

## **A POLÍTICA DO TRANSPORTE ESCOLAR NA EDUCAÇÃO DO CAMPO: IMPACTOS E DESAFIOS NA REALIDADE ESCOLAR**

*José Carlos Sena Evangelista*

Universidade Estadual de Santa Cruz-UESC  
jcarlossena@gmail.com

*Cátia Regina Santos*

Universidade Estadual de Santa Cruz-UESC  
catia\_pm@hotmail.com

*Luciene Rocha Silva*

Universidade Estadual de Santa Cruz-UESC  
lucienerocha64@gmail.com

*Arlete Ramos dos Santos*

Universidade Estadual de Santa Cruz-UESC  
arlerp@hotmail.com

**Resumo:** Este artigo resulta de uma pesquisa sobre as “Políticas Pública Educacionais do PAR (Plano de Ações Articuladas) em municípios da Bahia”, a qual investiga os municípios de Ilhéus, Itabuna e Vitória da Conquista. O método utilizado é o materialismo histórico dialético, numa abordagem quanti-qualitativa com enfoque na pesquisa exploratória, alicerçada na revisão bibliográfica e na participação dos sujeitos da pesquisa. O olhar investigativo se volta para a política pública do transporte escolar do campo, por se consistir como política pública de atendimento às necessidades de deslocamento dos alunos, residentes em áreas rurais para iniciar, continuar e terminar seus estudos. O recorte utilizado nesse artigo é demonstrar como está sendo executada a política do transporte escolar nos municípios pesquisados, verificar as condições de locomoção destes educandos que necessitam destes transportes para garantir sua permanência na escola no campo, tendo como parâmetro, a realidade educacional no meio rural de cada município, observando as condições das estradas e do difícil acesso nas escolas do campo, a potencialidade dos recursos destinados a essa política e sua eficiência. Os resultados parciais da pesquisa procura apresentar um panorama sobre a realidade da política de transporte na Educação do Campo nos municípios pesquisados.

**Palavras-chave:** Políticas Públicas, Transporte Escolar, Educação do Campo.

### **Introdução**

O estudo sobre as Políticas Pública do Transporte Escolar é parte integrante do projeto de pesquisa intitulado “Políticas Públicas educacionais do PAR em municípios da Bahia”, teve a pretensão de analisar, os dados coletados junto às escolas municipais, ao gabinete das Secretarias Municipais de Educação, às Assessorias e às coordenações administrativa e pedagógica, com o apoio do Centro de Pesquisa em educação e Ciências Humanas/CEPECH e do Grupo de Estudos e Pesquisa em Educação do Campo - GEPENDEC/UESC/UESB, com olhar sobre o impacto das políticas educacionais do PAR implementadas nas escolas do campo, no recorte temporal de 2010-2016, nos municípios de Ilhéus, Itabuna e Vitória da Conquista – Bahia (SANTOS, 2016).

A Política do Transporte Público Escolar no Campo deve servir aos estudantes da Educação Básica e Superior no meio rural, favorecendo o acesso desses as instituições de ensino, entretanto, a mesma se apresenta como um desafio, porque há várias comunidades aonde o transporte escolar não chega, ou as estradas não apresentam condições de trânsito ou pela existência de veículos impróprios para o transporte escolar. E ainda, existem bastantes comunidades que não são atendidas por essa Política Pública.

O problema e o recorte da pesquisa constituem-se em verificar como vem sendo executada a política de Transporte Escolar nas comunidades do campo nos municípios de Ilhéus, Itabuna e Vitória da Conquista – Bahia e quais seus impactos na realidade escolar? Diante de tal indagação, nos propomos a investigar para atingir os seguintes objetivos de pesquisa: refletir sobre a legislação atual da Política Pública do Transporte Escolar; analisar a execução do Transporte Escolar no Campo nos municípios de Ilhéus, Itabuna e Vitória da Conquista (Bahia); identificar as implicações pedagógicas do transporte escolar no campo nos municípios envolvidos nesta pesquisa O método utilizado para a organização do conhecimento foi o materialismo histórico dialético com enfoque na pesquisa exploratória tendo como sujeitos: o secretário Municipal de Educação do Campo; Coordenadores Pedagógicos das Secretarias Municipais de Educação; Coordenadores Pedagógicos; Diretores e Professores das Escolas do Campo.

A revisão bibliográfica e documental das políticas públicas que são implementadas nos municípios acima citados, no período de 2010 a 2016, nos orienta sobre quais os objetivos, os pressupostos teóricos que as fundamentam, e como estão estruturadas nas instâncias Federal, Estadual e Municipal, seguida de dados primários e secundários obtidos juntos aos órgãos

públicos e via entrevistas com professores e coordenadores de escolas do campo, mencionadas de forma fictícias no texto. A análise documental “pode se constituir de uma técnica valiosa de abordagem de dados qualitativos, seja complementando as informações obtidas por outras técnicas, seja desvelando aspectos novos de um tema ou problema” (LUDKE & ANDRÉ, 1986, p. 38). Podemos lembrar que a oferta ou negação de políticas públicas, como a do transporte escolar, passa por decisões de governos que priorizam ou não as suas metas e ações.

