



Universidade Estadual da Paraíba
Centro de Educação
Departamento de Geografia
Curso de Licenciatura Plena em Geografia

**LEVANTAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL DO MUNICÍPIO DE
FAGUNDES-PB: um aporte do campo à cidade**

JOSÉ ALBERTO LOURENÇO PESSOA

Campina Grande-PB
2012

JOSÉ ALBERTO LOURENÇO PESSOA

**LEVANTAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL DO MUNICÍPIO DE
FAGUNDES-PB: um aporte do campo à cidade**

Monografia apresentada ao Curso de Licenciatura Plena em Geografia da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito para obtenção do Grau de Licenciado em Geografia.

Orientadora: Dr^a Aretuza Candeia de Melo

Campina Grande-PB
2012

Ficha catalográfica

L8921 Lourenço Pessoa, José Alberto.

Levantamento do transporte escolar rural do município de Fagundes-PB [manuscrito]: um aporte do campo à cidade/ José Alberto Lourenço Pessoa. – 2012.

63 f. : il. color.

Digitado.

**Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia)
– Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2012.**

“Orientação: Prof^ª Dr. Aretuza Candeia de Melo,
Departamento de Geografia”.

1. Transporte Escolar - Inadequação. 2. Escolas Rurais. 3. Paraíba. Título.

21. ed. CDD 371.872

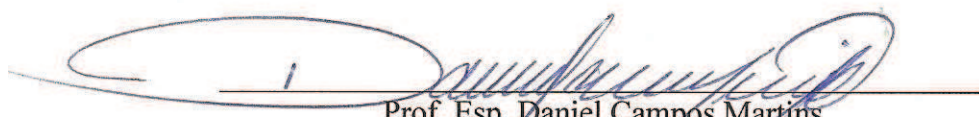
JOSÉ ALBERTO LOURENÇO PESSOA

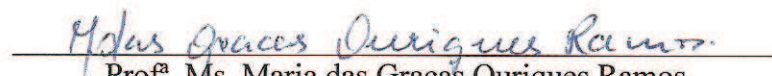
**LEVANTAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL DO MUNICÍPIO DE
FAGUNDES-PB: um aporte do campo à cidade**

Aprovada em 28 de Novembro de 2012.

BANCA EXAMINADORA


Prof.^a. Dr.^a Aretuza Candeia de Melo
Orientador


Prof. Esp. Daniel Campos Martins
1º Examinador


Prof.^a. Ms. Maria das Graças Ouriques Ramos
2º Examinador

Dedico este trabalho aos meus familiares que me apoiaram durante nessa trajetória acadêmica, aos meus colegas e professores do Curso de Geografia e a minha orientadora que muito contribuiu para o desenvolvimento desta pesquisa.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a *DEUS* por não ter me deixado fraquejar nos momentos difíceis, me dando força, coragem e principalmente saúde para conseguir vencer os obstáculos e desafios que surgiram na minha caminhada.

Agradeço aos meus pais *MANOEL* e *LUZINETE* por ter me apoiado nas decisões tomadas ao longo da vida, aos *meus irmãos*, demais *familiares* e *amigos* que me ajudaram e incentivaram durante o Curso.

Agradeço também a minha orientadora *ARETUZA* que muito me ajudou no desenvolvimento e conclusão desta pesquisa e aos *professores* e *colegas* da UEPB.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Modelo do transporte escolar do Programa Caminho da Escola.....	26
Figura 2: Localização do município de Fagundes.....	28
Figura 3: Visão parcial do município de Fagundes.....	29
Figura 4: Localização dos sítios (zona rural) do município de Fagundes.....	29
Figura 5: Municípios limites de Fagundes.....	30
Figura 6: Áreas de investimentos sustentáveis favoráveis ao cultivo e a pratica da agropecuária e outras atividades.....	35
Figura 7: Ônibus obtido através do Programa Caminho da Escola.....	43
Figura 8: Micro-ônibus obtido através do Programa Caminho da Escola.....	43
Figura 9, 10 e 11: Veículos impróprios e em péssimas condições fazendo o transporte escolar dos alunos da zona rural para a cidade de Fagundes.....	48
Figura 12 e 13: Veículos com capacidade acima do permitido, transportando alunos pendurados.....	49
Figura 14 e 15: Estrutura dos antigos ônibus que ainda realizam o TER em Fagundes...	50

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Número de municípios atendidos pelo PNTE.....	24
Tabela 2: Alunos matriculados e docentes no ensino pré-escolar.....	36
Tabela 3: Alunos matriculados e docentes no ensino fundamental.....	37
Tabela 4: Alunos matriculados e docentes no ensino médio.....	37
Tabela 5: Tipos de veículos automotores existentes em Fagundes.....	38

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Taxa de analfabetismo por faixa etária da população do campo e da cidade...	17
Gráfico 2: Número de alunos usuários de transporte escolar no país.....	22
Gráfico 3: Pirâmide etária mostrando a evolução populacional de homens e mulheres...	34
Gráfico 4: Evolução da população de Fagundes entre 1991 e 2007.....	34
Gráfico 5: Serviços de saúde no município de Fagundes.....	38
Gráfico 6: Tipos de veículos fornecidos para o TER no município de Fagundes.....	43
Gráfico 7: Tempo de uso do TER pelos estudantes entrevistados.....	44
Gráfico 8: Tempo gasto pelos estudantes durante o percurso escolar.....	45
Gráfico 9: Tipo de transporte utilizado pelos estudantes entrevistados.....	45
Gráfico 10: Distância percorrida pelos estudantes até chegarem ao local onde passa o TER.....	46
Gráfico 11: Algumas atitudes cometidas pelos condutores do TER segundo os estudantes.....	51

LEVANTAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL DO MUNICÍPIO DE FAGUNDES-PB: um aporte do campo à cidade

RESUMO

Esta pesquisa teve como finalidade realizar um estudo acerca do Transporte Escolar Rural (TER), no qual se procurou realizar uma abordagem do transporte local da zona rural até a zona urbana, em especial dos ônibus e caminhonetes, nos quais a maioria desses não apresentam nenhum tipo de condições e/ou mesmo adaptação para o transporte escolar. O objetivo principal do presente trabalho foi realizar um levantamento do Transporte Escolar Rural do município de Fagundes-PB com um aporte do campo à cidade, com a finalidade de fornecer informações sobre a qualidade dos serviços prestados a comunidade estudantil, como as condições estruturais dos veículos utilizados, o nível de capacitação dos condutores, entre outros, verificando como ocorre o funcionamento do TER no município de Fagundes, identificando os problemas existentes nesta atividade e relacionando as condições do transporte oferecido com o rendimento escolar dos alunos, a partir da concepção do sistema de transporte, considerando os aspectos quali-quantitativos desses atores que na prática cotidiana permanecem em condições precárias e vulneráveis ao sistema das políticas públicas educacionais do Brasil, e em especial do Estado da Paraíba. O presente trabalho buscou envolver os fatores relacionados desde o deslocamento dos estudantes camponeses para as escolas localizadas na sede do município, sob a ótica de algumas percepções elencadas pelas classes inseridas neste sistema (alunos, condutores, professores e funcionários da Secretaria de Educação), conforme opiniões diversas sobre a realização do mesmo, perfazendo alguns questionamentos dos problemas existentes desde a operacionalização do TER até a qualidade dos serviços prestados aos estudantes da zona rural. Em decorrência da inadequação destes veículos, que apresentam sérios problemas para o tráfego humano como falta de conservação, carência de estradas adequadas para circular, além do relevo acidentado da região que dificultam o acesso até algumas comunidades.

Palavras-chave: veículos; ônibus; caminhonetes; inadequação; estudantes.

**SURVEY OF RURAL SCHOOL BUSES OF THE CITY OF FAGUNDES-PB: a
contribution to the city's field**

ABSTRACT

This research aimed to conduct a study on the Rural School Transportation (TER), in which he sought to make an approach to local transport in rural areas to urban areas, particularly for buses and trucks, in which most of these show no type of conditions and / or adaptation to school transport. The main objective of this study was to survey the School Transport Rural Municipality of Fagundes-PB with a contribution from the countryside to the city, with the purpose of providing information about the quality of services provided to the student community, as the structural conditions of vehicles used, the level of training of drivers, among others, as is checking the functioning of the municipality of TER Fagundes, identifying existing problems in this activity and related transport conditions offered with the performance of pupils, from system design transportation, considering the qualitative and quantitative aspects of these actors in daily practice remain in disrepair and vulnerable to public policy educational system in Brazil, and in particular the state of Paraíba. The present study sought to involve the related factors since the displacement of campesinos students to schools located in the county seat, from the perspective of some perceptions listed classes introduced by this system (students, conductors, teachers and staff of the Department of Education) as diverse opinions about its realization, making some inquiries of problems since the operationalization of TER to the quality of services provided to students from rural areas. Due to the inadequacy of these vehicles, which present serious problems for human traffic and lack of maintenance, lack of adequate roads to move, and the rugged terrain of the region which hinder access to some communities.

keywords: cars, buses, trucks, inadequacy; students.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
1. PRESUPOSTOS TEÓRICOS	14
1.1 O Espaço Rural <i>Versus</i> a Educação no Campo.....	15
1.2 Análise Conceitual do Transporte Escolar Rural.....	19
1.3 Programas do Ministério da Educação (MEC) de Apoio ao Transporte Escolar.....	22
1.3.1 Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE).....	23
1.3.2 Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar - (PNATE).....	24
1.3.3 Programa Caminho da Escola.....	25
2. MATERIAL E MÉTODO	27
2.1 Caracterização da Área de Estudo.....	28
2.1.1 Localização Geográfica.....	28
2.1.2 Aspectos Físicos.....	30
2.1.3 Evolução Histórica.....	32
2.1.4 Contextualização Populacional.....	33
2.1.5 Fatores Econômicos.....	35
2.1.6 Aspectos da Educação e Saúde.....	36
2.1.7 Frota Veicular.....	38
2.2 Procedimentos Metodológicos.....	39
3. RESULTADOS E DISCUSSÕES	41
3.1 Panorama do Transporte Escolar Rural (TER) no Município de Fagundes Segundo a SEDUC.....	42
3.2 Levantamento do TER a Partir da Percepção dos Alunos e Professores da Rede de Ensino Municipal.....	44
3.3 Condições Estruturais dos Veículos: alguns problemas detectados na realização do TER.....	48
CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
REFERÊNCIAS	55
APÊNDICES	



INTRODUÇÃO

O Transporte Escolar Rural (TER) representa para muitos estudantes a única forma de se chegar à escola na grande maioria dos municípios do Brasil, principalmente, os que residem na zona rural de Fagundes-PB, que se encontra em áreas afastadas dos centros educacionais e assim precisam se deslocar frequentemente para a zona urbana. Esse deslocamento pode ocorrer tanto entre municípios, onde os alunos saem de suas residências para estudarem em instituições de outros municípios (fluxo externo), como pode ocorrer dentro do próprio município (fluxo interno). Esses dois tipos de traslado diário ocorre com frequência, e são bastante comuns, geralmente porque o Poder Público não tem condições de fornecer um sistema educacional a níveis mais elevados nas suas dependências, como por exemplo, instalar centros universitários na sua sede, ou implantar o ensino básico completo na área rural. Desta forma, ocorre comumente o transporte escolar intermunicipal, sobretudo, de estudantes universitários e de ensino fundamental e médio de escolas públicas e particulares.

Com base no exposto, esta pesquisa teve como objetivo principal realizar um levantamento do Transporte Escolar Rural do município de Fagundes-PB, tendo com aporte do campo à cidade, no qual procurou diagnosticar a forma de realização do TER, segundo algumas percepções elencadas pelos alunos que utilizam diariamente o transporte, pelos os professores da rede de ensino, os condutores dos veículos utilizados no TER e pela Secretaria de Educação do município.

Este estudo teve também a finalidade de fazer uma abordagem do transporte escolar do campo à cidade, buscando: fornecer informações sobre a qualidade dos serviços prestados a comunidade estudantil como as condições estruturais dos veículos utilizados, o nível de capacitação dos condutores, entre outros; verificar como ocorre o funcionamento do TER no município de Fagundes; identificar os problemas existentes nesta atividade e relacionar às condições do transporte oferecido com o rendimento escolar dos alunos.

