 30 são do sexo masculino e dez do sexo feminino. Com relação a idade 28 tem de 18 a 30 anos, e 22 tem de 31 a 45 anos. Sobre a escolaridade 12 tem o fundamental incompleto, 13 o fundamental completo, 10 o ensino médio incompleto e 5 o ensino médio completo. Dessa forma é possível afirmar que os condutores são predominantemente do sexo masculino, com idade entre 18 a 45 anos, sendo que de acordo com o código de trânsito diz que a idade mínima para esse fim é de 21 anos, com nível de escolaridade baixa.

O transporte escolar é indispensável para que o aluno do campo tenha acesso à escola, levando em consideração essa perspectiva é importante analisar os tipos de veículos estão sendo usados para fazer o transporte dos alunos das escolas do campo do município de Breves.

Gráfico 01: Veículo Utilizado para o Transporte.

Gráfico 1 – Veículo Utilizado para o Transporte



Fonte: Material de pesquisa.

Verifica-se que são utilizados para o transporte escolar, ônibus, lanchas e barcos. Mas predomina a utilização de barcos, por se tratar de uma área geográfica de ilhas, então os rios são muito frequentes. O transporte feito pelos ônibus é realizado nas áreas de estrada próximas da cidade de Breves, o restante é feito exclusivamente por rios, mas é possível verificar que as lanchas escolares são poucas. Dessa forma a utilização de barcos se sobressaem aos demais veículos.



Imagem 01: Lancha.

Fonte: Material de Pesquisa.



Imagem 02: Barco.

Fonte: Material de Pesquisa.

Com relação a quantidade de horas utilizadas diariamente 13 condutores afirmam que ficam cerca de 3 horas por turno, 21 condutores ficam cerca de 4 horas por turno e 06 condutores ficam cerca de 6 horas por turno. A quantidade de horas que o aluno passa no trajeto de casa até a escola é um fator prejudicial ao processo de ensino e aprendizagem, já que em alguns casos ele passa mais tempo no trajeto de ida e volta, do que propriamente na escola.

Nesse entendimento, a Cartilha de Regulação Do Transporte Escolar Rural (Brasil, 2017) declara que:

O objetivo do transporte escolar rural é contribuir para o acesso e a permanência dos estudantes nas escolas. Assim, os gestores municipais devem evitar que os alunos percorram trechos longos, que fiquem muito tempo esperando o transporte escolar ou utilizem estradas ou veículos em condições precárias, para que não cheguem à escola cansados prejudicando seu rendimento escolar.

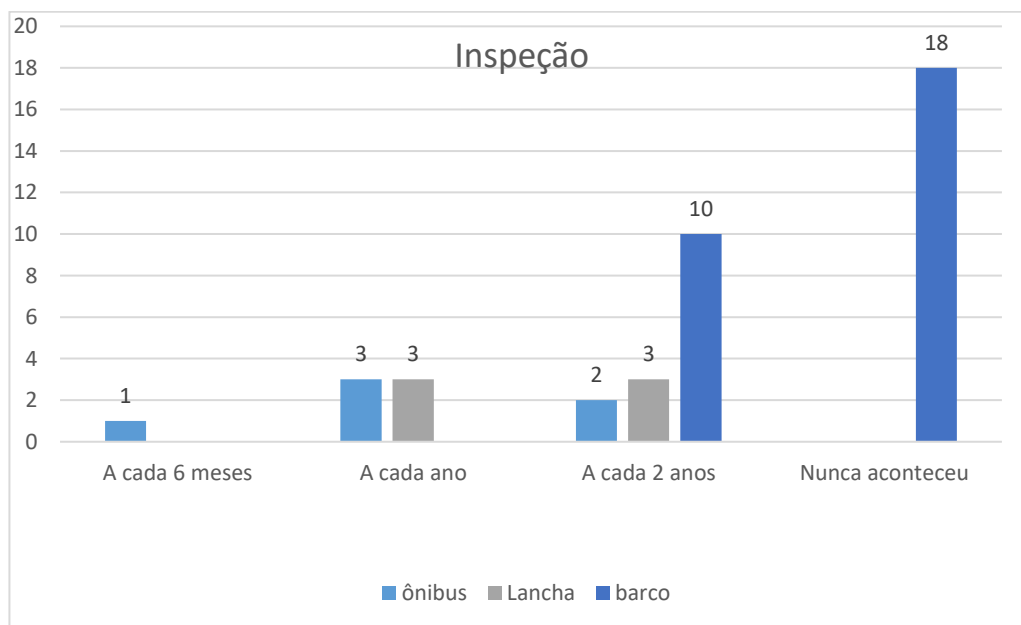
A quantidade de pontos de parada na rota diária também influencia na demora do trajeto, principalmente quando se trata das lanchas e barcos, pois segundo os informantes eles param em todos os portos que possuem alunos. Outro fator que atrasa a viagem é a falta de estrutura dos trapiches das casas dos alunos, que muitas vezes são feitos de buritizeiros, dificultando fazer a manobra de encoste.

