

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ

ELIANE VIEIRA PANTOJA

**DESAFIOS E PERSPECTIVAS DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL:
COMUNIDADE VILA MARACÁ, MAZAGÃO, AMAPÁ**

**MAZAGÃO-AP
2021**

ELIANE VIEIRA PANTOJA

**DESAFIOS E PERSPECTIVAS DO TRANSPORTE ESCOLAR RUAL:
COMUNIDADE VILA MARACÁ, MAZAGÃO, AMAPÁ**

Monografia de conclusão de curso apresentada ao Curso de Licenciatura em Educação do Campo: Ciências Agrárias e Ciências da Natureza, com ênfase em Agronomia e Biologia, da Universidade Federal do Amapá, *Campus Mazagão*, como requisito parcial para obtenção do grau de Licenciado.

Orientador: Prof. Esp. Diorlando dos Santos Braga

**MAZAGÃO-AP
2021**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca do Campus de Mazagão da Universidade Federal do Amapá
Elaborada por Raildo de Sousa Machado, CRB2/1501

P198d Pantoja, Eliane Vieira
Desafios e perspectivas do transporte escolar rural: Comunidade Vila Maracá,
Mazagão, Amapá / Eliane Vieira Pantoja. – 2021.
1 recurso eletrônico. 53 folhas : ilustradas (coloridas).

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Licenciatura em Educação
do Campo – Ciências Agrárias e Biologia) – Campus de Mazagão, Universidade
Federal do Amapá, Mazagão, 2021.

Orientador: Professor Diorlando dos Santos Braga.

Modo de acesso: World Wide Web.

Formato de arquivo: Portable Document Format (PDF).

Inclui referências, anexos, e apêndices.

1. Educação rural. 2. Transporte escolar. 3. Transporte de estudantes. 4.
Comunidade Vila Maracá – Mazagão – Amapá – Brasil. I. Braga, Diorlando dos
Santos, orientador. II. Título.

Classificação Decimal de Dewey, 22. edição,370.91734

PANTOJA, Eliane Vieira. **Desafios e perspectivas do transporte escolar rural: Comunidade Vila Maracá, Mazagão, Amapá.** Orientador: Diorlando dos Santos Braga. 2021. 53 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Licenciatura em Educação do Campo Ciências Agrárias e Biologia) – Campus de Mazagão, Universidade Federal do Amapá, Mazagão, 2021.

ELIANE VIEIRA PANTOJA

**DESAFIOS E PERSPECTIVAS DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL:
COMUNIDADE VILA MARACÁ, MAZAGÃO, AMAPÁ**

Monografia de conclusão de curso apresentada ao Curso de Licenciatura em Educação do Campo: Ciências Agrárias e Ciências da Natureza, com ênfase em Agronomia e Biologia, da Universidade Federal do Amapá, *Campus* Mazagão, como requisito parcial para obtenção do grau de Licenciado.

Aprovada em 15 de junho de 2021.



Prof. Me. Daniel Sousa dos Santos
Examinador
Universidade Federal do Amapá
Campus-Mazagão



Prof^a. Me. Santana de Jesus Miranda
Melo
Examinadora
Secretaria Municipal de Mazagão



Prof. Esp. Diorlando dos Santos Braga
Orientador
CENTRO DE ENSINO UNIASSELVI

**MAZAGÃO-AP
2021**

A minha mãe, pelos esforços direcionados à
minha educação e pelo apoio durante a
caminhada acadêmica.

Dedico

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiro a Deus por ter me mantido de pé com saúde e resiliência, em meio às minhas aflições jamais pensei em desistir, buscando sempre trilhar no caminho do sucesso durante este projeto de pesquisa com muita força, garra e determinação para chegar até o final.

Sou grata a minha família, em especial minha mãe Elisangela, por sempre apoiar em todos os momentos da minha vida, ela é meu exemplo de superação de vida, mesmo com todas as dificuldades cuidou dos meus irmãos e de mim, sou grata por ela existir em minha vida. Agradeço imensamente a minha irmã Elizane e ao meu noivo Jones que sempre me incentivaram com gestos e palavras positivas para que eu concluísse esta etapa.

Deixo um agradecimento e um sentimento de gratidão em especial ao meu orientador Diorlando, pelo incentivo, paciência e dedicação do seu escasso tempo, dando-me todo suporte possível para o meu projeto de pesquisa, ajudando na construção do meu conhecimento e ampliando meu lado profissional visando sempre na excelência.

Também quero agradecer à Universidade Federal do Amapá e a todos os professores do curso pelas experiências vivenciadas que foram de suma importância para minha elevada evolução acadêmica, que por ventura vai se expandir para minha área profissional, com uma qualidade do ensino oferecido pude aprender com os melhores professores dando certeza para minha futura carreira profissional.

“O ser humano é ativo na construção de seu conhecimento e não uma massa 'disforme' a ser moldada pelo professor.”

Jean Piaget

RESUMO

O presente trabalho trata-se de uma pesquisa sobre os desafios e as perspectivas do transporte escolar rural na comunidade Vila Maracá. É uma pesquisa de campo, bibliográfica e documental de caráter qualitativo e quantitativo. Contendo em seus objetivos específicos identificar os desafios enfrentados pelos estudantes no transporte escolar, destacar os marcos legais que embasam o transporte escolar rural, apresentar as formas de deslocamento dos alunos e evidenciar as principais comunidades que o transporte escolar atende. A coleta de dados foi realizada de duas formas, uma através da internet para identificar as políticas públicas e programas voltados para o transporte escolar, das autarquias e instituições responsáveis por estes programas e a outra pesquisa foi de campo, sendo realizada entrevista com 14 pais de alunos e com 11 educandos, seguindo um formulário com 10 perguntas pertinentes ao tema, cada entrevista levou em média 30 minutos. Os resultados obtidos deixaram em evidência o quão dificultoso e cansativo é o trajeto dos alunos para chegar até à escola, o transporte não oferece conforto e nem segurança aos educandos. Com os dados obtidos pela pesquisa, identificamos que o tempo que se leva para chegar à escola, a falta de segurança, o desconforto causado pelas péssimas condições das vias utilizadas e do transporte escolar, fazem com que o aluno se desgaste antes de chegar à escola, com todos esses entraves os alunos ainda esperam ter um transporte de qualidade e que atendam as suas necessidades de segurança e conforto, para que possam fazer uma viagem menos cansativa e consigam ter um melhor rendimento escolar, não deixando de lado seu objetivo em estudar almejando uma vida melhor e com mais oportunidades apesar das dificuldades atuais. Não basta apenas oferecer o ensino público, é fundamental assegurar condições de acesso e de permanência no ambiente escolar.

Palavras-chave: Educação rural, transporte escolar, transporte de estudantes.

ABSTRACT

The present work is a research on the challenges and perspectives of rural school transport in the Vila Maracá community. It is a qualitative and quantitative field, bibliographical and documentary research. Its specific objectives include identifying the challenges faced by students in school transport, highlighting the legal frameworks that support rural school transport, presenting the ways in which students can travel and highlighting the main communities that school transport serves. Data collection was carried out in two ways, one through the internet to identify public policies and programs aimed at school transport, the municipalities and institutions responsible for these programs and the other research was in the field, with an interview with 14 parents of students and 11 students, following a form with 10 questions pertinent to the topic, each interview took an average of 30 minutes. The results obtained showed how difficult and tiring the journey of students to get to school is, transport does not offer comfort or safety to students. With the data obtained by the research, we identified that the time it takes to get to school, the lack of security, the discomfort caused by the poor conditions of the roads used and school transport, make the student wear out before arriving at school. , with all these obstacles, students still expect to have quality transport that meets their needs for safety and comfort, so that they can make a less tiring trip and achieve better school performance, not forgetting their goal of studying while aiming a better life and with more opportunities despite the current difficulties. It is not enough just to offer public education, it is essential to ensure conditions of access and permanence in the school environment.

Keywords: Rural education, school transport, student transport..

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

	Página
Imagem 1 – Veículo utilizado para transportar alunos das comunidades Laranjal do Maracá e Sororoca	32
Imagem 2 – Ponte de acesso á comunidade Central do Maracá	32
Imagem 3 – Ramal de acesso á comunidade Conceição do Maracá	33
Imagem 4 – Ramal de acesso à comunidade Conceição do Maracá	33
Imagem 5 – Rampa de acesso para embarque/desembarque do catraio em Conceição do Maracá	34
Imagem 6 – Rampa de acesso para embarque/desembarque do catraio em Conceição do Maracá	34
Imagem 7 – Embarcação utilizada para transportar alunos da comunidade Marí e Barro Alto	35
Imagem 8 – Veículo utilizado para transportar alunos das comunidades Marí e Central do Maracá	37
Imagem 9 – Veículo utilizado para transportar alunos da comunidade Rio Preto	37
Mapa 1 – Imagem de satélite da localização da comunidade Vila Maracá	29
Gráfico 1 – Avaliação do TER/ Vila Maracá	36
Gráfico 2 – Dificuldades relativas ao transporte escolar	39
Gráfico 3 – Melhorias no transporte escolar	41

LISTA DE TABELAS

	Página
Tabela 1 – Transporte e variação de tempo gasto	33
Tabela 2 – Dificuldades relativas ao transporte escolar	37
Tabela 3 – Possíveis medidas que ajudariam a melhorar o rendimento de alunos que utilizam o transporte escolar/perspectivas	39

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJET - Análise Ergonômica do Trabalho

CACS - Conselhos de Acompanhamento e Controle Social

CD - Conselho Deliberativo

EBTU- Empresa Brasileira de Transporte Urbanos

EEx - Ente Executor

FAE - Fundação de Assistência ao Estudante

FNDE - Fundo Nacional de Desenvolvimento a Educação

FUNDEB - Fundo de Manutenção e desenvolvimento da Educação Básica e da Valorização dos Profissionais da Educação

FNR-M - Fator de Necessidade de Recursos do Município

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano

LDB - Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional

MEC - Ministério da Educação

PNTE - Programa Nacional de Transporte Escolar

PNATE - Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar

PTAS - Planos de Trabalho Anuais

TER - Transporte Escolar Rural

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	12
2	OBJETIVOS.....	15
2.1	GERAL.....	15
2.1	ESPECÍFICOS.....	15
3	REVISÃO DE LITERATURA.....	15
3.1	POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE O TRANSPORTE ESCOLAR.....	15
3.2	MODELO DO CICLO DE POLÍTICAS.....	17
3.3	TRANSPORTE ESCOLAR.....	19
3.3.1	PROGRAMA NACIONAL DE APOIO AO TRANSPORTE ESCOLAR (PNATE).....	23
3.3.2	PROGRAMA CAMINHO DA ESCOLA	26
3.3.2.1	Transporte escolar e suas condições necessárias para funcionamento.....	28
3.3.2.2	Exigências estipuladas pelo MEC para transporte tipo ônibus, micro-ônibus, vans e vw kombi.....	30
4	METODOLOGIA.....	31
4.1	ÁREA DE PESQUISA.....	31
4.2	TIPO DE ESTUDO.....	31
4.3	MÉTODO DE PESQUISA.....	32
5	RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	33
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	45
	REFERÊNCIAS.....	47
	APÊNDICES.....	50
	ANEXOS.....	52

1 INTRODUÇÃO

A educação do campo enfrenta uma realidade adversa ao ensino urbano, uma vez que as comunidades são de difícil acesso, geralmente não tem sinal de telefone ou acesso à internet, energia elétrica é produzida por geradores, diversidade de emprego é menor e geralmente envolvem trabalhos braçais, a renda mensal provém das suas produções provindas da agricultura familiar que costumam ser vendidas na feira do município ou na própria comunidade e está é a realidade dos sujeitos desta pesquisa que são alunos que moram longe da escola e têm como único meio de locomoção o transporte ofertado pela escola. O método de pesquisa foi o indutivo levando em consideração as observações da realidade diária dos educandos com uma combinação de abordagem qualitativa e quantitativa, pesquisa de campo, bibliográfica e documental. Esta monografia tem como alguns de seus objetivos identificar os desafios enfrentados pelos estudantes no transporte, apresentar as formas de deslocamento desses alunos, evidenciar as principais comunidades que o transporte escolar atende e destacar os marcos legais que embasam o transporte escolar rural.