A “Educação do Campo” define-se por ser voltada para a escolarização dos sujeitos sociais do campo, contemplando o trabalho, a cultura, a identidade do homem e da mulher do campo, os seus saberes, suas relações com os outros seus movimentos e suas lutas. O significado dos termos Educação do/no campo traz sentidos diferentes. Educação no Campo é aquela ofertada pelo Estado no meio rural, porque o povo tem o direito a ser educado no lugar onde vive. Enquanto que a Educação do Campo é aquela pensada pelos camponeses, decorrentes das suas lutas sociais, pois “o povo tem direito a uma educação pensada desde o seu lugar e com a sua participação, vinculada à sua cultura e às suas necessidades humanas e sociais”, portanto é uma educação implícita no contexto da formação humana com princípios emancipatórios (CALDART, 2000).

As políticas públicas de modo geral, são definidas como aquelas desenvolvidas pelo Estado no âmbito Federal, Estadual e Municipal para atender demandas que provém de determinados setores da sociedade civil. Em comunhão a esta definição, Caldart e Molina (2004), salientam que as políticas públicas do Estado se constituem como um “conjunto de ações resultantes de um processo de institucionalização de demandas coletivas, construídas pela intervenção do estado/sociedade” (ARROYO, CALDART e MOLINA, 2005, p. 10). Vendramini (2014) conceitua “políticas públicas” como forma de regulação pelo Estado e as relações entre desiguais, conforme características da sociedade capitalista. O organismo estatal neste sentido se configura como um instrumento de classe, atuando em favor dos interesses capitalistas conforme os escritos deixados por Marx e Engels (1985).

Na visão de Silva (2016) em comum acordo com Vendramini (2014) a materialidade das diferentes formas de configuração das políticas públicas se apresenta simultaneamente conforme os interesses do Estado, enquanto classe política. Suas ações enquanto política pública vem sendo executada não apenas para atender as necessidades de bens e serviços da população. As ações

implementadas pelo Estado, sobretudo, estão associadas aos interesses capitalistas, mediadas pelo seu programa de governo, conforme pressões populares.

A natureza das políticas públicas é de ordem estrutural ou emergencial, e a sua abrangência pode atingir a níveis universais, segmentais e fragmentadas. Elas também se caracterizam, como distributivas, redistributivas e regulatórias. São consideradas distributivas aquelas que oferecem bens e serviços aos cidadãos, tais como serviços recreacionais, de policiamento ou educacionais. As políticas redistributivas se definem pela extração de recursos ou bens de um determinado grupo e os oferecem a outro grupo, tais como as políticas de imposto e de bem-estar. Quanto às políticas regulatórias estas se referem às políticas de orientação, e geralmente, indicam o que o indivíduo pode ou não fazer, como proteção ao meio ambiente e a política de segurança pública (TEIXEIRA, 2002, p.03 apud SANTOS 2013, p. 13).

Qualquer uma das conceituações de políticas públicas que for utilizada deve levar em conta a hegemonia política de uma classe sobre outra, assim, as ações que um governo decide fazer ou não fazer, visa atender os anseios de determinados grupos sociais ou parcela da sociedade. O discurso da necessidade de elaboração de políticas públicas educacionais no campo, das ações afirmativas que objetivem suprir as desigualdades históricas existentes no país, não pode prescindir dos dispositivos consagrados que também se encontram no artigo 206 da Constituição Federal de 1988, como afirma Mônica Molina (2007). Tratar desta questão é mais complexo do que se possa imaginar, exige uma leitura crítica e proposta de superação tanto do resultado das desigualdades dentro da escola, quanto fora da escola como afirma a pesquisadora.

O problema das desigualdades não comporta simplificações e reducionismos. Por sua complexidade, ambas as dimensões, internas e externas à escola, devem necessariamente ser consideradas quando se busca a elevação da qualidade e a superação do fracasso escolar. A busca de sua superação, na ótica do Direito à educação, exige, como alerta Freitas, que às políticas de equidade devem ser associadas às políticas de redução e eliminação das desigualdades sociais, fora da escola (MOLINA, 2007).

Conforme Clarice Seixas Duarte (2004) a efetivação dos direitos está estritamente ligado ao conceito de direito público subjetivo. E que a personalidade é uma categoria própria do direito público, formada pelo conjunto de capacidades jurídicas reconhecidas e concedidas ao indivíduo pelo ordenamento estatal e por meio da qual o homem é elevado à condição de sujeito de direito,

passando a fazer parte da tutela jurídica (IBIDEM, 2004). Contudo uma questão se apresenta como fundamental, o controle da atuação do Estado e o cumprimento dos objetivos e dos programas governamentais, como sendo:

Políticas públicas são ações de Governo, portanto, são revestidas da autoridade soberana do poder público. Dispõem sobre “o que fazer” (ações), “aonde chegar” (metas ou objetivos relacionados ao estado de coisas que se pretende alterar) e “como fazer” (estratégias de ação) (RODRIGUES, 2010, p. 52/53).

