



Serviço Público Federal - Ministério da Educação
Fundação Universidade Federal de Rondônia
Campus Rolim de Moura
Departamento de Licenciatura em Educação do
Campo



PONTOS E CONTRAPONTO DA POLÍTICA PÚBLICA E O TRANSPORTE ESCOLAR: ESTUDO DE CASO DE ALUNOS QUE RESIDEM NO CAMPO E ESTUDAM NA CIDADE NO MUNICÍPIO DE ALTA FLORESTA DO OESTE-RO¹

Alice Brandão de Almeida²
Dra. Kachia Hedeny Téchio³

RESUMO: O objetivo deste trabalho foi conhecer as condições de transporte escolar; conhecer o percurso feito diariamente pelos alunos de casa até a escola e vice-versa; verificar as dificuldades e desconfortos enfrentados durante o trajeto diário. Os principais autores que nortearam esta pesquisa foram: Peixoto (2016); Carvalho (2006); Lei das Bases e Diretrizes da Educação; Ministério da Educação; Freitas (2011); Rocha (2018); Mesquita (2017); Martins (2010). A metodologia foi a pesquisa bibliográfica, seguida de uma pesquisa de campo com aplicação de entrevistas com 21 alunos do campo que se deslocam diariamente para estudar na zona urbana. Os resultados evidenciaram que esses alunos acordam de madrugada para poder se arrumar e pegar a lotação e a maioria fica mais tempo no ônibus do que em sala de aula, enfrentam diversas dificuldades e desconforto que acabam interferindo na autoestima e aprendizagem.

Palavras-chave: Educação. Transporte Escolar.

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho aborda o tema das condições de transporte escolar e percursos feito por alunos da zona rural através de uma pesquisa realizada na linha 144 Km20 de Alta Floresta do Oeste, e acompanhamento de 21 alunos no transporte escolar, para conhecer os desafios enfrentados por estas comunidades em relação ao transporte escolar.

O transporte é um meio fundamental para os alunos da zona rural, pois possibilita que possam chegar à escola (EGAMI *et al.*, 2006). No entanto, chegar até à escola tem sido um grande desafio enfrentado por estes alunos, assim como, para os docentes, tendo em vista a

¹ Artigo apresentado como requisito parcial para conclusão do curso de Licenciatura em Educação do Campo da Universidade Federal de Rondônia – UNIR.

² Graduanda do Curso de Licenciatura em Educação do Campo na Universidade Federal de Rondônia (UNIR). E-mail: alicedealmeidabrandao@gmail.com.

³ Doutora em Antropologia, Universidade Nova de Lisboa; Profª Adjunta na Universidade Federal de Rondônia, docente no Curso de Licenciatura em Educação do Campo na Universidade Federal de Rondônia

distância e dificuldades no transporte, pela péssima qualidade da pavimentação das estradas, e outros problemas associados, que dificultam o acesso, aumentando o cansaço e as barreiras enfrentadas por estudantes da mesma faixa etária em escolas urbanas (HOUAISS, 2005).

Segundo Egami *et al.* (2006), quanto menor a condição financeira do aluno, maiores são as barreiras enfrentadas por ele em relação ao ensino, e a escassez de um meio de transporte viável para se deslocar até a escola acaba contribuindo para as faltas e evasão escolar tanto do aluno quanto do professor.

As escolas no campo contribuem para facilitar a vida das famílias rurais e quando são fechadas, acabam causando grandes transtornos, pois os alunos precisam se deslocar muito longe até a zona urbana para estudar e quando ocorre à falta de transporte escolar, as famílias que não possuem carro ou moto, acabam tendo que tirar seus filhos da escola, pois não tem como levá-los. A escola se torna um lugar acessível, não pelo número de alunos que ela tem matriculado no ano letivo, mas pela quantidade de alunos que conseguem chegar até ela.

Escolas situadas no campo foram fechadas no Estado de Rondônia nos últimos anos por motivos de diminuição de alunos, devido esta situação, para evitar custos, fecharam as escolas e os alunos são obrigados a se deslocarem para escolas urbanas. E ainda, as características de pavimentação e infraestrutura de transporte são precários, estas condições podem interferir no aprendizado das crianças e dos jovens. Diante disso essa pesquisa procura questionar como tem sido o cotidiano de vida escolar dos alunos do campo que precisam se deslocar até a cidade para estudar?

O objetivo deste trabalho foi conhecer as condições de transporte escolar; conhecer o percurso feito diariamente pelos alunos de casa até a escola e vice-versa; verificar as dificuldades e desconfortos enfrentados durante o trajeto diário.

A metodologia utilizada na pesquisa foi à revisão bibliográfica seguida de pesquisa descritiva por meio de questionário, com 21 alunos que reside no campo, que estudam em 6 escolas na cidade de Alta Floresta. Assim como a observação e acompanhamento da rotina dos alunos no trajeto de casa até a escola e vice-versa, que possibilitou ver de perto suas dificuldades. Antes da pesquisa foi apresentado seu objetivo e termo de consentimento ao participante. Para Santos (2002, p. 27) “[...] a pesquisa descritiva é um levantamento das características conhecidas, componentes do fato/fenômeno/processo. É normalmente feita na forma de levantamentos ou observações sistemáticas do fato/fenômeno/processo escolhido”. Este tipo de pesquisa tem como características a descrição do que o pesquisador observou. A observação segundo Marconi e Lakatos (2017) permite ao pesquisador investigar as peculiaridades e identificar a existência de relações com as variáveis investigadas.

2 UM OLHAR HISTÓRICO DA EDUCAÇÃO RURAL NO BRASIL

A escola rural foi edificada sem apoio necessário por parte do estado para que fosse desenvolvida no espaço rural. “Com a negligência do Estado em relação as escolas rurais, as próprias comunidades se organizaram para criar escolas e garantir a educação de seus filhos, contando algumas vezes com o apoio da Igreja e outras organizações e movimentos sociais comprometidos com a educação popular” (JUNIOR & FONSECA 2010, p.04).

A educação regular na zona rural teve seu início no final do segundo império intensificada na primeira metade do século XIX, desenvolveu-se por meio da história devido ao reflexo das necessidades que passaram a surgir ao longo dos anos por causa da evolução no sistema sócio Agrário brasileiro e com a vinda da monocultura cafeeira e o término da escravidão aumentou-se a necessidade da mão de obra no setor agrícola (CALAZANS, 1993).

Para Nascimento,

A educação do campo, além de ser um projeto de renovação pedagógica, caracteriza-se por falar através de gestos, símbolos (rituais, músicas, danças e teatros) e linguagens próprias da cultura camponesa, contrapondo-se, assim, às atuais dimensões educativas com matrizes pedagógicas esquecidas pelo predomínio da pedagogia da fala, da transmissão, do discurso do mestre para alunos e alunas silenciosos. (2006, p. 868)

A educação rural passou por diversas transformações e concepções desde o seu processo histórico no estado brasileiro e somente a partir da década de 1930 que o Brasil teve iniciativa e interesse pela educação rural, pois antes desta década o estado não tinha mínimo de inquietação em disponibilizar um ensino escolar para as pessoas situadas no campo. Em 1934, a educação rural passou a ser reconhecida pela constituição de 1934 e após três anos surgiu a Sociedade Brasileira de educação no campo, abordando alguns requisitos particulares da educação rural CALAZANS, 1993).