A busca por uma educação que atenda as necessidades dos povos do campo é incessante por muitos representantes e chefes de famílias de comunidades campestres que visão uma realidade diferente para seus filhos e para as próximas gerações. A educação compreende o processo de formação que pretende assegurar o desenvolvimento intelectual e moral do ser humano na sociedade. Embora ela não seja condição suficiente, é de suma importância para o progresso pessoal e social (UNESCO, 1990).

Em um contexto de políticas educacionais voltadas para o acesso gratuito, afim de não excluir nenhum estudante, necessita-se estudar e avaliar os programas voltados para serviços suplementares, tais como o Transporte Escolar. Nesse sentido, o Governo Federal junto aos Estados, Distrito Federal e Municípios, por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento a Educação - FNDE, autarquia vinculado ao Ministério da Educação-MEC, tem desenvolvido a Política Nacional de Transporte Escolar. Essa Política Nacional, no âmbito de programas como o Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar - PNATE, cada vez mais, tem sido alvo de discussão, afinal ainda é persistente o

número de estudantes que deixam as escolas por falta de acesso (FNDE, 2018; PINHEIRO, 2013; FEIJÓ, 2013).

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) é um programa configurado por assistências financeiras automáticas, em caráter suplementar, por meio de repasses direto em conta corrente específica aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, sem necessidade de convênios. Esse programa foi instituído pela Lei no 10.880, de 9 de junho de 2004, cujo principal objetivo é garantir o acesso e a permanência dos alunos de ensino fundamental e público nas escolas.

Além disso, o referido programa foi ampliado e, a partir da Medida Provisória no 455/2009 – aquela que garante a obrigatoriedade da educação para os alunos de 4 aos 17 anos, buscou-se beneficiar todos os estudantes da educação básica residentes em zonas rurais que, em qualquer circunstância, necessitavam de transporte para o acesso à escola. De acordo com Moura e Cruz (2014), esse fato foi fundamental para ampliar o direito a educação, especialmente no campo.

Embora o PNATE seja um importante auxílio voltado para as despesas com manutenção, seguros, licenciamento e demais serviços de mecânica, o Programa Caminho da Escola, também foi bastante importante, em especial para renovar e padronizar a frota escolar. De acordo com o FNDE (2018), o Caminho da Escola é um programa voltado prioritariamente para alunos residentes em zonas rurais e ribeirinhas, almejando segurança e qualidade no deslocamento dos alunos às escolas públicas.

Em números, a Política Nacional de Transporte Escolar, incluindo outras políticas suplementares à educação, de acordo com o FNDE (2017), já repassou cerca de 406 milhões de reais. Ainda, segundo as informações prestadas por cerca de 2.000 gestores do Transporte Escolar, entrevistados em 2018, o número de beneficiários ultrapassa 2,3 milhões de estudantes. Somado a esses números, ressalta-se que a adesão desses programas tem alcançado praticamente todos os municípios brasileiros, informações estas contidas na apostila de Caracterização e Avaliação do Transporte Escolar do Brasil.

Nesse contexto de expansão ao acesso do Transporte Escolar, este trabalho do FNDE buscou avaliar aspectos de cobertura, qualidade e eficiência da Política Nacional de Transporte Escolar. Na apostila de Caracterização e Avaliação do Transporte Escolar do Brasil, e em mais outros dois cadernos, buscou-se de forma

específica analisar os impactos socioeconômicos dos Programas Caminho da Escola e PNATE, quanto aos seus objetivos básicos. Em geral, estudou-se o Transporte Escolar, rodoviário e aquaviário, nos municípios brasileiros, sob a ótica dos gestores municipais, diretores escolares e membros dos Conselhos de Acompanhamento e Controle Social - CACS do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação-FUNDEB, nas seguintes dimensões:

- ✓ Características de planejamento e execução do Transporte Escolar rural municipal;
- ✓ Características de planejamento e execução do Transporte Escolar urbano municipal;
- ✓ Características do Transporte Escolar rodoviário municipal;
- ✓ Características do Transporte Escolar aquaviário municipal;
- ✓ Características municipais do Programa Caminho da Escola;
- ✓ Características da manutenção dos veículos do Programa Caminho da Escola;
- ✓ Características municipais do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar, e;
- ✓ Características dos aspectos regulatórios e da legislação do Transporte Escolar.

O transporte escolar tem função fundamental para o acesso e permanência dos alunos nas escolas, é por meio destes que o aluno tem a oportunidade de chegar à escola que oferece a sua modalidade de ensino, desta forma evitando não somente a evasão escolar como também o êxodo rural uma vez que lhes é ofertado o transporte escolar para o seu deslocamento.

Devido a distância de uma comunidade para outra o transporte escolar não é destinado somente aos alunos, mas também as pessoas da comunidade que queiram ir comprar mantimentos ou simplesmente se deslocar para outra comunidade, esta é uma prática muito comum uma vez que há comunidades com pouca circulação de transporte e comércio.

Diante de muitos problemas que assolam a educação brasileira na zona rural, a falta de transporte escolar que atenda as especificidades dos alunos remete a necessidade de olhar criticamente questões relacionadas aos educandos do campo, assim surgem questionamentos que procuram conhecer a realidade desses, no qual

se levantou uma problemática. Quais os desafios e as perspectivas do transporte escolar rural (TER) na comunidade Vila Maracá.

2 OBJETIVOS

2.1 GERAL

Pesquisar os desafios e as perspectivas do transporte escolar rural na comunidade Vila Maracá.

2.2 ESPECÍFICOS

- a) Identificar os desafios enfrentados pelos estudantes no transporte escolar.
- b) Destacar os marcos legais que embasam o transporte escolar rural.
- c) Apresentar as formas de deslocamento dos alunos.
- d) Evidenciar as principais comunidades que o transporte escolar atende.

3 REVISÃO DE LITERATURA

3.1 POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE O TRANSPORTE ESCOLAR

Política Pública é uma área do conhecimento que procura, concomitantemente, “colocar o governo em ação” e/ou examinar essa atitude e, quando essencial, sugerir alterações no curso dessas atitudes. A concepção depolíticas públicas consiste no estado em que os governos democráticos transpassam suas inteções e plataformas eleitorais em projetos e ações que renderão resultados ou transformação no mundo (SOUZA, 2006).

As práticas do uso do transporte escolar necessitam de medidas de políticas públicas proporcionando um serviço com mais segurança e qualidade para todo o público que usufrui dessas prestações, de acordo com Martins (2010, p.10):

O transporte rural se faz necessário não apenas para fins educacionais, mas também para realização de diversas outras atividades cotidianas, como trabalho, lazer, saúde, etc. Assim sendo, estudar o transporte escolar rural e suas implicações para o aluno é relevante o desenvolvimento de políticas

que tornem o serviço mais seguro e de melhor qualidade, diminuindo as fronteiras existentes entre o rural “atrasado” e o urbano “desenvolvido”.

A política do transporte escolar enfatiza os programas voltados para assistências aos entes federativos em relação ao uso de transporte escolar, dentre estes estão o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) criado em 1993, para prestar assistência financeira aos municípios e ONGs para a aquisição de veículos automotores zero quilômetro, destinados ao transporte diário dos alunos da rede pública de ensino fundamental residentes na área rural. O Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), criado em 2004 para realizar repasses financeiros automáticos aos Estados, Municípios e Distrito Federal para custeio das despesas do transporte escolar. E o programa Caminho da Escola e consiste na concessão de linha de crédito especial aos estados e municípios para ampliação e padronização da frota de transportes tipo ônibus, micro-ônibus zero quilômetro e de embarcações novas, com aquisição feita através de contrato com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Com a finalidade de analisar os programas e políticas referentes ao Transporte Escolar, necessita-se, inicialmente, de algumas considerações teóricas. Todas essas teorias abordaram aspectos do processo de avaliação de políticas públicas e também do impacto delas. No caso específico da educação, tradicionalmente, a literatura utiliza o Modelo de Ciclo de Políticas de Stephan Ball (BOWE, BALL e GOLD, 1992; MAINARDES, 2006). Após o respectivo entendimento, a partir do Modelo e Resultados Potenciais, detalhou-se os procedimentos teóricos que norteiam a Análise de Impacto e Efeito de Tratamento (AIET), técnicas adotadas para estimar os impactos dos programas (PEIXOTO et al., 2012).

Entretanto, apesar da ampla utilização dessas teorias, necessita-se introduzir os conceitos de análises ex-post e ex-ante, muito importantes para justificar as escolhas empíricas e estatísticas adotadas. As avaliações ex-ante são baseadas em modelos sobre o comportamento dos agentes e as análises ex-post são pautadas em dados específicos amostrados para a Avaliação de Impacto e Efeito de Tratamento (AIET).

Durante o processo de avaliação de políticas públicas, especificamente de programas com objetivos específicos, a escolha do método não deve desconsiderar suas especificidades, tanto de cobertura quanto de escolha dos agentes

beneficiários. Esses métodos, em grande medida, apesar de necessitarem de um detalhamento de dados, oferecem aos financiadores, gestores e fiscalizadores dos programas e política públicas um valioso arcabouço de ferramentas para o cômputo do impacto destas ações (PEIXOTO et al., 2012; ANGRIST e PISCHKE, 2008).