No primeiro capítulo, trabalhou-se a revisão de literatura, como aporte para a pesquisa realizada, fundamentada o espaço rural relacionando com a educação que é oferecida no campo e os meios de transporte e os Programas de apoio ao Transporte Escolar do Ministério da Educação (Caminho da Escola, PNTE e PNATE). No segundo capítulo, foi relatado o material e método utilizado, destacando a caracterização da área estuda e os procedimentos metodológicos utilizados. No terceiro e último capítulo foi dissertado os resultados e a discussão da pesquisa realizada em campo no município de Fagundes, tendo como enfoque a qualidade e condições dos meios do TER utilizados nesse município, principalmente aos alunos da zona rural, tendo como atores investigados alunos, professores da rede pública, condutores dos veículos e funcionários da Secretaria Estadual do Município.



1. PRESUPOSTOS TEÓRICOS

1.1 O Espaço Rural *Versus* a Educação no Campo

“Do ponto de vista do capital sociocultural, o nível de instrução e o acesso à educação da população residente na zona rural são importantes indicadores da desigualdade social existente entre as zonas rural e urbana” (BRASIL/INEP/MEC, 2007: 17). A educação no Brasil, especialmente, na zona rural é um desafio tanto para os poderes públicos (como dever do Estado e garantia à educação) por seu cumprimento executor quanto para os alunos que residem no campo e necessitam transladar até a zona urbana, onde se encontra a escola. Portanto, o governo federal em parceria com os municípios, em muitos lugares, vem ofertando o transporte escolar de forma gratuita, em que esse é o único meio de acesso à escola pelos estudantes da zona rural (FNDE, 2007).

Muitos fatores são determinantes para a mobilidade diária dos estudantes, principalmente da sua saída de áreas rurais (lugar de moradia) para estudarem nas escolas situadas no meio urbano de seu próprio município ou de municípios vizinhos. Entre algumas das causas que contribuem efetivamente para essa locomoção pode-se dizer que são as condições do ensino no meio rural (o sistema educacional presente no campo) e do ambiente físico das escolas (sobretudo estrutural), levando-se em consideração à própria realidade do espaço onde esta está inserida ou localizada, o que motiva, quase sempre, os estudantes camponeses a buscarem melhor qualidade de ensino em escolas distantes de seu local de vivência.

O ambiente escolar na zona rural apresenta uma dinâmica bastante diferente da realidade de uma escola situada na área urbana, a começar pela estrutura física e pela maneira em se efetua o processo de ensino aos estudantes destas escolas. Em sua grande maioria, as escolas rurais oferecem, apenas, o ensino fundamental de 1ª à 4ª série (atualmente 1º e 5º ano), pois não dispõe de muitos recursos para a aplicação de outras séries mais elevadas nessa espacialidade, o que faz com que seus alunos, após concluírem essa etapa, tenham a necessidade de deslocar-se em busca de um ensino de nível mais elevados nas escolas nos centros urbanos, por estas disponibilizarem de mais recursos financeiros (investimentos) e de “melhores estruturas” (BOF, 2006: 23).

As instituições rurais de ensino na maioria das vezes são de pequeno porte e alguns possuem apenas uma sala de aula, o que contribui para a formação das chamadas turmas multisseriadas e dos profissionais unidocentes, ou seja, a presença de alunos de diferentes níveis ou séries, em uma mesma sala, sendo um único professor, o ministrante da aula, sendo ele também o responsável de repassar todos os assuntos referentes a todas as séries iniciais dessafase, o que possivelmente influencia na aprendizagem dos estudantes destas instituições.

Como ainda ressalta Bof (2006: 28):

Estudos mostram as dificuldades enfrentadas pelas as escolas multisseriadas. De um lado está à precariedade da estrutura física e, de outro, a falta de condições e a sobre carga de trabalho dos professores gerando alta rotatividade desses profissionais, o que possivelmente interfere no processo de ensino-aprendizagem. Geralmente aqueles com uma formação inadequada permanecem em escolas isoladas e unidocentes até o momento em que adquire maior escolaridade, quando pedem remoção para a cidade (BOF, 2006:28).

A sobrecarga de trabalho, onde muitas vezes o professor realiza outras funções dentro da escola rural (merendeira, faxineira e apoio), associada às condições inadequadas do magistério, como falta de recursos para o ensino, materiais didáticos, entre outros, além das inerentes deficiências apresentadas nas escolas rurais, principalmente em termo de estrutura física, humana (com profissionais qualificados e capacitados) onde muitas se encontram mal conservadas e muitas vezes subutilizadas em decorrência da evasão escolar, se localizam em áreas de difícil acesso, influenciam muito na atuação do professor dentro da sala de aula.

As dificuldades enfrentadas pelos docentes dessas escolas rurais acabam desestimulando esses profissionais, que em muitos casos, se quer concluíram o seu curso de formação docente, e de cara, enfrenta uma realidade totalmente diferente da apresentada durante a sua graduação em licenciatura, em que a teoria adquirida na universidade não vincula à prática cotidiana. Isso faz com que esses profissionais proporcionem um ensino precário, deficitário e de baixa qualidade aos estudantes, uma vez que esses estão ministrando aulas ou por questões financeiras ou pela oportunidade (que lhes foi ofertado no dado momento) de ser reconhecido na carreira, aguardando uma chance de trabalhar em uma escola no meio urbano (o que eles buscam quase sempre quando se formam), que confira melhores condições profissionais, onde possam trabalhar menos e possivelmente ganhar um pouco mais.

A presença destas instituições de ensino básico multisseriados no Brasil nos dias atuais pode ser justificada por algumas proposições postas por Machado & Knorst (2010: 113):

Atualmente, existem poucas escolas do campo no Brasil que apresentam toda a educação básica. O que mais se encontra são escolas com ensino fundamental, somente até os anos iniciais, pois o fluxo de habitantes está se concentrando mais nas cidades e, geralmente, a maioria dos pais das novas gerações continua no interior devido a vários problemas de sobrevivência e também porque o número de filhos por família diminuiu consideravelmente nas últimas décadas, fazendo com que as escolas fiquem com pouco número de crianças. Então, torna-se inviável para o Estado ou para os municípios sustentarem gastos com professores, merenda, transporte, etc., mas, aquelas que ainda restam, são construtivistas do processo de ensino-aprendizagem, e continuam valorizando a cultura do povo do campo.

Para os autores acima citados, para repensarmos e analisarmos a educação do campo é preciso analisar a evolução histórica e o cenário brasileiro da educação brasileira campesiana.

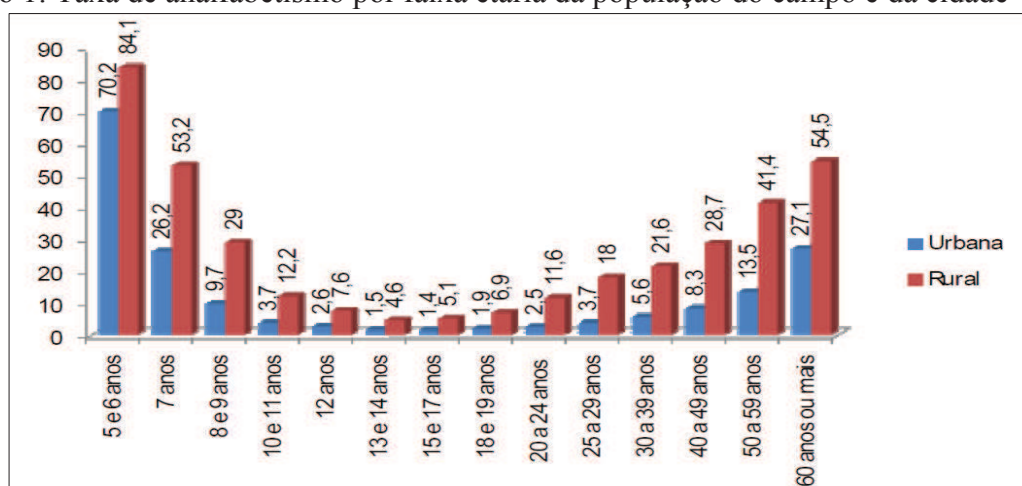
Muitas crianças e adolescentes vivem nesse meio, então é necessário valorizar e incentivá-las a permanecer na escola e progredir nos estudos, já que a maioria vive em condições muito precárias, e alguns deixam a escola para trabalhar. Os gestores das escolas precisam conquistar e trazer as crianças para a escola. Na realidade, é fundamental nas escolas do campo, fazer com que os educandos percebam e relacionem o conhecimento científico das aulas com a própria realidade em que vivem assim inúmeros assuntos poderão ser compreendidos e assimilados, facilitando a compreensão. As escolas do campo são consideradas pelo IBGE todas aquelas localizadas em um espaço geográfico na zona rural, portanto, ainda necessitam inserir-se em um meio rural e serem reconhecidas como escolas do campo (MACHADO & KNORST, 2010: 113).

A realidade é que existe uma desigualdade bastante significativa entre os serviços educacionais oferecidos a população residente no meio rural e a que vive na cidade, até porque, boa parte das políticas públicas que diz respeito à educação, está voltada basicamente ao espaço urbano, deixando um pouco de lado as peculiaridades da área rural e seus aspectos socioculturais. Com isso, a qualidade da educação rural torna-se no mínimo duvidosa, levando-se em conta os poucos investimentos destinados aos estabelecimentos de ensino localizados nessa área.

As escolas rurais apresentam características físicas e dispõem de infraestrutura bastante distinta daquelas observadas nas escolas urbanas. Por exemplo, enquanto 75,9% dos estabelecimentos urbanos estão equipados com microcomputadores, apenas 4,2% dos estabelecimentos rurais de ensino contam com este recurso. Equipamentos como biblioteca, laboratório e quadras de esporte não fazem parte da realidade das escolas rurais (BRASIL/INEP/MEC apud SANTOS et. al. 2010: 4).

Como se ver, a disponibilidade de recursos das escolas do meio rural se comparada com as do meio urbano, atinge uma disparidade enorme, o resultado é a realização de um ensino precário e pouco proveitoso, tanto para os docentes como para os alunos, e o reflexo dessa educação pretérita e a carência nos serviços prestados à escola rural, pode ser observado no Gráfico 1, que apresenta a taxa de analfabetismo da população que vive no campo e da população residente na cidade.

Gráfico 1: Taxa de analfabetismo por faixa etária da população do campo e da cidade



Fonte: DIEESE & NEAD/MDA (2006).

Como se pode observar, de acordo com a figura acima, o nível de acesso à educação da população campestre, representada pela sua taxa de analfabetismo, é bastante insatisfatório, expressando uma relativa dispersão no nível educacional na relação campo/cidade. No entanto, outra questão que se deve levar em conta é que boa parte dessa população residente no campo ainda vive sob um sistema econômico tradicional, popularmente conhecido como agricultura familiar, voltado principalmente para cultivo agrícola de subsistência e da pecuária, que na maioria são de baixa renda.

Desta forma, os alunos campestres que pertencem a essas famílias carentes, se colocam na situação de ter que ajudar os pais no sustento do lar, e dessa maneira procuram tentar conciliar seu tempo diário entre a escola e o trabalho no campo, o que acaba muitas vezes levando a um desgaste físico e emocional, tendo esse que optar por apenas uma dessas atividades. Como muitas vezes eles não conseguem enxergar a educação como forma de ascensão financeira e social que lhes é oferecido como algo tão promissor, (socioeconomicamente), ficando a escola em um segundo plano, preferindo abandonar os estudos para se dedicarem somente ao trabalho, ou seja, a “sobrevivência familiar”.

Existe um conjunto de fatores que acabam contribuindo para a evasão ou desistência escolar dos estudantes do campo. Como já mencionado anteriormente, poucas escolas no meio rural oferecem o ensino básico e os alunos veem-se obrigados a saírem de seus locais de moradia para estudarem em outras áreas, principalmente na cidade. Muitos destes alunos acabam tendo que enfrentar longas distâncias para chegarem até a escola, em uma viagem desgastante e desconfortável.