Sobre a frequência que é realizada a manutenção do transporte escolar, primeiramente é importante destacar que quando os veículos são adquiridos pela prefeitura, a manutenção fica por conta do município, que deve arcar com todas as despesas de reparos, de peças e de mão de obra, com recursos oriundos do PNAT. Quando o veículo é terceirizado fica por conta da empresa contatada.

Segundo os condutores dos ônibus e lanchas quando a manutenção é simples eles mesmo realizam, mas quando é algo no motor ou até mesmo na parte hidráulica, eles comunicam ao chefe do transporte escolar, que por sua vez toma as providências necessárias para que a manutenção seja realizada. A manutenção das embarcações (barcos) é realizada, em grande parte, pelos próprios barqueiros ou em oficinas tendo o serviço pago pelo próprio condutor.

Quanto a inspeção do transporte escolar, o art. 136 do Código de Trnsito Brasileiro, torna obrigatória a inspeção semanal, essa medida tem o objetivo de garantir mais segurança aos condutores e aos alunos que utilizam diariamente o transporte escolar, entretanto isso não vem acontecendo com os veículos dos condutores entrevistados.

Gráfico 02: Com que frequência é realizada a inspeção do transporte escolar que você utiliza?



Fonte: Material de pesquisa.

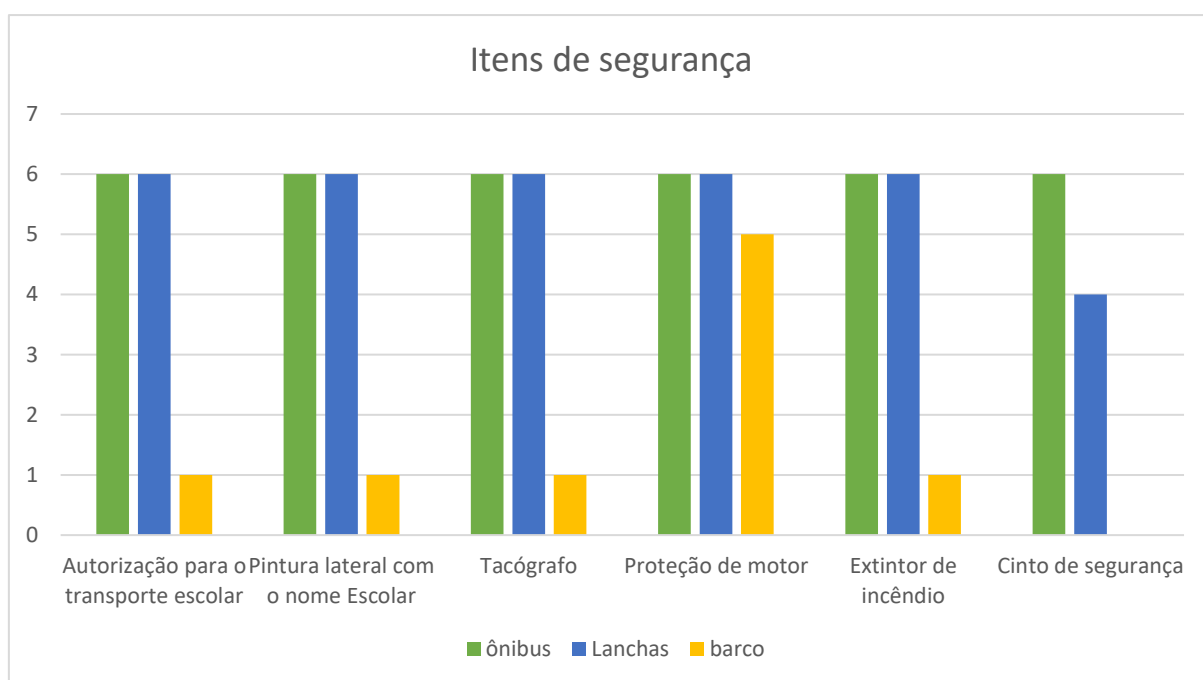
Observa-se no gráfico 02, que apenas um dos ônibus realiza a inspeção a cada seis meses como é recomendada pelo CTB. Três ônibus e três lanchas fazem a inspeção a cada ano. Dois ônibus, três lanchas e dez barcos fazem a inspeção a

