

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PAMPA

ELISÂNGELA PEREIRA CUNHA

**POLÍTICAS PÚBLICAS: UM ESTUDO SOBRE O TRANSPORTE ESCOLAR DE
UMA ESCOLA DO CAMPO DO MUNICÍPIO DE DOM PEDRITO**

**Dom Pedrito
2018**

ELISÂNGELA PEREIRA CUNHA

**POLÍTICAS PÚBLICAS: UM ESTUDO SOBRE O TRANSPORTE ESCOLAR DE
UMA ESCOLA DO CAMPO DO MUNICÍPIO DE DOM PEDRITO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Educação do Campo – Licenciatura da Universidade Federal do Pampa, como requisito parcial para obtenção do Título de Educadores do Campo aptos para docência em Ciências da Natureza nos anos finais do Ensino Fundamental e de Química, Física e Biologia no Ensino Médio.

Orientador: Prof. Dr. Algacir José Rigon.

**Dom Pedrito
2018**

Ficha catalográfica elaborada automaticamente com os dados fornecidos
pelo(a) autor(a) através do Módulo de Biblioteca do
Sistema GURI (Gestão Unificada de Recursos Institucionais) .

C972p Cunha, Elisângela Pereira
Políticas Públicas: um estudo sobre o transporte escolar de
uma escola do campo do Município de Dom Pedrito / Elisângela
Pereira Cunha.
40 p.

Trabalho de Conclusão de Curso(Graduação)-- Universidade
Federal do Pampa, EDUCAÇÃO DO CAMPO, 2018.
"Orientação: Algacir José Rigon".

1. Educação do Campo. 2. Estradas. 3. Nucleação. I. Título.

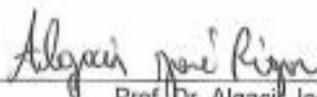
ELISÂNGELA PEREIRA CUNHA

**POLÍTICAS PÚBLICAS: UM ESTUDO SOBRE O TRANSPORTE ESCOLAR DE
UMA ESCOLA DO CAMPO DO MUNICÍPIO DE DOM PEDRITO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Educação do Campo – Licenciatura da Universidade Federal do Pampa, como requisito parcial para obtenção do Título de Educadores do Campo aptos para docência em Ciências da Natureza nos anos finais do Ensino Fundamental e de Química, Física e Biologia no Ensino Médio.

Trabalho de Conclusão de Curso defendido e aprovado em: 12 de Nov. de 2018

Banca examinadora:



Prof. Dr. Algacir José Rigon
Orientador
UNIPAMPA – Campus Dom Pedrito



Profa. Dra. Fernando Novo da Silva
UNIPAMPA – Campus Dom Pedrito



Me. Cristiane da Cunha Alves
Universidade Federal do Rio Grande

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho à memória do meu avô Cabral por todo amor, carinho e sabedoria em guiar meus primeiros passos pois foi essencial para minha formação enquanto ser humano. Eternas saudades.

AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Algacir Rigon pelas orientações e trocas de saberes;

A todos os professores da Educação do Campo, em especial, à Aniara, Guilherme, Annie e Maritza por me motivarem nos momentos mais difíceis durante o curso, quando pensei em desistir, foi vocês que fizeram seguir em frente;

Aos professores que participaram da banca examinadora deste trabalho, pelas considerações e contribuições somando na qualidade dessa pesquisa;

Às colegas de curso, Nadia, Mari e Tatiana, pois foi nossa união que nos permitiu alcançar nossos objetivos;

Aos participantes da pesquisa pela disponibilidade e contribuições;

A minha mãe meu maior exemplo, sou grata pelo incentivo e todas as orações diárias que me dedicou.

A meu pai (em memória) que batalhou durante vários anos para me proporcionar a melhor educação.

A minha filha Amanda minha companheira de todas as horas, sem tua ajuda e dedicação não estaria onde estou.

Ao meu filho Ryan que respeitou meus momentos de reclusão e ausência

À minha neta Maria Fernanda fonte das minhas inspirações;

Ao meu irmão Alison pelo exemplo de carinho

Ao meu esposo Cesar que foi um grande parceiro ao meu lado, sem seu companheirismo e amor seria tudo mais difícil.

Ao meu genro e amigo Mateus que muito me estendeu a mão nos momentos difíceis.

“O saber que não vem da experiência
não é realmente saber!”.

(Vigotski)

RESUMO

Esta pesquisa foi desenvolvida como trabalho de conclusão do curso Licenciatura em Educação do Campo – Ciências da Natureza, pela Universidade Federal do Pampa – Campus – Dom Pedrito. Esta teve como questão de pesquisa: “Quais as condições do transporte escolar que atende a Escola Rural Municipal Sucessão dos Moraes e se há condições de melhoria. O objetivo geral compreender como é feito o planejamento do transporte escolar que atende a Escola Municipal de Ensino Fundamental Rural Sucessão dos Moraes, localizada no município de Dom Pedrito, Rio Grande do Sul. E teve como objetivos específicos: verificar as Políticas Públicas acessadas para o transporte escolar nessa escola; mapear as vias do transporte que atende a Escola Sucessão dos Moraes. Além de identificar os efeitos que causa a comunidade o planejamento do transporte escolar e averiguar se há alternativas mais adequadas ao proposto. Metodologicamente, caracterizou-se quanto à abordagem como qualitativa e procedimentalmente um estudo de caso (GIL, 2002). Para tanto, elaborou-se um mapeamento das rotas utilizadas e aplicou-se um questionário com perguntas abertas ao responsável pelo transporte escolar, à diretora, professoras e comunidade escolar, sendo a análise qualitativa. Durante a pesquisa contatou-se que o responsável pelo custeio do transporte dessa escola é a Prefeitura Municipal com o apoio financeiro do PEATE (Programa Estadual de apoio ao Transporte Escolar) e PNATE (Programa Nacional de apoio ao Transporte Escolar). Mapeou-se que são utilizadas quatro rotas para atender a Escola Sucessão dos Moraes, sendo que, os estudantes que moram nas duas últimas rotas podem demorar até quatro horas para chegar à escola. Como alternativas para amenizar esses efeitos, sugerem-se três possibilidades: (a) planejamento das rotas em conjunto entre os gestores públicos, docentes e comunidade escolar a fim de conhecer a realidade do campo; (b) ações conjuntas entre a Secretaria de Educação e a Secretaria de Obras, visto que, uma é responsável pelo planejamento e a outra pela manutenção das estradas; (c) reabertura das escolas das localidades do Ponche Verde e Upacaraí, podendo ser por meio de classes multisseriadas, visto que são as rotas mais longas.

Palavras-chave: Educação do Campo. Estradas. Nucleação.

ABSTRACT

This research was developed as a conclusion work of the Licenciature course in Field Education - Natural Sciences, by the Federal University of Pampa - Campus - Dom Pedrito. This had as a research question: "What are the conditions of school transportation that attend the Municipal Rural Succession of Moraes School and if there are conditions for improvement. The general objective is to understand how the school transportation planning that attend the Municipal School of Rural Education Sucessão dos Moraes, located in the municipality of Dom Pedrito, Rio Grande do Sul, is carried out. Its specific objectives were: to verify the Public Policies accessed for the transportation in this school; map the routes of transportation that attend the Escola Sucessão dos Moraes. In addition to identifying the effects that the community causes the planning of school transportation and find out if there are alternatives more appropriate to the proposed. Methodologically, a case study was characterized as a qualitative and procedural approach (GIL, 2002). For that, a mapping of the routes used was elaborated and a questionnaire was applied with open questions to the responsible for the school transport, the director, teachers and school community, being the qualitative analysis. During the research it was contacted that the responsible for the transportation cost of this school is the Municipal Government with the financial support of the State Program of support to the School Transportation and PNATE (National Program of support to the School Transport). It was mapped out that four routes are used to attend Escola Sucessão dos Moraes, and students living on the last two routes can take up to four hours to reach school. As alternatives to mitigate these effects, three possibilities are suggested: (a) planning the routes together between public managers, teachers and the school community in order to know the reality of the field; (b) joint actions between the Ministry of Education and the Secretariat of Works, since one is responsible for planning and the other for maintaining the roads; (c) reopening of schools in Ponche Verde and Upacaraí, and may be through multi-series classes, since they are the longest routes.