De acordo com o anuário brasileiro de Educação Básica (2012) a educação rural precisa de maior atenção em relação à qualidade do ensino que tem sido oferecido aos alunos nas regiões brasileiras, qual representa um forte desafio ao sistema educacional. Das crianças e adolescentes que residem na zona rural apenas 12,4% estão frequentando a escola (PEIXOTO *et al.*, 2016). Mesmo com direitos reconhecidos por lei, a educação do campo sempre foi uma questão negligenciada por muitos estudiosos que diziam que os agricultores não necessitavam de estudo devido ao tipo de trabalho por eles desempenhados em seu cotidiano (PINTO *et al.* 2013). Uma visão distorcida da realidade, pois,

Sociedade desigual produz cidadania também desigual. Produto e condição da práxis dos sujeitos sociais, a realidade social objetiva reflete as relações sociais próprias da sociedade em que vivemos, que se mostra desigual, contraditória, dada a sua forma de organização do trabalho, da produção, da distribuição, do consumo, e que se expressa também nos saberes, conhecimentos e práticas escolares. Nesta, a educação das classes populares e, particularmente, da educação do campo se manifestam como contradições, pois há sérias dificuldades para o acesso à escolaridade de qualidade e de permanência na Educação Básica. É neste contexto que o debate sobre o Ensino Médio e o Ensino Profissional, como parte da Educação Básica, ganha força e sentido, como responsabilidade do poder público, que necessita garantir acesso e condições de permanência a todas as pessoas (FISCHER *et al.*, 2008, p. 128).

A educação do campo é reflexo de diversos movimentos e conquistas que marcaram a história do país e mesmo após tantos avanços ainda é preciso vencer muitos paradigmas que representam uma barreira na vida dessa população, desvalorizando o meio rural, sendo que é nele que se produz a maior parte dos alimentos consumidos pela sociedade e que são fundamentais para a sobrevivência humana. No estado de Rondônia a educação no campo surgiu devido a movimentos realizados pelos educadores e pela sociedade, Assim como, pela luta de posses de terra, devendo a educação deste ambiente ser vista inicialmente sob um ponto de vista Rural de origem histórica e cultural, tendo em vista o estilo de vida aderido por essa população (PEIXOTO *et al.*, 2016).

Cruz e Torres (2012) explicam que as primeiras escolas rurais implantadas no estado de Rondônia iniciou-se por meio das lutas dos líderes eclesiais, camponeses e do sindicato de trabalhadores, e através de um movimento chamado PA, o objetivo de montar a escola família agrícola conhecida por escola Padre Ezequiel Ramin na comarca de Cacoal – RO, movimentos estes que foram muito importante para iniciar o sistema educacional deste estado e promover o direito a uma educação digna as pessoas que moram no campo.

De acordo com Valadão, após várias discussões sociais chegou-se à conclusão de que a população rural precisa de uma escola que seja estruturada como,

[...] uma agência do desenvolvimento familiar e comunitário, funcionando como um local de discussão e reflexão na formação de consciências críticas capazes de compreender que a cidadania da mulher e do homem do campo é uma questão a ser construída pelos seus sujeitos por meio de uma práxis que garanta uma vida digna para todas e para todos (VALADÃO, 2013, p. 1).

De acordo com Machado (2017), a legislação brasileira define a educação do Campo como a educação do tipo Rural formada por vários espaços, entre eles a produção e a cultura. A educação Rural é regida pela Lei nº 9394/1996, Lei de Bases e Diretrizes da Educação Brasileira (LDB), que assim define,

Art. 28. 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, especialmente:

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.

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.

Conforme destaca o Parecer nº 36/2001, a educação do campo envolve ambientes florestais, agrícolas, pecuários, de caça e também os ribeirinhos, não devendo ser visto apenas como um espaço urbano, mas um lugar repleto de muitas possibilidades e que é essencial para a existência do indivíduo, devendo ser buscado promover benfeitorias em prol desta população (MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO, 2012). A Resolução CNB/CEB nº 1/2002 que trata das diretrizes operacionais necessárias para a educação básica no campo, entende que,

Art. 2º [...] Parágrafo único. A identidade da escola do campo é definida pela sua vinculação às questões inerentes à sua realidade, ancorando-se na temporalidade e saberes próprios dos estudantes, na memória coletiva que sinaliza futuros, na rede de ciência e tecnologia disponível na sociedade e nos movimentos sociais em defesa de projetos que associem as soluções exigidas por essas questões à qualidade social da vida coletiva no país.

A Lei nº 12.695/2012 que alterou os dispositivos da Lei nº 11.494/2007 aborda sobre a educação do campo, e no art. 8º e da ênfase na pedagogia da alternância e fala sobre os recursos que são destinados para garantir uma educação rural de qualidade (MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO, 2012). A educação brasileira sempre deixou a desejar, porém no campo as dificuldades enfrentadas pelos alunos e professores sempre foram maior do que na cidade, mesmo sabendo que ambas tem o mesmo valor para a nação, visto que é do Campo que vem grande parte do sustento familiar da sociedade (PINTO *et al.* 2013).

2.1 Fechamento das escolas no campo

Com a Segunda Guerra Mundial, grandes mudanças ocorreram na agricultura, a conhecida Revolução Verde, um movimento que deu início a modernização no campo, que contribuiu para o surgimento de diversidades tecnológicas voltadas a zona rural, possibilitando a mecanização das atividades agrícolas e uso dos insumos e produtos químicos. Essa nova modalidade trazida pela Revolução Verde intensificou a concentração de terras e

trouxo novos modos de desenvolver as atividades agrícolas, rompendo as antigas formas de trabalho praticadas no país (SANTANA, 2002). Mas para que os produtores pudessem gozar destes recursos eles precisavam formar trabalhadores dedicados, uma educação com caráter prático, na qual as pessoas aprendessem a lidar com questões concretas (RIBEIRO, 2010).

Com a manutenção da monocultura muitos produtores de pequeno porte não conseguiram se manter nas zonas rurais e precisaram mudar-se para outros locais em busca de outras alternativas de vida, nem mesmo a entrada do neoliberalismo conseguir reverter esse processo e os produtores buscavam cada vez produzir mais para tentar enfrentar a crise na agricultura. Uma das principais consequências causadas por esta revolução foi a aniquilação, onde diversos agricultores acabaram falindo, até mesmo os que estavam mais preparados para lidar com essas mudanças, tendo que se descolar para a zona urbana. Segundo Pinto *et al.*,

[...] os valores ensinados não possuíam uma abordagem que valorizasse o modo de vida rural. Ao contrário, a educação rural sempre foi um fator destrutivo da cultura desta população, tanto que podemos perceber que os jovens rurais que conseguem frequentar a escola acabam saindo da área rural, com o agravante de que a maioria não tem o desejo de retornar. (2013, p. 8)

A quantidade de escolas situadas na zona rural de acordo com Zinet (2015, p.01) ‘‘ diminuiu drasticamente nos últimos 11 anos. Segundo dados do [Censo Escolar](#), existiam 103.328 escolas rurais no Brasil em 2003, esse número caiu para 66.732 no ano passado, o que equivale ao fechamento de cerca de 277 instituições rurais por mês, ou 9 por dia’’.

Estes dados de fechamentos de escolas rurais também podem ter como reflexo a política que apoia as Prefeituras dos municípios, que enviam recursos para manter os transportes escolares e não a favor de procurar manter os alunos próximos à sua localidade de habitação. Outro fator que contribuiu para a diminuição de escolas presentes no campo foi devido a construção de escolas chamadas nucleadas, pois esta foi uma forma que o poder encontrou para acabar com as classes multisseriadas (COSTA, 2016).

Todas estas situações acabaram gerando descontento para as famílias rurais, pois muitos pais não aceitam que seus filhos estudem em outra escola devido a distância, e isso acabou contribuindo para que na zona rural tivesse o índice de registro de escolaridade de pessoas. Pode-se dizer que as mudanças causadas pelo sistema capitalista induziram a transição no processo agrícola, e ao longo dos anos tem influenciado nas questões socioeconômicas e culturais na zona rural (SANTOS, 2015).

Com o mandato da presidenta Dilma Rousseff tornou se mais difícil o fechamento de escolas rurais, indígenas e quilombolas, pois foi alterada a Lei de Diretrizes e Bases

colocando novas cobranças para acontecer o fechamento destas instituições de ensino. De acordo com que a [Lei nº 12.960, de 27 de março de 2014:](#)

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.

A classe camponesa é diretamente afetada com este fechamento das escolas rurais, como denunciado pela campanha nacional contra o fechamento e pela construção rural do movimento sem terra (MST) “Fechar Escola é Crime” (FIGUEIREDO, 2006, p. 1). Assim, a visão deste movimento é que o Brasil fecha escolas e deixa várias crianças, adolescentes e jovens sem direito à escolarização por causa de gastos com recursos, sendo que o Brasil tem milhares de analfabetos e deveria se preocupar mais com esta população.