3.2. O MODELO DO CICLO DE POLÍTICAS

Ciclo de políticas são etapas que constituem a política pública nos seguintes estágios: definição de agenda, identificação de alternativas, avaliação das opções, seleção das opções, implementação e avaliação

Nesta subseção serão apresentados alguns fundamentos teóricos do Modelo de Ciclo de Políticas, para a análise de programas e políticas públicas voltadas para a educação (BOWE, BALL e GOLD, 1992; MAINARDES, 2006). Essa abordagem teórica tem sido utilizada como referencial para trabalhos específicos de educação, especialmente aqueles que recaem sobre avaliação de políticas públicas e programas educacionais (LOONEY, 2001; VIDOVICH e O'DONOGUE, 2003; LOPES, 2004).

Esse Modelo de Ciclo de Políticas (MCP) compreende as políticas educacionais como um ciclo contínuo, sob a ótica da influência, da produção de texto, da prática, dos resultados e da estratégia política (BALL, 1998; MAINARDES, 2009). Esse Modelo de Ciclo de Políticas (MCP) compreende as políticas educacionais como um ciclo contínuo, sob a ótica da influência, da produção de texto, da prática, dos resultados e da estratégia política (BALL, 1998; MAINARDES, 2009). Assim, por meio dessas cinco abordagens, especificou-se os seguintes eixos temáticos:

I) Contexto da influência: nesta etapa ocorre a elaboração e desenho da política e dos discursos políticos. Ainda, por meio de conceitos, definem-se os propósitos sociais da política educacional.

II) Contexto da produção de texto: nesta fase são confeccionados os documentos oficiais que descrevem a política educacional. De acordo com Mainardes (2006), neste contexto são definidos os grupos que controlam as representações da política e suas diversas interpretações.

III) Contexto da prática: nesta etapa são definidos os indivíduos e escolas participantes da política pública, de modo direto. Neste contexto, Mainardes (2006)

revela que políticas são, independentemente de seus processos de implementação, consideradas sujeitas à interpretação e envolvem disputas de ideias, interesses, dentre outros.

IV) Contexto de resultados: neste contexto formam a política pública os aspectos que envolvem justiça, igualdade e liberdade individual. Essa etapa demarca as definições de impactos e interações com possíveis desigualdades. Portanto, a análise dos efeitos é mais adequada do que a projeção em resultados findos. De acordo com a literatura especializada, os efeitos podem ser categorizados de forma ampla e específica, sendo que os efeitos gerais da intervenção educacional se caracterizam como atributos específicos do processo de mudança. Enquanto isso, todos os efeitos específicos, muitas vezes testáveis, de forma *ex-post*, apresentam resultados externos mais limitados do que os efeitos gerais do conjunto de políticas.

V) Contexto da estratégia política: esse último processo aglomera um conjunto de atividades políticas e sociais capazes de intervir sobre as desigualdades da política analisada (MAINARDES, 2009).

De acordo com Busnardo e Lopes (2010), trabalho que compõe a literatura nacional que utiliza do Ciclo de Políticas de Ball, em consonância com Mainardes e Stremel (2010), o papel da educação na reprodução cultural das relações de classe, que, segundo o modelo, configuram as políticas educacionais como cópias de ideias e abordagens localmente testadas e experimentadas (BALL, 1998).

De acordo com Mainardes (2009), especialmente para o Brasil, não se identifica, na literatura específica, trabalhos voltados para fundamentações teóricas na área de educação, seja ela em que nível for considerada. Assim, como na maioria dos trabalhos da mesma natureza, optou-se por apresentar as fundamentações teóricas propostas por Stephan Ball, todas voltadas para a análise de políticas públicas educacionais (BALL, 1998; MAINARDES, 2009).

Somado a esse contexto, atenta-se para o fato de que as avaliações de políticas educacionais brasileiras, em essência, são carentes de fundamentação teórica (MAINARDES, 2009). Nesse sentido, autores como Dias e López (2006) validam essa abordagem do Ciclo de Políticas, especialmente por ela apresentar caráter flexível, e, muitas vezes, tem sido exposta como instrumento heurístico.

No caso específico do Transporte Escolar, quando compreendido como política pública suplementar a educação, sua avaliação requer, como citado pelos

autores, ações gerais e específicas. Sobre a análise mais abrangente, presta-se a caracterizá-lo quanto aos seus aspectos de cobertura e conjunto de políticas adotadas. Entretanto, no que tange uma avaliação específica, necessita-se voltar aos programas específicos de Transporte Escolar, como exemplo, o Programa Caminho da Escola e o Programa Nacional de Transporte Escolar. Sob a ótica do Modelo de Ciclo Político, os efeitos específicos desses programas podem, em geral, revelar efeitos pontuais sobre todos os beneficiários.

3.3. TRANSPORTE ESCOLAR

O transporte escolar é um meio de manter o aluno na escola que fica distante da sua residência e para que esta permanência seja efetiva a Política Pública do Transporte Escolar garante os direitos do educando e assegura a permanência do mesmo matriculado tanto nas escolas da cidade que recebem alunos do campo como nas escolas do espaço campesiano. A base legal para o transporte escolar tem um grande lastro, desde o que está consagrado na Constituição Federal de 1988, prosseguindo na Lei de Diretrizes e Bases a Educação Nacional (LDB) e na Lei 10.880/04 que instituí o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), no âmbito Ministério de Educação e cultura (MEC). De forma que podemos afirmar que a questão do transporte escolar não é a falta de legislação, e sim, a falta de prioridade na ação política voltado para população carente que necessita destes serviços no meio social em que vivem (BRASIL, 2012).

De acordo com Silva (2009), o transporte escolar rural é descrito como transporte público gratuito e meio de locomoção exclusivo, utilizado por alunos que vivem e estudam na zona rural, ou por alunos que residem nessa área, mas estudam na urbana.

O serviço de transporte escolar rural é destinado à deslocação de alunos que habitam e/ou estudam no meio campesino, entre sua residência e uma instituição educacional, previamente estabelecido por horários (CEFTRU, 2007).

Segundo Yamashita et al (2008, p. 3) “refere-se especificadamente ao transporte de estudantes de determinado ponto de origem, geralmente próximo de sua residência à escola em que está matriculado, e também no sentido inverso (da escola para o ponto de origem de sua viagem)”

O termo usado para designar o meio em que os sujeitos se locomovem no campo até escola é Transporte Escolar Rural, segundo GEIPOT (1995, p. 3) supõe-se que essa “situação de desuso da expressão ‘Transporte Rural’ é, em parte, devido à imprecisão e à excessiva abrangência do entendimento mais comum que ele causa”.

Segundo Feijó (2006, p. 1), “pela desigualdade e pela falta de oportunidades” que dificultam o exercício de muitos “direitos fundamentais do cidadão”. Esse fato demonstra a necessidade do desenvolvimento de diferentes políticas e programas, inclusive no campo educacional, pois, para a maior parte dos educandos, não basta apenas oferecer o ensino público, é fundamental assegurar condições de acesso e de permanência no ambiente escolar.

É necessária uma união nos projetos sociais, visando buscar as necessidades educacionais que a política do transporte escolar foi instituída no Brasil, garantido melhor condições de acesso dos estudantes à escola, mediante a implantação de três programas, na esfera do Ministério da Educação (MEC): o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola.

O inicial programa instituído foi o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) que teve sua origem na política para o transporte escolar realizada pela Fundação de Assistência ao Estudante (FAE), em 1993, em caráter experimental, mediante programa de subsídio financeiro aos municípios.

A sua institucionalização ocorreu somente no ano seguinte, pela Portaria 955, de 21/06/1994, com o objetivo de contribuir financeiramente com os municípios para a aquisição de veículos automotores zero quilômetro, destinados ao transporte diário dos alunos da rede pública de ensino fundamental residentes na área rural e, desde 2000, também para as organizações não governamentais filantrópicas sem fins lucrativos que mantivessem escolas de ensino fundamental de educação especial (SOUZA, 2006, p. 25).

O PNTE era uma modalidade de auxílio financeira voluntária, conseqüentemente dependia da elaboração de Planos de Trabalho Anuais como condição para a celebração de convênio entre o governo federal, estados e municípios.

A análise das licenças do Conselho Deliberativo do FNDE, órgão que assumiu a gestão do Programa depois da extinção da FAE, em 1997, revela que os

critérios de atendimento, desde a criação do PNTE, foram variando no decorrer dos anos: municípios do Programa Comunidade Solidária; Índice de Desenvolvimento Humano (IDH); maior percentual de alunos da zona rural transportados: número de alunos beneficiados pelo transporte escolar; máxima percentual orçamentário alocado em educação e maior percentual de escolas que atendam as séries iniciais do ensino fundamental na zona rural. O critério de não ter sido atendido nos últimos anos se manteve desde a criação do Programa (CRUZ, 2009).

O PNTE, como política de assistência financeira voluntária, sofria vários intervenientes no andamento da definição daqueles municípios que seriam contemplados, porque a definição não se reduzia à análise da qualidade dos Planos de Trabalho Anuais (PTAs) ou das inópias dos pleiteantes, envolvendo diferentes negociações que superam as questões particulares da política educacional e de suas prioridades.

Os intervenientes político-partidários foram determinantes para a distribuição dos recursos do PNTE, pois, conforme Castro, em análise da política de transferência voluntária nos anos de 1980, “embora houvesse critérios técnicos/burocráticos do FNDE divulgados, prevaleceu o ‘pragmatismo político’ na seleção final dos projetos, em que o maior peso era dado ao ‘patrocínio’ dos pleitos efetuados por parlamentares, altos burocratas e dos dirigentes locais e regionais” (CASTRO, 1997, p. 135).

Neste sentido, até meados de 1990, os PTAs eram diferenciados como uma espécie de balcão em que os estados pleiteavam recursos para projetos específicos, sendo envoltos de uma série de condicionantes políticos para a sua realização (CASTRO, 1997; PARENTE, 2001), dado o grau de permeabilidade do FNDE aos intervenientes político-partidários que ainda se fazem presentes na política educacional brasileira.

Essa realidade foi constituindo mitigada necessitada o aumento das políticas de assistência financeira automática, inclusive para o transporte escolar, mediante a criação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), em 2004. Nesse ano, o PNTE passou a ser direcionado, exclusivamente, para as Organizações Não-Governamentais (ONGs), sem fins lucrativos, mantenedoras de escolas de ensino fundamental especializadas em atender alunos com necessidades educacionais especiais residentes em áreas rurais e urbanas (BRASIL, 2008). O PNTE foi extinto, finalmente, em 2007.

Antes de abordarmos umas das principais políticas para o transporte escolar no Brasil, o PNATE, é importante destacar, ainda, o Programa Caminho da Escola, modalidade de assistência financeira criada por meio da Resolução nº 3, do Conselho Deliberativo do FNDE, de 28 de março de 2007. Esse Programa consiste na concessão de linha de crédito especial aos estados e municípios para aquisição de ônibus, micro-ônibus zero quilômetro e de embarcações novas, através de contrato com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

No que refere ao Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), estabelecido no âmbito do Ministério da Educação, sob a responsabilidade do FNDE, por meio da Medida Provisória nº 173, de 16 de março de 2004, referendado pela Lei nº 10.880, de 9 de junho do mesmo ano, ele tem como alvo de oferecer transporte escolar aos alunos do ensino fundamental público, residentes em área rural, por meio de assistência financeira automática, em caráter suplementar, aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios.