A Política Pública do transporte escolar existe para assegurar a garantia de direitos já conquistados e assegurar a permanência do educando do campo matriculado tanto nas escolas dos espaços campesinos nas escolas da cidade que recebem alunos do campo. A base legal para o transporte escolar tem um grande lastro, desde o que está consagrado na Constituição Federal de 1988, prosseguindo na Lei de Diretrizes e Bases a Educação Nacional (LDB) e na Lei 10.880/04 que instituí o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), no âmbito Ministério de Educação e cultura (MEC). De forma que podemos afirmar que a questão do transporte escolar não é a falta de legislação, e sim, a falta de prioridade na ação política voltado para população carente que necessita destes serviços no meio social em que vivem (BRASIL, 2012).

A Constituição Federal de 1988 assegura ao aluno da escola pública o direito ao transporte escolar, como forma de facilitar seu acesso à educação. A Lei nº 9.394/96, mais conhecida como LDB, (1996) também prevê o direito do aluno no uso do transporte escolar, mediante a obrigação de estados e municípios, conforme transcrição abaixo: Art. 208. O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de: VII - atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde (Emenda Constitucional nº 59, de 2009). Enquanto que a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB)– Lei Nº 9.394/96 (com acréscimo da Lei nº 10.709/2003) assegura em seu Art. 10 que:

Art. 10. Os Estados incumbir-se-ão de: [...] VII - assumir o transporte escolar dos alunos da rede estadual. (Incluído pela Lei nº 10.709, de 31/7/2003). Art. 11. Os municípios incumbir-se-ão de: ... VI - assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal (incluído pela Lei nº 10.709, de 31/7/2003). A Lei nº 10.709 foi instituída com o escopo de alterar a Lei nº 9.394/96, incluindo nos artigos 10 e 11 os incisos VII e VI para determinar competência aos estados e municípios em garantir o transporte para os alunos de suas respectivas redes de ensino. Vale destacar que o artigo 3º desta lei possui um



dispositivo de suma importância para negociações entre os estados e municípios, de forma a prestar um atendimento de qualidade a todos os alunos que precisam do transporte para ter garantido o seu direito à educação. Art. 3º Cabe aos estados articular-se com os respectivos municípios, para prover o disposto nesta lei da forma que melhor atenda aos interesses dos alunos (BRASIL, 2012).

Outro instrumento legal que legitima a seguridade do transporte escolar é o Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503/97 – que em seu artigo 21 afirma os seus objetivos com referência aos direitos estabelecidos pela Constituição Federal de 1988, elucidando que:

[...]Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, no âmbito de sua circunscrição: I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos municípios, no âmbito de sua circunscrição: I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas. [...] (BRASIL, 2012).

Sobre a Instituição do transporte escolar pelo PNATE, conforme estabelecido pelo MEC que passa ser desenvolvido pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento Escolar (FNDE), a partir de 2004, nos estados e municípios pela Lei nº 10.880/04 em seu artigo 2º afirma que:

Art. 2º. Fica instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE, no âmbito do MEC, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observadas as disposições desta Lei (redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009).

O referido programa (PNATE/2004) consiste numa política de suplementação de recursos financeiros, aos Estados, ao Distrito Federal e aos municípios, destinados a custear a oferta de transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, com o objetivo de garantir o acesso à educação. A Resolução do FNDE, nº 12/2011, em seu Art. 2º, certifica que:

[...]Art. 2º o PNATE – Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) foi instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004, com o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares dos alunos do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, Distrito Federal e municípios. Com a publicação da Medida Provisória 455/2009, o programa foi ampliado para toda a educação básica, beneficiando também os estudantes da educação infantil e do ensino médio residentes em áreas rurais. [...] (BRASIL, 2012).

Os pesquisadores Ribeiro e Jesus (2014), em um estudo sobre evolução dos recursos para transporte escolar verificou que, ao longo de dez anos, houve uma evolução na cobertura de atendimento da ação de transporte escolar, em benefício dos Municípios, sendo, a principal transformação, o uso desses recursos, que passou a atender a educação básica, com a inclusão de estudantes da educação infantil e do ensino médio, vinculada ao desempenho do Plano de Desenvolvimento da Educação.

Os municípios de Vitória da Conquista, Ilhéus e Itabuna apresentam características rurais específicas o que reflete diretamente no investimento sobre no transporte escolar que atende a Educação do Campo. Das três localidades pesquisadas, o município de Itabuna é o que apresenta menor aporte financeiro para transporte escolar e a menor quantidade de estudantes beneficiados por essa política específica. O próprio tamanho da rede municipal de ensino ajuda a explicar tais fatores, demonstrando também, a falta de políticas públicas voltada para essa realidade social.