Ao chegar à escola na cidade, logo nos primeiros dias, os alunos deparam-se com uma discrepância sociocultural, com uma realidade de diferenças vivenciada entre o rural e o urbano. Pois, essas são hábitos, vivência e costumes muito diferentes dos que eles têm na escola rural, a começar pela quantidade de disciplinas que eles passam a estudar e o número de professores que passam a ensinar. Enquanto, na escola do campo era apenas um professor para todas as disciplinas, agora eles passam a ter um por cada matéria, sem falar na língua estrangeira que é obrigatória, e que é vista por muitos como um “bicho papão”.

Diante dessa problemática, é instigante observá-la tomando como base uma prática realista de uma vivência cotidiana, que põe luz à compreensão do conceito de rural que se modifica ao longo da história, não podendo mais ser compreendido no contraponto entre rural/urbano e sim entre pessoas que são acobertas legalmente pela Constituição Federal Brasileira com o direito a escola baseada numa projeção plural de conceitos, críticas e inserções que a mesma pode ofertar, com ensino de qualidade e aprendizagem para todos.

O que acontece é que em meio ao não cumprimento das normas vigentes como a Lei de Diretrizes de Bases (LDB), das dificuldades de inclusão em escolas públicas de qualidade e aprendizagem igualitária no campo, decorrente de um sistema educacional diferenciado do espaço urbano, os alunos que residem no âmbito rural são obrigados a enfrentarem longas idas e vindas cansativas diariamente, tendo que enfrentar estradas deficitárias, transporte em péssimo estado de conservação e sem nenhuma segurança, muitos destes estudantes vindos da zona rural não conseguem se adaptar ao novo modo de vida e do ambiente escolar, sendo algumas dessas causas o motivo desses abandonarem à escola.

1.2 Análise Conceitual do Transporte Escolar Rural

No Brasil, a maior parte das viagens realizadas pelos meios de transporte rural é motivada pelo deslocamento dos alunos da zona rural para o meio urbano, que buscam na cidade a oportunidade e o direito ao acesso à escola. Segundo estudo realizado pelo GEIPOT (1995) o transporte escolar é um serviço que pode ser realizado tanto no meio rural como no urbano, e ainda, pode ser disponibilizado gratuitamente ou então privado, sendo compreendido como o transporte ou mobilidade diária coletivo de estudantes.

Em 1995, esse estudo apresentou a seguinte definição: “transporte rural é o transporte de passageiros, público ou de interesse social, entre a área rural e a área urbana ou o interior da área rural do município” (GEIPOT, 1995). Já em Brasil (1938 apud EGAMI, 2010), o transporte rural é definido a partir da área urbana e área rural. A definição para a área urbana seria a de área circunscrita pelo perímetro urbano, definido por lei municipal, e área rural, a área do município externa a esse perímetro.

Dado o fato de que a maior parte da população residente na zona rural é considerada de baixa renda, além de se considerar as dispersões das propriedades ou residências no meio rural, verificam-se inúmeras dificuldades e necessidades essenciais para o homem do campo no Brasil, em virtude da falta de políticas públicas mais prementes com a questão do ensino-aprendizagem, relativo ao transporte escolar rural.

Dentre estes se inserem exponencialmente os estudantes camponeses, que em alguns municípios não tem acesso ao transporte escolar, e quanto há são de péssima qualidade e conservação, principalmente para aquelas regiões (Norte, Nordeste e Centro-Oeste) e/ou lugares em que a população vive numa situação de carência mais agravante. Uma das necessidades mais abrangente dos estudantes nesse setor está diretamente relacionada ao seu deslocamento até a escola. Nesse sentido, o transporte escolar torna-se um elemento fundamental para garantir a chegada desses estudantes no seu local de estudo.

Nos dias atuais, a maior parcela dos alunos residentes na zona rural frequentam escolas nas sedes dos seus próprios municípios e/ou nos municípios circunvizinhos que, mesmo sendo mais próximos de suas localidades, quanto existente, muitas vezes, não dispensam os serviços do transporte escolar rural, não se utilizando mais de bicicletas, lombos de animais, a pé entre outros. Passando esses alunos a terem uma maior acessibilidade às escolas, mesmo que de maneira muitas vezes precária, em camionetas, caminhões e ônibus.

Sendo que, muitos estudantes no Brasil campesinos que estudam em escolas da rede pública municipal e estadual, não possuem nenhum tipo de transporte escolar rural. Decorrendo a necessidade da intervenção de políticas públicas mais eficazes com propostas de estruturar as rotas das comunidades rurais com transportes de qualidade, que chegue a contemplar toda a população estudantil existentes nesses municípios.

Steiner et. al. (2000) analisando e pesquisando os meios de transporte escolar urbano na cidade de Curitiba, concluiu que esta cidade apresentou um problema de roteirização do transporte escolar, em virtude da falta de políticas públicas de investimentos por parte do governo federal em consonância com o municipal, que viesse a solucionar de modo eficaz os problemas decorrentes desta atividade.

Portanto, fica claro que, se numa das cidades mais ricas do país os alunos enfrentam dificuldades com o transporte escolar urbano, justifica-se assim, perante essa situação, pode-se afirmar que nos demais municípios brasileiros onde residem as populações mais pobres, especialmente as que residem no campo defrontam-se com uma multidiscrepância quanto ao bem estar dos seus filhos relativos à educação, bem como, a necessidade de transladar da zona rural para o urbano.

Neto (2008: 1) um oficial da Polícia Militar do Estado de São Paulo, especialista em Segurança Pública, descreveu em seu artigo intitulado “O Transporte Escolar”, a seguinte frase:

Inicia-se mais um ano letivo em milhares de escolas públicas e particulares de nosso Estado e junto com ele se renova a preocupação com o transporte escolar. A atual conjuntura social e econômica e as grandes distâncias entre os locais de moradia e os estabelecimentos de ensino impõem aos pais a necessidade de lançarem mão de terceiros para que seus filhos possam se dirigir àqueles locais (NETO, op. Cit.).

O transporte escolar gratuito fornecido pelo poder público, representa para muitos estudantes rurais à única forma de acessibilidade as unidades de ensino, dadas as grandes distâncias a serem percorridas por eles, pois muitos frequentam as escolas que ficam na sede do município, que às vezes estão localizadas a quilômetros de distância de suas residências, o que aumenta ainda mais a dependência do fornecimento do transporte escolar, tornando os

seus serviços indispensáveis para o atendimento das necessidades de locomoção dos alunos camponeses.

Desta forma, o Transporte Escolar Rural (TER) surge com a finalidade de proporcionar o acesso à educação e a permanência na escola de alunos carentes que vivem no campo longe de instituições educacionais, ou pelos menos, daquelas que ofereça maior qualidade de ensino a eles. Quanto maior a carência financeira dos educandos rurais, maior também é a dependência pelo transporte escolar gratuito para ir à escola.

Se não houvesse a disponibilização deste serviço à população mais carente do campo, certamente iria acarretar a não frequência de grande parte desses estudantes as aulas, o que aumentaria ainda mais a disparidade que existe entre o meio urbano e o rural, sobretudo com relação à taxa de analfabetismo. Isso conseqüentemente afetaria a qualidade de vida dessa população, pois irá ter menos oportunidades de emprego, quanto tiver acesso ao mercado de trabalho entrará apenas como trabalhador de uma mão de obra desqualificada, como conseqüência, em troca de sua força de trabalho receberia um baixo salário.

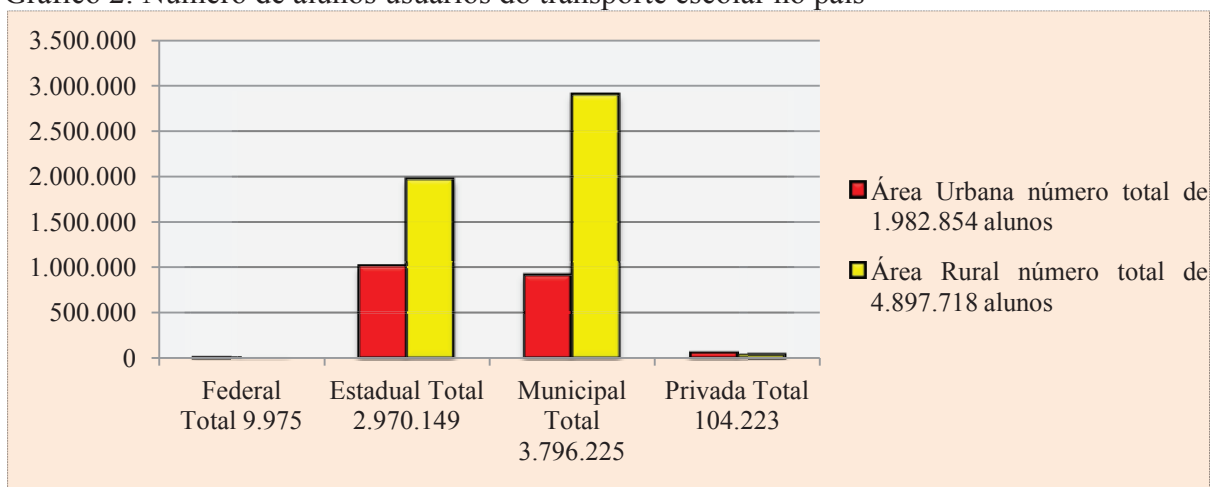
Devido à situação financeira da população rural é quase inexistente o serviço de transporte escolar particular nesse setor, tendo em vista o grande custo que teria a realização dessa atividade, principalmente levando-se em conta as condições geográficas das localidades, a má conservação das estradas, etc. Já no meio urbano a grande maioria dos serviços de transporte escolar é particular, por requerer um maior investimento por parte do usuário e pela população urbana possuir um poder aquisitivo e uma renda maior do que a população rural, pois geralmente são pessoas empregadas no mercado formal de trabalho.

Considerando a precariedade das famílias brasileiras, a obrigatoriedade nesse caso perde seu efeito, o mesmo acontecendo com a responsabilidade dos municípios em relação ao ensino fundamental e sua manutenção. Deixando a cargo das municipalidades a estruturação da escola fundamental na zona rural, a Lei 4.024 omitiu-se quanto à escola no campo, uma vez que a maioria das prefeituras municipais do interior é desprovida de recursos humanos e, principalmente, financeiros. Desta feita, com uma política educacional nem centralizada nem descentralizada, o sistema formal de educação rural sem condições de auto-sustentação – pedagógica, administrativa e financeira – entrou num processo de deterioração, submetendo-se aos interesses urbanos” (LEITE, 1999: 39)..

Entretanto, existem casos onde o poder público sede o transporte para os alunos que estudam em cidades circunvizinhas ou não, principalmente estudantes universitários e de cursinhos técnicos, esse fato acontece, sobretudo em cidades ou municípios de pequeno porte. No Brasil, segundo dados levantados pelo Censo Escolar (2006), que é realizado pelo o Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP), cerca de 6.880.572 estudantes utilizam o transporte público escolar, o que representa uma porcentagem

de 12,3% do total de alunos que estão matriculados em todo país, como pode ser observado no Gráfico 2.

Gráfico 2: Número de alunos usuários do transporte escolar no país



Fonte: INEP (2006).

Como se pode verificar, do número total de usuários do transporte escolar, cerca de 70,5% são alunos da zona rural, que dependem do transporte disponibilizado pelo poder público federal e/ou municipal, para ter acesso as unidades de ensino, tanto no âmbito municipal como no intermunicipal. Em alguns casos esses alunos são obrigados a estudarem em áreas limites de outros estados, ficando a mercê da disponibilidade de vagas oferecidas para alunos provenientes desses, devido a falta do ensino básico público em comunidades rurais do seu próprio município ou estado, conseqüentemente decorrente da desvalorização do magistério. Nestas circunstâncias, o transporte escolar rural torna-se necessário ao acesso à unidade de ensino mais próxima de sua localidade.