A Constituição Federal de 1988 assegura ao aluno da escola pública o direito ao transporte escolar. O art. 206, inciso I, garante que haverá igualdade de condições para o acesso e permanência na escola, descrito também 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 garantia dos direitos constitucionais é repassada por financiamento, principalmente o direito a educação, de acordo com Moura (2015, p.25):

No Brasil, o financiamento da educação é condicionado pelo formato federalista do país, pelas relações estabelecidas entre a União, os estados e municípios na execução das políticas e pelos diferentes interesses econômicos, políticos e sociais envolvidos. Um dos maiores desafios no campo do financiamento da educação é a garantia da efetivação de políticas educacionais que atendam os pressupostos evidenciados na Constituição Federal de 1988 (CF/88), em seu artigo 205, e posteriormente, na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) nº 9.394/96, artigo 2º, referentes ao pleno desenvolvimento do ser humano, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

A Constituição Federal é precursora de uma educação considerada “pensada” para a população em geral que gerou progressão no sistema atual, é nesse sentido que FEIJÓ (2007) acentua que a Constituição Federal de 1988 dispôs sobre a educação elevando-a a posição de princípio e de pilar para o

desenvolvimento da sociedade brasileira, indicando, como objetivo, o pleno desenvolvimento do indivíduo, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o mercado de trabalho. Mas a insuficiência que afeta a educação gera transtornos que afetam muitas práticas educacionais, um desses problemas é a locomoção dos indivíduos que necessitam de meios de transporte para enfrentar o caminho escola/casa que gera um grande déficit no aprendizado dos educandos que vivem essa realidade.

Segundo Pegoretti (2005, p.14), o isolamento geográfico, pouca oferta de transportes e até por circunstâncias sociais e financeiras, os alunos que residentes em áreas rurais, encontram dificuldades para acesso às escolas.

3.3.1 PROGRAMA NACIONAL DE APOIO AO TRANSPORTE ESCOLAR (PNATE)

São inúmeros os tipos de instrumentos legais para assegurar o acesso à educação, porém individualmente não são suficientes para resolver os problemas educacionais e garantir o acesso e permanência na escola, sendo necessária a efetivação de programas suplementares.

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), instituído pela Lei nº 10.880/04, é um exemplo desses programas, que visa (FNDE, 2017):

[...] 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.

Entretanto, diante da publicação da Medida Provisória nº 455/2009, que se transformou na Lei nº 11.947, em 16 de junho do mesmo ano, o Programa, que até então atendia apenas os alunos do Ensino Fundamental residente em áreas rurais, passou a beneficiar todos os estudantes da Educação Básica (Educação Infantil, Ensino Fundamental e Ensino Médio), também residentes na zona rural.

Não é necessário fazer adesão ao Programa. A transferência de recursos é realizada de forma automática, sem necessidade de convênio, ajuste, acordo, contrato ou instrumento congêneres, a partir do momento em que as Prefeituras, Distrito Federal e Estados informem no Censo Escolar alunos, residentes em área rural, que utilizam transporte escolar.

O financiamento do PNATE é efetivado pelo FNDE, por meio de assistência financeira automática, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, uma vez que a transferência dos recursos ocorre de forma descentralizada e automática, sem necessidade de convênio, acordo, ajuste ou aparelho congênere, sendo o montante dos recursos financeiros repassado em nove parcelas anuais, tendo como base de cálculo o número de alunos do ensino básico público residentes em área rural, conforme informações do Censo Escolar do ano anterior.

A metodologia de cálculo para distribuição dos recursos do PNATE foi sendo redefinida desde a criação do Programa, conforme resoluções do Conselho Deliberativo do FNDE. Inicialmente, para definir o valor a ser repassado ano imediatamente anterior ao do atendimento. Em 2004, o valor do custo-aluno foi estipulado em R\$ 76,00 ao ano. Em 2005, R\$ 80,00 (PRETI; PAZ, 2006).

Em 2006, a Resolução nº 12/06 do CD/FNDE aperfeiçoou os critérios de repasses porque, além do número de alunos do ensino fundamental público das redes estadual e municipal habitantes em área rural que utilizam transporte escolar, avaliou para o cálculo o Fator de Necessidade de Recursos do Município – FNR-M.

Os valores repassados aos municípios não são iguais, o valor per capita do PNATE a ser repassado ao EEx (Ente Executor), e é definido com base no o índice "Fator de Necessidade de Recursos do Município - FNRM", criado a partir de pesquisas realizadas com o objetivo de tornar mais justa a distribuição dos recursos.

O valor per capita do PNATE é disponibilizado, em cada exercício no portal do FNDE-PNATE, em "Previsão de Atendimento". O valor poderá ser alterado a qualquer momento por decisão do FNDE.

Os recursos, desde 2016 são liberados no período de fevereiro a novembro (no total de 10 parcelas) do ano em curso, e devem ser utilizados exclusivamente no custeio de despesas com o transporte escolar dos alunos

Os recursos financeiros são creditados, mantidos e geridos em contas correntes específicas, a serem abertas pelo FNDE em banco e agência indicados pelo EEx, dentre aqueles que mantém parceria com o FNDE.

As contas ficam bloqueadas para movimentação do recurso até que o representante do EEx compareça à agência do banco onde a conta foi aberta e proceda à entrega e à chancela dos documentos necessários à sua movimentação, de acordo com as normas do banco.

O EEx não paga tarifas bancárias para manutenção e movimentação da conta do PNATE, pois nos termos dos acordos de Cooperação Mútua celebrados entre o FNDE e os bancos parceiros, os EEx são isentos do pagamento de tarifas bancárias pela manutenção das contas correntes. Porém os recursos liberados não podem ficar parados nas contas por um mês ou mais se a previsão de uso for igual ou superior a um mês. Estes deverão, obrigatoriamente, ser aplicados em caderneta de poupança aberta para o Programa (a conta poupança deverá estar vinculada a conta corrente na qual os recursos foram creditados) e, se a sua utilização ocorrer em prazo inferior a um mês, o recurso poderá ser aplicado em fundo de aplicação financeira de curto prazo ou em operação de mercado aberto lastreado em títulos da dívida pública federal.

Os recursos do PNATE devem ser utilizados para custeio, da seguinte forma:

- Reforma;
- Seguro;
- Licenciamento;
- Impostos e taxas;
- Pneus;
- Câmaras;
- Serviços de mecânica e freio;
- Suspensão, câmbio, motor, elétrica e funilaria;
- Recuperação de assentos;
- Combustível;
- Lubrificantes do veículo.

As despesas com seguros, licenciamento, impostos e taxas, só podem ser realizados se forem referentes ao ano em curso. E o EEx pode fornecer vale transporte para alunos quando houver serviço regular de transporte coletivo de passageiros, o EEx poderá efetuar a aquisição de vale transporte.

3.3.2. PROGRAMA CAMINHO DA ESCOLA

O programa Caminho da Escola foi criado em 2007, está disciplinado pelo Decreto nº 6.768, de 2009, e foi concebido como uma política pública que integra diferentes instituições governamentais e privadas, agindo conjuntamente para solucionar o problema de Transporte Escolar Rural, tentando ultrapassar as

dificuldades de acesso e complicadas condições de operação no interior do país. A população rural, historicamente, apresenta mais dificuldades no acesso às unidades de ensino, em geral, devido às grandes distâncias a serem percorridas. Isso se deve, em grande medida, ao fato de diversas escolas se localizarem fora da área rural. Nestas circunstâncias, o Transporte Escolar se torna fundamental no acesso à unidade de ensino (EGAMI, *et al.* 2017).

Com intuito de facilitar a aquisição de veículos para o Transporte Escolar, o Governo Federal disponibilizou, por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, um crédito especial aos municípios, estados e Distrito Federal, facultando-lhes, assim, um modelo de compras com custos reduzidos para a aquisição desses veículos por meio de pregão eletrônico para registro de preços, de veículos (ônibus, barco e bicicleta) padronizados para o transporte de 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.

Seus objetivos são renovar, padronizar e ampliar a frota de veículos escolares das redes municipal, do DF e estadual de educação básica pública. Voltado a estudantes residentes, prioritariamente, em áreas rurais e ribeirinhas, o programa oferece ônibus, lanchas e bicicletas fabricados especialmente para o tráfego nestas regiões, sempre visando à segurança e à qualidade do transporte dos estudantes e contribuir para a redução da evasão escolar, ampliando, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência dos estudantes matriculados na escola da zona rural das redes estaduais e municipais. Também visa à padronização dos veículos de transporte escolar, à redução dos preços dos veículos e ao aumento da transparência nessas aquisições.

A padronização dos veículos ocorre por meio de uma parceria entre o FNDE e o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – Inmetro, uma vez que são oferecidos veículos com especificações exclusivas, próprias para o transporte de estudantes, e adequado às condições de trafegabilidade das vias das zonas rural e urbana brasileira, bem como navegabilidade das embarcações nos rios do país.

O governo federal, por meio do FNDE (Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação) e em parceria com o Inmetro, oferece veículos com especificações

exclusivas, próprias para o transporte de estudantes, e adequados às condições de trafegabilidade das vias (estradas e rios) da zona rural brasileira.

O programa consiste na aquisição, por meio de pregão eletrônico para registro de preços realizado pelo FNDE, de veículos padronizados para o transporte escolar. Os gestores educacionais são os responsáveis pela aquisição dos veículos.

Existem três formas para estados e municípios participarem do Caminho da Escola:

- 1) Com recursos próprios, bastando aderir ao pregão do FNDE;
- 2) Via convênio firmado com o FNDE;
- 3) Por meio de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que disponibiliza linha de crédito especial para a aquisição de ônibus zero quilômetro e de embarcações novas (exceto para bicicletas).

De qualquer forma, devem aderir à ata respectiva no Sistema de gerenciamento de Adesão a Registro de Preços – Sigarp (endereço eletrônico estará na referência do trabalho).

O Caminho da Escola beneficia, prioritariamente, os estudantes residentes na zona rural da pré-escola, do ensino fundamental e do ensino médio das redes públicas de educação estaduais e municipais que utilizam o transporte escolar para acessar as escolas.

Para que o programa seja executado e atenda as necessidades de seus agentes beneficiários ele tem órgãos gestores e áreas gestoras responsáveis por formular, avaliar, administrar e assegurar o seu cumprimento que são:

Ministério da Educação (MEC) – Órgão responsável por formular as políticas públicas e diretrizes do Plano de Ações Articuladas (PAR).

Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) – Órgão responsável por realizar a análise financeira do PAR, com base na legislação vigente e disponibilidade orçamentária, a fim de verificar as ações passíveis de receber a assistência financeira.