Keywords: Field Education. Roads. Nucleation.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1: Fachada da Escola Municipal Rural Sucessão dos Moraes.....11
- Figura 2: Micro-ônibus utilizados no transporte da Escola Sucessão dos Moraes..16
- Figura 3: Ônibus e van utilizados no transporte da Escola Sucessão dos Moraes .16
- Figura 4: Estrada do Ponche Verde, trecho utilizado para chegar à escola (2018).19
- Figura 5: Estrada do Ponche Verde, trecho utilizado para chegar à escola (2017).19

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CRE – Coordenadoria Regional de Educação

LDB – Lei de Diretrizes e Bases da Educação Brasileira

MST – Movimento Sem Terra

PEATE – Programa Estadual de apoio ao Transporte Escolar

PNATE – Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar

RS – Rio Grande do Sul

SMEC – Secretaria Municipal de Educação e Cultura

UNIPAMPA – Universidade Federal do Pampa

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
2 REVISÃO DE LITERATURA	4
2.1 Políticas Públicas e Educação do Campo	4
2.2 Políticas Públicas e o Transporte Escolar direcionado ao Campo	6
3 PERCURSO METODOLÓGICO	10
3.1 Contexto da Escola	10
3.2 Caracterização do estudo	11
4 APRESENTAÇÃO DA PESQUISA E ANÁLISE DOS RESULTADOS	13
4.1 Responsável pelo transporte.....	13
4.2 Diretora e Professoras	18
4.3 Comunidade Escolar	21
REFERÊNCIAS	25
ANEXO 1: Perguntas aplicadas com os sujeitos de pesquisa	27

1. INTRODUÇÃO

A educação destinada ao meio rural existe desde a república velha, no entanto sua existência é precária e em vista disso legitima a homologação de políticas públicas de Estado destinadas aos trabalhadores do campo tais como as do transporte escolar.

A partir da década de 90, especialmente, os movimentos sociais do campo (Movimento Sem Terra e outros) se debruçaram acerca da problemática da escola rural e sua acessibilidade, resultando em alguns avanços na busca, por uma melhor conscientização política a respeito dos meios de educação oferecidos aos trabalhadores do campo. Precisa-se entender que os movimentos sociais do campo tiveram grande importância nesse cenário, pois foram eles que manifestaram publicamente demandas das comunidades camponesas. De acordo com Evangelista et al. (2017), a Política do Transporte Público Escolar no Campo, muitas vezes, aplica-se de forma precária na Educação Básica devido às condições das estradas e inexistência de veículos apropriados para tal.

Considera-se que a realização dessa pesquisa é de suma importância para aprofundar conhecimentos e realizar pesquisas pertinentes ao curso Educação do Campo Licenciatura, da Universidade Federal do Pampa – UNIPAMPA – *Campus* do Pedrito. Um dos temas de grande repercussão é o debate das Políticas Públicas em que os acadêmicos podem aliar os conhecimentos teóricos com as práticas vividas dando um aspecto relevante ao trabalho citado.

Optou-se por esse tema pelo fato da pesquisadora ter trabalhado no educandário da escola pesquisada. Neste local acompanhou-se, a realidade que aquela comunidade enfrenta em relação ao transporte escolar. Desta forma, torna-se necessário compartilhar os conhecimentos, os quais também foram vividos, em uma fase da vida, quando a pesquisadora começou a profissão de educadora. Além disso, também realizou projeto nos eixos que compõem o curso no 4º semestre, denominado “Dinâmicas socioeconômicas e sociopolíticas no contexto da Educação do Campo”, trabalho este que veio a contemplar os saberes inerentes à realidade das escolas do Campo.

A questão relacionada ao transporte escolar faz refletir a importância que tem para a comunidade, pois é desse transporte que os educandos, educadores e funcionários dependem para chegar até o espaço escolar.

Considerando a realidade dessa escola do campo, as Políticas Públicas são de grande relevância a fim de que possam promover uma respectiva melhoria na questão do transporte escolar, trazendo ao encontro de toda comunidade ali inserida a busca de novas oportunidades que contemplem e que sejam voltadas para a realidade do campo.

A referida escola foi criada oficialmente em 1983, tendo seu funcionamento desde 1959. Atualmente funciona de forma nucleada, no turno diurno (matutino e vespertino), tendo um quadro composto por 79 alunos e 19 funcionários. Está situada na localidade do Upacarai – 3º Subdistrito de Dom Pedrito a 27 quilômetros do município, sendo mantida pela Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 13ª Coordenaria Regional do Estado (CRE)¹.

Percebe-se que, muitas vezes, as políticas públicas voltadas para o transporte escolar são interpretadas de forma errônea, incentivando o fechamento das escolas, o estímulo a ida para o meio urbano e à nucleação escolar. Tendo em vista a relevância da Educação enquanto Política Pública da Educação no município de Dom Pedrito, emerge a seguinte questão de pesquisa: “Quais as condições do transporte escolar que atende a Escola Rural Municipal Sucessão dos Moraes e se há condições de melhoria?”.

Assim sendo, esse estudo teve por objetivo geral: compreender como é feito o planejamento do transporte escolar que atende a Escola Municipal de Ensino Fundamental Rural Sucessão dos Moraes. E tem como objetivos específicos: verificar as Políticas Públicas acessadas para o transporte escolar na Escola Municipal de ensino fundamental Rural Sucessão dos Moraes; mapear as vias do transporte que atende a Escola Municipal de ensino fundamental Rural Sucessão dos Moraes. Além de identificar os efeitos que causa a comunidade o planejamento do transporte da Escola Municipal de ensino fundamental Rural Sucessão dos Moraes e averiguar se há alternativas mais adequadas ao proposto.

¹As informações contidas nesse parágrafo foram obtidas através de conversa informal com a diretora da escola pesquisada. E são descritas no relatório do “Projeto Interdisciplinar IV: Dinâmicas socioeconômicas e sociopolíticas no contexto da Educação do Campo”, de autoria da pesquisadora, juntamente com Nadia Ribeiro Rodrigues, Taiana Machado de Machado e Tatiana Fagundes Veber, desenvolvido no ano de 2016. Os dados quantitativos foram atualizados de acordo com 2018.

Com base nesses pressupostos, metodologicamente caracteriza-se quanto à abordagem como qualitativa e procedimentalmente um estudo de caso (GIL, 2002). Para tanto, aplicou-se um questionário com perguntas abertas ao responsável pelo transporte escolar, à diretora, professores e comunidade escolar. E após, elaborou-se um mapeamento das rotas utilizadas. A análise foi realizada qualitativamente.

Sendo assim, a presente pesquisa estrutura-se em cinco capítulos distintos, sendo o primeiro a introdução.

O segundo capítulo denominado “Revisão de Literatura”, inicialmente destaca a luta dos movimentos sociais e a contribuição destes para com as Políticas Públicas do Campo. E após enfoca as Políticas Públicas e o Transporte Escolar direcionado ao Campo.