Na cidade de Itabuna, a Rede Municipal é composta de 99 escolas ao todo, sendo apenas 24 unidades delas localizadas no campo, todas elas são de pequeno porte, com apenas duas escolas compostas por 100 alunos. Em Vitória da Conquista, segundo Silva (2017), a rede municipal de ensino, que atendeu um número aproximado de 43.000 (quarenta e três) mil alunos até o ano de 2015, era composta por 189 unidades de ensino em sua totalidade. Dentre elas somente no meio rural, o município possui 137 (cento e trinta e sete escolas), escolas e 01 creche, totalizando 138 unidades de ensino no meio rural, contrastando com 42 escolas no meio urbano. Em uma das entrevistas realizadas para esta pesquisa evidencia-se a diferença territorial entre o campo e a cidade neste município, observe:

A nossa rede municipal de ensino ela é muito grande, é uma rede muito extensa, no total aqui em Vitória da Conquista esse ano de 2016 nós temos quase quarenta e três mil alunos matriculados, por incrível que pareça nossa zona rural do município é bem maior do que a zona urbana (SILVA, 2016a s/p).

Nas futuras análises de dados das políticas públicas do transporte escolar vamos verificar as demandas atendidas e as não atendidas, as condições dos veículos, analisando dialeticamente os discursos, embasados nos Artigos 136, 137 e 138 do Código de Trânsito Brasileiro, que tratam do transporte escolar (BRASIL 1997).

Os dados apresentados na tabela 01 indicam a previsão de atendimento do transporte escolar em 2013 e apresentam dados quantitativos nos municípios pesquisados. Verifica-se, portanto, que o baixo número de estudantes beneficiários do transporte escolar no município de Itabuna, se comparado ao município Ilhéus e mais ainda em relação à Vitória da Conquista, conformam que existem uma disparidade entre eles. O município de Itabuna atende apenas 2.252 alunos e recebe uma suplementação de R\$ 316.905,33 (trezentos e dezesseis mil, novecentos e cinco reais e trinta e três centavos) para assegurar o atendimento do transporte escolar aos alunos e professores na Educação do Campo. Em contraste verifica-se que o município de Vitória da Conquista atende 5.777 alunos e recebeu em 2013 a quantia de 808, 192,55 (oitocentos e oito mil, cento e noventa e dois reais e cinquenta e cinco centavos) para investir no transporte escolar das escolas do campo.

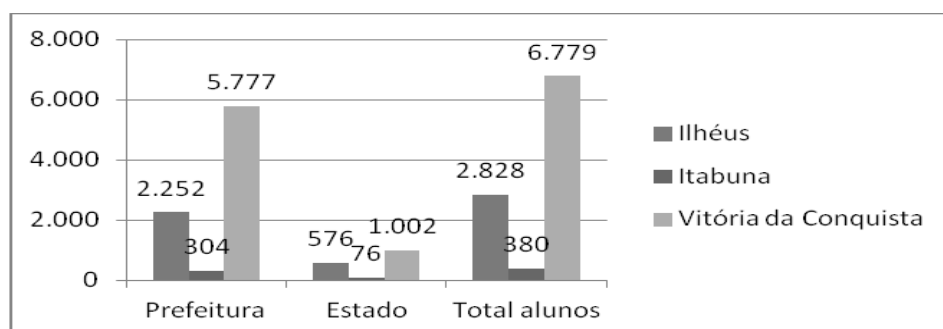
Tabela 01. Previsão de Atendimento do Transporte Escolar em 2013

MUNICÍPIO	ALUNOS ATENDIDOS			PER CAPTA	RECURSOS PNATE		
	Prefeitura	Estado	Total alunos		2013	Prefeitura	Estado
Ilhéus	2.252	576	2.828	140,72	316.905,33	81.055,72	397.961,05
Itabuna	304	76	380	128,64	39.106,58	9.776,64	48.883,22
Vitória da Conquista	5.777	1.002	6.779	139,90	808.192,55	140.178,11	948.370,66

Fonte: (MEC/FNDE/SAPE, 2013).

Esses mesmos dados podem ser também observados quando representados em no gráfico 1, portanto observe a disparidade revelada entre os municípios.

Gráfico 01 - Atendimento do Transporte Escolar em 2013 nos Municípios pesquisados



Fonte: MEC/FNED/SPAE, 2013.



A diferença entre os municípios em relação ao atendimento de estudantes pelo transporte escolar em 2016 continuou, sendo impressionante conforme apresenta a Tabela 02 que também prevê o atendimento do transporte escolar referente ao ano de 2016.