1.3 Programas do Ministério da Educação (MEC) de Apoio ao Transporte Escolar Rural

Segundo FNDE (2007) o Transporte Escolar Rural (TER) depara-se com problemas semelhantes aos encontrados nos demais meios de transporte (bicicleta, motos, carros em má estado de conservação, lombos de animais) em área rural. O isolamento espacial de algumas comunidades campesina, a baixa densidade demográfica e as condições econômicas da área rural, conforme Pegoretti & Sanches (2005), são características que dificultam e limitam a prestação de serviços de transporte nessas localidades, devido aos altos custos operacionais, decorrente da carência econômica da população e das péssimas condições das estradas. Essas características, associadas a um pequeno número de escolas, resultam em uma situação de segregação física e social da população rural.

O Governo Federal, por meio do Ministério da Educação (MEC), considerando a necessidade de se ampliar as oportunidades de acessibilidade à escola pública, criou o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), que possui alguns programas e metas voltados à educação básica, visando dar prioridade ao desenvolvimento de um sistema educacional de maior qualidade no país, entre esses o apoio ao Transporte Escolar Rural (TER). De acordo com FNDE (2009) o Ministério da Educação realiza atualmente dois programas voltados ao transporte de estudantes: o Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE (que veio a substituir o Programa Nacional de Transporte Escolar - PNTE), que visam atender alunos moradores da zona rural.

O Ministério da Educação buscou executar o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), mas no ano de 1999, este não pode ser executado por razões orçamentárias, e o mesmo foi substituído pelo o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), dois programas que busca auxiliar os Estados e os Municípios no financiamento do transporte escolar.

1.3.1 Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE)

O Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) foi criado em 21 de junho de 1994 pelo Ministério da Educação e instituído por meio da Portaria Ministerial nº 955, com a utilização de verbas da então Fundação de Assistência ao Estudante (FAE), que atualmente consiste no Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), para a realização do transporte escolar dos alunos matriculados nas escolas da rede pública (estadual ou municipal) de ensino fundamental e da educação especial, dando prioridade aos alunos que residem na zona rural, para assegurar que estes tenham acesso às unidades de ensino e para que eles possam permanecer na escola.

O PNTE consistia na assistência financeira aos municípios e Organizações Não Governamentais (ONG's) para a aquisição de veículo automotor (0 km) para transportar alunos do meio rural no trajeto residência-escola-residência, procurando amenizar os problemas das grandes distâncias até a escola e garantir a frequência destes estudantes nas aulas, contribuindo, assim, para erradicação da evasão escolar no país (PNTE, 1998).

Nos primeiros anos (1995 e 1996), o programa contemplou apenas os municípios que faziam parte do Programa Comunidade Solidária, mais posteriormente o atendimento passou a ser direcionado também a todos os municípios interessados no país. O valor do recurso fornecido pelo FNDE neste programa ao município interessado seria de até R\$ 50.000,00 para o ensino fundamental, já para as ONG's (filantrópicas e sem fins lucrativos, mantenedoras de

escolas especializadas do ensino fundamental, que atendam alunos com necessidades educacionais especiais) o repasse seria de até R\$ 25.000,00. A Tabela 1 demonstra o número de municípios contemplados pelo o PNTE ao longo dos anos e os respectivos valores repassados pelo FNDE.

Tabela 1: Número de municípios atendidos pelo o PNTE

Ano	Número de Municípios	Valor em R\$
1995	312	23.536.560,00
1996	623	37.206.754,00
1997	414	19.845.634,00
1998	1.558	73.937.564,44
1999*	-	-
2000	1.191	46.075.162,11
2001	971	48.170.360,56
2002	895	44.388.867,75
2003	1.139	61.392.493,45

Fonte: MEC, 1998. * O Programa não pode ser executado por razões orçamentárias.

Em 2004 o PNTE sofreu algumas modificações e passou a repassar recursos financeiros apenas para as ONGs que mantivessem escolas especializadas de ensino fundamental, atendendo até 100 alunos com necessidades educacionais especiais (FNDE, 2005). Para o atendimento dos alunos residentes no campo foi criado o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), direcionado aos estudantes rurais matriculados no ensino fundamental público.

1.3.2 Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar - (PNATE)

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE foi criado no dia 9 de junho de 2004, sendo instituído pela Lei nº 10.880, após a reformulação feita pelo Governo Federal nas diretrizes de financiamento do transporte escolar rural (TER) e as modificações realizadas no Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), 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 (FNDE, 2009).

Conforme o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (2009), o PNATE passa dar assistência financeira, a partir então, apenas as entidades sem fins lucrativos (ONG's) mantenedoras de escolas especializadas, que fundamentam o ensino fundamental e a educação especial, dando apoio financeiro a estas instituições para aquisição de veículos para

o transporte escolar. As escolas públicas estaduais e municipais de ensino fundamental passaram então a receber recursos vindos diretamente do PNATE.

Este programa passa a ter as mesmas finalidades do PNTE que seria assegurar o acesso e garantir a permanência nas instituições públicas, dos alunos residentes na área rural, matriculado no ensino fundamental, e que necessitam de transporte escolar para ir até esses estabelecimentos educacionais. Com a publicação da Medida Provisória 455/2009 - transformada na Lei no 11.947, de 16 de junho do mesmo ano -, o programa foi ampliado para toda a educação básica, beneficiando também os estudantes da educação infantil e do ensino médio residentes em áreas rurais (FNDE, 2009).

O PNATE consiste na assistência financeira aos Estados, Municípios e Distrito Federal para custear despesas com a manutenção de veículos escolares pertencentes às essas esferas (como seguros, licenciamento, impostos e taxas, pneus, serviços de mecânica, combustível, etc.), sem a necessidade de um convênio ou outro instrumento congêneres. A transferência desses recursos se dar de forma automática e leva em consideração o levantamento realizado pelo INEP/MEC a cerca da quantidade de alunos que são transportados, informado no Censo Escolar referente ao ano anterior da liberação da verba, podendo ser até mesmo utilizado para a contratação de serviços terceirizados de transporte.

1.3.3 Programa Caminho da Escola

O Programa Caminho da Escola, criado em 2007 pela Resolução N° 3, de 28 de março de 2007, alterada pela Resolução N° 18, de 19/06/2012 - dispõe sobre os critérios para a utilização de veículos de transporte escolar adquiridos no âmbito do Programa Caminho da Escola. Tem como objetivo renovar e ampliar a frota de veículos de transporte escolar (ônibus, miniônibus e micro-ônibus zero quilômetro e de embarcações novas) destinada ao transporte diário de alunos da educação básica da rede pública residentes, prioritariamente, na zona rural dos sistemas estadual, distrital e municipal, através de financiamento, exclusivamente por meio de instituições financeiras credenciadas, com linha de crédito especial para a aquisição a concessão, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES, 2012). Veja Figura 1.

Figura 1: Modelo do transporte escolar do Programa Caminho da Escola.



Fonte: INMETRO, 2012.

Esses modelos de micro-ônibus, ônibus e bicicletas (essa última utilizada com menor frequência no Estado da Paraíba), foram fabricados para trafegar na zona rural, além de serem os mais utilizados pelo Programa Caminho da Escola, que se padroniza por todo o país, com a finalidade de atender os alunos residentes na área rural por meio do Transporte Escolar Rural (TER) assim, garantir a segurança e a qualidade do serviço aos estudantes que utilizam frequentemente este transporte (BNDES, 2012). Este programa trata-se de uma concessão de linha de crédito a estados e municípios, por meio do FNDE e em parceria com o Inmetro, oferece um veículo com especificações exclusivas, próprias para o transporte de estudantes, e adequado às condições de trafegabilidade das vias das zonas rural e urbana brasileira (BRASIL/FNDE/MEC, 2011).



2. MATERIAL E MÉTODO

2.1 Caracterização da Área de Estudo

2.1.1 Localização Geográfica

O município de Fagundes localiza-se no Nordeste brasileiro, na porção sudeste do Estado da Paraíba, na Mesorregião do Agreste Paraibano, se situado na Microrregião de Campina Grande, inserido em terras correspondente ao Planalto da Borborema, com uma área de 162,101Km², representando 0.2872% do Estado, 0.0104% da Região e 0.0019% de todo o território brasileiro (IBGE, 2010 e CPRM, 2005) (Figura 2).

Figura 2: Localização do município de Fagundes.



Fonte: IBGE (2010), AESA (2006), CPRM (2005).

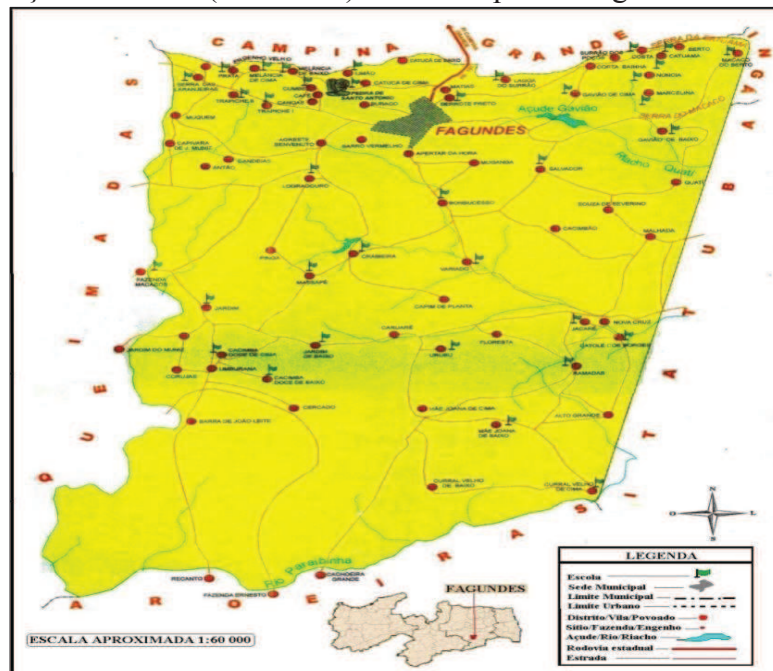
Sua posição geográfica está determinada pelos paralelos 7^o 21' 18" de Latitude Sul e 35^o 46' 30" Longitude Oeste (IBGE, 2010). A sede do município fica localizada bem próxima a Serra do Bodopitá, estando a uma altitude de 505 metros em relação ao nível do mar. o território fagundense é constituída por cerca de 70 unidades chamadas de sítios e/ou zona rural (Figuras 3 e 4).

Figura 3: Visão parcial do município de Fagundes



Fonte: Prefeitura Municipal de Fagundes, 2012.

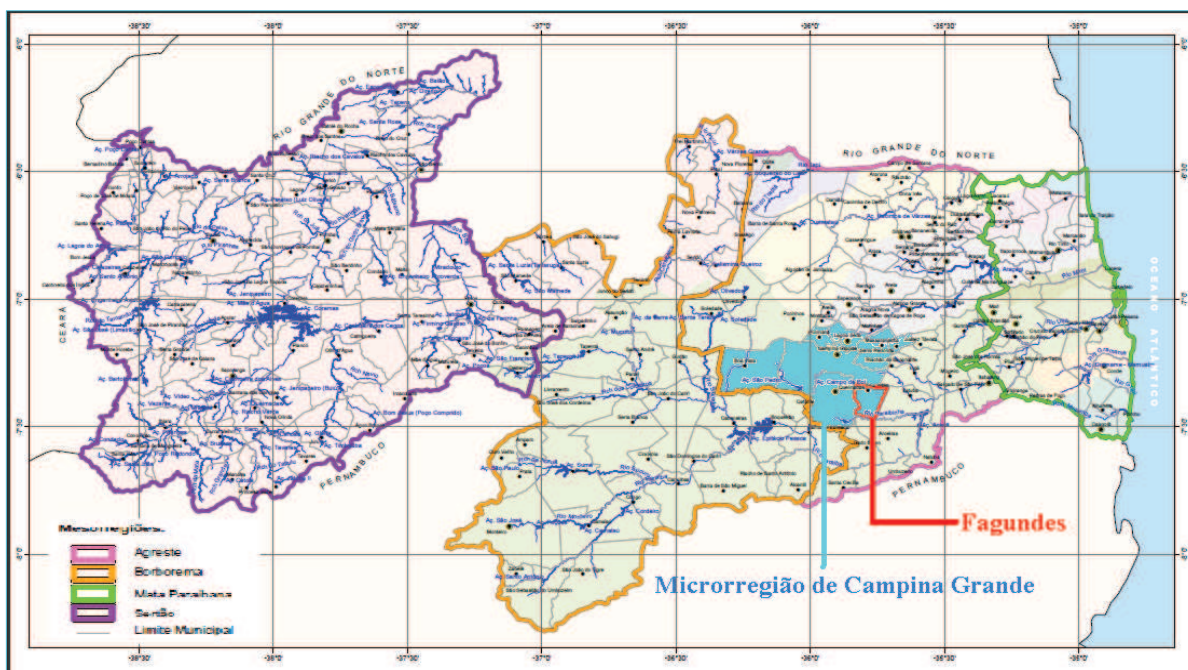
Figura 4: Localização dos sítios (zona rural) do município de Fagundes.