O terceiro capítulo, “Percurso Metodológico” situa o contexto onde a pesquisa foi realizada através de um breve histórico da escola, apresenta a metodologia utilizada para responder a problemática proposta e descreve os procedimentos de coleta e análise de dados.

O quarto capítulo “Apresentação da Pesquisa e Análise dos Resultados” apresenta a análise e a discussão dos dados empíricos desta pesquisa sobre três perspectivas: (1) responsável pelo transporte escolar, (2) diretora, professoras e (3) comunidade escolar.

Nas Considerações Finais, retomam-se os objetivos e desvela-se a problemática proposta. Apresentam-se também as contribuições da pesquisa para a Educação do Campo e sugestões de pesquisas futuras.

2 REVISÃO DE LITERATURA

Durante muito tempo a educação era vista como mercadoria influenciada pela lei da oferta da demanda. Os estudantes eram vistos como objetos que apenas consumiam o saber e o professor um gestor. A escola era um mercado de ensino, onde os estudantes seriam a clientela. Segundo Friedman:

A despesa com educação é um investimento de capital numa empresa arriscada por assim dizer, como o investimento numa empresa recém-formada. O método mais satisfatório de financiar essas empresas não é através de empréstimos em quantia fixa através de investimentos no capital social “compra” de ação na empresa com recebimento, como retorno de uma parte dos lucros. (FRIEDMAN, 1980 apud BIANCHETTI, 2005, p.100).

Não existia nenhuma política pública para a educação dos povos do campo. A educação era um privilégio das camadas mais ricas da sociedade o que determinava a não existência de tais políticas públicas. Por esse motivo, a seguir destacam-se as lutas dos movimentos sociais e suas contribuições para com os sujeitos do Campo. E, após, enfoca-se nas Políticas Públicas e no Transporte Escolar destinado a esses.

2.1 Políticas Públicas e Educação do Campo

O povo do campo, que por muito tempo foi esquecido, no decorrer dos anos aos poucos vem se organizando e buscando junto ao Estado seu reconhecimento. Por fazer parte da sociedade, como parte viva da mesma deveria receber o mesmo tratamento que a cidade. Não com políticas públicas adaptadas e sim que essas sejam pensadas para o campo, pois este tem peculiaridades que tais políticas mesmo que remodeladas não contemplam reais necessidades. Para Arroyo:

[...] Os movimentos sociais são em si mesmos educativos em seu modo de se expressar, pois o fazem mais do que por palavras utilizando gestos mobilizações realizando ações, a partir das causas sociais geradoras de processos participativos e mobilizadores. (ARROYO, 1999, p.9).

Desse modo, a Política Pública e Educação do campo devem caminhar juntas de forma a atender a demanda da sociedade que necessita dela. Nessa

busca encontram barreiras, pois a única verdade é que a Educação do campo tem que ser um direito real de quem vive no campo e um dever do Estado de fornecer ferramentas certas que ajudam a concretizar as Políticas Públicas do Campo e para o Campo. Segundo Oliveira e Mendes:

[...] a Educação do Campo constitui-se como processo de luta social, de reflexão coletiva e de práticas educativas forjadas nas lutas dos Movimentos Sociais do Campo, que concebem a educação como parte de um projeto político e social mais amplo. Entende-se que a Educação do Campo nasceu como mobilização dos povos do campo, organizados em Movimentos Sociais que lutam (...) (OLIVEIRA; MENDES, 2011, p. 4).

Como afirma Caldart (2008, p.72), estes movimentos sociais lutam por uma política educacional para as comunidades camponesas “[...] precisando tomar posição no confronto de projetos de campo: contra a lógica do campo como lugar de negócio, na afirmação da lógica da produção para a sustentação da vida em suas diferentes dimensões, necessidades, formas” (CALDART, 2008, p. 72).

Entendemos que “Política Pública” exige todo um processo que vai desde a sua concepção até a análise dos resultados obtidos. Tendo em vista que os movimentos populares podem participar desse processo, seja para tentar interferir nas políticas em vigor, reivindicando e apresentando sugestões que possam atender as necessidades da maioria da população campesina. Para tal intervenção é preciso procurar identificar as deficiências e as contradições dos projetos de municipalização direcionados ao campo e ter propostas articuladas e desenvolvimento integrado buscando suprir essas necessidades. Como afirma Muller e Surel:

A aptidão de um ator coletivo, para fluir no conteúdo ou na implementação de uma política pública, pode, com efeito, variar fortemente em função do grau de mobilidade que é capaz de suscitar [...] Um dos desafios da análise da ação do Estado será, assim, o de constituir e construir o *continuum* dos modos de ação dos grupos sociais no quadro das políticas públicas, partindo dos grupos mais difusos, dos menos organizados, que intervêm, eventualmente, no campo de certas políticas, até grupos mais estáveis [...] (MULLER; SUREL, 2004, p. 23)

Sendo assim, com o despertar de tais movimentos sociais e organizações não governamentais dirigidos aos povos do campo esse panorama começou a mudar dando um olhar mais direcionado. No decorrer da trajetória acadêmica da pesquisadora, na educação do campo, foram realizadas leituras e releituras de temas que relacionam direta e indiretamente com a possibilidade de aperfeiçoar métodos a este diferenciado sistema de ensino em relação ao campo.

Dentro dessas leituras estão vários autores, bem como as Políticas Públicas relacionadas à educação no Campo brasileiro. Nesse sentido, o que traz um Estado de modelo Capitalista e completamente sucumbido por interesses de grandes proprietários, que acabam sugerindo ideias incorretas sobre as classes menos favorecidas e ainda mais quando essas decidem lutar pelos seus direitos sociais. Além de perceber a grande diferenciação gerada pelas classes sociais que constroem esse campo. (OLIVEIRA, 2009).

Com base nisso referencio a situação de descaso, frente às necessidades sociais de ensino e meios desses lhes sendo quase negado o direito de se apropriar de uma educação de qualidade. Estas especificidades referem-se ao direito ao transporte escolar adequado para o campo. Para agregar valores aos saberes empíricos dessa comunidade camponesa, pelo fato de terem em seu trabalho as possibilidades de um desenvolvimento social amplo e digno.

Dessa forma, após construídas, essas políticas se transformam em formação e ação por meio de diferentes projetos e pesquisas. A partir de seu desenvolvimento devem ser acompanhadas, para que se garantam os direitos sociais de atuação do Estado direcionado ao sujeito do campo (OLIVEIRA, 2009).

Portanto, é direito de todos os indivíduos, independente de classe social ter garantido seu direito universal e suprida suas necessidades e carências.

Ao pensarmos nesta luta e na legitimidade de um direito da Educação para todos indistintamente estabelece-se a relação das políticas públicas coma educação do campo.

2.2 Políticas Públicas e o Transporte Escolar direcionado ao Campo

A ausência de uma definição relevante para o transporte escolar rural no Brasil foi constatada apenas em 1995 em estudo realizado por Geipot (1995). Onde foi apresentada tal proposta em estudo tendo a seguinte caracterização: “Transporte Rural é o transporte de passageiros, público ou de interesse social entre a área rural e a área urbana ou interior da área rural do município” (GEIPOT, 1995, p. 14).