2.2 Transporte escolar como dever do Estado e garantia de Acesso

Para deixar mais claro sobre o conceito de transporte escolar, o INEP (2005, p.07) assim define:

Criado com o nome de Transporte de Escolares, tinha como função inicial levar alunos que moravam na zona rural até a escola mais próxima. Atualmente, o transporte escolar beneficia milhares de alunos em todo o Brasil e, para isto, os Estados e municípios gastam muito dinheiro. O Governo Federal também participa por meio do Ministério da Educação. Os alunos podem ser transportados em veículos próprios dos Estados e municípios, ou então em veículos alugados pelos governadores ou prefeitos. Os alunos também podem ser transportados por meio de passes escolares, fornecidos pelos Estados e municípios.

Os jovens, adolescentes e crianças que residem no campo necessitam fazer viagens exaustivas para chegarem às escolas urbanas e o Estado é obrigado a oferecer transporte escolar de qualidade para eles, em razão disso, a sociedade deve fiscalizar se este serviço está sendo colocado em prática como deveria. O município precisa ter contratação para fiscalizar os transportes escolares, pois isso possibilitará uma melhor segurança e tranquilidade aos pais que todos os dias mandam seus filhos no ônibus escolar para irem para escola.

Os motoristas contratados para prestar serviço de transporte escolar devem estar preparados por meio de cursos que transmitem conhecimentos relacionados às regras de segurança e comportamento. Esses condutores devem ter ciência de que não é um simples motorista de ônibus, mas sim, um profissional que tem a responsabilidade de fazer o possível para evitar qualquer acidente da casa até a escola e vice versa, garantindo a segurança dos

estudantes. De acordo com o art. 138 do Código de Trânsito Brasileiro, no Capítulo XIII – Da condução de escolares, está descrito as seguintes informações:

Art. 138. O condutor de veículo destinado à condução de escolares deve satisfazer Os seguintes requisitos:
I - ter idade superior a vinte e um anos;
II - ser habilitado na categoria D;
III - (VETADO)
IV - não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em Infrações médias durante os doze últimos meses;
V - ser aprovado em curso especializado, nos termos da regulamentação do CONTRAN.

De acordo com Menezes e Martins (2011, p. 01): "um estudo encomendado pelo Ministério da Educação à UNB revelou que o transporte escolar rural no Brasil deve urgentemente passar por um raio X, haja vista os problemas encontrados, principalmente, com relação a ônibus velhos e sem condições de transportar". O transporte escolar é um direito do aluno que necessita dele para se deslocar de sua residência até a escola e vice-versa, fazendo parte dos requisitos básicos para a garantia de uma educação de qualidade, devendo ser gratuito para os que não gozam de condições para pagar transporte coletivo cobrado, inclusive para os alunos que residem em lugares longes da sede escolar (MIRANDA, 2016).

2.3 Transporte escolar Rural

O estudante que mora distante da escola tem por direito ter acesso ao meio de transporte escolar com qualidade de acordo com normas pelo Código de Trânsito Brasileiro, sendo de forma igualitária tanto para os estudantes da zona urbana quanto para da zona rural.

O transporte escolar é uma forma de minimizar os déficits dos alunos das áreas rurais nas escolas, como está previsto na Lei nº 10.709, de 31 de julho de 2003, que faz alterações na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), a qual determina ser de responsabilidade dos estados "assumir o *transporte escolar dos alunos da rede estadual*," e dos municípios "assumir o *transporte escolar dos alunos da rede municipal*". Cabe ao Estado articular-se com os seus municípios e promover o acesso dos alunos à escola, de modo que sejam atendidos os direitos humanos (SOUZA, 2009, p. 33).

O transporte escolar da zona rural enfrenta várias dificuldades em razão das estradas precárias e principalmente em época chuvosa quando a situação fica mais crítica ainda, o transporte quebra ao longo do percurso não sendo possível transportar os estudantes e eles acabam perdendo dias de aulas (2005, p.24). "Os veículos a serem colocados em operação não devem ter mais de sete anos de fabricação, com todos os equipamentos de segurança

instalados (tacógrafo, cintos, extintores), além da documentação regulamentar”.

Em várias regiões do Brasil o transporte escolar é realizado por de meios de condução, principalmente o ônibus, mas nas regiões Norte e Nordeste em alguns casos é feito também através de canoas e barcos. Em determinadas situações a Prefeitura fornece transporte de passeio em razão da quantidade pequena de aluno evitando assim maiores gastos.

De acordo com os dados do Ministério da Educação e do INEP existem no Brasil mais de 50 milhões de alunos na educação básica. Desses alunos, 88% estão matriculados em escolas da área urbana e apenas 12% em escolas rurais, o que mostra a grande concentração das unidades de ensino nos centros urbanos, tornando o transporte dos alunos fator fundamental para a garantia do acesso à educação (CARVALHO *et al.*, 2006, p.04).

O número de estudantes da zona rural para a zona urbana acaba gerando maior demanda de transporte escolar. Percebendo esta situação o Governo Federal nos últimos anos tomou algumas providências de melhorias, exemplo, o programa caminho da escola, elaborado em 2007, uma linha de crédito prestada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que investe na compra de ônibus escolar, micro-ônibus, bicicletas e lanchas para melhorar as condições de segurança e qualidade do transporte escolar, diminuir evasão escolar, assegurar o ensino aos estudantes da zona rural.

Para Carvalho *et al.* (2006, p.06), “tal sucesso de ser observado pelos números atingidos desde 2008 até junho de 2015 (FNDE, 2015) no que se refere aos veículos já distribuídos ao longo do país, 36.186 ônibus escolar rural; 176.988 bicicletas; e, 933 lanchas”. Existem três maneiras para os estados e municípios fazerem parte deste programa: “recursos orçamentários do Ministério da Educação, linha especial de crédito a ser concedida pelo Banco Nacional de Desenvolvimento econômico e Social – BNDES, recursos próprios dos entes federativos que aderirem ao Programa Caminho da Escola”. Antes deste programa, a qualidade dos transportes escolares eram piores, porém, em alguns casos, à locais onde os estudantes ainda encontram dificuldades no transporte escolar para chegar até escola.

2.4 Percurso feito pelos estudantes da zona rural

Para os alunos que necessitam ser transportados da residência até a escola tem um tempo limite previsto para sua permanência no percurso. De acordo com o INEP (2006, p.17), "**crianças com até 8 anos – 30 minutos; crianças com mais de 8 anos – 60 minutos**". É necessário também estabelecer horários adequados para buscar e levar alunos de casa para a escola e vice-versa”. Porém em muitas situações nas regiões brasileiras esta teoria não está

sendo colocada em prática devido de a zona rural necessitar de um período de percurso mais demorado em razão das estradas e transporte de péssima qualidade.

De acordo com o Programa Nacional de Educação do Campo PRONACAMPO, a legislação educacional brasileira com base na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional nº 9.394/1996 – LDB define em seus artigos 23 e 26 um novo modelo no processo educacional nas escolas do campo, orientando a organização de uma base diversificada, conforme as características da comunidade onde a rede escolar está inserida.

3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

3.1 Observação os percursos dos alunos da zona rural

No dia 17 de maio de 2019, foi realizada uma observação do embarque e desembarque dos alunos do período matutino, para ir e voltar da escola. As 4hs15min o motorista sai da cidade de Alta floresta D'Oeste RO para buscar os alunos nas linhas e as 11hs40 saída da cidade com os alunos para levar para suas residências. Na Tabela 1, é possível observar os horários que o motorista passa com o ônibus em cada residência para pegar os alunos e o horário que os deixa na escola. Nota-se que a maioria dos alunos saem de casa ainda de madrugada.