Fonte: PMF, 2012.

O município de Fagundes encontra-se a cerca de 120 km da capital do Estado - João Pessoa. Limita-se com os municípios de Campina Grande (26 km) e Ingá (a 35 km) ao Norte, Aroeiras (a 23 km) e Gado Bravo (a 26 km) ao Sul, Queimadas (a 14 km) a Oeste, Itatuba (a 17 km) a Leste (Figura 5).

Figura 5: Municípios limites do município de Fagundes



Fonte: Adaptado do IBGE (2010).

Fagundes tem sua importância como centro de turismo natural, destacando-se como ponto principal a Pedra de Santo Antônio, localizada na Serra do Bodopitá. A Pedra recebe milhares de turistas e romeiros durante o ano todo, principalmente no mês de Junho, o nome Pedra de Santo Antônio é dado devido a uma lenda local.

2.1.2 Aspectos Físicos

O município de Fagundes está inserido na unidade geoambiental do Planalto da Borborema, formada por maciços, elevações residuais, cristas e/ou outeiros altos, que pontuam a linha do horizonte com altitude variando entre 505 a 800 metros. Ocupa uma área de arco que se estende do sul de Alagoas até o Rio Grande do Norte. O relevo é caracterizado por uma superfície de pediplanação bastante monótona, predominantemente suave-ondulado, com ondulações e declividades com vales estreitos dissecados. Esses relevos isolados testemunham os ciclos intensos de erosão que atingiram grande parte do Sertão do Nordeste brasileiro (IBGE, 2010 e CPRM, 2005).

O clima do município é do tipo tropical semiárido, com chuvas de inverno e seco no verão. A estação chuvosa se inicia em abril/maio com término em agosto, podendo se adiantar até setembro, situado no Fuso horário UTC-3. Caracteriza-se como tropical chuvoso quente, que adquire características de sub-umidade, com precipitação média anual de 431,8mm, com temperatura média anual oscilando entre 24° e 27° C, com uma umidade relativa do ar de

87%. Devido a quase inexistência de poluentes e a sua própria altitude, o ar é relativamente puro (AESAs, 2006 e CPRM, 2005).

Os solos são em geral rasos, com fertilidade bastante variada, com certa predominância de média para alta. Nos patamares compridos e baixas vertentes do relevo suave ondulado ocorrem os PLANOSSOLOS, mal drenados, fertilidade natural média e problemas de sais; nas áreas de topos e altas vertentes, ocorrem os solos LUVISSOLOS, rasos e fertilidade natural alta e os espaços de topos e altas vertentes do relevo ondulado ocorrem os PODZÓLICOS, drenados e fertilidade natural média e as elevações residuais com os solos LITÓLICOS, rasos, pedregosos e fertilidade natural média. Esses tipos de solos apresentam textura argiloso-arenosa e ainda ocorrem a presença de afloramentos de rochas (CPRM, 2005 e PMF, 2012).

Sua vegetação é basicamente composta por caatinga hiperxerófilas, com pequenos trechos de Floresta Caducifólia, com destaque para o juazeiro (*Zizyphus jozeiro* Mart.), macambira (*Bromélia laciniosa* (Mart.) Ex. Schult.), jurema preta (*Mimosa tenuiflora* (Willd.) Poiret.), jurema branca (*Piptadenias tipulaceae* (Benth.) Ducke.), algaroba (*Prosopis juliflora* (Sw.) DC.), marmeleiro (*Cróton sonderianus* Muell.), entre outras. Tais formações refletem a adaptação ao meio (composição pedológica de solos rasos e pedregosos, escassez e irregularidade nas chuvas); algumas espécies encontram-se em fase de regeneração.

Atualmente sua cobertura vegetal se encontra bastante devastada em virtude da retirada da mata nativa para a implantação das culturas de subsistência, tais como o milho feijão batata inglesa, mandioca, além da fruticultura, e das pastagens de corte e pisoteio. A pequena camada de terreno sedimentar e a escassez de chuva, não oferece a formação de associações florestais densas, ressaltando apenas uma vegetação mais arbustiva, próprias das áreas Agrestes do Sertão nordestino.

O município de Fagundes encontra-se inserido nos domínios da bacia hidrográfica do Rio Paraíba, região do Médio Paraíba. Seus principais tributários são os riachos: o Rio Paraibinha Rio Surrão, Rio Variado e o riacho Quati. Todos os cursos de água no município têm regime de escoamento intermitente e o padrão de drenagem é o dendrítico (CPRM, 2005). A rede hidrográfica do município, é quase inexistente, não há curso de água perene. O município apresenta também algumas barragens que são importantes no abastecimento de águas em sua redondeza como a Barragem da Pedra de Santo Antônio e a Adutora do Gavião, tendo como principal corpo de acumulação o Açude do Gavião.

2.1.3 Evolução Histórica

Sabe-se que no período colonial o território brasileiro foi dividido em 14 faixas lineares denominadas de Capitânicas Hereditárias, que foram entregues a 12 donatários portugueses pertencentes à pequena nobreza.

Com o sistema de capitânicas, Portugal adota no Brasil a prática da doação de terras que, por muito tempo, constituiu a forma de aquisição de propriedades. Por este sistema, o donatário, era na realidade, o administrador da capitania, tendo também poderes jurídicos e políticos, e não seu proprietário. Ele recebia como doação 10 léguas de terra ao longo da costa, dividida em quatro ou cinco lotes, livre de qualquer tributo, exceto o dízimo (GURJÃO, 1999).

Ainda, segundo Gurjão, o donatário distribuía a terra em lotes, chamados de sesmarias, que eram doadas para pessoas que tivessem recursos, que implantassem uma produção, sobretudo de cana-de-açúcar, por ser lucrativa pra Portugal (GURJÃO, 1999). Sendo assim, foi a partir das sesmarias que se originaram os latifúndios da Zona da Mata do Nordeste e conseqüentemente da Paraíba, mas esse sistema “limitou a propriedade da terra a uma minoria de pessoas que dispunham de recursos, elitizando, portanto, o acesso a terra” (GURJÃO, op. cit.).

Fagundes inicialmente foi povoada pelos índios Cariris, tendo sido doada através de sesmarias (grandes lotes de terras que tinham pertencido aos índios da região) a Teodósio de Oliveira Ledo, o famoso sertanista ou bandeirante, (assim como era chamado os comandantes das expedições que vinham conquistar o território) que foi recrutado pelo governo português, para combater os índios na ”Guerra dos Bárbaros”, conflito esse desencadeado pela a invasão portuguesa às terras do interior paraibano que já estava sendo ocupado pelos índios Cariris e Tarairiús, a fim de instalarem suas fazendas de gado.

Para Gurjão:

Teodósio de Oliveira Ledo é tido como pioneiro da conquista do interior e o maior desbravador do Sertão da Paraíba, percorrendo e ocupando maior quantidade de terras que os outros bandeirantes. Após chegar a Pilar, seguindo o curso do Rio Paraíba, alcançou Boqueirão, Piranhas e Piancó. De Piranhas trouxe uma tribo de Cariris, os Ariús, para a aldeia de Campina Grande (GURJÃO, op. cit.).

Desta forma, Teodósio e também alguns parentes que percorreram o sertão, se tornaram donos de imensas propriedades, legalizadas pela distribuição de sesmarias, como um prêmio dado por Portugal aos “heróis bandeirantes”. Mas o destaque maior atribuído a esse “Sertanista de Contrato” era a violência brutal em que ele atacava e matava os índios que resistiam ao seu domínio.

Fagundes teve outros nomes antes do atual, Brejo de Canas Bravas e Brejo de Fagundes foram uns deles, depois a localidade passou a se chamar apenas Fagundes, no ano de 1762, em homenagem a um chefe da tribo dos índios Cariris que habitavam a região, seu nome era Facundo. Existiam na região dois conventos, dos jesuítas e carmelitas que realizavam catequeses entre Pilar e Cana Brava, como eram conhecidas as aldeias dos índios. Em 1664 descendentes de Oliveira Ledo, “o grande desbravador do território paraibano”, chegavam a Cana Brava e logo iniciaram intensas atividades no sentido de povoar o território (PMF, 2012).

O município, no século XIX, foi palco de dois movimentos populares importantes da Paraíba e na região Nordeste, e outro no final do século XX, que teve destaque no entorno do município, gerando polêmicas no âmbito local, envolvendo povos vizinhos: foi em Fagundes onde ocorreu o início da "Revolta dos Quebra-Quilos" e o "Ronco da Abelha", de repercussão regional, e a “Revolta de Quebra-Canos”, de dimensão local. O município também já sofreu grandes ações dos cangaceiros, como assaltos, saques, depredações, e outros, a exemplo, sua capela foi destruída em uma dessas ações, sendo iniciada, em 1889, a construção de uma nova capela por Frei Alberto, que só veio a ser concluída em 1921 (PMF, 2012).

Atualmente, Fagundes encontra-se na era de sua segunda emancipação política, tendo a primeira ocorrida entre os anos de 1890 e 1892, por não contar com 10.000 mil habitantes nesse período, o município voltou à condição de distrito de Campina Grande em 1937, e finalmente conseguiu ser emancipado novamente apenas no dia 22 de dezembro de 1961, pela lei Estadual nº 2.661 de 22/12/1961 e foi instalada em 31 de dezembro do mesmo ano (ARAÚJO, 1998: 191).

2.1.4 Contextualização Populacional

De acordo com o levantamento demográfico realizado pelo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (CENSO 2010), a população do município de Fagundes foi estimada em 11.405 habitantes, sendo que deste total 5.798 são mulheres e 5.607 são homens (Gráfico 3).

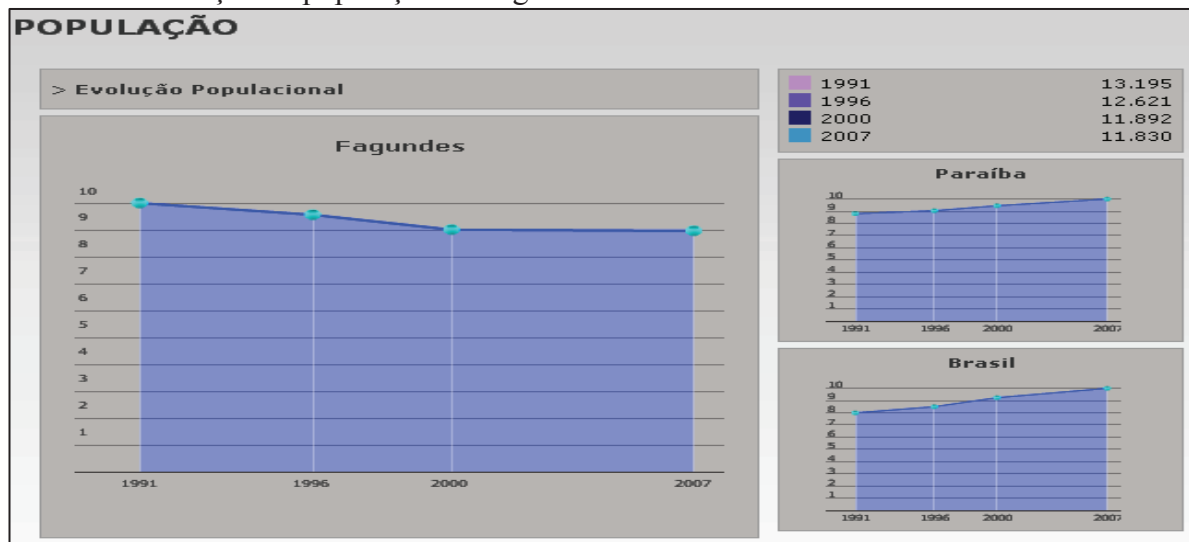
Gráfico 3: Pirâmide etária mostrando a evolução populacional de homens e mulheres



Fonte: IBGE, 2010.