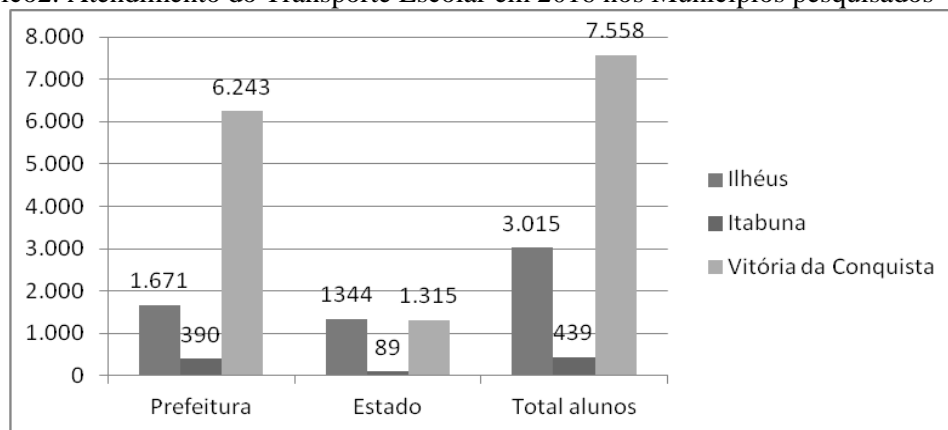
Tabela 2 Previsão de atendimento do transporte escolar em 2016

MUNICÍPIO	PER CAPTA 2016	Prefeitura		Estado		Total Geral	
		Alunos	Valor	Alunos	Valor	Total alunos	Valor Total
Ilhéus	140,72	1.671	235.143,12	1.344	189.127,68	3.015	424.270,80
Itabuna	128,64	390	50.169,60	89	3.730,56	439	53.900,16
Vitória da Conquista	139,9	6.243	873.395,70	1.315	183.968,50	7.558	1.057.364,20

Fonte: (MEC/FNDE/SAPE: Sistema de Assistência a Programas e Projetos Educacionais, 2013)

O gráfico 2, abaixo, apresenta novamente a disparidade entre o atendimento de alunos pela Política do Transporte Escolar nos municípios pesquisados.

Gráfico 2: Atendimento do Transporte Escolar em 2016 nos Municípios pesquisados



Fonte: MEC/FNED/SPAE, 2016.

Com relação ao Programa Caminho da Escola, o município de Itabuna foi contemplado com apenas dois ônibus em 2011, em 2016 apenas um veículo estava funcionando precariamente. Enquanto que o município de Ilhéus, no ano de 2014, possui uma lancha e 16 ônibus do Programa Caminho da Escola, além de outros dezesseis terceirizados para atender mais de duas mil crianças de escolas do campo, o município de Vitória da Conquista possui sete ônibus em 2016 conforme dados da União dos Municípios da Bahia (UPB, 2014).

Na pesquisa para mestrado Evangelista (2012) deparou com relatos de estudantes do campo que apontaram as condições das estradas e as péssimas condições do transporte escolar como dificuldades para concluir seus estudos:

A maior dificuldade é acordar muito cedo para tomar o ônibus para o colégio, quando está quando chovendo ou quando o ônibus não vem. A estrada é um problema muito sério. E o ônibus escolar só anda quebrando. Fico com penas das pessoas que moram ainda mais distante e precisam acordar às três e meia ou quatro da manhã para ir à escola (Marina<sup>1</sup>, estudante de Itabuna, (EVANGELISTA, 2012, p.80).

Outros problemas enfrentados pelos estudantes que utilizam o transporte escolar são as dificuldades enfrentadas no trajeto entre a localidade que mora até a escola em que estuda. Vamos encontrar também em Silva (2016) relatos das dificuldades de estudantes camponeses para chegar à escola:

Outros problemas enfrentados pelos estudantes com a utilização do transporte escolar são as dificuldades enfrentadas no trajeto entre a localidade que mora até a escola em que estuda. Vamos encontrar também em Silva (2016) relatos das dificuldades de estudantes camponeses para chegar à escola:

Muitos percorrem quilômetros até chegar ao local onde o transporte escolar passa, precisam sair de madrugada de suas casas para esperar o transporte. Às vezes chegam a dormir dentro do ônibus porque pontes quebraram, ou mesmo o veículos isso quando não ficam horas atoladas ou esperando as águas nas estradas diminuírem para que o veículo consiga passar. É parte de sua rotina tomar chuva, ter que voltar para casa porque o ônibus não passou, pois está (novamente) estragado, ou ficam no meio do caminho, atolados, não chegando, portanto, à escola (Professor/a Helicônia<sup>2</sup>, de Vitória da Conquista, concedida à SILVA, 2016 a s/p).

Quanto à política de transporte escolar no município de Itabuna, em entrevista, uma das coordenadoras de escolas do campo, do município de Itabuna, denunciou que no campo “não existe transporte escolar em escola nenhuma”. Isto se deve ao fato do município ter poucas escolas no campo para atender um número baixíssimo de alunos, também pelas escolas estarem localizadas em lugares próximos a moradia dos alunos.