cada dois anos. Dezoito dos vinte e oito barcos que participaram dessa pesquisa nunca passaram por uma inspeção.

Com relação ao Monitor do transporte escolar o Código de Trânsito, apesar de estabelecer normas para o transporte, não faz referência à presença de um monitor no veículo. Mas em alguns municípios existem leis que asseguram a contratação desse profissional, que por sua vez exerce a função de orientar os estudantes e auxiliar no embarque e desembarque do transporte. Esse infelizmente não é o caso do município em estudo, já que foi unânime entre os entrevistados a falta desse profissional no auxílio durante a rota diária do transporte escolar.

Os itens de segurança são essenciais para que o transporte escolar seja seguro para realizar o transporte de estudantes, alguns itens são obrigatórios como cintos de segurança, extintor de incêndio etc. além disso existem exigências quanto ao condutor, é importante que todos os requisitos exigidos sejam cumpridos.

Gráfico 03: Itens de segurança.



Fonte: Material de pesquisa.

Verifica-se no gráfico três que os ônibus escolares possuem todos os itens apontados nesse estudo, já as lanchas possuem grande parte sendo insuficiente apenas no item cinto de segurança, mas por outro lado os barcos possuem apenas o item proteção do motor, seja, muito deferente do que o Código de Trânsito determina.

Dessa forma, sabemos que essa não é a realidade dos veículos e nem dos condutores que atuam no município de breves, haja vista que apenas os informantes que fazem o transporte em veículos ofertados pelo programa Caminho da Escola, nesse caso os ônibus e lanchas, oferecem os itens recomendados pelo Código de Trânsito.

Outro fator importante relacionado ao transporte escolar é o estado físico dos veículos, segundo os informantes que atuam nos ônibus escolares, eles foram classificados como em bom estado de conservação, já os informantes que atuam nas lanchas escolares, classificaram como em estado de conservação regular. E os informantes que atuam nos barcos metade classificou o estado de conservação como em bom estado de conservação e a outra metade como em estado regular de conservação.

É importante ressaltar que segundo os informantes que atuam nos barcos, por ser embarcação própria ou alugada pelo condutor, eles fazem a manutenção simples com frequência evitando assim que ele se de teorize, ao contrário dos que atuam em veículos do município, que deixam apenas a critério da secretaria de transporte escolar.

Assim quando questionados quanto á limpeza do transporte escolar, os informantes que atuam em barcos declararam que fazem a limpeza semanalmente pois suja muito devido a infiltração de água da chuva e o uso coletivo dos alunos. Os informantes que atuam nas lanchas declararam que fazem a limpeza a cada duas semanas, já que as lanchas são bem vedadas e a sujeira vem apenas dos calçados dos alunos e do uso coletivo. Já os informantes que utilizam os ônibus escolares declararam que fazem a limpeza diariamente e sempre no final do dia, pois devido á estrada ser de terra, entre muita sujeira devido ao entra e sai dos alunos no ônibus.