A maior parte da população vive na zona rural e sua densidade demográfica (relação entre o número de habitantes e a dimensão territorial do município) corresponde a aproximadamente 60,34 hab./km². Na atualidade, o município fagundense vem sofrendo um processo de decréscimo populacional, devido, em grande parte, ao êxodo rural, causado principalmente pela migração dos moradores para os estados da região Sudeste do país, motivados quase sempre pela oportunidade de emprego que surgem nesses lugares, conforme demonstra o Gráfico 4, num intervalo de 16 anos, no período entre 1991 a 2007.

Gráfico 4: Evolução da população de Fagundes entre 1991 e 2007



Fonte: IBGE, 2010.

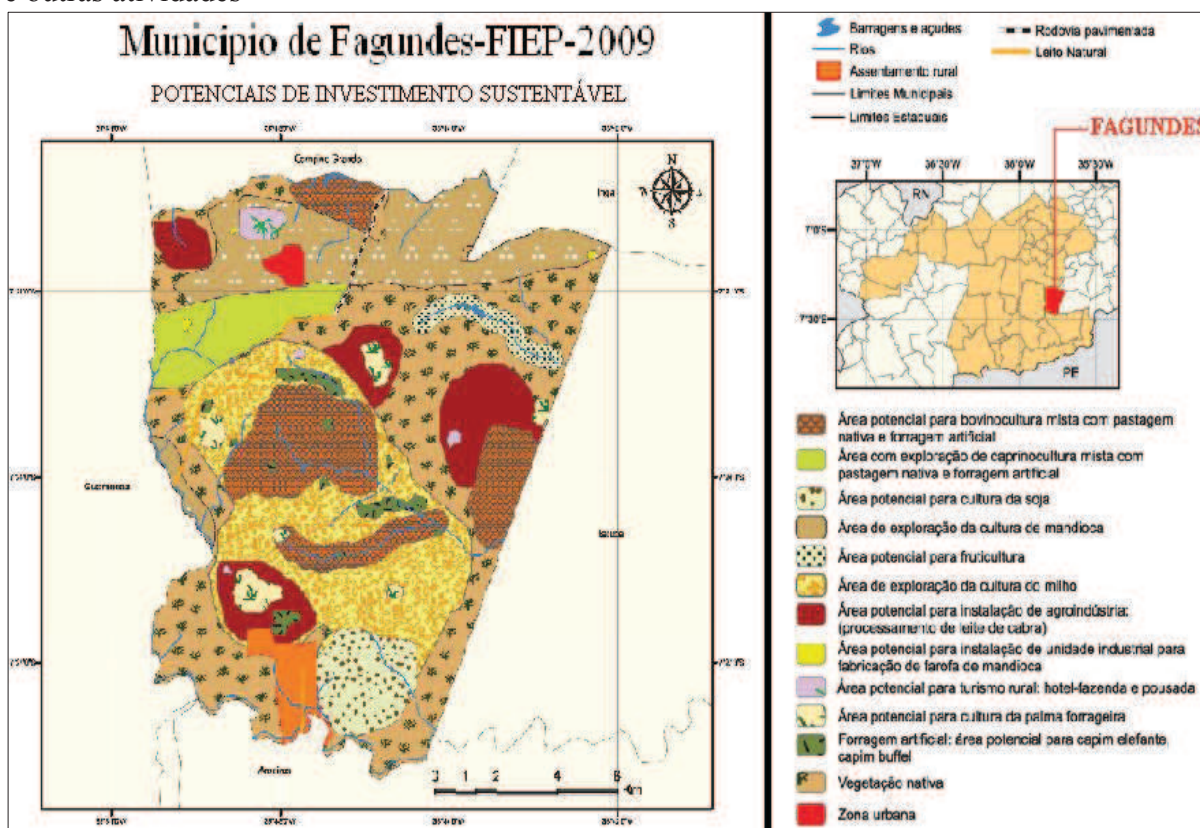
Comparando os resultados do levantamento feito de 1991 a 2007 e os dados atuais, correspondentes ao Censo de 2010, pode-se perceber que esse fenômeno ainda vem ocorrendo consideravelmente no município. Além do mais, foi constatado segundo o PNUD (2000), que o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) era de 0,559, encontrando-se entre um dos mais baixos do país.

2.1.5 Fatores Econômicos

O município fagundense possui um PIB (Produto Interno Bruto), que é a soma das riquezas geradas internamente no período de um ano, equivalente a 3.795,82 e uma renda *per capita*, que é obtida dividindo-se o PIB pelo número total de habitantes, correspondente a 0,33 (FIEP, 2009).

O município de Fagundes é constituído por uma população tipicamente rural, que vivem basicamente das produções agrícolas e da pecuarista. No município, são produzidos alguns subsídios como: milho, feijão (em forma variada), fava, batata doce, mandioca, além de legumes e verduras (alface, couve, tomate, coentro, abóbora, cenoura, entre outros gêneros.), que tem seus cultivos facilitados pela as terras férteis da localidade (Figura 6).

Figura 6: Áreas de investimentos sustentável favoráveis ao cultivo e a prática da agropecuária e outras atividades



Fonte: FIEP, 2009.

A produção é relativamente baixa para a comercialização com outras cidades do Compartimento da Borborema, desta forma, os produtos, na sua maioria, são comercializados no próprio município, sendo uma parte destinada ao abastecimento de alguns mercadinhos e a outra comercializada na feira livre que ocorrem na cidade comumente aos sábados, servindo, assim, exclusivamente para o consumo da população local.

No município praticam-se ainda atividades relacionadas à criação de animais, como caprinos, ovinos, bovinos, suínos, frangos e outros em baixa escala, onde alguns são abatidos para atender ao comércio de carne local, e outros com finalidades distintas, como, por exemplo, a criação de gado para a comercialização do leite e seus derivados. Pode-se afirmar que a população local sofre com a falta de empregos, pois o município não conta com empresas que possam oferecer vagas para trabalho, e a pequena parte da população que trabalha registrada, legalmente no município, concentra-se apenas nos serviços públicos - Estadual e/ou Municipal.

No comércio existe uma pequena variedade de lojas de confecções, construções e mercadinhos. Sendo que a maioria, por serem de pequenos comerciantes, não oferecem quase empregos para os habitantes do município. Existem pessoas que ganham dinheiro transportando passageiros para outras cidades em carros alternativos e outras famílias fazem de suas residências pontos comerciais como, por exemplo, bares, mercadinhos entre outros.

2.1.6 Aspectos da Educação e Saúde

O município de Fagundes conta com um número de 42 escolas, deste total, 37 são escolas municipais, 3 são escolas estaduais e 2 são particulares. Do total das escolas, 36 estão localizadas na zona rural do município e 6 na zona urbana. Com relação ao número de estudantes, professores e as matrículas efetuadas no município, esses dados encontram-se descritos nas Tabelas 2, 3 e 4, conforme levantamento do IBGE (2010).

Tabela 2: Alunos matriculados e docentes no ensino pré-escolar

Ensino Pré-Escolar		
Escolas	Nº de Matrículas	Nº de Docentes
Escola Pública Municipal	395	13
Escola Pública Estadual	10	0*
Escola Pública Federal	0	0
Escola Privada	0	0
Total	405	13

Fonte: IBGE, 2010. * não existe professor com matrícula específica do Estado lecionando neste ambiente escolar.

Tabela 3: Alunos matriculados e docentes no ensino fundamental

Ensino Fundamental		
Escolas	Nº de Matrículas	Nº de Docentes
Escola Pública Municipal	1891	135
Escola Pública Estadual	920	60
Escola Pública Federal	0	0
Escola Privada	91	12
Total	2.902	207

Fonte: IBGE, 2010.

Tabela 4: Alunos matriculados e docentes no ensino médio

Ensino Médio		
Escolas	Nº de Matrículas	Nº de Docentes
Escola Pública Municipal	0	0
Escola Pública Estadual	459	44
Escola Pública Federal	0	0
Escola Privada	103	11
Total	562	55

Fonte: IBGE, 2010.

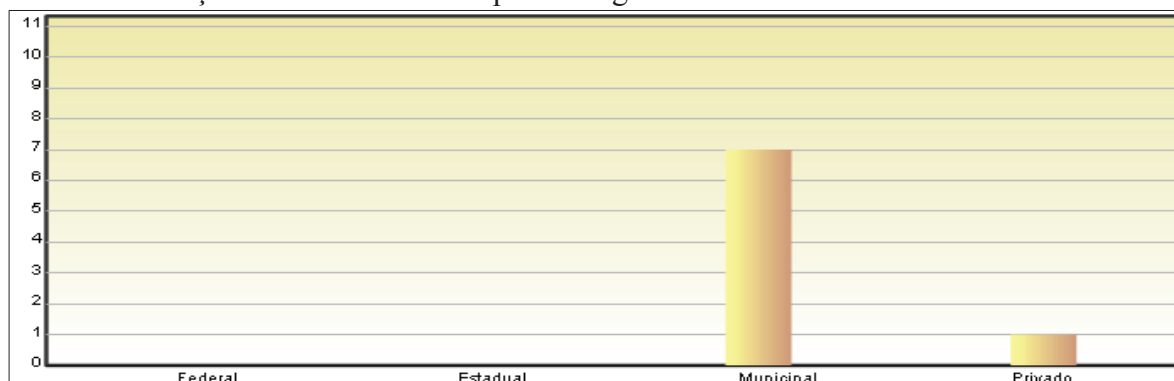
Os dados das Tabelas acima demonstram que até o ano de 2010, 3.869 crianças, adolescentes e jovens fagundenses de um número total de 11.405 habitantes do município encontravam-se na ambiência escolar, nos três níveis de educação: Pré-Escolar, Fundamental e Médio, confirmando um percentual de 33,9% da população alfabetizada ou com certo grau de escolaridade, que sabem ler, escrever e que estão em processo de alfabetização.

De um modo geral, constata-se que as condições educacionais tanto na zona rural como urbana apresentam problemas estruturais, administrativos, físicos e gestacionais, mas mesmo assim, de acordo com o IBGE (2010), cerca de 7.276 pessoas de Fagundes de um total de 11.405 habitantes sabiam ler e escrever.

O município de Fagundes possui cerca de 8 estabelecimentos de saúde, oferecendo serviços à população urbana e a rural. Destes, 7 pertencem ao setor de saúde pública municipal e 1 estabelecimento de saúde pertence ao setor privado. O Gráfico 5 mostra a distribuição dos serviços de saúde no município de Fagundes, onde 70% da população é atendida pelos serviços municipais por meio do Programa da Saúde da Família (PSF) e do Sistema Único de Saúde (SUS), enquanto 10% da população desfruta do direito de ter uma assistência médico-hospitalar pelo sistema particular (médicos, clínicas, hospitais e

ambulatórios). Os outros 20% da população não se enquadra em nenhuma dessas categorias, ou seja, nunca procuraram o sistema médico-hospitalar.

Gráfico 5: Serviços de saúde no município de Fagundes



Fonte: IBGE, 2010.

Sendo que os postos de saúde municipal (PSF e SUS) não oferecem todos os serviços procurados pela população local, em alguns casos os pacientes ou os enfermos são encaminhados e transferidos para serem atendidos nos hospitais da cidade de Campina Grande, onde o acesso aos serviços básicos e mais complexos de saúde são prestados a essa população, já que “a capital da Borborema” (Campina Grande) é considerada um dos maiores referenciais desse tipo de serviço no Estado da Paraíba, além da proximidade entre os municípios.

2.1.7 Frota Veicular

Segundo o Ministério das Cidades, por meio do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2010), o município de Fagundes possui uma frota veicular com um total de 1.086 veículos, dos mais diversos tipos e modelos (Tabela 5).