Tabela 1 – Horário de embarque dos alunos em suas residências e desembarque na escola

Aluno	Horário de embarque de cada aluno no ponto de embarque	Horário de chegada dos alunos na cidade (aproximadamente)
01	4hs54min	7:15hrs
02 e 03	5hs15min	7:15hrs
04	5hs20min	7:15hrs
05 e 06	5hs22min	7:15hrs
7,8,9 e 10	5hrs30min	7:15hrs
11	5hs40min	7:15hrs
12 e 13	5hs43min	7:15hrs
14	5hs 52min	7:15hrs
15	5hs55min	7:15hrs
16	5hs57min.	7:15hrs
17,18,19	6hs01min	7:15hrs
20	6hs16min	7:15hrs
21	6hs21min	7:15hrs
22	6hs41min	7:15hrs
23	6hs43min	7:15hrs
24	6hs46min	7:15hrs
25 e 26	6hs49min	7:15hrs

Fonte: Autora, (2019).

Percebe-se que os alunos precisam levantar-se muito cedo para dar tempo de se arrumar e embarca no transporte escolar, e retornam muito tarde para suas residências. Esse tempo longo e distância percorrida todos os dias, acaba causando desconforto e desânimo, pois muitos não conseguem nem ao menos tomar café da manhã, e vão almoçar muito tarde. Principalmente os que são pegos mais cedo, pois estes são os últimos a serem entregues. Diversas políticas foram construídas com objetivo de que todos os cidadãos tivessem oportunidade de ter atendimento escolar seja no campo ou na cidade, ficando apenas no papel em muitos casos, tornando-se cada vez mais precárias, principalmente no campo.

A Tabela 2 demonstra o horário que os alunos chegam e saem da escola diariamente.

Tabela 2 – Horário de estadia dos alunos na escola.

Aluno	Horário de entrada dos alunos na escola	Horário de saída na escola (aproximadamente)
01	7:15hrs	11:15hrs
02 e 03	7:15hrs	11:15hrs
04	7:15hrs	11:15hrs
05 e 06	7:15hrs	11:15hrs
7,8,9 e 10	7:15hrs	11:15hrs
11	7:15hrs	11:15hrs
12 e 13	7:15hrs	11:15hrs
14	7:15hrs	11:15hrs
15	7:15hrs	11:15hrs
16	7:15hrs	11:15hrs
17,18,19	7:15hrs	11:15hrs
20	7:15hrs	11:15hrs
21	7:15hrs	11:15hrs
22	7:15hrs	11:15hrs
23	7:15hrs	11:15hrs
24	7:15hrs	11:15hrs
25 e 26	7:15hrs	11:15hrs

Fonte: Autora, (2019).

O horário normal cumprido pelos alunos na escola é de 4 horas de aula diariamente, entrando às 7:15 da manhã e saindo às 11:15 da manhã. Porém, eles ainda precisam enfrentar um longo percurso pela frente até chegar em suas moradias, sendo que nesse horário, essas crianças deviam estar almoçando, mas isso, para a maioria, só vai acontecer depois de algumas longas e cansativas horas de viagem.

A Tabela 3 evidencia o horário que o ônibus retorna na escola para buscar os alunos e o horário que os deixa em suas residências. Um trajeto longo semelhante ao que ocorre quando eles saem de manhã rumo à escola. Alguns chegam em casa após as 13hrs e 53 minutos da tarde, como é o caso do aluno 01, que foi com outro motorista, mas que pela diferença de horário que ele é pego de manhã pelo ônibus, possivelmente chegaria em sua

residência após as 14 horas da tarde, uma viagem cansativa e desgastante.

Tabela 3 – Horário de embarque dos alunos na escola e desembarque em suas residências.

Aluno	Horário de embarque dos alunos na escola (aproximadamente)	Horário de desembarque dos alunos em suas residências
01	11:15hrs	Foi com outro ônibus
02 e 03	11:15hrs	13hs53min
04	11:15hrs	13hs 48min
05 e 06	11:15hrs	12hs50min
7,8,9 e 10	11:15hrs	13:44min
11	11:15hrs	14hs21min
12 e 13	11:15hrs	14hs24min.
14	11:15hrs	13hs40min
15	11:15hrs	13hs35min
16	11:15hrs	13hs37min
17,18,19	11:15hrs	13hs33min
20	11:15hrs	13hs20min
21	11:15hrs	13hs17min
22	11:15hrs	11hs54min
23	11:15hrs	11hs52min
24	11:15hrs	11hs49min
25 e 26	11:15hrs	11hs46min

Fonte: Autora, (2019).

A tabela 4 permite fazer uma comparação entre o horário que os alunos permanecem em sala de aula e o tempo que ficam no transporte escolar no trajeto de ida e vinda, todos os dias. Nota-se que de 26 alunos, 14 alunos ficam mais de 4 horas no trajeto, 4 alunos permanecem deles mais de 3 horas, 2 alunos ficam mais de duas horas, 3 alunos mais de 1 hora e apenas 1 aluno fica no ônibus menos de 1 hora.

Segundo o Tribunal de Contas da União (2011, p. 2),

b) crianças que saem muito cedo de casa e retornam muito tarde, despendendo um número excessivo de horas no transporte para ir às aulas. Isso acontece porque, para chegar à escola, são obrigadas a usar dois tipos de modalidade: transporte terceirizado para ir até um determinado ponto do caminho, onde aguardam por um tempo para, na seqüência, pegar o ônibus de linha que os levará para a escola, o qual é lento por fazer muitas paradas. Assim, as crianças precisam sair muito cedo de casa (tipo 4h30min da manhã) para poderem chegar a tempo de assistir aula. Há casos em que a ida a escola toma quase 3 horas de trajeto. Para o retorno é necessário o mesmo tempo para chegar em casa.

Os alunos que embarcam primeiro no transporte escolar em suas casas são os últimos a serem entregues no retorno. Uma viagem bastante sofrida e cansativa, pois saem muito cedo, sem comer devido ao horário e quando voltam acabam tendo que almoçar muito tarde.

Tabela 4 – Comparativo das horas de estadia na escola e horas de estadia no ônibus

Aluno	Tempo de estadia dos alunos na escola	Horário de estadia dos alunos no ônibus
01	4hrs	Foi com outro ônibus
02 e 03	4hrs	4hrs38min
04	4hrs	4hrs33min
05 e 06	4hrs	3hrs28min
7,8,9 e 10	4hrs	4hr14min
11	4hrs	4hr41min
12 e 13	4hrs	4hr41min
14	4hrs	4hr17min
15	4hrs	3hr45min
16	4hrs	3hr40min
17,18,19	4hrs	3hrs32min
20	4hrs	3hr4min
21	4hrs	2hr52min
22	4hrs	1h13min
23	4hrs	1h9min
24	4hrs	1hr3min
25 e 26	4hrs	57min

Fonte: Autora, (2019).

O tempo do transporte escolar, as condições do veículo e das estradas precisam com urgência de incentivos público para melhoria da qualidade e promoção de transporte mais digna e confortável aos alunos que deslocam-se da zona rural até a cidade para poder estudar (FREITAS, 2011).

Durante o percurso de trajeto de embarque dos alunos na zona rural e desembarque na escola, observou que o aluno 01 (13 anos) e 17 (8 anos) estava com muito sono, pois dormiu o percurso todo. Ao perguntar para este aluno 17 se o mesmo havia tomando café ele respondeu “não tem como eu fazer refeição por que acordo 5 e pouco para me arrumar para embarcar no ônibus”. Alguns alunos gostam de conversar e brincar dentro do transporte.

No retorno para casa as 12hs08min o ônibus estourou o pneu, todos os alunos saíram do ônibus. E o motorista foi trocar o pneu, desta forma dois alunos um 13 anos e outra de 15 anos ajudaram o motorista na atividade. Enquanto as crianças com idades de 08 a 09 anos ficaram brincando de pega a pega, e quando passava motoqueiros e carros eles começavam a gritar “queremos carona”. Em dado momento, um aluno de 8 anos sentou no chão próximo de uma porteira com um casaco com a toca na cabeça ao se aproximar dele e pergunta se estava passando mal, ele apenas respondeu “estou com fome”. E em seguida outra aluna de 08 alunos também parecia triste. perguntei se estava com fome, ela respondeu “sim estou com fome não me alimentei antes de sair de casa e na escola havia canjica, eca trem ruim”.