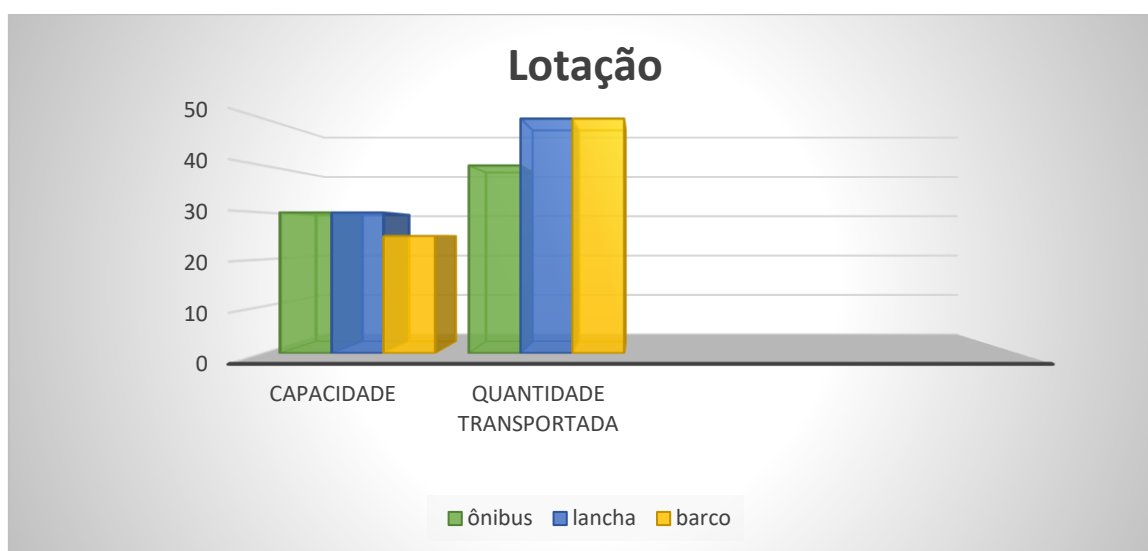
Com relação ao combustível que os veículos recebem para fazer o transporte os informantes que atuam nas lanchas e nos barcos relatam que é fornecido pela Secretaria do Transporte Escolar (STES) uma vez ao mês, eles se deslocam até a cidade de Breves onde pegam a requisição na SEMED e enchem seus carotes (recipiente/depósito de água) no posto que fornece o combustível. Já os informantes que atuam nos ônibus escolares declararam que também recebem o combustível da STES, mas que o abastecimento é feito periodicamente. Os informantes que atuam nas lanchas e barcos citaram que o combustível que é fornecido não é suficiente para atender todos os dias letivos do mês e que quando

eles não fazem o transporte a maioria dos alunos não tem como chegar até a escola, devido à dimensão geográfica e inviabilidade de deslocamento até a escola.

Quanto as dificuldades encontradas durante o trajeto até a escola os informantes relataram que são muitas, que atuar no transporte escolar da educação do campo é um desafio diário, que eles precisam sair bem cedo de casa para ir devagar e assim economizar combustível, as vezes as crianças não estão prontas então eles tem que esperar, alguns trapiches não tem estrutura para encostar, no inverno chove muito e a maresia prejudica no momento da travessia, ou a estrada fica escorregadia e só buracos, já no verão o calor é muito forte, mas mesmo com todas essas adversidades os alunos raramente faltam às aulas.

Sobre o transporte ser suficiente para atender a demanda de alunos que as escolas possuem foi unanime entre os informantes que eles transportam um número de muito além da capacidade que seu veículo permite como é possível observar no gráfico 04 abaixo.

Gráfico 04: Capacidade/quantidade transportada.



Fonte: Material de pesquisa.