Tabela 5: Tipos de veículos automotores existentes em Fagundes

Tipo de Veiculo	Quantidade
Automóveis	316
Caminhões	34
Caminhão trator	1
Caminhonetes	90
Micro-ônibus	6
Ônibus	15
Motocicletas	605
Motonetas	18
Utilitário	1
Total	1.086

Fonte: DENATRAN, 2010.

Além dos veículos de propriedades particulares e dos pertencentes ao poder público municipal e estadual, existem outros pertencentes a determinadas empresas, que faz o fluxo da população para outras cidades, como, por exemplo, a Viação Fagundense que realiza diariamente o transporte de pessoas do município e do Distrito de Galante, num sentido ida e volta, para a cidade de Campina Grande.

2.2 Procedimentos Metodológicos

O procedimento metodológico empregado embasou-se nos métodos empírico (observação) e quali-quantitativo por amostragem (coleta de dados semidetalhado). A técnica utilizada foi a exploratório-descritiva de estudo de caso incluindo pesquisa bibliográfica e de campo, devido a área ser pouco estudada. As informações foram selecionadas de acordo com a exploração e descrição dos processos relacionados ao sistema de Transporte Escolar Rural no município de Fagundes-PB. Para obter os dados dos atores envolvidos, foi necessário um instrumento de coleta específico para cada classe de ator, a partir do objetivo da pesquisa - Levantamento do Transporte Escolar Rural do Município de Fagundes-PB, tendo com aporte do campo à cidade. Para o diagnóstico da forma operacional e condições do Transporte Escolar Rural, o instrumento mais indicado foi o roteiro de questionário (SAMPIERI, et. al., 2006).

Ribeiro e Estelles (2010) relatam estudos com roteiros de entrevista na modalidade questionários, tomando como base Farr (1982), Gaskell (2003), Nahoum (1978) e LÜDIK (1986), quando esses pontuaram os seguintes argumentos para esse tipo de pesquisas:

Farr (1982) pontua que o desenvolvimento de roteiros de entrevista com questões abertas ou semiestruturadas, permite com que o pesquisador adquira pontos de vista e perspectivas referentes à situação que ainda não foram identificados por ele. Ademais, esta ferramenta de pesquisa “fornece os dados básicos para o desenvolvimento e a compreensão das relações entre os atores sociais e sua situação” (GASKELL, 2003). Neste sentido, para conhecer a visão de um grupo de atores a respeito do que se quer estudar, é necessário que se construam roteiros de entrevista menos enrijecidos e mais flexíveis para que o entrevistado possa discorrer sobre o tema livremente (NAHOUM, 1978, FARR, 1982; LÜDIK, 1986; GASKELL, 2003). Quanto mais abertura o entrevistado tiver para dar sua opinião, mais informação ele trará para a entrevista.

Por isso, se adotou a aplicação de questionários como procedimentos para a coleta dos dados e assim desenvolver este estudo. Os questionários foram aplicados aos estudantes que utilizam o Transporte Escolar Rural (TER), aos motoristas que conduzem os veículos usados para o transporte dos alunos do campo, aos professores da rede pública de ensino e aos funcionários da Secretaria de Educação (SEDUC), além de uma entrevista destinada a mesma,

com a finalidade de se obter informações históricas sobre a realização do TER em Fagundes-PB.

Além da pesquisa realizada *in loco*, foi utilizado também o recurso fotográfico para captar imagens (flagras) a cerca do problema existente no município, e assim registrar os meios de transporte, formas como os alunos são transportados e condições dos veículos no espaço de sua ocorrência. Desta forma, a partir dos dados obtidos, das análises realizadas em outras fontes e da captura das imagens, foram gerados gráficos e tabelas, que sintetizaram as informações e a base quali-quantitativa presentes no estudo, através de uma amostragem, que constituiu de 60 questionários aplicados aos estudantes, 15 aos professores da rede pública de ensino, 15 aos condutores dos veículos, e uma entrevista com os funcionários da Secretaria de Educação.

Esse estudo teve como base a consulta e análise de diversas fontes bibliográficas e materiais já produzidos e publicados por outros estudiosos sobre o assunto relatado de várias instituições do país, que ressaltam a temática de forma específica em seus trabalhos como livros, artigos, dissertação, teses entre outros, com a finalidade de ter uma visão mais abrangente da ocorrência do problema existe em nível nacional, que vem ocorrendo em várias partes do Brasil, que é o problema e a má gestão do Transporte Escolar Rural (TER), e assim obter êxito na compreensão e na análise desse tema no local de estudo desta pesquisa.

Buscou-se com esta pesquisa, um estudo da realidade vivenciada das classes participantes desta temática, por meio de uma investigação *in loco*, tomando por fundamento os conhecimentos preliminares já adquiridos na fase de observação do problema. Desta forma, pretendeu-se coletar informações acerca do tema usando alguns procedimentos metodológicos que puderam expor as opiniões dos participantes (pais, alunos, professores, condutores dos veículos e funcionários da Secretaria de Educação), através da aplicação de questionários, a fim de obter as informações mais precisas possível, por meio de relatos orais dos mesmos.



3. RESULTADOS E DISCUSSÕES

3.1 Panorama do Transporte Escolar Rural (TER) no Município de Fagundes Segundo a SEDUC

Considerando a segregação existente no meio rural, o Transporte Rural Escolar surge como um forte aliado na interação social e espacial geográfica desse meio com o espaço da cidade, caracterizando-se como ferramenta importante e necessária para a viabilização do deslocamento dos alunos aos centros urbanos, para o acesso as escolas (PEGORETTI, 2005).

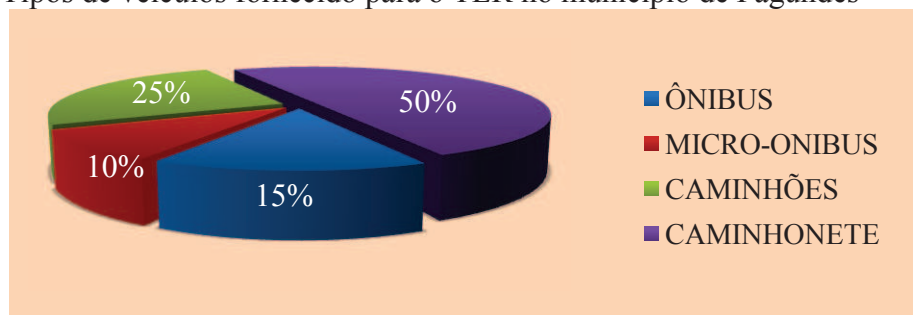
Segundo a Secretaria Municipal de Educação e Cultura (SEDUC) de Fagundes, o Transporte Escolar Rural (TER) é oferecido desde o ano de 1995, e atende a quase toda a espacialidade geográfica da zona rural, sendo um importante meio para a locomoção dos alunos que moram nas áreas mais distantes da cidade, nos chamados sítios. E assim, necessitam do transporte para irem às escolas na zona urbana, uma vez que o município não dispõe de recursos necessários para implantar o ensino básico completo na zona rural.

Conforme os dados da SEDUC, cerca de 950 estudantes utilizam diariamente o TER para irem às escolas na cidade do município de Fagundes. Esse total de alunos matriculados encontra-se distribuído entre quatro escolas da cidade: Frei Alberto, Joana Emília, João XXIII e Nila Ferreira, da qual, uma delas (Joana Emília) pertencente ao estado, além do Ensino Fundamental, contempla também o Ensino Médio e recebe a cada ano letivo dezenas de novos alunos vindos da zona rural.

O Transporte Escolar no município fagundense é oferecido exclusivamente ao turno da tarde, isso faz com que haja um maior contingente de alunos matriculados nesse turno, além da circulação dos mesmos pelas ruas da cidade. Verificou-se, assim, que os demais turnos (manhã e noite) contemplam em geral os estudantes da própria cidade, justamente devido à dependência do transporte escolar por parte dos estudantes que residem no campo.

O município em parceria com o Poder Público Federal e Estadual atua na contratação dos veículos e dos condutores para fazerem o transporte dos estudantes, sendo disponibilizado cerca de 35 veículos para a realização do TER, entre eles ônibus, micro ônibus e, a grande maioria, caminhonetes e caminhões (SEDUC, 2012). O Gráfico 6 mostra a porcentagem do tipo de veículo usado no TER no município de Fagundes.

Gráfico 6: Tipos de veículos fornecido para o TER no município de Fagundes



Fonte: SEDUC, 2012.

De acordo com os dados da SEDUC (2012), grande parte desta frota é constituída por veículos particulares, geralmente pertencentes ao próprio motorista que o conduz, como os caminhões e caminhonetes, abrangendo 75% da frota. Entretanto, o município conta com o apoio do Governo Federal na realização do Programa Caminho da Escola, onde foram concebidos três veículos, sendo um ônibus e dois micro-ônibus, nos quais esses dois segmentos de veículos representam apenas 25% dos transportes considerados de acessibilidade humana e segura. Sendo que esse número é insuficiente para atender a toda população estudantil que necessita desse serviço. Mas, mesmo assim, conforme a SEDUC este Programa vem sendo realizado no município desde 2008 e tem beneficiado alguns sítios da localidade, em que apenas uma pequena parcela desses alunos passou a ter um melhor meio transporte salubre (Figuras 7 e 8).

Figura 7: Ônibus obtidos através do Programa Caminho da Escola



Fonte: Alberto Pessoa, 2012.

Figura 8: Micro-ônibus obtidos através do Programa Caminho da Escola



Fonte: Alberto Pessoa, 2012.

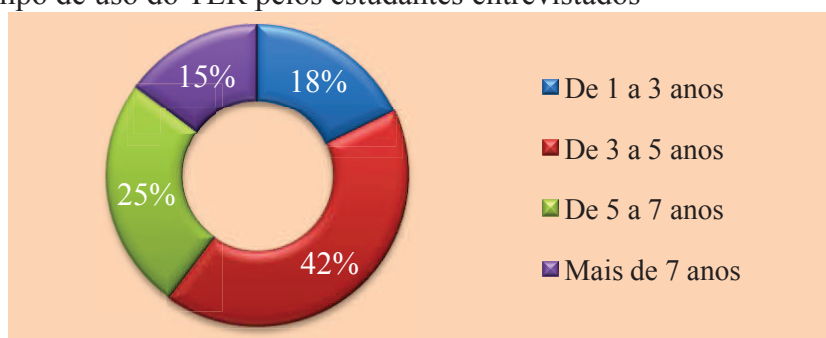
A contratação dos condutores dos veículos que realizam o TER no município é feito por meio de contratos temporários, priorizando os motoristas do próprio município, se sobressaindo entre esses os da zona urbana, com possível renovação contratual, conforme as mudanças do Poder Executivo, devido esses serem locados por meio de contrato e não de concurso, já que a frota do sistema governamental municipal é insuficiente para atender as

todas às comunidades rurais fagundenses. Além da classe estudantil, a qual é destinada o TER, a comunidade não estudante, ou seja, os cidadãos comuns também utilizam o mesmo, ou pelo menos não é impedida de utilizar o transporte. Sendo que, pelas normas do Ministério da Educação, todo e qualquer transporte destinado aos alunos deveriam ser utilizados apenas pelos os mesmos.

3.2 Levantamento do TER a Partir da Percepção dos Alunos e Professores da Rede de Ensino Municipal

Com o intuito de coletar as percepções dos alunos e professores, foram analisados com o objetivo de fazer um levantamento da situação atual em relação aos veículos utilizados no Transporte Escolar da zona rural do município de Fagundes. Os estudantes que participaram da pesquisa encontram-se numa faixa etária entre 12 a 18 anos e estão matriculados nas séries subsequentes do Ensino Fundamental (a grande maioria) e do Médio. Dos 60 alunos entrevistados, cerca de 18% utilizam o TER a menos de 3 anos, 42% entre 3 a 5 anos e 40% a mais de cinco anos, representando esses também um período que compreende a mais de 7 anos (Gráfico 7).