Diretoria de Ações Educacionais (DIRAE) – Área do FNDE responsável, no limite de sua competência, por assegurar a eficiente gestão dos resultados e o cumprimento do programa. A coordenação-Geral de Apoio à Manutenção Escolar (CGAME) – Unidade da DIRAE responsável pela gestão dos processos de assistência financeira e técnica do programa Caminho da Escola.

Coordenação de Apoio ao Caminho da Escola (COACE) – Unidade da CGAME responsável pela gestão da demanda de veículos, gestão da aquisição e entrega de veículos e gestão administrativo-operacional, assistência técnica e monitoramento.

Na legislação a Lei nº 12.816, de 2013 – Dispõe sobre o apoio da União às redes públicas de educação básica na aquisição de veículos para o transporte escolar, e permite que os entes federados usem o registro de preços para aquisição de bens e contratação de serviços em ações e projetos educacionais.

Resolução CD/FNDE nº 45, de 2013 – Dispõe sobre os critérios para utilização de veículos de transporte escolar adquiridos no âmbito do programa Caminho da Escola.

A Lei nº 12.695, de 2012 – Dispõe sobre o apoio técnico ou financeiro da União no âmbito do Plano de Ações Articuladas (PAR).

Decreto nº 6.768, de 2009 – Disciplina o programa Caminho da Escola.

3.3.2.2.1. O transporte escolar e suas condições necessárias para funcionamento

De acordo com a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), (1998) o veículo precisa ter a taxa de ocupação definida, esse parâmetro reflete no nível de conforto e lotação do veículo e, conseqüentemente, o nível de satisfação dos usuários, que também é influenciado pela distância de deslocamento. Desta forma as viagens de curta duração com elevada ocupação têm menos preocupação do que as longas viagens com características semelhantes.

Os veículos autorizados a transportar alunos são os mesmos que, em conformidade com as normas do Código de Trânsito Brasileiro e da Marinha do Brasil, têm especificações adequadas para transporte de passageiros, a exemplo de ônibus, vans, kombis e embarcações. Em algumas regiões em que as estradas são precárias ou não existam veículos apropriados disponíveis, o Detran autoriza o transporte de alunos em carros menores, desde que os veículos sejam adaptados para tal. Esses veículos autorizados extraordinariamente são, normalmente, camionetes.

Motocicletas, carros de passeio, canoas a remo, barcos precários e caminhões não são recomendados para transportar alunos.

- ANTES DE CONTRATAR UM PRESTADOR DE SERVIÇOS, É IMPORTANTE VERIFICAR:

As condições do veículo e da documentação pessoal do motorista. Referências sobre o motorista em escolas, com pais, no sindicato dos condutores ou no Detran.

As condições de higiene do carro e o número de cintos de segurança. Todas as crianças transportadas devem estar com cintos de segurança.

- PRÉ-REQUISITOS DO CONDUTOR:

O condutor, seja de embarcação ou automóvel, deve ter:

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

No Brasil há diversas políticas públicas voltadas para educação, com o intuito de atender com eficiência e segurança todo e qualquer indivíduo respeitando suas especificidades. Para que o transporte escolar seja considerado apto para desenvolver a função que lhe cabe é necessário que atenda alguns requisitos estipulados pelo portal do Ministério da Educação (MEC). Segundo a Cartilha do Transporte Escolar (MEC, 2007: p. 7.)

3.3.2.2. Exigências estipuladas pelo MEC para transporte tipo ônibus, micro-ônibus, vans e vw kombi.

O Transporte Escolar 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.
 - Todo veículo que transporta alunos deve ter uma autorização especial, expedida pela Divisão de Fiscalização de Veículos e Condutores do Detran ou pela Circunscrição Regional de Trânsito (Ciretran). A autorização deve estar fixada na parte interna do veículo, em local visível.
 - Além das vistorias normais no Detran, o veículo que transporta alunos precisa fazer mais duas vistorias especiais (uma em janeiro e outra em julho), para verificação específica dos itens de segurança para transporte escolar.

- **EMBARCAÇÕES:**

Os alunos podem ser transportados em embarcações nas localidades onde o transporte fluvial ou marítimo (rios, lagos, lagoas, oceano) for necessário.

Todas as embarcações usadas no transporte escolar devem estar equipadas com coletes salva-vidas na mesma proporção de sua capacidade, ter registro na Capitania dos Portos e manter a autorização para trafegar em local visível.

Recomenda-se, ainda, que a embarcação possua:

- Cobertura para proteção contra o sol e a chuva;
- Grades laterais para proteção contra quedas;
- Boa qualidade e apresentar bom estado de conservação.

4 METODOLOGIA

4.1 ÁREA DE PESQUISA

A pesquisa foi realizada nas comunidades RIO PRETO e CONCEIÇÃO DO MARACÁ que fazem parte do Assentamento Vila Maracá (projeto Agroextrativista Maracá) localizada na BR 156 a aproximadamente 93,6 km de Mazagão Novo via AP- 020 e BR 156. Também participaram alunos a partir de 18 anos das comunidades, Laranjal do Maracá, Sorooca, Central do Maracá, Igarapé do Lago do Maracá, Barro Alto, Mari e cachoeira do Breu.

Mapa 1: Imagem de satélite da localização da comunidade Vila Maracá



Fonte: <https://www.google.com.br/maps/place>, 2021

4.2. TIPO DE ESTUDO

Trata-se de uma pesquisa de campo, bibliográfica e documental com abordagem qualitativa e quantitativa. Pesquisa de campo “consiste na observação de fatos e fenômenos tal como ocorrem espontaneamente, na coleta de dados a eles referentes e no registro de variáveis que se presume relevantes, para analisá-los” (MARCONI; LAKARTOS, 2011, p.69). Pesquisa bibliográfica é toda bibliografia

tornada pública, tais como: jornais, revistas, livros, ou até mesmo gravações em fita magnética (MARCONI; LAKARTOS, 2011, p. 57).

De acordo com MARCONI; LAKARTOS (2011, p.48) “característica da pesquisa documental é que a fonte de coleta de dados está restrita a documentos escritos ou não, constituindo o que se denomina de fontes primárias”.

O método qualitativo de pesquisa é aqui entendido como aquele que se ocupa do nível subjetivo e relacional da realidade social e é tratado por meio da história, do universo, dos significados, dos motivos, das crenças, dos valores e das atitudes dos atores sociais (MINAYO, 2013). E o método quantitativo ao contrário da qualitativa tem por objetivo quantificar os dados e é fundamentada em grandes amostras representativas, aplicando uma análise estatística. (MALHOTRA; et al, 2010).

4.3. METODO DE PESQUISA

O método escolhido para ser utilizado nesta pesquisa foi o indutivo porque foram observados por mim antes da pesquisa de campo e até mesmo antes da elaboração do projeto de pesquisa os meios e desafios vividos por educandos das comunidades adjacentes a Vila Maracá onde está localizada a Escola Estadual Evilásio Pedro de Lima Ferreira. “Nesse método, parte-se da observação de fatos ou fenômenos, cujas causas se deseja conhecer.”(GIL, 2011 p.10).

Esta pesquisa foi realizada em duas etapas, sendo estas: levantamento bibliográfico onde foram obtidos dados descritivos a respeito do Transporte Escolar Rural, conceito, obrigação legal e formas de prestação do serviço. Posteriormente foi realizada entrevistas dentro da escola com alunos partir de 18 anos das comunidades de Laranjal do Maracá, Sororoca, Igarapé do Lago do Maracá, Barro Alto, Mari, Central do Maracá e cachoeira do Breu para a coleta de dados relacionados ao transporte escolar da Vila Maracá. E em duas comunidades adjacentes a Vila Maracá, sendo estas: Rio Preto e Conceição do Maracá.

Nesta pesquisa foi feita entrevista com 14 pais e/ou responsáveis pelo quantitativo de 19 alunos e com 11 educandos com idade de 18 a 23 anos seguindo um formulário elaborado com 10 perguntas pertinentes ao tema abordado na pesquisa, tendo uma questão anulada, segue em (APÊNDICE A), cujas as respostas foram gravadas com o gravador de voz de um celular e cada entrevista durou em

média 30 minutos, com total de 25 entrevistados. Também foi utilizado o termo de consentimento livre e esclarecimento (TCLE), (ANEXO A).

Vale ressaltar que, a pesquisa no campo foi feita em janeiro e junho de 2019 antes do surgimento da COVID-19.

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Foram entrevistadas 25 pessoas de 9 comunidades adjacentes a Vila Maracá, sendo que a Escola Estadual Evilásio Pedro de Lima Ferreira atende a 17 comunidades entre vias terrestre e fluvial, onde em 2019 de acordo com a pedagoga da instituição Mônica Santos, ressaltou que a maioria dos 510 a 512 dos alunos que são matriculados na escola anualmente são dessas comunidades próximas.

As comunidades representadas pelos entrevistados foram:

- ✧ Central do Maracá 14 quilômetros de distância da Vila Maracá /20minutos.
- ✧ Conceição do Maracá 22 quilômetros / 30 a 40 minutos.
- ✧ Laranjal do Maracá: 20 quilômetros, Sororoca 40 quilômetros/ 50 minutos.

Rio Preto: 28 quilômetros, 50 a 60 minutos. Estas são as comunidades centrais de onde partem os transpores, ou seja, alunos de comunidades adjacentes a estas utilizam mais de um transporte geralmente fluvial para chegar à comunidade sede e poderem ir para a escola na Vila Maracá. As de via fluvial:

- ✧ Marí.
- ✧ Cachoeira do Breu.
- ✧ Barro Alto.

utiliza para chegar à escola a resposta foi de 1 a 2 tipos de transporte, com tempo variado de 45 minutos à 2:00 horas

Tabela 1. Transporte e variação de tempo gasto

Quantidade de alunos	Tipo de transporte	Tempo médio
9	Catraio (embarcação) + kombi	2:00 horas
12	Ônibus	60 minutos
3	Micro-ônibus	45 minutos
1	Catraio + ônibus	1h:45minutos

Fonte: Elaborado pela autora Eliane Vieira Pantoja, 2021.

O tempo de viagem varia de acordo com as condições da estrada, do período de cheia e vazante do rio, das condições mecânicas do transporte escolar, se é período chuvoso ou seco.

São comuns as dificuldades encontradas nos transportes escolares rurais, primeiramente é o estado de conservação o segundo é a sua manutenção periódica, e viabilização dessa ferramenta no contexto diário, a falta de alocação de recursos também influencia para preservação do mesmo, vale salientar também que as vias, estradas e pontes influenciam no decorrer desse trajeto.

Imagem 1: veículo utilizado para transportar alunos das comunidades Laranjal do Maracá e Sororoca



Fonte: Eliane Vieira Pantoja.