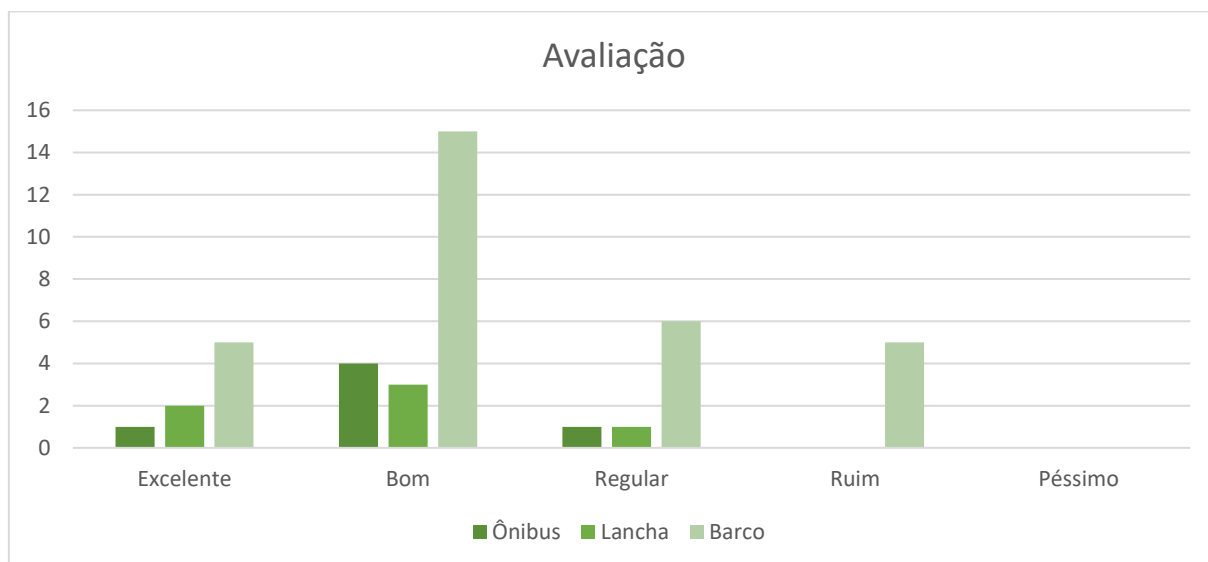
Com relação ao ônibus, observa-se que eles percorrem a rota com 10 alunos acima de sua capacidade, segundo os informantes os menores se sentam no colo dos maiores ou se sentam bem próximos para caber mais crianças em um determinado espaço. Já as lanchas fazem a rota com 20 crianças acima de sua capacidade, segundo os informantes alguns se sentam no chão ou na escada próximo da saída de emergência e os demais vão em pé. Sobre os barcos a situação é ainda mais agravante pois segundo os informantes a rota é realizada com o dobro da capacidade permitida. Dessa forma fica evidente que a superlotação também é um dos desafios enfrentado por usuários e profissionais do transporte escolar público do município de Breves.

Sabemos que os veículos ofertados com o financiamento do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação e certificados pelo Inmetro são um modelo de segurança para o transporte escolar, porém muitas crianças ainda não têm acesso a esse direito, principalmente as que residem nas zonas rurais mais afastadas, e ficou evidente nesse estudo que o município de breves se enquadra nessa estatística.

Sobre ter sofrido algum tipo de acidente durante o trabalho os informantes que atuam no ônibus escolar declararam que apesar da precariedade das estradas ainda não sofreram nenhum tipo de acidente, apenas deu problema no motor do veículo, mas sem nenhum prejuízo ou dano para a segurança dos estudantes. Quanto aos informantes que atuam na lancha escolar, apenas um declarou ter batido com a parte traseira da lancha no lado de um barco durante a saída de um dos portos que embarca um aluno, mas que quebrou apenas uma janela de vidro e ninguém ficou ferido. Com relação aos informantes que atuam no barco que faz o transporte escolar todos declararam que nunca sofreram nenhum tipo de acidente, apenas tiveram problemas com o motor.

Em um contexto de políticas educacionais voltadas para o acesso gratuito do estudante até a escola, a fim de não excluir ninguém, necessita-se estudar as especificidades do serviço oferecido, assim como avaliar a qualidade desse serviço também é importante.

Gráfico 05: Avaliação do Serviço de transporte escolar oferecido pelo município.



Fonte: Material de pesquisa.

Observa-se no gráfico 05 que os informantes que atuam em ônibus escolar avaliam a prestação do serviço oferecido pelo município entre excelente, bom e regular. Com relação aos informantes que atuam na lancha escolar verifica-se que

avaliam o serviço oferecido pelo município como excelente, bom e regular. Já os informantes que atuam em barcos, são maioria e atuam nas embarcações próprias, avaliam o serviço oferecido pelo município como excelente, bom, regular e ruim. Os informantes que atuam em barcos e que consideram o serviço como ruim, citaram que muitos barcos não possuem a mínima estrutura física para fazer o transporte e que muitas vezes os alunos vão nas janelas ou em cima da tolda.