Durante o período que estava aguardando para concerto do pneu do transporte 5 alunos começaram caminhar a pé. O sol estava quente, o ônibus não tinha cortinas e nem todas as janelas abriam, o ambiente estava abafado e no ônibus havia somente uma pequena

garrafa de água para o consumo do motorista. Rapidamente a água acabou, às 12hs50min o pneu estava colocado. No percurso o motorista parou o ônibus em uma casa próxima da estrada para abastecer a garrafa de água para os alunos se hidratar. Observou-se que os alunos não utilizam cinto de segurança, e também gostam de ficar conversando e contando histórias.

3.2 Identificação do aluno

Participaram da pesquisa 21 alunos com idade entre 8 e 16 anos, sendo que a maioria deles tem 8 anos (5) e 12 anos (5), conforme Tabela 5.

Tabela 5 – Idade dos alunos do município de Alta Floresta do Oeste que utilizam transporte escolar.

Idade	Número de alunos	Percentual
8 anos	5	23,81%
9 anos	1	4,76%
10 anos	1	4,76%
11 anos	1	4,76%
12 anos	5	23,81%
13 anos	3	14,29%
15 anos	3	14,29%
14 anos	1	4,76%
16 anos	1	4,76%
Total	21	100%

Fonte: A autora (2019)

Percebe-se que a idade dos alunos variam entre crianças e adolescentes, sendo a maioria deles até 12 anos de idade. Isso é preocupante, pois crianças tão pequenas já tendo que enfrentar esses tipos de dificuldades para poder conseguir estudar, quando o governo deveria promover ações para melhorar a qualidade de ensino desses alunos.

A Tabela 6 demonstra o sexo dos alunos que participaram desta pesquisa, sendo que a maioria prevaleceu o sexo masculino com 62%.

Tabela 6 – Sexo dos alunos pesquisados que utilizam o transporte escolar em Alta Floresta do Oeste -RO

Sexo	Número de alunos	Percentual
Masculino	13	62%
Feminino	8	38%
Total	21	100%

Fonte: A autora (2019)

A escolaridade que os alunos estão cursando varia do ensino fundamental ao ensino médio, sendo 2 na 3ª série, 6 na 4ª, 1 na 5ª, 4 na 6ª, 4 na 7ª, 1 na 8ª, 1 na 9ª e 1 no Ensino médio, conforme Tabela 7, dos quais 2 alunos estudam na escola 17 de Julho; 3 alunos na

Escola Eurídice Lopes Pedroso; 8 na Escola Padre Ezequiel Ramim; 6 alunos na Escola Tancredo de Almeida Neves; 1 aluno na Escola Mariomar Pereira de Souza e 1 aluno não respondeu.

Tabela 7 – Escolaridade

Escolaridade	Número de alunos	Percentual
3ª série	2	10%
4ª série	6	28%
5ª série	1	5%
6ª série	4	18%
7ª série	4	19%
8ª série	1	5%
9ª série	1	5%
1º ano Ensino Médio	2	10%
Total	21	100%

Fonte: Autora, (2019)

A maioria desses alunos ainda estão no ensino fundamental, e esse sofrimento que tem que enfrentar todos os dias para poder ir para escola acaba vindo a desmotivá-los e interferir no desenvolvimento e aprendizagem, pois o sono, a fome e o cansaço acabam tirando o foco e a concentração na aula, por isso, é muito comum crianças dormirem na sala ou ficarem isolado dos coleguinhas nas horas de atividades físicas, pois preferem descansar.

3.3 Caracterização do deslocamento dos alunos

A Tabela 8 se refere ao meio de acesso que o aluno faz ao transporte para ir até a escola. Nota-se que a maioria 52% o ônibus passa em frente às suas residências, enquanto 43% deslocam-se até o ponto de embarque em rodovia ou estrada e 5% não respondeu.

Tabela 8 – Meio de acesso ao transporte escolar

Local	Número de alunos	Percentual
Porta de casa	11	52%
Outro ponto de embarque	9	43%
Não respondeu	1	5%
Total	21	100%

Fonte: Autora, (2019)

O transporte rural passa na porta de casa da maioria dos alunos, mas outros precisam ir até o local de embarque e se atrasarem podem perde-lo e ficar sem ir a aula, o que os obriga a ter que levantar de madrugada e sair sem ao menos tomar café para não chegar atrasado. “Transporte rural é o transporte de passageiros, público ou de interesse social, entre a área rural e a área urbana ou no interior da área rural do município” (GEIPOT, 1995, p.3).

De acordo com a Tabela 9, a maioria dos alunos realizam o trajeto de sua casa até o ponto de embarque do transporte escolar a pé 57%, enquanto outros 43% vão de carro.

Tabela 9 – Meio de condução do aluno até o ponto de embarque

Meio de condução	Número de alunos	Percentual
A pé	12	57%
Veículo	9	43%
Total	21	100%

Fonte: Autora, (2019)

Os alunos que vão a pé 11 são os que a condução passa em frente de casa, apenas um que precisa caminhar alguns minutos a mais para chegar até o local do embarque. Os que moram mais longe são levados pelos pais com carro ou moto até ponto de embarque para dar tempo de chegar no local antes do ônibus passar, para não perder a lotação e a aula.

A Tabela 10 traz a média de tempo que cada aluno gasta da sua casa até o ponto de embarque do transporte escolar, em média 5 minutos (32%), 6 leva 2 minutos (29%), 4 uns 30 segundos (19%), 2 apenas 1 minuto (10%) e 2 não responderam (10%).

Tabela 10 – Tempo médio do trajeto até o ponto de embarque

Tempo	Número de alunos	Percentual
30 segundos	4	19%
1 minuto	2	10%
2 minutos	6	29%
5 minutos	7	32%
Não respondeu	2	10%
Total	21	100%

Fonte: Autora, (2019)

A maioria desses alunos levam 5 minutos para chegar ao ponto de embarque e a minoria 1 minuto. O tempo que levam de casa até o local de embarque é bem curto, podendo ir a pé, pois não ultrapassa 5 minutos, mas se atrasar o ônibus passa direto e o aluno fica para trás. Outra questão é o fato de uma criança ter que ficar de madrugada esperando uma lotação para poder ir a escola, sendo que se houvesse uma instituição na zona rural mais próximo as suas residências, estes poderiam dormir até mais tarde e se alimentar antes de ir para escola, aumentando sua autoestima, desenvolvimento, aprendizado e concentração na aula.

A Tabela 11 evidencia a distância em metros percorrida pelos alunos, de sua casa até o ponto de embarque do transporte escolar, onde 23% percorrem entre 100 e 300 metros, 19% cerca de 15 metros, 10% entre 10 e 50 metros, 5% 500 metros e 10% não respondeu.

Tabela 11 – Distância média do trajeto até o ponto de embarque

Distância	Número de alunos	Percentual
15 metros	4	19%
10 metros	2	10%
50 metros	2	10%
100 metros	5	23%
300 metros	5	23%
500 metros	1	5%
Não respondeu	2	10%
Total	21	100%

Fonte: Autora, (2019)

Os resultados apontaram que a maioria dos alunos 23% percorrem em média 100 a 300 metros todos os dias de suas casas até o ponto de embarque e a minoria 5% percorrem uma distância maior que é 500 metros. Segundo Martins (2010), a distância entre a residência do aluno e o ponto de embarque é importante, devido às péssimas condições apresentadas pelas vias rurais, o que podem dificultar seu trajeto a pé.

No trajeto da casa até o ponto de embarque do transporte escolar a maioria dos alunos percorre o trajeto em estrada de terra 76% e outros 24% em estrada de cascalho (Tabela 12).

Tabela 12 – Tipo de pavimentação percorrida no trajeto de casa até o ponto de embarque

Pavimentação	Número de alunos	Percentual
Terra	16	76%
Cascalho	5	24%
Total	21	100%

Fonte: Autora, (2019)

Infelizmente, a qualidade da pavimentação nas vias da zona rural não são asfaltadas, uma realidade brasileira, que somada a falta de patrolamento acaba na época das águas criando crateras no meio das estradas, dificultando a passagem. Segundo Krusser *et al.* (2017, p. 10): “Constatamos a preocupação com a qualidade das estradas que se constituem em fator relevante e de atenção, devido aos cuidados constantes que necessitam por serem de terra (sem pavimentação), especialmente em época de chuvas.”