Em Vitória da Conquista a situação não é a mesma encontrada em Itabuna. A área rural do município de Vitória da Conquista é bastante extensa, considerada uma das maiores entre os municípios do Nordeste, com 2.663 km de extensão rural (PMVC, 2015). Investigando sobre

<sup>1</sup> Nome fictício conforme explicitado na metodologia.

<sup>2</sup> Nome fictício conforme explicitado na metodologia.

como as professoras enfrentam as questões climáticas da zona rural, algumas das entrevistadas mencionadas dificuldades no que se refere às estradas mal conservadas, transportes inadequados e calendários que não respeitam as especificidades regionais. Nesse sentido, uma diretora de uma das Escolas Nucleadas de Vitória da Conquista respondeu que:

[...] a gente percebe que mais sofre com isso, são os nossos alunos, porque simplesmente o professor justifica que não foi por conta do carro, por conta da chuva, que a estrada estava ruim, e aí quando chega no final do ano que se faz um levantamento dos dias não trabalhados é um problema sério, porque em algumas localidades a gente não consegue fazer reposição (entrevista de Hortência, de Vitória da Conquista, concedida à SILVA, 2016b s/p).

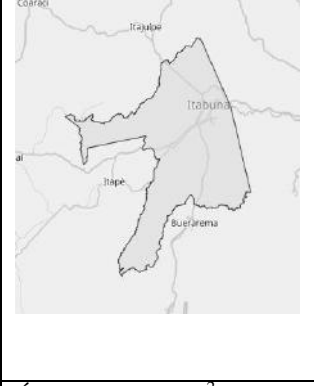

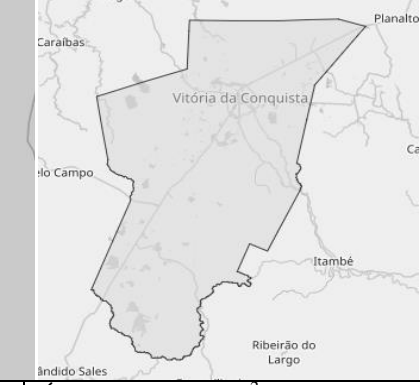
Urge, portanto, a necessidade de se continuar garantindo o direito ao transporte escolar, desde que este seja intracampo (entre comunidades rurais), conforme Parecer CNE/CEB Nº. 23/2007, (aprovado em 12.09.2007 e homologado pelo parecer 03/2008). e não para levar crianças e adolescentes do campo para frequentar escolas urbanas, como única alternativa para a população camponesa ter acesso à escola. O direito à educação não interessa apenas aos beneficiários, mas a coletividade, como fundamenta Clarice Duarte (2004):

O importante é perceber que a implantação de um sistema público adequado de educação interessa não apenas aos beneficiários diretos do serviço (alunos), mas à coletividade, já que a educação escolar constitui um meio de inserir as novas gerações no patrimônio cultural acumulado pela humanidade, dando-lhe continuidade (p.115).

Os três municípios investigados apresentam características históricas, geográficas e sociais distintas. O quadro abaixo apresenta referencial da área territorial, bem como dos aspectos territorial, populacional e demográfico dos municípios pesquisados, demonstrando sucintamente suas distinções, que pode ser notado na política do transporte escolar, devido a sua extensão rural apresentada por cada um dos municípios investigados.

Mapas 01 – Os municípios de Itabuna, Ilhéus e vitória da Conquista (Bahia)

<b>ITABUNA</b>	<b>ILHÉUS</b>	<b>VITÓRIA DA CONQUISTA</b>
----------------	---------------	-----------------------------

		
Área 401,028 Km <sup>2</sup>	Área 1.583,693 Km <sup>2</sup>	Área 3.705,838 Km <sup>2</sup>
População 2010 - 204.667	População 2010 - 184.236	População 2010 - 306.866
Área territorial: 401,028 Km <sup>2</sup>	Área territorial: 1.583.693 Km <sup>2</sup>	Área territorial: 3.705,838
Densidade Demográfica 2010 - 473,50 habitantes por Km <sup>2</sup>	Densidade Demográfica 2010 - 104,67 habitantes por Km <sup>2</sup>	Densidade Demográfica 2010 - 91,41 habitantes por Km <sup>2</sup>

Fonte: (IBGE – Cidades 2017)

Em relação ao atendimento da política de transporte escolar nos municípios pesquisados observa-se desafios muitos desafios e entraves que refletem na política de atendimento ao transporte escolar. Enquanto o município de Vitória da Conquista atendeu 7.588 (sete mil, quinhentos e oitenta e oito) estudantes com o transporte escolar em 2016, nesse mesmo ano, Ilhéus atendeu apenas 3.015 (três mil e quinze) alunos, e Itabuna só 439 estudantes.