Nesta imagem 1 nota-se que o transporte não aparenta ter menos de 7 anos de uso, ele tem a faixa de identificação de uso escolar, porém os alunos que o utilizam relataram que o mesmo não oferece segurança, as poltronas são desconfortáveis, não tem como fechar as janelas porque se não fica muito quente, sendo assim esses alunos chegam cheios de poeira da estrada, não fazem o uso de cintos de segurança e o mesmo já parou de funcionar durante a viagem devido a problemas mecânicos, fazendo com que os alunos se atrasassem para chegar ao seu destino.

Imagem 2: Ponte de acesso à comunidade Central do Maracá



Fonte: Eliane Vieira Pantoja

Esta ponte de acesso a comunidade Central do Maracá causava insegurança aos alunos devido às suas condições precárias, prestes a cair, sem barreiras laterais de proteção.

Imagem 3: Ramal de acesso à comunidade Conceição do Maracá



Fonte: Eliane Vieira Pantoja

Imagem 4: Ramal de acesso à comunidade Conceição do Maracá



Fonte: Eliane Vieira Pantoja

As imagens 3 e 4 são do ramal de acesso à comunidade Conceição do Maracá, este ramal é estreito e ao longo do caminho tem áreas de lagos que enchem e alagam a estrada dificultando a passagem e em algumas vezes impossibilita a passagem do transporte e conseqüentemente dos alunos que por sua vez acabam deixando de ir a escola.

Imagem 5: Rampa de acesso para embarque/desembarque de alunos em Conceição do Maracá



Fonte: Eliane Vieira Pantoja

Imagem 6: Rampa de acesso para embarque/desembarque de alunos em Conceição do Maracá



Fonte: Eliane Vieira Pantoja

Os alunos que saem das comunidades do Marí e Barro Alto chegam à comunidade Conceição e mais ou menos uns 100m de distância dessa rampa pegam a kombi para chegar até a escola.

Imagem 7: Embarcação utilizado para transportar alunos da comunidade do Marí e Barro Alto



Fonte: Eliane Vieira Pantoja

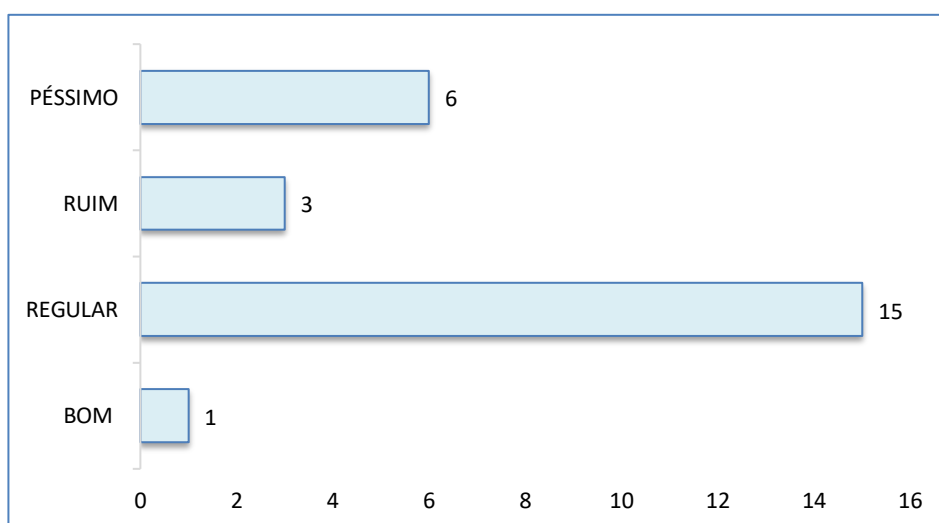
A embarcação da imagem 7 é utilizada como transporte escolar, mas percebe-se que ela não está em conformidade com requisitos pré estabelecidos pelo MEC, embora ela tenha a faixa com a palavra escolar no lado ela não possui as grades nas laterais para proteção contra quedas e nem os coletes salva vidas.

Quando perguntado aos entrevistados se todos os transportes que os discentes utilizam são ofertados pela escola a resposta foi que sim e se o transporte tem algum tipo de acessibilidade cuja a resposta foi que não, nenhum transporte possui acessibilidade.

Também foi feita a pergunta de como eles avaliam as condições de segurança com as alternativas boa, regular, ruim ou péssima, apenas 01 avaliou como boa, 15 responderam regular, 03 consideram ruim e 06 que são péssimas as condições.

A sociedade brasileira é marcada, segundo Feijó (2006, p.1), “pela desigualdade e pela falta de oportunidades” que dificultam o exercício de muitos “direitos fundamentais do cidadão”. Esse fato demonstra a necessidade do desenvolvimento de diferentes políticas e programas, inclusive no campo educacional, pois, para a maior parte dos educandos, não basta apenas oferecer o ensino público, é fundamental assegurar condições de acesso e de permanência no ambiente escolar. No gráfico 1 mostra como os entrevistados avaliaram as condições de segurança dos transportes escolar.

Gráfico 1: Avaliação de segurança do TER/ Maracá



Fonte: Elaborado pela autora Eliane Vieira Pantoja, 2021.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) - Lei nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997 institui:

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

I - registro como veículo de passageiros;

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

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

VI - cintos de segurança em número igual à lotação;

VII - outros requisitos e equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo CONTRAN.

O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), usando da competência que lhe confere o inciso I, do art. 12, da Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e conforme o Decreto 2.327, de 23 de setembro de 1997, que trata da coordenação do Sistema Nacional de Trânsito;

Figura 8: Veículo utilizado para transportar alunos das comunidades: Marí e Central do Maracá



Fonte: Eliane Vieira Pantoja

Imagem 9: Veículo utilizado para transportar alunos da comunidade Rio Preto.



Fonte: Eliane Vieira Pantoja

As imagens 8 e 9 mostram veículos utilizados como transporte escolar e estes também não estão em conformidade com os requisitos do MEC, as kombis não tem faixas de identificação escolar, estes não oferecem segurança nem conforto para os alunos, pois eles não usam cintos de segurança, não podem fechar as janelas porque se não fica muito quente e abafado por não ter ar-condicionado, nesse caso chegam cheios de poeira as kombis são de uso particular dos condutores, não tem registrador inalterável de velocidade.

Quando perguntado quais as maiores dificuldades enfrentadas pelos alunos, mas também por pais que participam da realidade dos filhos foram registradas como maiores queixas as condições de funcionamento mecânico do transporte e das péssimas condições da lataria uma vez que ficam no “prego” com frequência na estrada e os alunos tem que ficar na estrada esperando outro transporte escolar ou ajuda de conhecidos para continuar o trajeto, assim como também as péssimas condições das vias de acesso principalmente no período chuvoso que deixa ainda mais desconfortável a viagem porque entra água, as vezes lama e acaba molhando esses estudantes.

Outras reclamações foram que o transportadora falta e não avisa com antecedência, falta de combustível para o transporte, no uso fluvial houve queixa na

lentidão catraio e dificuldade para chegar a tempo de pegar o transporte terrestre quando em algumas partes do rio está menos cheio e o catraio não consegue passar causando a volta desses educandos para casa.

Nesse contexto são vários enfrentamentos que a comunidade passa para se locomover, precisarmos olhar a situação como um todo, o ser humano na sua totalidade, vivemos em um país de várias camadas sociais e com uma desigualdade social trazida do tempo do Brasil colonial, o período da escravatura também proporcionou essa barreira. Para Yin (2001) o estudo de caso, geralmente, é escolhido em pesquisa que tem questões do tipo “como” e “por quê”. Este autor define que o estudo de caso faz um esforço de pesquisa que “contribui, de forma inigual, para a compreensão que temos dos fenômenos individuais, organizacionais, sociais e políticos.” (2001, pg. 21). Na tabela 2, são mostradas as dificuldades que os alunos relataram vivenciar no decorrer do ano letivo.

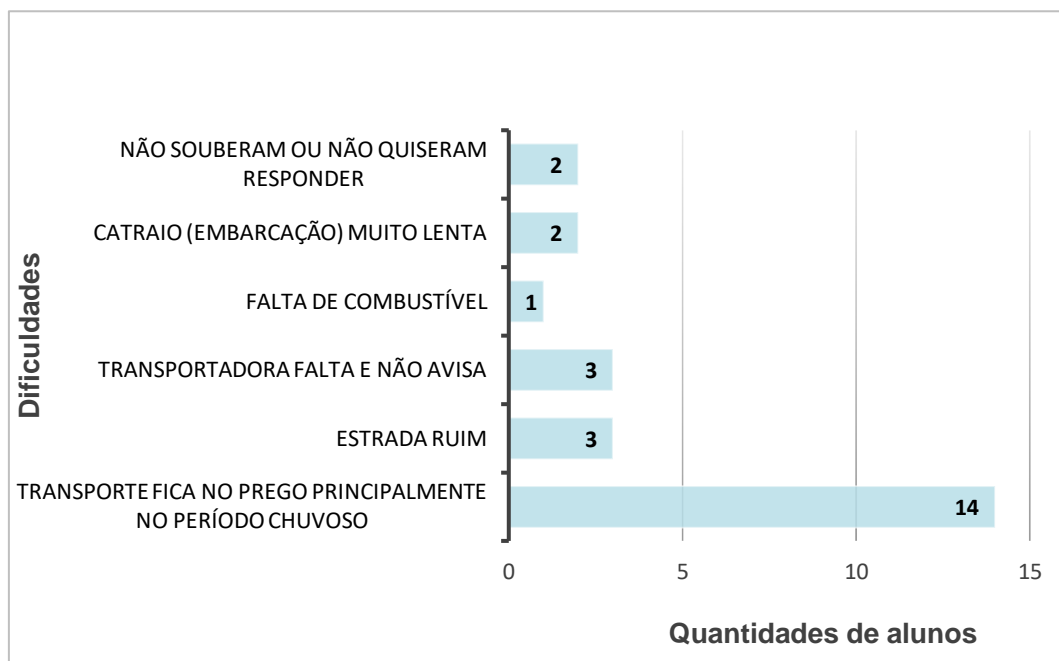
Tabela 2: Dificuldades relativas ao transporte escolar

QUANTIDADE DE ALUNOS	DIFICULDADES
14	Transporte fica no prego principalmente no período chuvoso
3	Estrada ruim
3	Transportadora falta e não avisa
1	Falta de combustível
2	Catraio (embarcação) muito lenta
2	Não souberam ou não quiseram responder

Fonte: Elaborado pela autora Eliane Vieira Pantoja, 2021.

Nesta tabela a maioria dos entrevistados relataram que a maior dificuldade está relacionada aos problemas mecânicos do transporte e isso faz com que o transporte “fique no prego” pare de funcionar no meio do trajeto, essa situação fica ainda pior no período chuvoso que piora as condições da estrada favorecendo o mal funcionamento do veículo. No gráfico 2 será ilustrada as dificuldades relativas ao transporte escolar.

Gráfico 2: Dificuldades relativas ao transporte escolar



Fonte: Elaborado pela autora Eliane Vieira Pantoja, 2021.