Cerca de 38% não dos alunos relataram que não enfrentam dificuldades no percorrer do trajeto realizado de sua casa até o ponto de embarque, enquanto 62% disseram que sim e citaram como exemplo os seguintes problemas evidenciados na Tabela 13.

Tabela 13 – Dificuldades enfrentadas no trajeto de casa até o ponto de embarque

Dificuldades	Percentual
Poeira	37%

Lama	16%
Buraco	47%
Total	100%

Fonte: Autora, (2019)

Na época da seca esses alunos que moram na zona rural acabam tendo que enfrentar a poeira, já nas águas sofrem com a lama, pois as estradas não são asfaltadas e sem falar dos buracos que surgem ao longo do trajeto, por causa das enxurradas, e quando os carros passam, os cobre de poeira ou lama. Quando pegam a lotação, também enfrentam dificuldades para chegar ao destino, devido essa situação.

A trajetória e as dificuldades enfrentadas pelos estudantes da zona rural para conseguir chegar em sala de aula, por causa da distância entre suas casas e a escola e as péssimas condições das estradas, que são na maioria das vezes inapropriadas para realizar a locomoção de veículos, mostra a falta de respeito pela LDB que fala sobre a garantia de acesso e permanência do aluno na escola (FREITAS, 2011).

Aproximadamente 32% dos alunos relataram não chegar atrasados na escola, já 68% disseram que há dias em que chegam atrasados na escola. O atraso segundo esses participantes na maioria das vezes (62%) ocorre devido o ônibus quebrar no trajeto, 38% não chega no horário combinado, e este atraso ocorre por causa das péssimas condições da estrada, conforme Tabela 14.

Tabela 14 – Motivo do atraso na escola

Motivo	Percentual
Ônibus não passa no horário combinado	38%
Ônibus quebra no meio do trajeto	62%
Total	100%

Fonte: Autora, (2019)

As péssimas qualidades da estrada e do ônibus, associados a distância da moradia desses alunos à escola, acaba contribuindo para o atraso, fazendo com que os alunos cheguem na escola após o sinal ter batido, perdendo parte do conteúdo explicado pela professora em sala de aula. Segundo Mesquita (2017), as péssimas qualidades do ônibus escolar é um risco para a vida dos alunos e motorista, pois pode quebrar alguma peça no meio do caminho e envolver-se em acidente, sendo necessário que as autoridades públicas intervenham urgentemente nesta questão. E esse risco relatado pelo autor pode ser ainda maior pelo fato dos alunos irem sem cinto de segurança.

A Tabela 15 evidencia que todos os alunos (100%) relataram que o ônibus escolar costuma faltar de vez em enquanto, devido aos seguintes problemas: quebra de alguma peça do ônibus; atola na lama e pelo excesso de lama na estrada na época das chuvas que dificulta

o trajeto. Alguns alunos ressaltaram ainda que já chegaram a ficar uma semana sem poder ir a aula devido o ônibus não passar por causa de algum desses problemas acima citados.

Tabela 15 – Falta do ônibus em dia letivo

Falta	Relatos	Percentual
Sim	21	100%
Não	-	-
Total		100%

Fonte: Autora, (2019)

A falta do ônibus é uma consequência das péssimas condições de saneamento que se encontram as estradas e devido a esses veículos serem velhos, onde suas peças já estão gastas, estando propícias a quebrar a qualquer momento, principalmente quando passa em buracos nas estradas.

A ausência do ônibus escolar segundo Martins (2010) acaba por comprometer a frequência de ida dos alunos à escola, pois trata-se do meio de condução que o leva para a instituição de ensino e vice-versa, porém, muitas vezes esses veículos precisam enfrentar condições de infraestrutura inapropriadas e longas, dificultando o transporte.

Quando os alunos não conseguem chegar na escola, acabam passando por transtornos e dificuldades que afetam o aprendizado, visto que na falta, acabam perdendo a seqüência do conteúdo e as explicações dos professores (FREITAS, 2011).

A Tabela 16 demonstra o tempo de espera dos alunos no ponto de espera até a chegada do ônibus escolar para poder embarcar para ir à escola, sendo que a maioria espera somente até 5 minutos (81%), 5% entre 5 e 10 minutos e 14% entre 10 e 15 minutos.

Tabela 16 – Tempo de espera do transporte escolar

Tempo	Número de problemas	Percentual
Até 5 minutos	17	81%
Entre 5 e 10 minutos	1	5%
Entre 10 e 15 minutos	3	14%
Mais de 15 minutos	-	-
Total		100%

Fonte: Autora, (2019)

O tempo aguardado pela maioria dos alunos é curto, o que demonstra que o ônibus costuma ser pontual com o horário. Por essa razão, eles precisam levantar bem cedo e ir para o ponto de embarque para não perder o transporte e ter que faltar na aula.

A Tabela 17 refere-se ao número de alunos que vão sentados no ônibus do embarque até a escola e vice versa, que se refere a 100%.

Tabela 17 – Forma como o aluno é transportado no ônibus

Posição	Relatos	Percentual
Sentado	21	100%
Em pé	-	-
Total		100%

Fonte: Autora, (2019)

Por ter poucos alunos, a espaço suficiente no ônibus para que todos possam ir sentados, pois é uma distância longa da casa até a escola, principalmente para os que embarcam primeiro, podendo descansar um pouco e até dormir até chegar na escola. Ir de pé além de ser cansativo, também é perigoso, pois em um desvio os alunos podem se machucar.

A Tabela 18 demonstra as situações que ocorrem no transporte escolar e que causam desconfortos. 24% dizem estar satisfeitos, 11% disseram que o local é abafado, 2% reclamam dos bancos rasgados, 11% da falta cortinas, 11% da falta de água, 11% das janelas que não abrem ou não fecham, 18% reclamam do ônibus sujo, 5% informam que viagem em pé, 11% reclamam do transporte de caroneiros, 2% informam que o motorista corre muito.

Tabela 18 – Causas de desconforto de comodidade durante o trajeto

Situações	Relatos	Percentual
Nenhuma situação	10	24%
Local abafado	5	11%
Bancos rasgados	1	2%
Falta de cortinas	5	11%
Falta de água	5	11%
Janelas não abrem ou não fecham	2	5%
Sujo por dentro	8	18%
Viajem em pé	2	5%
Transporta caroneiros	5	11%
Motorista corre muito	1	2%
Total		

Fonte: Autora, (2019)

São vários os fatores que tem causado desconforto na vida desses alunos durante a viagem. As condições de limpeza do ônibus, sua estrutura precária, janelas com defeito, veículo abafado em dias de sol, a falta de cortinas para proteger do sol o que aumenta o calor e ainda causa queimaduras na pele, o ônibus que deveria ser exclusivo para transportar os alunos, acabando dando carona a terceiros, a falta de água para as crianças beber, pois elas acabam ficando um tempo muito longo no ônibus e precisam se hidratar. Dirigir em alta velocidade coloca os alunos em risco, pois o Ônibus não tem cinto de segurança.

O estado de conservação do veículo que transporta os alunos e as péssimas condições de estrada tornam a viagem desgastante e cansativa. O ônibus sucateado costuma fazer barulhos e causar desconfortos (MARTINS, 2010). O atraso do ônibus e o desconforto de

comodidade causado pela precariedade do transporte escolar durante o transporte no meio rural, acaba prejudicando e atrapalhando no desenvolvimento do aluno na escola, influenciando nos resultados (ROCHA, 2018).

Foi questionado aos alunos se eles gostam de todas as pessoas que usam o transporte escolar junto com eles, e 43% responderam que sim e outros 57% não, e justificaram esta resposta devido aos fatores demonstrados na Tabela 19, onde prevaleceu como principal causa a bagunça feita por muitos alunos (39%).