O Transporte Escolar, principalmente em Ilhéus e Itabuna vai à contra mão da política pensada pelo PNATE, não atende as especificidades da Educação no Campo, pois transporta os estudantes do campo para as escolas urbanas, que reflete na redução de estudantes das escolas no campo tendo como consequência o fechamento dessas escolas. Essa demanda política merece um estudo específico para explicar as contradições e seus reflexos negativos nas comunidades rurais, com as ações de fechamento das escolas no campo e o aumento ao atendimento do transporte escolar, para assegurar a contenção de gastos no orçamento público, sem se preocupar com a vida da comunidade campesina.

## Considerações finais

Considerando a política de transporte escolar nos municípios pesquisados apresentam algumas contradições que refletem diretamente na vida escolar do aluno, às quais merecem

reflexões. O estudante do Campo que é “*beneficiário*” do transporte escolar (se é que essa política tem sido um “benefício” ou “malefício”) enfrenta problemas como as péssimas condições das estradas, mau funcionamento dos transportes, os riscos de acidentes, e na maioria das vezes, o estudante precisa sair muito cedo de casa e chega tarde as escolas onde estudam, sentindo dores de cabeça, muitas vezes até passam mal por conta da fome e da situação em que vive estes transeuntes no percurso da escola.

Por outro lado, os transportes que são oferecidos à comunidade estudantil que vive no campo não apresenta qualidade. Geralmente, são veículos fora de uso na cidade e apresentam grandes problemas de mecânica, o que também interfere no calendário e no tempo escolar, devido os seus constantes atrasos na chegada à escola ou mesmo a falha mecânica que é quase uma rotina.

O transporte escolar para professores e estudantes do campo constitui num desafio a ser superado. Além das péssimas condições do transporte escolar, há sempre denúncias de má utilização do ônibus escolar (até do Caminho da Escola) com desvio de função, por exemplo, passeio, transporte para feiras e viagens religiosas. Para a família há o risco do estudante se envolver em vícios, pois os pais não podem controlar à distância. Os estudantes enfrentam ainda o preconceito e discriminação.

O estudante que é transferido de Escola no Campo para uma instituição urbana reforça o esvaziamento do meio rural e, conseqüentemente, o fechamento de escolas no campo. Neste sentido, é preciso cobrar que seja respeitada a Resolução CNE/CEB n. 2 de 28 de abril de 2008, que preconiza que o transporte escolar seja intracampo. Pois “é a escola que deve ir ao encontro dos educandos, e não fazer o percurso contrário” (CALADART, 2003, p. 63). Fechar uma escola no pode ser considerado um crime, ou pode provocar a morte das pequenas comunidades rurais, conforme a lei 12.960 de 27 de março de 2014, que proíbe o fechamento das escolas do campo. A escola no campo é um instrumento mobilizador da cultura e da política social dos povos camponeses por isso ela precisa continuar viva exercendo a sua função social.

## Referências



ARROYO, Miguel, CALDART, Roseli, MOLINA, Mônica Castagna, (Orgs.), **Por uma Educação do Campo**, Vozes, Petrópolis, Rio de Janeiro, 2005.

BONATTO, Angela Maria Scopel. **Uma reflexão da função da escola a partir da Teoria Crítica da Sociedade**. PARANÁ: Secretaria de Estado da Educação, 2008. Disponível em: <http://www.diaadiaeducacao.pr.gov.br/portals/pde/arquivos/522-4.pdf>, Acesso em: 06 dez. 2010.

BRASIL, Conselho Nacional de Educação/Câmara de Educação Básica. **Diretrizes operacionais para educação básica nas escolas do campo. Resolução CNE/CEB Nº. 01/02**. – Brasília/DF. MEC, 2003.

\_\_\_\_\_. **Diretrizes Complementares da Educação do Campo**. Resolução CNE/CEB Nº. 02/08. – Brasília/DF. MEC, 2008.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**: Institui o Código de Trânsito Brasileiro. – Brasília: Presidência da República/Casa Civil, 1997.

\_\_\_\_\_. Ministério da Educação: FNDE - Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação; Ministério Público: COPEDUC - Comissão Permanente da Educação; CNPG - Conselho Nacional de Procuradores Gerais. **Guia do Transporte Escolar**. Brasília/DF: MEC/FNDE, 2012.

\_\_\_\_\_. MEC/FNDE/SAPE: **Sistema de Assistência a Programas e Projetos Educacionais**. Brasília: MEC, 2013.

\_\_\_\_\_. MEC/FNDE/SAPE: **Sistema de Assistência a Programas e Projetos Educacionais**. Brasília: MEC, 2016.