A política pública do transporte surgiu como um subsídio de grande importância para a população camponesa. Uma vez que os estudantes

necessitavam locomover-se para o espaço escolar, foi fundamental a presença de uma infraestrutura de transporte que viabilize esse deslocamento, como deixa claro Pegoretti (2005):

Na zona rural as viagens demandadas por motivo de educação são as mais frequentes, todavia, crianças e adolescentes possuem restrições de acessibilidade às redes educacionais devido a características sazonais, às condições sociais e econômicas, bem como aos serviços de transporte que lhe são oferecidos. (PEGORETTI, 2005, apud, MARTINS, 2010, p.4)

Ao que diz respeito às escolas do campo, não basta o estudante ter sua vaga garantida para ter acesso ao estudo, é preciso a garantia do transporte até a escola. Muitas vezes os estudantes e professores submetem-se a diversas situações, barreiras e dificuldades para chegar até a escola. Nessa perspectiva Egamie et al (2008,p.3) afirmam que “[...] quando maior for a barreira física e mais baixa a situação financeira do aluno, maior e a dependência do transporte até chegar a escola”. O transporte escolar contribui para que muitas pessoas que moram no campo frequentem escolas, vencendo a distância.

Dentro das especificidades de uma escola do campo a trajetória até ela é um fator primordial e essencial para que o estudante esteja inserido literalmente no âmbito escolar. Para isso a constituição entre suas atribuições dá o direito a um transporte de qualidade aos povos do campo. Este deve proporcionar o acesso às localidades escolares do campo facilitando que percurso da casa/escola esteja garantida e promovida pelo Estado. Esta forma de política pública vem com a proposta de beneficiar esses povos camponeses, observando que se devem respeitar as normas de segurança e manutenção mecânica de forma periódica para o transporte dos estudantes, a fim de obter um transporte escolar de qualidade. (EVANGELISTA et al., 2017).

Com base nesses pressupostos, salienta-se que o transporte escolar é uma política pública garantida por lei nas Escolas do Campo. Sendo a Resolução mais atual a denº342, de 11 de Abril de 2018 (BRASIL, 2018), que consolida as Diretrizes Curriculares da Educação Básica nas escolas do Campo e estabelece condições para sua oferta no Sistema Estadual, conforme artigos a seguir:

Art. 4º A política de educação do campo destina-se à ampliação e qualificação da oferta de Educação Básica às populações do campo, de acordo com a Constituição Federal, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDBN), com as orientações e metas estabelecidas no

Plano Nacional de Educação (PNE/2014), no Plano Estadual de Educação (PEE/RS) e no disposto nesta Resolução e assegura:

XXII – transporte escolar intracampo, quando necessário, adequado à faixa etária e que atenda a legislação vigente, a fim de evitar o deslocamento de crianças e jovens do campo para a cidade; (BRASIL, 2018)

Art. 19 O transporte escolar deverá ser ofertado quando necessário, de acordo com as normas do Código de Trânsito Brasileiro. A Secretaria de Estado de Educação deverá transferir recursos financeiros, aos municípios que realizam o transporte escolar dos alunos da Rede Estadual de Ensino, residentes em zona rural por meio do Programa Estadual de Apoio ao Transporte Escolar no Rio Grande do Sul – PEATE/RS, Lei nº 12.882, de 03 de janeiro de 2008, regulamentada pelo Decreto estadual nº 49.253, de 21 de junho de 2012. (BRASIL, 2018)

Com base no art. 4º da referida Resolução (BRASIL 2018) o transporte escolar, além de ser adequado a faixa etária, deve ser utilizado com o intuito de atender as necessidades do campo, fazendo com que os estudantes não migrem para as escolas urbanas. Além disso, o art. 19º (BRASIL, 2018) demarca que o transporte deverá ser ofertado seguindo as normas do Código de Trânsito Vigente, o que inclui veículos em condições seguras de trafegabilidade e segurança, motoristas com Carteira Nacional de Habilitação correspondente a categoria do veículo e curso específico para transporte coletivo de passageiros, dentre outros. Para tanto, a Secretaria de Educação Estadual deverá transferir recursos financeiros aos municípios para o transporte dos alunos da zona rural.

Complementarmente, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB) prevê que o Estado é responsável pelo transporte dos alunos da rede estadual e os Municípios pelos estudantes da rede municipal, tanto no campo como na cidade (BRASIL, 1996, art. 10 e 11). Tal articulação, também é demarcada no art. 3º da Lei 10.709/2003 (BRASIL, 2003), ao citar que Estados e Municípios devem prestar um atendimento de qualidade a todos os alunos que precisam do transporte para ter garantido o seu direito à educação.

Embora o direito de acesso à Educação Pública (Ensino Fundamental e Médio) para todos esteja descrito na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) desde a sua criação (BRASIL, 1996), percebe-se que a preocupação em manter os alunos no campo ainda não é uma prioridade do Estado, nem dos Municípios.

Salienta-se que os movimentos sociais tiveram/têm forte influência na luta pelos direitos do povo do campo. Dentre essas, demarca-se a necessidade dos

estudantes permanecerem no seu local de pertencimento, com qualidade no ensino e na infraestrutura das escolas, o que inclui também, qualidade no transporte escolar.

Contudo, percebe-se que, muitas vezes, as políticas públicas voltadas para o transporte escolar são interpretadas de forma errônea, incentivando o fechamento das escolas, o estímulo a ida para o meio urbano e à nucleação escolar. Por esse motivo, o capítulo seguinte apresentará a realidade do transporte escolar em uma escola do município de Dom Pedrito.

3 PERCURSO METODOLÓGICO

Este capítulo situa o contexto onde a pesquisa foi realizada através de um breve histórico da escola, apresenta a metodologia utilizada para responder a problemática proposta e descreve os procedimentos de coleta e análise de dados.

3.1 Contexto da Escola

A Escola de Ensino Fundamental Rural Sucessão dos Moraes foi criada no dia 16 de fevereiro de 1983, a família Moraes que fez a doação do terreno, quando o município precisava de um espaço físico para a construção de uma escola do campo². Sua criação foi oficializada a partir do Decreto municipal nº 5, de 16 de fevereiro de 1983, mas estava em funcionamento desde 1959. Anteriormente funcionava no Subdistrito do Péla Gaúcho, algum tempo depois passou a funcionar mais abaixo, próximo a algumas casas, nos Campos dos Moraes (originando o nome da escola).

Em 1997 a escola começou a ser nucleada, funcionando de 1ª a 5ª série. E a partir de 2002 foi autorizada pelo Parecer nº 406/2002 da Coordenadoria Estadual de Educação (RIO GRANDE DO SUL, 2002) o funcionamento de 6ª a 9ª ano. Em 2003 foi implantada uma classe de Pré-Escola da Educação Infantil.

Na figura 1, visualiza-se a fachada atual da escola, a qual atende as localidades do Ponche Verde, Upacaraí e Três Vendas.

²As informações contidas nesse parágrafo foram obtidas através de conversa informal com a diretora da escola pesquisada. E são descritas no relatório do “Projeto Interdisciplinar IV: Dinâmicas socioeconômicas e sociopolíticas no contexto da Educação do Campo”, de autoria da pesquisadora, juntamente com Nadia Ribeiro Rodrigues, Taiana Machado de Machado e Tatiana Fagundes Veber, desenvolvido no ano de 2016. Os dados quantitativos foram atualizados de acordo com 2018.

Figura 1: Fachada da Escola Municipal Rural Sucessão dos Moraes



Fonte: Autora (2017).

Atualmente funciona de forma nucleada, atendendo da pré-escola até o 9º ano do Ensino Fundamental, tendo um quadro composto por 79 alunos e 19 funcionários.