Tabela 19 – Comportamento dos colegas de ônibus

Motivo	Relatos	Percentual
Má educação	3	17%
Falam alto	4	22%
Brigam	4	22%
Fazem bagunça	7	39%
Outro motivo	-	-
Total		100%

Fonte: Autora, (2019)

Cerca de 43% dos alunos relataram não sentir nenhum tipo de desconforto quando chegam à escola, depois de ter percorrido essa longa viagem de ônibus, já 57% relataram que sentem. Dos alunos que responderam sentir desconforto, 69% citou o cansaço e 31% dor de cabeça, conforme Tabela 20.

Tabela 20 – Causas de desconforto durante o trajeto

Desconforto	Relatos	Percentual
Cansaço	11	69%
Dor de cabeça	5	31%
Total		

Fonte: Autora, (2019)

A dor de cabeça e o cansaço são consequência do longo trajeto que esses alunos percorrem todos os dias, do sono, da fome, do sol que pega em seus rostos devido ao ônibus não ter cortinas, do próprio estresse vivenciado cotidianamente por eles nessa rotina, etc.

Ao questionar os alunos se eles consideravam o transporte escolar confortável, 57% responderam que sim e 43% que não, conforme Tabela 21. Os alunos que não estão satisfeitos com o transporte relataram que os bancos do ônibus são sujos, rasgados e da impulso alto quando passa em algum buraco.

Tabela 21 – O transporte é confortável

Conforto do transporte	Relatos	Percentual
-------------------------------	----------------	-------------------

Sim	12	57%
Não	9	43%
Total		100%

Fonte: Autora, (2019)

O transporte escolar segundo a maioria dos alunos é confortável, no entanto, é necessário que sejam realizados alguns reparos como: colocar cortinas, arrumar as janelas, fazer a limpeza constante para tornar o ambiente mais confortável, colocar mais garrafas com água para os alunos, adaptar cinto de segurança. Esses ajustes contribuem não apenas para melhorias do ambiente como para a segurança dos alunos.

4 CONSIDERAÇÕES

Com base na presente pesquisa foi possível observar que os alunos precisam sair muito cedo de suas residências, a maioria ainda de madrugada, um horário complicado que dificulta a eles poder tomar café e dormir até mais tarde e no retorno da escola para casa, precisam seguir novamente um longo trajeto, chegando tarde em casa para poder almoçar.

A maior parte desses alunos passam mais tempo dentro do ônibus do que no ambiente escolar, ficando fora de casa quase nove horas por dia, o que torna seu cotidiano de vida e estudo muito cansativo e desestimulante, tendo que enfrentar a fome, o sono e o cansaço para poder estudar. E esse horário às vezes acaba se estendendo ainda mais quando o ônibus atrasa ou quebra e os alunos precisam ficar esperando outro veículo para serem transportados para a escola ou residência, sem falar nos dias que este veículo não vem, e esses jovens acabam faltando na escola, por não terem como ir, causando prejuízos no desenvolvimento de sua aprendizagem e acompanhamento da turma.

Os alunos também precisam lidar com as péssimas condições de infraestrutura que as estradas apresentam, além de serem transportados por ônibus de péssima qualidade, sem cortina, com bancos rasgados, sem cinto de segurança, entre outros fatores que tornam a viagem ainda mais cansativa e ainda causam desconforto.

Com o fechamento de escolas rurais muitos alunos foram prejudicados, as políticas que poderiam ajudar nestas situações não se movem. Está causa não prejudica somente a educação dos cidadãos, mas também da comunidade local, pois acaba gerando êxodo rural das famílias ou somente dos filhos para cidade como meio de ter facilidade de frequentar a escola diariamente na cidade. Estes jovens recebem ensino que desvaloriza sua realidade.

Infelizmente falta um olhar mais humano por parte das autoridades em relação a esses

alunos da zona rural, necessitando de políticas mais humanizadas que venham a melhorar as condições de transporte e estradas, visto que as escolas rurais foram fechadas devido à baixa demanda de alunos e a falta de professores para atuarem nessas localidades.

**POINTS AND POLICIES OF PUBLIC POLICY AND SCHOOL
TRANSPORTATION: CASE STUDY IN THE COUNTRY SCHOOLS IN THE
HIGHLAND FOREST MUNICIPALITY OF THE WEST-RO**

**Alice Brandão de Almeida
Dra. Kachia Hedeny Téchio**

ABSTRACT

The objective of this work was to know the conditions of school transportation and the route made by the students of the rural area to study in the city; to analyze the causes and consequences of the closing process of the rural school of line 144 km 20 of Alta Floresta do Oeste-RO; understand how the community organized to prevent closure; to know the course done daily by students from home to school and vice versa; check the difficulties and discomforts faced during the daily journey. The main authors that guided this research were: Peixoto (2016); Carvalho (2006); Law of the Bases and Guidelines of Education; Ministry of Education; Freitas (2011); Rocha (2018); Mosque (2017); Martins (2010). The methodology was the bibliographical research, followed by a field survey with two mothers and 21 students from the field who move daily to study in the urban area. The results showed that these students wake up at dawn to be able to get ready and take the stocking and most stay on the bus longer than in the classroom, face various difficulties and discomfort that end up interfering in self-esteem and learning.

Keywords: Students. Transportation School. Rural Education.

5 REFERÊNCIAS

Brasil. **Código de Trânsito Brasileiro.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm. Acesso em: 10 de abril de 2019.

BRASIL-INEP, Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. **Cartilha do transporte escolar.** Brasília: O Instituto, 2005, p.40. Disponível em: <http://diamantina.mg.gov.br/wp-content/uploads/2015/03/cartilha-Transporte-Escolar.pdf>. Acesso em 22 de novembro de 2017.

BRASIL. **Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996.** Disponível em: http://www.planalto.gov.br/civil_03/LEIS/L9394.htm. Acesso em: 10 de abril de 2019.

BRASIL. **Lei nº 12,960, de 27 de março de 2014.** Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2014/lei-12960-27-marco-2014-778312-publicacaooriginal-143651-pl.html>. Acesso em: 10 de abril de 2019.

BRASIL. **Resolução CNE/CEB nº 1, de 3 de abril de 2002.** Disponível em: http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=13800-rceb001-02-pdf&category_slug=agosto-2013-pdf&Itemid=30192. Acesso em: 10 de abril de 2019.

CALAZANS, M. J. C. Para compreender a educação do Estado no meio rural: traços de uma trajetória. In: Jacques Therrien e Maria Nobre Damasceno (coords.). **Educação e Escola no campo.** Campinas, Papirus, 1993.

CARVALHO, W. L.; *et al.* **O processo evolutivo do transporte escolar rural brasileiro no modo rodoviário.** 2016, p.11. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/316349198_o_processo_evolutivo_do_transporte_escolar_rural_brasileiro_no_modorodoviario. Acesso em: 22 de novembro de 2018.

COSTA, J. P. R. *et al.* A educação do campo e o fechamento das escolas do campo. II Fórum Internacional de Educação, abr., 2016. Disponível em: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/14901-11581-1-PB.pdf>. Acesso em: 22 de novembro de 2018.

EGAMI, C. Y.; *et al.* **Panorama das políticas públicas do transporte escolar rural. centro de formação de recursos humanos em transportes – CEFTRU.** Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes – CEFTRU Universidade de Brasília – UnB, 2006.

FIGUEIREDO, T. G. B. **O processo de fechamento de escolas rurais no estado do Rio de Janeiro:** a nucleação escolar analisada a partir da educação do campo. Universidade Estadual do Rio de Janeiro-UERJ, 2012, p.12. Disponível em: http://www.lagea.ig.ufu.br/xx1enga/anais_enga_2012/eixos/1066_1.pdf, Acesso em: 22 de novembro de 2018.

FISCHER, C. W. *et al.* Práticas educativas no ensino médio. 2008. p. 128-138. In: MACHADO, C. L. B. *et al.* (Org's). **Teoria e prática da educação do campo.** Brasília: MDA, 2008. 236p.