Com relação às sugestões para a melhoria da oferta do transporte escolar no município os informantes citaram a importância de mais investimento por parte dos governantes, relacionados à aquisição de veículos próprios e com certificações necessárias para esse fim, a disponibilidade de um monitor para ajudar o condutor durante o caminho até a escola, remuneração salarial condizente com a jornada de trabalho exercida, curso de aperfeiçoamento e prevenção.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em face do exposto, o presente trabalho possibilitou uma reflexão acerca das especificidades do transporte que oferecem serviço às escolas do campo no município de Breves. Diante disso, este trabalho se propõe a descrever, analisar e examinar como está acontecendo tal processo, e justifica-se pela importância em compreender, discutir e melhorar a qualidade do transporte escolar público, bem como a qualidade da educação do campo no município de Breves.

De acordo com a pesquisa realizada, o transporte escolar e o acesso a escola são problemas que mais dificultam o desenvolvimento da educação ribeirinha, pois observa-se que a partir do momento em que o transporte escolar passou a fazer parte do cotidiano das crianças, suas vidas mudaram por completo.

O procedimento investigativo ocorreu de acordo com três etapas fundamentais; (1) se constitui na construção das perguntas realizadas nas entrevistas; (2) caracteriza-se pela realização da entrevista seguindo todos os protocolos de segurança estabelecidos pela OMS; e por fim (3) é formada pela análise qualitativa e quantitativa dos dados coletados. A coleta de dados foi realizada através da entrevista, por se tratar instrumento de coleta de dados flexível, assim como, facilita a possibilidade de adaptação, para assim podemos ajustá-la de acordo com o indivíduo, com o contexto e com as respostas dadas.

De acordo com as respostas obtidas pelos informantes verificou-se que políticas educacionais já estão beneficiando estudantes nessa região, apesar de serem utilizados poucos veículos, os informantes já consideram uma conquista importante para o desenvolvimento da educação. Atualmente, seja em qual dimensão for, para que os programas de transporte escolar continuem ampliando o acesso à escola, é imprescindível regras e regimentos municipais, em um adequado processo de monitoramento e fiscalização. Mas, no que diz respeito à avaliação, manutenção e itens de segurança dos veículos e do serviço oferecido pelo município, muito ainda precisa ser feito, principalmente com relação à manutenção deles.

A vantagem do transporte escolar é que ele aproximou mesmo que precariamente os alunos do contexto escolar, mesmo ele não conseguindo funcionar

da forma como deveria, ele ainda assim é essencial para o funcionamento da educação nas escolas do campo do Município de Breves. Uma das dificuldades é que os alunos passam a maior parte do dia navegando no rio ou estradas, o que interfere no desenvolvimento do aprendizado. Outro fator são os dias letivos perdidos por causa do transporte, devido ao clima e o pane no motor, e esses dias letivos perdidos nunca são repostos pela escola, agravando o rendimento escolar dos alunos que ficam atrasados em relação aos colegas que não precisam do transporte escolar para chegar à escola.

Este trabalho de conclusão de curso buscou contribuir para os estudos na área do transporte escolar da educação do campo, devido à falta de informações e pesquisas envolvendo o tema, assim, faz-se necessário compreender e discutir suas especificidades, a qualidade da educação, bem como os investimentos necessários para melhorar esse cenário.

Portanto, a maior preocupação diante desse momento é exatamente criar possibilidades e estratégias para reduzir os efeitos negativos que o transporte escolar apresenta, assim precisamos ficar atentos as evidências que nos indicam lacunas de diversas naturezas. Diante de tudo isso, se faz necessário repensar o papel da escola, da família e da sociedade na formação das novas gerações, pensar no que faz sentido manter e o que devemos transformar.

Por fim, as crianças ribeirinhas enfrentam dificuldades durante todo ano letivo, e o aprendizado nem sempre é compensatório, pois o fato dos alunos muitas das vezes desmotivarem e faltarem a escola é devido ao transporte escolar de qualidade, falta de investimentos públicos na esfera municipal e a questão climática, que na maioria das vezes interfere na presença cotidiana do aluno à escola.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCAR, José Hercy Pontes (2006). **Transporte Escolar: via legal para uma educação de qualidade.** Ceará. Disponível em:

<http://www2.prce.mpf.gov.br/prce/pr/publicacoes/arquivos/cartilha-transporteescolar.pdf>.

ARROYO, M.G.; CALDART, R.S.; MOLINA, M.C. (Org.). **Por uma educação do campo.** Petrópolis: Vozes, 2004.