3.2 Caracterização do estudo

Este trabalho caracteriza-se quanto à natureza em qualitativa, na qual oferece clareza no caminho a percorrer, passando pela coleta de dados e chegando a interpretação dos resultados. Conforme Gil (2010, p. 133) pode ser definida como “[...] uma sequência de atividades, que envolve a redução dos dados, a categorização desses dados, sua interpretação e a redação do relatório”.

A pesquisa qualitativa baseia-se na investigação dos significados das relações humanas, assim privilegiando a melhor compreensão do tema a ser estudado. Sua análise “[...] depende de muitos fatores, tais como a natureza dos dados coletados, a extensão da amostra, os instrumentos de pesquisa e os pressupostos teóricos que nortearam a investigação”. (GIL, 2010, p. 133).

Conforme corrobora Ollaik e Ziller (2012) esse tipo de pesquisa busca compreender um fenômeno em um contexto específico, no caso dessa pesquisa, o transporte escolar que atende a Escola Sucessão dos Moraes no município de Dom Pedrito.

Quanto aos procedimentos caracteriza-se como um Estudo de Caso, pois de acordo com Gil (2010, p.37) “é uma modalidade de pesquisa amplamente utilizada

nas ciências biomédicas e sociais. Consiste no estudo profundo e exaustivo de um ou poucos objetos, de maneira que permita seu amplo e detalhado conhecimento”.

Vergara (1998) conceitua estudo de caso da seguinte forma:

Estudo de caso é o circunscrito a uma ou poucas unidades, entendidas essas como uma pessoa, uma família, um produto, uma empresa, um órgão público, uma comunidade ou mesmo um país. Tem caráter de profundidade e detalhamento. Pode ou não ser realizado no campo. Sendo assim, estudo de caso consiste em um estudo amplo e detalhado, ou seja, complexo, de um ou mais objetos buscando um maior conhecimento do mesmo. (VERGARA, 1998, p. 47).

A coleta de dados foi realizada, nos meses de agosto e setembro de 2018, através de um questionário com perguntas abertas (anexo 1) aplicado ao responsável pelo transporte escolar junto ao município, à diretora, professores e comunidade escolar.

Para identificar cada sujeito pesquisado, utilizou-se nomes fictícios para identificá-los, nomes de professoras que a autora teve na infância, sendo elas: diretora da escola (Sueli), professoras (Santa Marta, Nelma e Marta Brito) e responsável pelo transporte (Dorval).

O questionário aplicado com a comunidade escolar não teve retorno à pesquisadora. Após algumas tentativas, não se teve retorno.

4 APRESENTAÇÃO DA PESQUISA E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Neste capítulo é apresentada a análise e a discussão dos dados empíricos desta pesquisa sobre três perspectivas: (1) responsável pelo transporte escolar, (2) diretora, professoras e (3) comunidade escolar.

4.1 Responsável pelo transporte

O planejamento do transporte refere-se a rota, ou seja, o caminho que os veículos (van, micro-ônibus e ônibus) irão percorrer para levar os alunos até a escola. Em Dom Pedrito, para a escola Sucessão do Moraes, a organização do planejamento é construída somente pela secretaria.

No primeiro questionamento *“Como é feito o planejamento do transporte escolar? Quais são os critérios?”*. A responsável pelo transporte escolar respondeu que o planejamento do transporte é feito conforme a localidade de moradia dos alunos. Eles são matriculados nas escolas mais perto de suas residências, caso estejam mais perto de uma escola urbana, são transportados para cidade. Conforme o trecho a seguir:

“O planejamento do transporte é de acordo com a localidade, os alunos são matriculados e transportados para as escolas mais próximas, nucleadas ou na zona urbana. O critério é alunos residentes na zona rural e alunos com necessidades especiais.” (Nelma).

Ao matricular um aluno do Campo na zona urbana com a justificativa do distanciamento entre moradia-escola, retira-se esse aluno de seu lugar de pertencimento. Conforme Belling e Cunha para que se tenha uma educação do Campo eficaz e de qualidade é necessário que o espaço local, os saberes, as tradições e a cultura do campo sejam valorizados “[...] contribuindo para que se fortaleça a identidade enquanto camponês, e que haja anseio de permanecer no campo” (BELLING; CUNHA, 2016, p. 578).

No segundo questionamento *“Quais as dificuldades enfrentadas para atender as demandas do transporte desta localidade escolar?”*, ela informou que a principal é “[...] distância, pois a extensão rural é imensa” (Nelma).

Ao se referir à distância, percebe-se que essa realidade poderia ser minimizada se não tivesse nucleação escolar.

A nucleação é um processo que objetiva organizar as escolas do meio rural, em escolar-núcleo. A nucleação tem como foco a viabilização por meio do uso intensivo do transporte escolar e deslocamento de alunos desde suas comunidades para escolas com maior população, onde estes são reunidos em classes de acordo com sua faixa etária (Gonçalves, 2010).

Na Escola Sucessão dos Moraes, por exemplo, são atendidos alunos das localidades do Upacaraí, Três Vendas e Ponche Verde, abrangendo uma extensão maior para chegar até a escola.

Neste sentido destaca-se a luta do Movimento dos Sem Terra (MST) ao defender que:

Para essas famílias camponesas, o anúncio do fechamento de uma escola na sua comunidade ou nas redondezas significa relegar seus filhos ao transporte escolar precarizado, às longas viagens diárias de ida e volta, saindo de madrugada e chegando nomeio da tarde; à perda da convivência familiar, ao abandono da cultura do trabalho do campo e a tantos outros problemas. (...) Portanto, fechar uma escola do campo significa privar milhares de jovens de seu direito à escolarização, à formação como cidadão e ao ensino que contemple e se de uma realidade e como parte de sua cultura. (MST, 2011).

Para o Movimento o padrão atual de nucleação escolar é ineficaz, sendo preferível uma organização que prime por classes multisseriadas em detrimento do não fechamento das escolas do Campo. Às idas e vindas para as escolas nucleadas privam os estudantes do bem-estar e convívio familiar, pois passam uma parte significativa de seus dias nos veículos de transporte.

Outro fator destacado pela responsável pelo transporte é “[...] as *condições das estradas, devido ao clima, ou seja ao tempo*”(Nelma). Ao atribuir as condições climáticas à má qualidade das estradas, possivelmente ela ameniza a responsabilidade da Prefeitura Municipal, em especial a Secretária Municipal de Obras, Viação e Serviços Públicos pela manutenção e preservação das estradas do campo.

Na terceira pergunta do questionário “*Quais estradas o transporte percorre até chegar à escola? Qual quilometragem diária? Quantos veículos são utilizados?*”, inicialmente, a responsável pelo transporte respondeu de forma ampla, referente a todo o município, conforme resposta a seguir:

O transporte escolar percorre todas as estradas do interior do município e algumas da zona urbana. A quilometragem diária percorrida pelo

transporte entre todos os veículos é aproximadamente 4.900 Km por dia, e são utilizados 14 veículos próprios e 13 terceirizados. (Nelma)

A pesquisadora retornou à Secretaria Municipal de Educação e Cultura para retomar o questionamento e evidenciar, especificamente, sobre a escola pesquisada. Além de questionar Nelma novamente, foi indicada a entrar em contato com o responsável por coordenar os motoristas. Por questões éticas, denominaremos esse profissional com o nome de Dorval, nome do instrutor da banda escolar na época em que a pesquisadora cursava o Ensino Fundamental. Esse contato foi essencial para obter as rotas utilizadas na escola. Desse modo, utilizou-se com Dorval somente a terceira pergunta do questionário.