FREITAS, D. P. **O transporte escolar e sua influência no aprendizado do aluno do campo.** Ministério da Educação. Universidade Federal do Paraná (UFPR) 2011. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/38494/R%20-%20E%20-20DULCELI%20PIERIN%20DE%20FREITAS.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 22 de novembro de 2018.

GEIPOT. **Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes.** Avaliação Preliminar do Transporte Rural destaque para o segmento escolar. Brasília, Geipot, 1995.

HOUAISS, A. **Dicionário prático da língua portuguesa.** São Paulo: Melhoramentos 2005.

JÚNIOR, A. F. S.; FONSECA, S. G. **O ensino de História em escolas no meio rural**

Brasileiro. EccoS Revista Científica, São Paulo, 2010, p.19. Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=71518580012>. Acesso em: 10 de novembro de 2018.

KRUSSE, E. A. N. *et al.* **Transporte escolar: importância e dificuldades.** 14ª Jornada de Pós-Graduação e Pesquisa Submetido: 08/09/2017 Avaliado: 27/09/2017. Disponível em: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/703-2169-1-PB.pdf>. Acesso em: 20 de maio de 2019.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. V. **Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos.** 7. ed. São Paulo: Atlas: 2017.

MARTINS, A. P. A. **Análise dos impactos das condições do transporte escolar rural no rendimento escolar dos alunos.** Universidade de Brasília. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental. Pós-graduação em Transportes. Brasília, 2010. 125p.

MENEZES, M. P.; MARTINS, M. S. **Transporte escolar: uma perspectiva de acesso cidadania.** 2011. Disponível em: http://www.mpc.ms.gov.br/uploads/upload/1321982183_Artigo_Marli_Paim_cor5_B.pdf. Acesso em: 20 de novembro de 2018.

MESQUITA, A. **Ônibus do transporte escolar do município de vargem grande estão em péssimas qualidades.** Fev., 2017. Disponível em: <http://portaljg.com.br/noticia/10186-onibus-do-transporte-escolar-do-municipio-de-vargem-grande-estao-em-pessimas-qualidades>. Acesso em: 13 de abril de 2019.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO. Secretaria de Educação Continuada, Alfabetização, Diversidade e Inclusão - SECADI. **Educação do Campo: marcos normativos/Secretaria de Educação Continuada, Alfabetização, Diversidade e Inclusão – Brasília: SECADI, 2012.** 96 p.

MIRANDA, J. R. S. Transporte escolar: Garantia de acesso e cidadania. **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**, Ano 1, v. 8, p. 100-106. Set., 2016.

NASCIMENTO: C. G. Educação e Cultura: as escolas do campo em movimento. Revista eletrônica. **Fragmentos de Cultura**, Goiânia, v. 16, n. 11/12, p. 867-883, nov./dez. 2006.

PEIXOTO, R. et al. Educação do e no campo: problematização acerca do currículo escolar e das políticas educacionais. **Rev. Ed. Popular**, Uberlândia, v. 15, n. 2, p. 77-90, jul./dez., 2016.

PINTO, M. P. A. et al. O território da educação do campo: as escolas família agrícola. *In*: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, **Anais**, n. 14, 2013.

RIBEIRO, M. **Movimento camponês, trabalho e educação. Liberdade, autonomia e emancipação: princípios/fins da formação humana.** 1 ed. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

ROCHA, V. O. S. Ofício: Melhoria no Transporte Escolar do Meio Rural. **Jornada Cidadania nas Escolas.** Mata Grande – AL. 2018.

SANTANA, Eliseu. **Escolas rurais de Cascavel: ascensão e declínio.** [Artigo de revisão].

2002. 15 pg.

SANTOS, A.R. **Metodologia científica**: a construção do conhecimento. 5 ed. Revisada. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

SANTOS, E. J. **A modernização da agricultura e o crédito rural**: o elo de transformação da agricultura brasileira. VII Jornada Internacional Políticas Públicas. Universidade Federal do Maranhão. Centro de Ciências Sociais. Programa de Pós-graduação em Políticas Públicas. Ago., 2015. 9p.

SOUZA, V. M. **Análise crítica da infraestrutura de suporte aos alunos e do sistema de transporte escolar rural**: o caso dos alunos do distrito de Trairi. 2009. Disponível em: <http://livros01.livrosgratis.com.br/cp105583.pdf>. Acesso em: 20 de novembro de 2018.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **TC 034.342/2011-7**. Disponível em <https://contas.tcu.gov.br/sagas/SvlVisualizarRelVotoAcRtf?codFiltro=SAGAS-SESSAO-ENCERRADA&seOcultaPagina=S&item0=479833>. Acesso em: 20 de maio de 2019.

VALADÃO, A. D. **A Educação do Campo em Rondônia**: estigmatizando o agricultor e a agricultura familiar. 2013. Disponível em: <http://www.partes.com.br/2013/12/20/a-educacao-do-campo-em-rondonia-estigmatizando-o-agricultor-e-a-agricultura-familiar/>. Acesso em: 08/05/2019.

ZINET, C. **Centro de Referências em Educação Integral**. 2015, p.01. Disponível em <http://educacaointegral.org.br/reportagens/nos-ultimos-11-anos-277-escolas-rurais-foram-fechadas-por-mes-brasil>. Acesso em: 20 de novembro de 2018.

6 ANEXOS

Roteiro para entrevista com os alunos

QUESTIONÁRIO DO ALUNO	
Pesquisador: _____	Data: ____/____/____
Município: _____	UF _____
IDENTIFICAÇÃO DO ALUNO	
1.1 – Rota do transporte escolar utilizada pelo aluno: _____	
1.2 – Nome do aluno: _____	
1.3 – Idade: _____	2.4 – Sexo: <input type="checkbox"/> masculino <input type="checkbox"/> feminino
1.5 – Série que está cursando: _____	1.6 – Turno: <input type="checkbox"/> matutino <input type="checkbox"/> vespertino <input type="checkbox"/> noturno
1.7 – Escola: _____	
CARACTERIZAÇÃO DO DESLOCAMENTO DO ALUNO	
2.1 – O acesso ao transporte escolar é feito:	
<input type="checkbox"/> porta de casa	<input type="checkbox"/> outro ponto de embarque como rodovia, estrada
2.2 – Como é realizado o trajeto até o ponto de embarque do transporte escolar?	
<input type="checkbox"/> a pé	<input type="checkbox"/> bicicleta
<input type="checkbox"/> animal de montaria	<input type="checkbox"/> veículo de tração animal
<input type="checkbox"/> veículo	<input type="checkbox"/> moto
<input type="checkbox"/> outro. Qual? _____	
2.3- Em média, quanto tempo você gasta da sua casa até o ponto de embarque do transporte escolar?	

2.4-Em média, qual a distância entre sua casa e o ponto de embarque do transporte escolar?	

2.5.1 - Qual o tipo de pavimento existente entre sua casa e o ponto de embarque do transporte escolar? Se este caminho for composto por mais de um tipo de pavimento, assinale aquele de maior trecho.	
<input type="checkbox"/> asfalto	<input type="checkbox"/> cascalho
<input type="checkbox"/> terra	<input type="checkbox"/> outro. Qual? _____
2.5.2- O deslocamento realizado entre sua casa e o ponto de embarque do transporte escolar apresenta alguma dificuldade?	
<input type="checkbox"/> não	<input type="checkbox"/> sim
Por que sim? (pode marcar mais de uma alternativa)	
<input type="checkbox"/> apresenta poeira	
<input type="checkbox"/> apresenta declive/aclive	
<input type="checkbox"/> apresenta lama	
<input type="checkbox"/> apresenta buraco	
<input type="checkbox"/> outro. Qual? _____	
2.6 – Você chega atrasado na escola por causa do transporte escolar?	
<input type="checkbox"/> não	<input type="checkbox"/> sim
Por que sim? (pode marcar mais de uma alternativa)	
<input type="checkbox"/> não passa no horário combinado	
<input type="checkbox"/> quebra no meio do caminho	
<input type="checkbox"/> outro motivo. Qual? _____	
2.7- O ônibus escolar costuma faltar?	
<input type="checkbox"/> não	<input type="checkbox"/> sim. Quantas vezes? _____
Por qual motivo? _____	