BRASIL. **Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional** - Biblioteca ...www2.senado.leg.br › bdsf › bitstream › handle Lei no 9.394, de 20 de dezembro de 1996.

BRASIL/FNDE/MEC. **Guia do Transporte Escolar. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação.** Ministério da Educação e Cultura. Brasília-DF: FNDE, 2011. 36p.

_____. Lei Nº 11.114 de 16 de maio de 2005, Diário oficial da União.

_____. **Manual de Regulação do Transporte Escolar Rural. Cartilha do Gestor.** Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação/programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar. In: FNDE, 2017.

_____. **Constituição da República do Brasil**, de 05 de outubro de 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicoocopilado.htm. Acesso em: junho de 2021.

_____. **Ministério Público Federal. Procuradoria da República do Estado do Ceará. Transporte Escolar: via legal para uma educação de qualidade.** Ceará, 2006. Disponível em: <http://www.prce.mpf.gov.br/prce/pr/publicacoes/arquivos/cartilha-transporte-escolar.pdf>. Acesso em: agosto de 2021.

_____. **Estatuto da Criança e do Adolescente.** Lei Nº 8.069, 1990.

_____. Decreto Nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009. Disciplina o Programa Caminho da Escola. Presidência da República, Casa civil, subchefia para Assuntos jurídicos, 2009.

CEFTRU (2007). **Metodologia de Caracterização do Transporte Escolar Rural**. Projeto: Transporte Escolar Rural, Volume I – Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes, UnB, Brasília, DF.

EGAMI, C. Y.; SOUZA, R. F. A.; MAGALHÃES, M. T. Q.; COSTA, E. J. S. C.; ALVES, M. F. B.; YAMASHITA, Y. (2006). Panorama das políticas públicas.

FEIJÓ, Patrícia Collat Bento. **Transporte Escolar: a obrigação do Poder Público Municipal no desenvolvimento do programa: aspectos jurídicos relevantes**. Jus navegandi, Teresina, ano 11, n, 1259, 2006.

GEIPOT. **Avaliação Preliminar do Transporte Rural – Destaque para o Segmento Escolar**. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Brasília-DF, 1995. 185p.

INEP. (2005) Cartilha do Transporte Escolar: Versão preliminar. Instituto Nacional de Estudos e pesquisas educacionais Anísio Teixeira. Brasília, DF.

INEP (2005). Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira . Falta de transporte dificulta o acesso à escola. Brasília, DF.

LOPES, E. P; M. T. Câmara e T. Monteiro (2008). **Transporte Escolar como instrumento de viabilização do acesso à educação: o que estabelecem as leis?** Texto para discussão. Centro de Formação Em Recursos Humanos de Transportes (CEFTRU). Universidade de Brasília (UnB). Brasília. DF.

PEGORETTI, M. S. **Definição de um Indicador para Avaliar a Acessibilidade dos Alunos da Zona Rural às Escolas da Zona Urbana**. Dissertação de Mestrado. São Carlos-SP: UFScar, 2005. 123p.

ANEXO

ROTEIRO DA ENTREVISTA REALIZADA COM O CONDUTOR DO TRANSPORTE ESCOLAR.

1. Qual seu nome, idade, sexo, nível de escolaridade?
2. Qual o tipo de transporte você utiliza para fazer o transporte?
3. Quantas horas são utilizadas para fazer a sua rota diária?
4. Qual a quantidade de pontos de parada existe em sua rota?
5. Com que frequência é realizada a manutenção do transporte escolar que você utiliza?
6. Quantas vezes no ano é realizada a inspeção obrigatória desse transporte?
7. Existe monitor no transporte escolar que você atua?
8. Existem todos os itens de segurança obrigatórios na embarcação que você faz o transporte escolar?
9. O estado físico do transporte está, ótimo, bom, regular, ruim ou péssimo?
10. Com que frequência é realizada a limpeza do transporte?
11. De onde vem o combustível que você utiliza para fazer o transporte escolar?
12. Quais as dificuldades encontradas no trajeto até a escola?
13. A quantidade de veículos é suficiente para atender a demanda de alunos?
14. Você já sofreu algum tipo de acidente nesse trabalho?
15. Como você avalia o serviço de transporte escolar oferecido pelo município?
16. Que sugestão você daria para melhorar a oferta do transporte escolar do município?