Confirmou-se que o transporte da Escola Sucessão dos Moraes possui sua rota na Estrada das Três Vendas, Estrada do Ponche Verde e a Estrada do Upacarai. O Quadro 1 apresenta as quilometragens, os veículos e tempo previsto para chegar até a escola em cada uma das rotas.

Quadro 1: Rotas utilizadas no Transporte da Escola Sucessão dos Moraes

Linhas/Rotas	Quilome- tragem (Km) (Ida e volta)	Veículo	Duração de Tempo			
			Partida		Retorno	
			Saída	Chegada	Saída	Chegada
Cidade-Escola	27	Ônibus	7h	8h	12:30h	13:30h
Upacarai	280	Van	4h	8h	12:30h	16:30h
Ponche Verde	320	Micro-ônibus	3:30h	8h	12:30h	17h
Três Vendas	340	Micro-ônibus	3h	8h	12:30h	17:30h

Fonte: Autores (2018).

Percebe-se que a rota mais rápida é linha “Cidade-Escola”, que sai da área urbana para chegar ao seu destino em 1 hora, percorrendo 27 quilômetros. Utiliza um ônibus para transportar geralmente professores, funcionários e alguns alunos que, por eventualidade, estejam na cidade. A linha “Upacarai” utiliza uma van e percorre 280 quilômetros, com duração média de 4 horas. Já a rota mais demorada utiliza micro-ônibus, sendo elas: a linha a “Ponche Verde” com duração de 4 horas

e meia e 320 quilômetros e as “Três Vendas”, percurso extenso com duração de 5 horas e 340 quilômetros, ida e volta.

Levando em consideração que as informações anteriores são referentes somente a partida dos alunos até chegarem à escola e que eles percorrem o mesmo caminho para retornar às suas casas, infere-se sobre o possível impacto negativo que esse percurso pode ocasionar no processo de ensino e aprendizagem. Os estudantes das rotas do Ponche Verde e Três Vendas, por exemplo, ficam várias horas dentro do veículo, tempo que ficam privados da convivência familiar, do acesso à cultura do trabalho e de seu desenvolvimento enquanto sujeitos do campo. Neste sentido, retoma-se o manifesto do Movimento sem Terra (MST, 2011), que demarca a necessidade das classes multisseriadas como uma alternativa para o fim da nucleação, diminuindo o tempo de permanência no transporte escolar, conseqüentemente, influenciando positivamente no aprendizado.

No que tange a realidade da Escola Sucessão dos Moraes, Dorval, responsável pela coordenação dos motoristas, destacou que o tempo das rotas poderia ser diminuído se as estradas estivessem em melhores condições. Pois, existem trechos inacessíveis, fazendo com que o motorista utilize rotas alternativas, com distâncias maiores e velocidade muito abaixo da permitida. Tais escolhas servem para evitar o sucateamento da frota, que conforme Figuras 2 e 3 estão em bom estado de conservação.

Figura 2: Micro-ônibus utilizados no transporte da Escola Sucessão dos Moraes



Fonte: Autores (2018).

Figura 3: Ônibus e van utilizados no transporte da Escola Sucessão dos Moraes



Fonte: Autores (2018).

No quarto questionamento *“Quem custeia o transporte escolar? Alguma política pública é acessada para esse transporte? Se sim, qual?”*, Nelma informou que a Prefeitura Municipal é responsável pelo custeio com o transporte escolar juntamente com o apoio do PEATE (Programa Estadual de apoio ao Transporte Escolar) e também com PNATE (Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar).

Cabe ressaltar que os dois programas são voltados ao atendimento dos alunos residentes no campo, seu funcionamento é através de repasse de recursos por aluno transportado (PNATE e PEATE). Como assegura a LDB (BRASIL, 1996), o transporte é um direito, garantido pela Constituição Federal, sendo obrigações dos Estados e Municípios. Os Estados incumbir-se-ão de “[...] assumir o transporte escolar dos alunos da rede estadual” e os Municípios de “[...] assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal” (BRASIL, 1996, art. 10 e art. 11).

Neste sentido, a pesquisadora compreende que compete aos gestores públicos, sobretudo dos Estados e dos Municípios, a responsabilidade de tornar real o direito dos cidadãos de acesso à escola, por meio Políticas Públicas voltadas para o transporte do escolar.

A partir do que foi constatado nas respostas da responsável pelo planejamento do transporte escolar, percebeu-se que o maior problema é o longo percurso, adversidade que poderia ser sanada se fossem reabertas as escolas que existiam nas localidades atendidas, nas quais funcionavam classes multisseriadas.

4.2 Diretora e Professoras

Foram abrangidos quatro sujeitos (diretora e três professoras). O nome da diretora será substituído por Sueli e das professoras por nomes compostos Santa Marta, Marta Brito e Maria Helena.

No primeiro questionamento “*Quantas pessoas fazem uso do transporte escolar para chegar à escola? Alguém faz uso além dos alunos? Descreva.*”, as quatro respostas convergiram. Nenhuma das pesquisadas sabem o número exato de pessoas que fazem uso do transporte escolar, mas acreditam que seja entre 80 a 100 pessoas. Além dos alunos, também utilizam o transporte escolar professores e funcionários, conforme trechos a seguir: “[...] *Olha entre 80 a 100 pessoas, professoras e funcionárias*” (Sueli); “[...] *Em torno de 80 a 100 pessoas. Sim professores e funcionários*” (Santa Marta).

De acordo com Limberger (2014, p. 5), muitas vezes, “[...] o transporte escolar gratuito fornecido pelo poder público representa a única forma que o aluno carente dispõe de chegar à escola”. Por esse motivo, geralmente, professores e alunos necessitam do poder público para ter acesso ao âmbito escolar do campo. Para isso, além de depender do transporte, também necessitam de estradas e veículos em bom estado de conservação, além de condições climáticas favoráveis.

Por esse motivo, a segunda pergunta indagava “*Quais as problemáticas encontradas durante o percurso até a escola?*”, uma professora citou o transporte, outra relatou do clima e todas destacam as precariedades das estradas, conforme mostra a Figura 4, retratada pela pesquisadora durante levantamento de dados da pesquisa.

Figura 4: Estrada do Ponche Verde, trecho utilizado para chegar à escola (2018)



Fonte: Autores (2018).

A Figura 5 mostra que a realidade das estradas que dão acesso à escola também era precária em anos anteriores.

Figura 5: Estrada do Ponche Verde, trecho utilizado para chegar à escola (2017)



Fonte: Mena, Santo, Moreira e Vargas (2017)³.

Tal evidência é confirmada no terceiro questionamento “*Quais são as condições do transporte (veículos, estradas)?*” onde todas as professoras citaram novamente a precariedade das estradas. Contudo, destacaram que os veículos são razoavelmente bons, conforme excertos a seguir: “[...] *estradas ruins, veículos razoavelmente bons*” (Sueli); “[...] *veículos razoavelmente bons, estradas péssimas*

³ Essa imagem está disponível no Projeto Interdisciplinar II, desenvolvido pelos acadêmicos Fernanda Mena, Jaqueline do Espírito Santo, Itamar Moreira e Tatiele Vargas, como parte do processo avaliativo do Curso de Educação do Campo – Licenciatura.

condições” (Santa Marta); “[...] *veículos um pouco melhores agora, estradas (já citei)*” (Marta Brito).

Conforme resposta da professora Marta Brito, possivelmente, a melhoria citada pela docente em relação aos veículos deve-se ao fato de no ano anterior ser outra empresa terceirizada responsável pelo transporte, na qual, utilizava ônibus. Contudo, cabe salientar que as péssimas condições das estradas contribuem significativamente para o deterioramento da frota.