Inúmeros alunos enfrentam dificuldade da sua chegada até a escola, seja nas vias terrestres ou fluvial, longos percursos de 45 há 2 horas. Os transportes designados para a população vêm ajudar amenizar esse distanciamento e a defasagem escolar, pais acordam cedo para ajudar seus filhos a chegarem nas escolas, em busca de dar uma melhor educação e qualidade de vida para eles. Esses alunos de comunidades distantes da escola tem um cotidiano atarefado, pois antes de irem para escola teem que acordar cedo e ir para a roça, ou fazer outra atividade para contribuir em suas casas, muitas vezes esses alunos saem sem almoçar e passam o dia todo na escola, em muitas das vezes o lanche é somente um suco com bolacha. E uma boa alimentação escolar de qualidade eleva o conhecimento e o desempenho dos alunos.

A alimentação escolar é um direito constitucional, garantido pelo Art. 208 da Constituição Federal, e no Capítulo III, Art. 4º da Lei de Diretrizes e Bases LDB/9394/96, que determina:

“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”;

E pelo Art. 211, §1º:

“A União [...] exercerá em matéria educacional, função redistributiva e supletiva, de forma a garantir equalização de oportunidades educacionais e padrão mínimo de qualidade de ensino, mediante assistência técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios”.

Proporcionando aos alunos uma formar mais empática e estreita de Ihe dar com qualquer tipo de situação, quando falamos do âmbito escolar, estamos falando de um conjunto de massa. A escola tem que esta lado a lado da família que também faz parte educação desses alunos.

Quando perguntado o que poderia ser melhorado no âmbito transporte/escola para melhorar o rendimento do aluno em sua maioria as respostas foram que o transporte deveria ser trocado por um que oferecesse mais conforto e segurança. Pois, a duração da viagem e o desconforto deixam esses alunos cansados mesmo antes de chegarem na escola, fazendo com que haja um desgaste não só físico, mais mental, uma vez que esse educando se estressa por causa da poeira ou da água que invade o transporte o sujando e molhando ate seu material, suas vestes.

Tabela 3: Possíveis medidas que ajudariam a melhorar o rendimento de alunos que utilizam o transporte escolar/ perspectivas

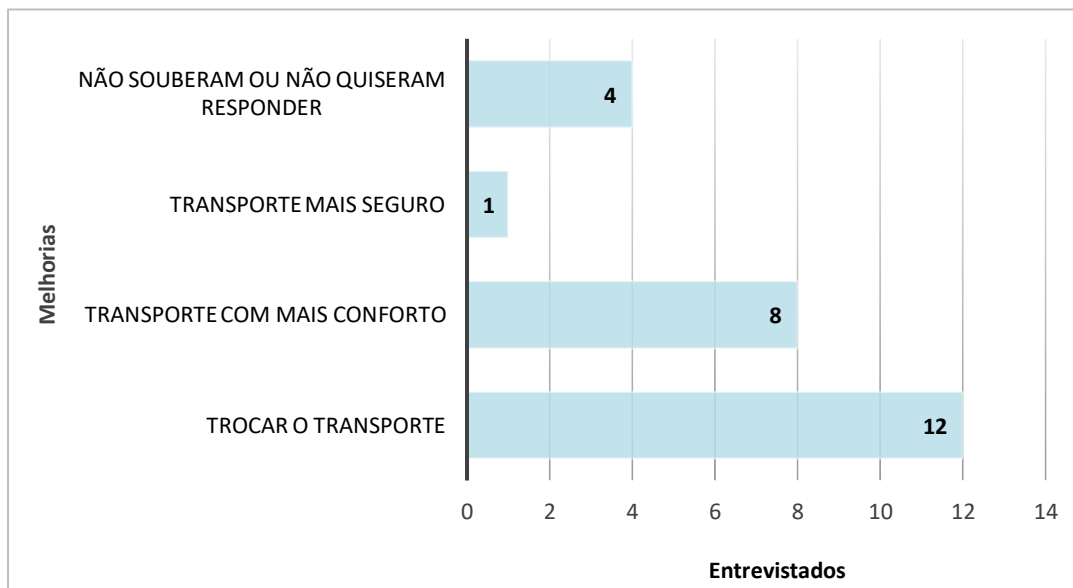
Entrevistados	Melhorias
12	Trocar o transporte
8	Transporte com mais conforto
1	Transporte mais seguro
4	Não souberam ou não quiseram responder

Fonte: Elaborado pela autora Eliane Vieira Pantoja, 2021.

Nesta tabela ficou evidente que apesar desses alunos terem um transporte inadequado para ser utilizado como escolar, devido as condições precárias nas quais se encontram, os educandos ainda esperam por mais conforto, segurança e

até mesmo um transporte novo que atenda as necessidades desses usuários. No gráfico 3 essas possíveis melhorias estão bem claras.

Gráfico 3: Melhorias no transporte escolar



Fonte: Elaborado pela autora Eliane Vieira Pantoja, 2021.

Palavras de uma mãe de aluno: “ da escola até que a gente não tem do que se queixar muito, a gente vai lá é recebido, os meninos tem professores, o problema é esse transporte que é muito ruim, tem aluno que sai 10 horas da manhã de casa e nós pais ficamos preocupado, porque a gente não sabe que horas o filho vai chegar em casa porque o transporte vive no prego, as vezes tem aluno que chega 8 horas e ainda vai pegar um catraio pra ir pra casa, então é complicado, melhor mesmo era ter uma escola aqui na nossa comunidade, se a gente pudesse ia pra cidade, mas é o jeito ficar aqui né e rezar pros nossos filhos irem e voltarem bem pra casa”.

O direito à educação básica de qualidade a todos os sujeitos é descrito na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), uma das grandes conquistas da sociedade brasileira, mas é fato que nem todos os cidadãos, principalmente do campo, possuem acesso a essa escola de qualidade. A mobilidade do educando do campo até a escola é a dificuldades que impossibilitam o aprendizado de forma integral a esses sujeitos, o direito ao transporte escolar é garantido por lei, de acordo com a Constituição Federal de 1988:

Art. 208. O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de: VII - atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. (redação dada pela Emenda Constitucional nº 59, de 2009).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

É de suma importância reconhecer a real necessidade dos alunos que residem no campo e utilizam o transporte escolar para ter seu acesso a aprendizagem e fortalecer sua identidade campestre onde constroem suas histórias de vidas.

Nesta pesquisa sobre desafios e perspectivas sobre o transporte escolar rural na Vila Maracá ficou evidente que os desafios enfrentados pelos estudantes no transporte escolar são inúmeros, eles vivenciam um trajeto cansativo, dificultoso e desconfortável para conseguirem chegar à escola e ter acesso a educação. Os transportes utilizados para uso escolar na Vila Maracá não atendem aos requisitos exigidos pelo MEC, nem todos possuem as faixas de identificação escolar, não tem registrador inalterável de velocidade já que alguns destes são de uso particular do condutor, as embarcações não tem grades de proteção e nem coletes salva vidas, de uma forma geral os transportes não oferecem segurança nem conforto e estão em péssimas condições, as vias de acesso as comunidades são ruins, o transportador deixa de ir buscar os alunos e não os avisa, algumas vezes por falta de combustível o que faz com que os alunos falem na escola. O tempo que se leva para chegar à escola, a falta de segurança, o desconforto causado pelas péssimas condições das vias utilizadas e do transporte escolar fazem com que o aluno se desgaste e descentralize seu foco do aprendizado em alguns momentos.

Para facilitar e garantir o acesso e permanência dos alunos evitando o êxodo escolar foram criados programas voltados ao transporte escolar através da política do transporte escolar. Esses programas foram o PNTE EM 1994 para ajudar os entes federados a adquirirem o transporte escolar e prestar assistência para alunos das séries iniciais, porém foi extinto por não atender a todos os níveis de educação básica pública, diante disso criou-se em 2004 o Programa Nacional de Apoio ao transporte Escolar (PNATE) para atender a todos os níveis da educação básica pública e custear as despesas do transporte escolar, como por exemplo manutenção em geral, compra de combustível, entre outras. E em 2007 foi criado o Caminho da Escola para prestar assistência aos entes federados para aquisição de transportes com o intuito de renovar e padronizar as frotas.

As experiências são imprescindíveis para que esse aluno continue o âmbito escolar, sabemos que os mesmos enfrentam inúmeras dificuldades desde momento da sua saída até sua chegada, não é só trajeto, mas também uma questão financeira, pois compreendemos que muitos dos pais às vezes não têm subsídios para comprar um material escolar para seus filhos ou dá um dinheiro para um lanche, quando falamos de uma educação igual para todos, estamos falando de um olhar mais humanizado para esses alunos e pais que usam desse meio de transporte para fazer seus deslocamentos diários, para poder fazer suas funções que no final é conjunto de um todo, pois todos são dependentes do transporte rural.

As formas de deslocamentos dos alunos que utilizam do transporte escolar são por vias terrestres e fluviais, dependendo da localidade em que o aluno reside, mas independente da via o trajeto é longo e cansativo, essas viagens variam de 45 minutos para os alunos das comunidades Sororoca e Laranjal do Maracá e Central do Maracá que utilizam micro-ônibus ou kombi, 60 minutos para educandos do Rio Preto que fazem uso de ônibus, de 1h e 45 minutos para os alunos de Cachoeira do breu, chegando até 2 horas de tempo para os alunos do Marí e Barro Alto que utilizam catraio e Kombi. Os programas do transporte escolar existem para garantir não só o meio de acesso, mas a permanência dos alunos na escola, porém é necessário que os gestores políticos e principalmente os educacionais que estão mais próximos e presenciaram esses desafios dos alunos façam com essa garantia e permanência seja efetivada e atenda de fato as necessidades desses educandos.

Esses alunos e pais têm como perspectivas que essas condições do transporte escolar melhorem, que este ofereça mais segurança, conforto e se possível que o transporte seja zero quilômetro para se evitar os diversos problemas mecânicos encontrados nos veículos atuais, que sua voz seja ouvida, uma vez que segundo os pais já relataram várias vezes os problemas ao gestor da escola e o que se tem de resposta é que o problema será resolvido, porém o que acontece é a troca do veículo porém os problemas continuam porque o veículo já está desgastado e em péssimas condições mecânicas.

Apesar das dificuldades diárias desses alunos que fazem uso do transporte escolar eles esperam ter sua realidade transformada através da troca, e melhoria nos transportes para que seja menos distante e desgastante alcançar seu objetivo em estudar almejando uma vida melhor para si e sua família e com mais oportunidades.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Programas Transporte Escolar**. 2011. Disponível em : <<http://www.fnde.gov.br/index.php/programas-transporte-escolar>>. Acesso em: 20 fev. 2019 .