CALDART, Roseli Salete. Por uma educação do campo: traços de uma identidade em construção KOLLING, Edgar, CERIOLI, Paulo Ricardo, CALDART, Roseli (orgs). 2002. **Educação do Campo: Identidade e Políticas Públicas**. – Brasília: Articulação Nacional Por uma Educação do Campo. Coleção Por uma Educação do Campo, n.º 4, p.25-36.

\_\_\_\_\_. **Pedagogia do Movimento Sem Terra**: Escola é mais do que escola. 2ª Ed. Editora Vozes, Petrópolis RJ. 2000.

\_\_\_\_\_. A Escola do Campo em Movimento. **Currículo Sem Fronteiras**. Vol.3, n.1, p.60-81. Jan/Jun, 2003. Disponível em: < [http://www.ia.ufrj.br/ppgea/conteudo/conteudo-2009-1/Educacao-MII/3SF/A\\_ESCOLADO\\_CAMPO\\_EM\\_MOVIMENTO.pdf](http://www.ia.ufrj.br/ppgea/conteudo/conteudo-2009-1/Educacao-MII/3SF/A_ESCOLADO_CAMPO_EM_MOVIMENTO.pdf)>, baixado em 22/10/2011.

DUARTE, Clarice Seixas. Direito público subjetivo e políticas educacionais. In: **São Paulo em Perspectiva**, 18(2): São Paulo: 113-118, 2004.

EVANGELISTA, José Carlos Sena. **O Direito à educação no campo: A “voz” dos estudantes das escolas do Ribeirão Seco - Itabuna - Bahia.** (dissertação de mestrado). São Paulo: PUC-SP, 2012.

\_\_\_\_\_. **O direito à Educação no Campo: superando as desigualdades.** Curitiba: Appris, 2017.

FERNANDES, Bernardo Mançano. Os campos da pesquisa em Educação do Campo: espaço e território como categorias essenciais. In: MOLINA, Mônica Castagna. **Educação do Campo e Pesquisa: questões para reflexão.** – Brasília: Ministério do Desenvolvimento Agrário, 2006.

LUDKE, Menga & ANDRÉ, Marli Elisa Dalmazo Afonso. **Pesquisa em educação: abordagens qualitativas.** São Paulo: EPU, 1986.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. Manifesto do Partido Comunista. 5ª. ed., São Paulo: Global, 1985.

MOLINA, Mônica (Org.). **Educação do Campo e pesquisa: questões para reflexão.** Brasília, NEAD, 2006.

\_\_\_\_\_. Desigualdades e Direitos: desafios para a qualidade da educação básica do campo. **Simpósio da ANPAE**, 2007. Disponível em:

RODRIGUES, Marta Maria Assumpção. **Políticas Públicas.** São Paulo: Publifolha, 2010.

RIBEIRO, Marlene. **Movimento camponês, trabalho e educação: liberdade, autonomia, emancipação, princípios/fins da formação humana.** – São Paulo: Expressão Popular, 2010.

RIBEIRO, Andreia Couto Ribeiro; JESUS, Wellington Ferreira de. A evolução dos recursos federais nos programas de transporte escolar: impactos na educação básica. In: **Revista Brasileira de Estudos Pedagógicos**. vol.95 no. 241. Brasília: Set./Dez. 2014. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_serial&pid=21766681&lng=em&nrm=isso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_serial&pid=21766681&lng=em&nrm=isso)>. Acesso em: 27 nov. 2016.

SANTOS, Arlete Ramos dos. **Ocupar, Resistir, e Produzir também na Educação! O MST e a Burocracia Estatal: Negação do Consenso.** Ed. Paco, Jundiaí, 2013.

SILVA, R. Luciene. **Entrevista à professora Hortência, diretora de Escolas Nucleadas do Município de Vitória da Conquista.** 2016a.

\_\_\_\_\_. **Entrevista à professora Helicônia, Coordenadora das Escolas do Campo do Município de Vitória da Conquista.** 2016b.

\_\_\_\_\_. **A Política Municipal de Educação do Campo em Vitória da Conquista período 2010 a 2015.** Dissertação de mestrado profissional em Educação Básica realizado pelo

Programa de Pós Graduação em Educação Básica da Universidade Estadual de Santa Cruz – Ilhéus /BA. PPGE/UESC, 2017.

TEIXEIRA, Elinaldo Celso. **O papel das Políticas Públicas no Desenvolvimento na Transformação da realidade**. AATR, - BA, 2002.

UPB: União dos Municípios da Bahia. Transporte escolar municipal atende a 2.000 alunos da zona rural de Ilhéus. **Porta da UPB**. 2014. Disponível em: <<http://upb.org.br/noticias/transporte-escolar-municipal-atende-a-2-000-alunos-da-zona-rural-de-ilheus/>>. Acesso em: 27 nov.2016.

VENDRAMINI, Célia Regina. Educação e Trabalho: Reflexões em torno dos Movimentos Sociais do Campo. **Caderno Cedes**, vol. 27, n. 72, p. 121-135, maio/ago, Campinas, 2017.