A quarta questão indagou *“Você já teve a oportunidade de conhecer todas as rotas que esse transporte faz? Contribui ou é consultada para o planejamento das rotas?”*. Das quatro pesquisadas, apenas uma respondeu que conhece as rotas do transporte escolar. Os trechos a seguir mostram as respostas das outras três: *“Não conheço todas as rotas, antigamente era convidada a fazer as rotas, não sou consultada para definição das mesmas* (Sueli); *Não conheço, e normalmente não uso o transporte regularmente* (Marta Brito); *Não, este assunto refere-se somente a secretária de educação* (Santa Marta).

A resposta da diretora da escola (Sueli) sugere que em gestões anteriores a mesma já foi convidada para fazer a rota, contudo, conforme evidencia a resposta da professora Santa Marta, ainda há o senso comum de que a rota deve ser desenvolvida somente pela Secretaria de Educação. Percebe-se, portanto, um distanciamento entre esses dois eixos (professores-secretaria). Segundo Ferreira:

O planejamento participativo é o processo de organização do trabalho coletivo da unidade escolar. (...) podemos identificar três fases desse processo: a **preparação** do Plano Escolar, entendido como o registro sistematizado e justificado das decisões tomadas pelos agente educacionais que vivenciam o dia-a-dia da escola; o **acompanhamento** da execução das operações pensadas no Plano Escolar, de forma a fazer, caso seja necessário, as alterações nas operações de forma que essas alcancem os objetivos propostos; e **arevisão** de todo o caminho, avaliando as operações que favoreceram o alcance dos objetivos e aquelas operações que pouca influência tiveram sobre o mesmo, iniciando-se assim um novo planejamento. (FERREIRA, 1979 apud GANZELI, 2017, p. 4, grifos da pesquisadora).

Neste sentido, compreende-se que o planejamento do transporte escolar deve ser feito de forma participativa com todas as partes envolvidas: gestor responsável pelo transporte, professores e comunidade escolar.

A questão cinco, *“Você tem conhecimento se são acessadas políticas públicas para esse transporte? Se sim, quais?”*. Somente a professora Maria Helena citou o PEATE e PNATE. A professora Marta Brito demonstrou saber que

existem licitações para realizar o transporte, no entanto, não citou nenhuma política pública. Já a diretora Sueli e a professora Santa Marta admitiram não ter conhecimento sobre a temática, conforme as falas a seguir: *“Não tenho conhecimento, deve ter, sabe-se que tem cursos, mas ninguém da escola é convidado a fazer nem a diretora (Sueli); “Devem ter, porém não temos acesso” (Santa Marta).*

As pesquisadas foram questionadas se desejavam fazer alguma consideração sobre a temática que ainda não haviam mencionado. Dos quatro pesquisadas, apenas a diretora manifestou-se, conforme transcrição a seguir: *“Acho que as escolas do campo precisam do transporte no período certo e de qualidade, pois sofremos com a demora em resolver as questões do transporte, prejudicando assim o bom andamento da escola, alunos e professores e suas famílias” (Sueli).*

Tal relato demonstra algumas situações ocorridas, quase que anualmente, com os usuários do transporte da cidade de Dom Pedrito, que sofrem com atraso no início das aulas se também no decorrer do ano letivo. No início deste ano de 2018, por exemplo, professores, funcionários e comunidade escolar realizam diversas manifestações exigindo do poder público municipal agilidade na licitação do transporte escolar, fato que teve grande repercussão nos meios de comunicação.

Percebeu-se que as professoras não têm conhecimento sobre o trajeto realizado pelo veículo escolar, a não ser o caminho percorrido entre a cidade e a escola. Por isso, desconhecem a demanda do transporte, uma vez que não tem informações precisas sobre quem utiliza e quais linhas utilizam. Elas relatam que dentre as precariedades encontradas no deslocamento, a que mais se destaca são as condições das estradas.

4.3 Comunidade Escolar

O questionário aplicado com a comunidade escolar não teve retorno à pesquisadora. O mesmo foi enviado, pela primeira vez, no mês de agosto de 2018. Após várias tentativas, não se teve retorno. No mês de setembro houve uma enchente, a qual, os estudantes ficaram um período extenso sem aula.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Através dessa pesquisa buscou-se compreender como é feito o planejamento do transporte escolar que atende a Escola Municipal de Ensino Fundamental Rural Sucessão dos Moraes, na cidade de Dom Pedrito, RS. Para tanto, a pesquisadora aplicou questionários com perguntas abertas ao responsável pelo transporte escolar do município, a diretora e professoras da escola, as respostas foram analisadas qualitativamente.

Constatou-se que o responsável pelo custeio do transporte dessa escola é a Prefeitura Municipal com o apoio financeiro do PEATE e PNATE. O planejamento é feito somente pela Secretaria de Educação e Cultura, sem a participação dos docentes e comunidade escolar, o que demonstra a primeira fragilidade, visto que, deveria ser feito em conjunto com os sujeitos do Campo.

Como critérios para distribuição dos alunos e otimização do tempo no percurso do transporte, os alunos são matriculados nas escolas mais perto de suas residências, sejam elas, do campo ou da cidade. Contrariando as Diretrizes Curriculares da Educação Básica nas escolas do Campo, que orientam que o transporte escolar intracampo deve evitar o deslocamento de crianças e jovens do campo para a cidade (BRASIL, 2018, Art. 4, XXIII). Embora o tempo de deslocamento seja maior, neste caso, o aluno deve permanecer no campo que é seu lugar de pertencimento.

Mapeou-se que são utilizadas quatro rotas para atender a Escola Sucessão dos Moraes, são elas: Cidade-Escola (linha utilizada para transportar, principalmente os professores e funcionários), localidade do Upacarai, Ponche Verde e Três Vendas. Constatou-se que estudantes que moram nas duas últimas podem demorar até quatro horas para chegar até a escola. Tempo que poderia ser reduzido se as estradas estivessem em melhores condições que viabilizaria trafegar em maior velocidade e reorganizar trajetos se reabrissem as escolas que foram fechadas nessas localidades.

Ao todo, são disponibilizados quatro veículos terceirizados, novos e em bom estado de conservação. No entanto, a principal dificuldade são as péssimas condições das estradas, motivo pelo qual, muitas vezes, os motoristas trafegam abaixo velocidade mínima permitida ou são orientados a utilizarem rotas alternativas, geralmente mais extensas. Tal constatação demonstra o descaso do

poder público municipal, principalmente, da Secretária de Obras na manutenção das estradas interioranas, o que provavelmente contribuirá para o sucateamento da frota em um curto espaço de tempo.

Apesar disso, é importante destacar que o transporte escolar, muitas vezes, é o único meio de acesso para chegar ao âmbito escolar. No caso da escola Sucessão dos Moraes, o transporte é utilizado por professores, funcionários e alunos, abrangendo de 80 a 100 pessoas. Quanto aos problemas encontrados durante o percurso foi citado o clima (condição inerente ao ambiente) e, unânime, as condições precárias das estradas. O que ocasiona atrasos no início das aulas, tempo excessivo de deslocamento e cansaço físico, condições que refletem diretamente no processo de aprendizagem dos estudantes.

Como alternativas para amenizar esses efeitos, sugere-se três possibilidades: (a) planejamento das rotas em conjunto entre os gestores públicos, docentes e comunidade escolar a fim de conhecer a realidade do campo; (b) ações conjuntas entre a Secretaria de Educação e a Secretaria de Obras, visto que, uma é responsável pelo planejamento e a outra pela manutenção das estradas; (c) reabertura das escolas das localidades do Ponche Verde e Upacarai, podendo ser através de classes multisseriadas, visto que, são as rotas mais longas.