BRASIL. **Lei 10.880**, de 9 de junho de 2004. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado, altera o art. 4o da Lei 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l10.880.htm>. Acesso em: 20 fev. 2019

BRASIL. Resolução nº12. **Estabelece os critérios e as formas de transferência de recursos financeiros do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE)**. 2011. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/fnde/legislacao/resolucoes/item/3435resolu%C3%A7%C3%A3o-cd-fnde-n%C2%BA-12-de-17-de-mar%C3%A7o-de-2011>>. Acesso em 11 Ago. 2020.

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

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**: instituído pela Lei nº 9.503, de 23-9-97 - 3ª edição - Brasília: DENATRAN, 2008. p.49. Disponível em: <https://www.detran.am.gov.br/wp-content/uploads/2015/04/ctb.pdf>. Acesso em: Ago. 2020.

BRASIL. Resolução/CD/FNDE nº12, de 5 de abril de 2006. Estabelece os critérios e as formas de transferência de recursos financeiros ao Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar, no exercício de 2006.

BUSNARDO, Flávia; LOPES, Alice C. Os discursos da comunidade disciplinar de ensino de biologia: circulação em múltiplos contextos. **Ciência & Educação**, Bauru, v. 16, n. 1, p. 87- 102, 2010. <<http://dx.doi.org/10.1590/S1516-73132010000100005>>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ciedu/a/Nd6CJzsYVwF3tMzzvwNVBhM/?lang=pt>. Acesso em: 11 Ago. 2020

Cartilha do transporte escolar / Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP – Brasília : O Instituto, 2005 (mimeo). Disponível em: <http://www.fnde.gov.br> Acesso em: 05 Abr. 2019

FEIJÓ, P. C. **Transporte escolar: a obrigação do Poder Público Municipal no desenvolvimento do programa: aspectos jurídicos relevantes.** São Paulo: Integrada, 2007.

FNDE/CEFTRU (2008b)– Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação e CEFTRU – Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes. **Formulação Para Distribuição Dos Recursos Do Programa Nacional De Apoio Ao Transporte Escolar – PNATE.** Universidade de Brasília – UNB, Brasília, 2007.

FNDE/CEFTRU(2018)–Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação e CEFTRU–Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes. **Caracterização e Avaliação do Transporte Escolar do Brasil Volume I.** Universidade Federal de Goiás - UFG, 12/2018.

FEIJÓ, P. C. B. **Transporte Escolar: a obrigação do poder público municipal no desenvolvimento do programa.** Aspectos jurídicos relevantes. Teresina, 2013. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/9239/transporte-escolar-a-obrigacao-do-poder-publico-municipal-no-desenvolvimento-do-programa>. Acesso em: 05 Abr. 2020.

FNDE – **Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação.** Acesso em: 05 Abr. 2020. Disponível em: <https://www.fnde.gov.br>.

MARTINS, A. P. **Análise dos impactos das condições do transporte escolar rural no rendimento escolar dos alunos.** Brasília: Unb, 2010.

MOURA, M.P. **A Política do Transporte Escolar na Rede Pública Municipal de Educação de Teresina.** Piauí: Ufpi, 2015.

MAINARDES, J. **Abordagem do Ciclo de Políticas: Uma Contribuição para a Análise de Políticas Educacionais.** Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/es/v27n94/a03v27n94.pdf>. Acesso em 05 Abr. 2019.

MAINARDES, J.; STREMELE, S. **A teoria de Basil Bernstein e algumas de suas contribuições para as pesquisas sobre políticas educacionais e curriculares.** Revista Teias, Rio de Janeiro, v. 11, n. 22, p. 01-24, mai./ago. 2010. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistateias/article/view/24114/17092>. Acesso em: 05 Abr. 2019.

MINAYO. C.M, TAQUETTE.R.S. **Análise de estudos qualitativos conduzidos por médicos publicados em periódicos científicos brasileiros entre 2004 e 2013.** Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/physis/v26n2/0103-7331-physis-26-02-00417.pdf>. Acesso em: 26 maio 2020.

MARTINS, A.P. ATUNES. (2010). **Análise dos impactos das condições do transporte escola rural no rendimento escolar dos alunos.** Universidade Federal de Brasília, DF. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/bistream/10482/8542/2/2010-AnaPaulaAntunesMartins.pdf> . Acesso em: 05 Abr. 2020.

PEGORETTI, M. S. **Definição de um Indicador para Avaliar a Acessibilidade dos Alunos da Zona Rural às Escolas da Zona Urbana.** São Paulo: UFSCar, 2005.

PRODENE, **Manual do Programa Estadual de Alimentação Escolar.** Disponível em: <https://www.sed.sc.gov.br/documentos/alimentacao-escolar-2015-525/documentos-532/manual-prodene-535/446-manual-prodene-2014-e-2015-4516/file&ved=2ahUKEwjI>. Acesso em: 10 mar. 2020.

PINHEIRO, T. G. B. S. **Diagnósticos do Transporte Escolar Rural Público no Município de Cachoeiro de Itapemerim-ES.** Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Vitória, 2013. Disponível em: https://repositorio.ufes.br/bitstream/10/2489/1/tese_6665 DISSERTA%C3%87%C3%83O%20FINAL%20%20THEO%20GOULART%20BRAVO%20S.%20PINHEIRO.pdf. Acesso em: 10 mar. 2020.

PEIXOTO, B. et al. **Avaliação Econômica De Projetos Sociais.** 1. ed. São Paulo: [s.n.].

RIBEIRO, D. **Metodologia de caracterização do transporte escolar rural.** Brasília:Ceftru,2007.

SILVA, A. R. **Metodologia para Avaliação e Distribuição de Recursos para o Transporte Escolar Rural.** Brasília: Unb, 2009.

SIGARP, **Sistema de Gerenciamento de Adesão a Registro de Preços.** Disponível em: <https://www.fn.de.gov.br/sigarpweb>. Acesso em:05 Abr.2019.

UNESCO, (1990). **Declaração Mundial sobre Educação para todos.** Plano de ação para satisfazer as necessidades básicas de aprendizagem. Tailândia. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/declaracao-mundial-sobre-educacao-para-todos-conferencia-de-jomtien-1990>. Acesso em: 05 Abr.2019.

YAMASHITA, Y. **Panorama das políticas públicas do Transporte Escolar Rural.** Brasília:Ceftru, 2008.

YIN. Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos** / Robert K. Yin; trad. Daniel Grassi - 2.ed. -Porto Alegre : Bookman, 2001. Disponível em: https://saudeglobaldotorg1.files.wordpress.com/2014/02/yin-metodologia_da_pesquisa_estudo_de_caso_yin.pdf. Acesso em: 05 Abr. 2019.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Roteiro de entrevista utilizado na pesquisa



FORMULÁRIO

Pesquisa para tese de conclusão de curso, cujo tema é: **DESAFIOS E PERSPECTIVAS DE TRANSPORTE ESCOLAR RURAL (TER) NA COMUNIDADE VILA MARACÁ, MAZAGÃO, AMAPÁ.**

IDENTIFICAÇÃO

Nome completo do responsável: _____

Comunidade : _____

Série do aluno: _____ Turno: _____ Idade:

Data : _____ / _____ / _____

1. Quantos meios de transportes são utilizados pelo (a) seu filho (a) para chegar à escola?
2. Cite quais são os meios de transportes que seu filho (a) utiliza para chegar a escola. É respeitado a taxa de ocupação do transporte?
3. Quanto tempo seu filho(a) gasta em média com cada um dos transportes durante seu trajeto?
4. Descreva qual a trajetória que seu filho(a) faz para chegar à escola?

Anulado

5. Todos os transportes que seu filho(a) utiliza são ofertados pela escola?

R = dos 25 entrevistados todos utilizam o transporte ofertado pela escola.

6. Como você avalia as condições de segurança dos transportes escolares utilizados pelos alunos?

7. Quais as maiores dificuldades que seu filho(a) já enfrentou com relação ao transporte escolar? Cite pelo menos duas?


8. Seu filho(a) já foi prejudicado por algum sinistro por causa de alguma situação referente ao transporte escolar? Se sua resposta foi **sim**, descreva de forma direta, o que ocorreu?

9. Os meios de transportes que seu filho utiliza no seu trajeto para chegar à escola, possui algum tipo de acessibilidade para deficientes?

10. Na sua opinião, o que poderia ser melhorado no próprio transporte escolar para que seu filho(a) tenha um melhor rendimento?

ANEXOS

ANEXO A – Termo de consentimento livre e esclarecido



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAPÁ
PRÓ-REITORIA DE GRADUAÇÃO
CAMPUS MAZAGÃO
CURSO DE LICENCIATURA EM EDUCAÇÃO DO CAMPO: AGRONOMIA E BIOLOGIA

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

PESQUISA SOBRE: AS DIFICULDADES ENFRENTADAS PELOS EDUCANDOS DO ENSINO FUNDAMENTAL II E ENSINO MÉDIO COM RELAÇÃO AO TRANSPORTE ESCOLAR NA ESCOLA ESTADUAL EVILÁSIO PEDRO DE LIMA FERREIRA, VILA MARACÁ, MAZAGÃO, AMAPÁ

TÉCNICA OU INSTRUMENTO DE COLETA DE DADOS: QUESTIONÁRIO

Prezado(a) colaborador(a):

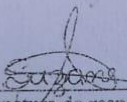
Sou acadêmico da Universidade Federal do Amapá – UNIFAP e estou realizando uma pesquisa científica sobre as dificuldades enfrentadas pelos educandos do ensino fundamental II e ensino médio com relação ao transporte escolar, objetivando identificar as principais dificuldades enfrentadas pelos estudantes no transporte escolar.

Para a realização desta pesquisa, necessito obter algumas informações a serem coletadas por meio de questionário com 11 questões e, como você atende ao perfil e aos critérios de inclusão para esta investigação, seria extremamente importante contar com a sua colaboração, fornecendo estas informações. Para tanto, deixo claro que as informações fornecidas serão recebidas e tratadas garantindo-se total sigilo e confidencialidade do fornecedor das respostas. Acrescento que o tempo estimado para a o fornecimento das informações é de aproximadamente 30 minutos e que, a sua participação é voluntária, podendo se recusar a fornecer as informações ou parar a qualquer momento.

Antecipo meus agradecimentos pela atenção e participação, ao tempo que colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos por meio do telefone (96) 99136-8857 Eliane Vieira Pantoja ou do e-mail Evirira57@gmail.com.

Atenciosamente,

 Assinatura do acadêmico



 Assinatura do responsável pela Instituição

Universidade Federal do Amapá – Campus Mazagão, Av. Inocêncio Alfredo Pinto, S/N, Bairro União, Mazagão, AP, CEP: 68949-000

DECLARAÇÃO DE CONSENTIMENTO

Após ter todas as informações e esclarecimentos necessários sobre a pesquisa e sua finalidade, eu _____, concordo em participar espontaneamente fornecendo as informações solicitadas.

Mazagão/AP, ____ de _____ 20 ____.

Assinatura do(a) Participante da Pesquisa