Apesar de não ter conseguido identificar a concepção da comunidade escolar, acredita-se ser de suma importância entender a visão que os sujeitos do campo (estudantes e seus familiares) possuem sobre a temática trabalhada, sendo essa, umas das possibilidades de continuidade desse estudo.

REFERÊNCIAS

ARROYO, M. G. **Educação e Movimentos Sociais in VVAA Educação Básica e o Movimento social do Campo**. Brasília: UNB, 1999.

BELLING, H. M.; CUNHA, A. S. da. Educação do Campo e o fortalecimento da identidade camponesa: o caso da Escola Municipal de Ensino Fundamental Nossa Senhora de Fátima, Vião/RS. **Okara**, Geografia em debate, v.10, n. 3, p. 574-593, 2016. Disponível em: <<http://www.periodicos.ufpb.br/index.php/okara/article/view/File/30084/16856>>. Acesso em: 21 Out. 2018.

BIANCHETTI, R. G. **Modelo neoliberal e políticas educacionais**. 4. Ed. São Paulo: Cortez, 2005.

BRASIL. **Ministério de Educação e Cultura**. LDB - Lei nº 9394/96, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da Educação Nacional. Brasília: MEC, 1996.

_____. **Ministério da Educação e Cultura**. Lei nº 10.709, de 31 de Julho de 2013. Acrescenta incisos aos arts. 10 e 11 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional e dá outras providências. Brasília, 2003.

_____. Conselho Estadual de Educação do Rio Grande do Sul. Resolução nº 342, de 11 de Abril de 2018. Consolidada as Diretrizes Curriculares da Educação Básica nas Escolas do Campo e estabelece condições para a sua oferta no Sistema Estadual de Ensino. Brasília, 2018.

CALDART, R. N. O MST e a educação. In: STÉDILE, J. P. (Org.). **A reforma agrária e a luta do MST**. Petrópolis: vozes, 2008.

EGAMI, C. Y.; SOUZA, R. F. de A.; MAGALHÃES, M. T. Q. M; COSTA, E. J. S. C.; ALVES, M. F. B.; YAMASHITA, A. Panorama das Políticas Públicas do Transporte Escolar Rural. **Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes**: Universidade de Brasília – UnB, 2008.

EVANGELISTA, J. C. S.; SANTOS, C. R.; SILVA, L. R.; SANTOS, A. G. dos. A política do transporte escolar na educação do campo: impactos e desafios na realidade escolar. **Seminário Gepráxis**, Vitória da Conquista - Bahia, v. 6, n. 6, p 2071-2086, 2017.

GANZELI, P. **O processo de planejamento participativo da unidade escolar**. Anhanguera, 2017. Disponível em: <https://www.lage.fe.unicamp.br/sites/www.lage.fe.unicamp.br/files/edi1_artigopedroganzeli.pdf>. Acesso em: 21 Out. 2018.

GEIPOT. **Empresa Brasileira De Planejamento De Transportes**. Avaliação Preliminar do Transporte Rural – destaque para o seguimento escolar. Relatório Final. 1995.

GIL, A. C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GONÇALVES, G.B.B. Nucleação das escolas rurais. In: OLIVEIRA, D.A.; DUARTE, A.M.C.; VIEIRA, L.M.F. **DICIONÁRIO: trabalho, profissão e condição docente**. Belo Horizonte: UFMG/Faculdade de Educação, 2010.

LIMBERGER, S. F. **As dificuldades da Comunidade Escolar Rural de Maralúcia do município de Medianeira - PR - no uso do transporte escolar**. 16 f. Artigo (Pós-Graduação em Especialização em Educação do Campo). Universidade Federal do Paraná. Matinhos, 2014.

MARTINS, A. P. **A análise dos impactos das condições do transporte escolar rural no rendimento escolar dos alunos**. 126 f. Dissertação (Mestrado em Transportes). Faculdade de Tecnologia Departamento de Engenharia Civil e Ambiental Programa de Pós Graduação em Transporte. Brasília, 2010.

MST. **Movimento dos Sem Terra**. Educadores lançam manifesto contra o fechamento de escolas rurais. MST: 2011. Disponível em: <<http://www.mst.org.br/no-de/12562>>. Acesso em 14/09/2018>.

MULLER, P.; SUREL, Y. **Análise das Políticas Públicas**. Pelotas: Gráfica, 2004.

OLLAIK, L. G.; ZILLER, H. M. Concepções de validade em pesquisas qualitativas. **Educação e Pesquisa**, São Paulo, v.38, n.1, 229-241, 2012. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ep/v38n1/ep448.pdf>>. Acesso em: 21 Out. 2018.

OLIVEIRA, R. de. Possibilidades do ensino médio integrado diante do financiamento público da educação. **Educação e Pesquisa**, São Paulo, v.35, n.1, p. 51-66, jan./abr., 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ep/v35n1/a04v35n1.pdf>>. Acesso em: 21 Out. 2018.

OLIVEIRA, D. C.; MENDES, M. M. Políticas educacionais: as diretrizes curriculares da Educação do campo do Estado do Paraná. 5º Seminário Nacional Estado e Políticas Públicas. **Anais...Unoeste**: Cascavel, 2011. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/36724876-Politic-as-educacionais-as-diretrizes-curriculares-da-educacao-do-campo-do-estado-do-parana.html>> Acesso em: 21 Out. 2011.

RIO GRANDE DO SUL. **Secretaria de Estado da Educação**. Parecer nº 406, de 10 de abril de 2002. Autoriza o funcionamento de 6ª a 8ª série do ensino fundamental na Escola Municipal Rural de Ensino Fundamental Sucessão dos Moraes, no município de Dom Pedrito. Porto Alegre, 2002.

VERGARA, S. C. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. 2. Ed. São Paulo: Atlas, 1998.

ANEXO 1: Perguntas aplicadas com os sujeitos de pesquisa

I) Questões direcionadas ao responsável pelo transporte escolar:

- a) Como é feito o planejamento do transporte escolar? Quais são os critérios?
- b) Quais as dificuldades enfrentadas para atender as demandas do transporte desta localidade escolar?
- c) Quais estradas o transporte percorre até chegar à escola? Qual quilometragem diária? Quantos veículos são utilizados?
- d) Quem custeia o transporte escolar? Alguma Política Pública é acessada para esse transporte? Se sim, qual?

II) Questões direcionada a diretora e as professoras da escola:

- a) Quantas pessoas fazem uso do transporte escolar para chegar a escola? Alguém faz uso além dos alunos? Descreva.
- b) Quais as problemáticas encontradas durante percurso até a escola?
- c) Quais são as condições do transporte (veículos, estradas...)?
- d) A diretora já teve a oportunidade de conhecer todas as rotas que esse transporte faz? Contribui ou é consultada para o planejamento das rotas?
- e) A gestora tem conhecimento se são acessadas políticas públicas para esse transporte? Se sim, quais?
- f) Considerações sobre a temática que são relevantes e não foram mencionadas.

III) Questões direcionada a comunidade escolar:

- a) O transporte escolar atende as necessidades da comunidade escolar? Se não, quais ou o que não é atendido?
- b) Os veículos são adequados, seguros para fazer esse transporte?
- c) Em sua opinião quais as alternativas seriam adequadas para melhor atender os estudantes e toda a comunidade escolar em geral?

Para análise, as respostas dos questionários foram transcritas fielmente. Para preservar a identidade dos pesquisados, os nomes verdadeiros foram substituídos por nomes fictícios.