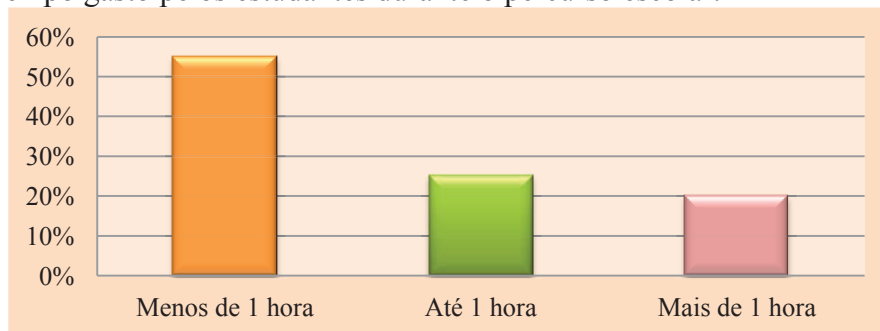
Gráfico 7: Tempo de uso do TER pelos estudantes entrevistados



Fonte: J. Alberto L. Pessoa. 2012.

Em se tratando do tempo percorrido pelos estudantes diariamente, 55% dos entrevistados disseram que gasta menos de 1 hora para chegar até a escola. O que denota que essa parcela de estudantes reside nos sítios que estão a menos de 10 km da sede da cidade, ou seja, estão mais próximos da malha urbana do município, e com isso gastam menos tempo no traslado. Enquanto, 25% levam até uma hora. Já os demais estudantes, representando um alvo de 20%, gastam mais tempo para chegar à escola, devido às comunidades rurais estarem mais distantes, num raio acima de 10 km da cidade (Gráfico 8).

Gráfico 8: Tempo gasto pelos estudantes durante o percurso escolar.

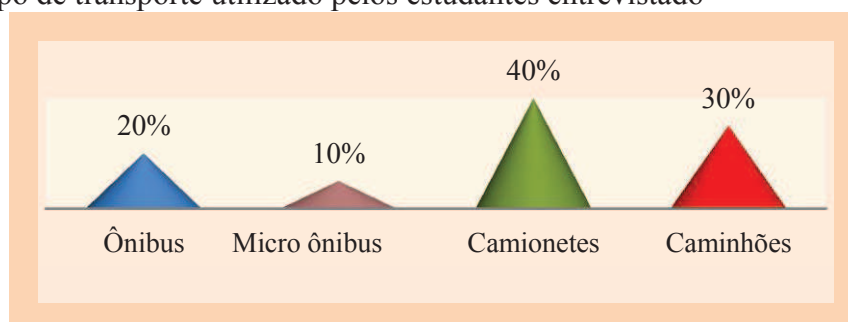


Fonte: J. Alberto L. Pessoa. 2012.

Através da pesquisa realizada, observou-se que quase 100% do percurso percorrido pelos veículos da Prefeitura Municipal de Fagundes e os locados, circulam em trechos não pavimentados, ou seja, são as chamadas estradas de barro. As condições das vias de acesso e a localização dos lugares também influenciam no tempo gasto no percurso escolar e no tipo de veículo utilizado para o transporte.

Conforme demonstra o Gráfico 9, 70% dos veículos são camionetes e caminhões, que segundo os condutores locados esses são bem mais resistentes às condições vias do que os ônibus e micro-ônibus, que representam apenas 30% da frota, na maioria em péssimas condições. No entanto, quanto mais esburacada as estradas as condições de trafegabilidade torna a vida dos estudantes mais difícil, principalmente nos períodos de chuva, a situação é ainda pior, levando mais tempo até chegar às escolas, uma vez que tanto os veículos como os estudantes têm seus deslocamentos dificultados.

Gráfico 9: Tipo de transporte utilizado pelos estudantes entrevistado



Fonte: J. Alberto L. Pessoa. 2012.

De acordo com a entrevista realizada, os estudantes disseram que alguns veículos não vão até as suas residências, independentemente do período chuvoso ou não, ficando os mesmos a espera do transporte às margens das estradas. Isso ocorre devido a diversos fatores, mas o mais comum é decorrente do município apresentar um espaço topográfico acidentado, onde muitas comunidades rurais ficam localizadas em áreas serranas, impossibilitando esses veículos chegarem até o destino então desejado. O relevo acidentado acarreta uma restrição da

distância percorrida pelos estudantes entre a moradia-escola e o ponto de embarque-desembarque, pois as condições físicas do meio chegam a dificultar até as caminhadas a pé.

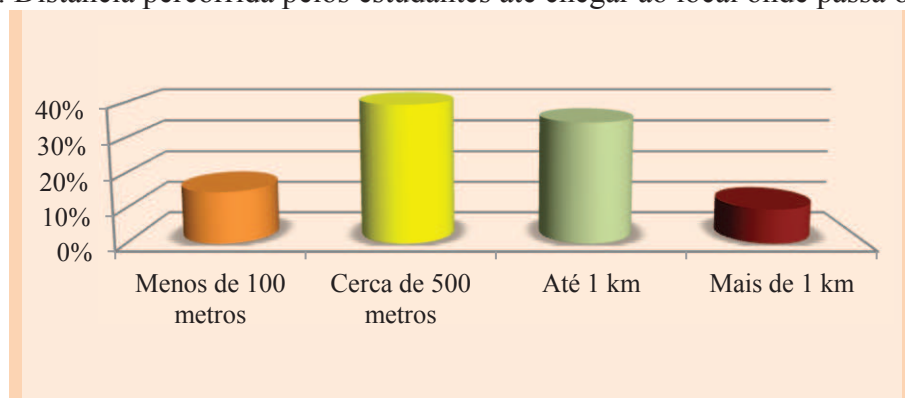
A localização geográfica do município, que ocupando uma parte da Serra do Bodopitá, onde se encontra um relevo bastante irregular, formado por um conjunto de serras, acaba dificultando o acesso de alguns tipos de veículos, como os ônibus e micro-ônibus. O terreno acidentado acaba influenciando na realização do transporte escolar, pois muitos veículos não chegam a todos os lugares no município. As vias em condições precárias acabam contribuindo para um transporte mais desgastante dos estudantes, uma vez que os buracos no meio das estradas obrigam os motoristas a fazerem algumas manobras para ter que desviá-los, colocando, assim, em risco os que estão sendo conduzidos e os próprios condutores.

Na área em estudo, o acesso de ônibus ou micro-ônibus muitas vezes é impossível, restando apenas os veículos do tipo caminhonetes e caminhões. Nas áreas onde a topografia do município é mais plana, os estudantes utilizam mais os ônibus e os micro-ônibus, fato este que pode ser justificado pelas condições de acessibilidade físicas dos locais, onde esses residem.

O Transporte Escolar Rural no município de Fagundes não é destinado para todas as comunidades rurais. Nem todos os sítios possuem veículos escolar, por isso muitos estudantes têm que se deslocarem para outras localidades em busca do transporte, já que os mesmos não passam próximo das suas residências.

De acordo com a Secretaria Municipal de Educação e Cultura (SEDUC, 2012), isso ocorre devido a baixa densidade de estudantes de determinados sítios. Mas, segundo os alunos e pais, esse procedimento acontece devido os veículos locados pela Prefeitura Municipal de Fagundes operar pela quilometragem rodada. E como não é de interesse coletivo, muitos destes estudantes percorrem uma distância de mais de 1 km até chegar ao ponto de embarque e desembarque destes transportes (Gráfico 10).

Gráfico 10: Distância percorrida pelos estudantes até chegar ao local onde passa o TER



Fonte: J. Alberto L. Pessoa. 2012.

Como pode ser observado no Gráfico 10, em determinados lugares os estudantes enfrentam longos tempos de percurso a pé. Verificou-se que 20% dos estudantes percorrem menos de 100 m; 40% andam cerca de 500 m; 30% fazem um percurso de até 1 km; enquanto 10% fazem um trajeto de mais de 1 km, ou seja, percorrem em média duas horas para ir e vir da escola. Porém, essa condição de transporte ofertado em parte do percurso a ser realizado desde a residência até a escola, fazendo uma parte do trajeto a pé, não é recomendável para uma educação de qualidade. Tempos longos de caminhadas a pé e, por conseguinte de viagem sem condições adequadas provocam cansaço, fadiga e desânimo vindo afetar na produtividade do aluno, enquanto a aprendizagem.

Para alguns professores da rede pública de ensino do município de Fagundes, a distância percorrida pelos alunos da zona rural para chegarem à escola, levando-se em conta o tempo gasto pelo aluno no deslocamento (para o ponto de busca do veículo e deste até a cidade) e a qualidade do transporte escolar, vem interferindo de forma clara e evidente na qualidade do ensino-aprendizagem destes estudantes. Muitos desses ao chegarem à escola, já expressam cansaço e desgaste físico, sem vontade de assistir aula, atrapalhando no seu rendimento na sala e tornando o dia letivo pouco proveitoso. Quando esses comparados, aos alunos residentes na própria sede da cidade deixam muito a desejar.

Para melhor entender o sentido da escola para os alunos que residem na zona rural, foi perguntado aos professores se eles acreditam que o índice de reprovação ou falta de interesse pelos estudos estejam ligados ao local de moradia e o meio de transporte até chegar a escola. Esses disseram que acreditam que o índice de reprovação ou do abandono escolar por parte dos estudantes estar ligado à distância e as condições de transporte escolar que eles utilizam no percurso diário, e que uma possível melhoria no seu deslocamento, tanto nas vias de acesso quanto nos veículos, proporcionaria uma maior comodidade aos mesmos, contribuindo assim, com um maior desempenho dos alunos em sala de aula e na redução da evasão escolar.

Mas, na percepção de alguns dos entrevistados, esta situação dificilmente poderá ser mudada, devido os problemas serem estruturais, além da própria conjuntura educacional em nível de país, concernente a uma Política Pública voltada para a educação do campo, em que, um importante fator no processo de inclusão escolar em comunidades rurais, poderia mitigar parte dos problemas relacionados ao sistema educacional brasileiro, e em particular o ensino do meio rural.

Para alguns estudantes, o Poder Público Municipal é omissivo, em buscar algumas alternativas para melhorar o Transporte Escolar Rural, como por exemplo, não verifica constantemente as condições das vias de acesso (reforma das estradas de barro); não promove

o desenvolvimento de projetos que possam diminuir, de fato, os problemas que ocorrem no trajeto escolar (melhoria dos transportes; quantidade de veículos com capacidade limite, entre outros), além de não oferecem cursos para os condutores dos veículos que realizam o TER, já que na zona urbana, nos centros em que há Transporte Escolar particular é obrigatório por parte das instituições que oferecem esses serviços, com treinamentos, capacitação e vistoria dos veículos pelos órgãos competentes como o DETRAN.

3.3 Condições Estruturais dos Veículos: alguns problemas detectados na realização do TER

Grande parte dos estudantes (jovens e crianças) da zona rural de Fagundes são transportados para as escolas por meio de caminhonetes e caminhões, que além de impróprios a essa atividade, causa alguns problemas e constrangimentos, dando uma clara sensação de insegurança e desconforto. Comumente, observou-se por meio da pesquisa realizada, a presença de veículos com estruturas inadequadas circulando pela cidade, fazendo o transporte dos estudantes, como observado nas Figuras 9, 10 e 11.

Figuras 9, 10 e 11: Veículos impróprios e em péssimas condições fazendo o transporte escolar dos alunos da zona rural para a cidade de Fagundes



Fonte: Alberto Pessoa, 2012.

Os alunos são transportados como animais nas carrocerias de caminhonetes e amontoados como objetos, chegando alguns deles virem ou irem sentados em tábuas de madeira ou em pé. Tendo apenas como segurança o ombro do colega ou as grades laterais dos veículos. Como se verifica nas figuras acima, o espaço e a extensão dos veículos não são compatíveis com o número de alunos transportados. Portanto, essa é uma paisagem cotidiana vista pelas ruas da cidade em Fagundes em período letivo escolar.

As condições de alguns veículos que fazem o TER no município, deixam bem claro os desafios que os estudantes enfrentam para chegarem à escola. Alguns não são cobertos, ficando os estudantes expostos à poeira e ao sol. No período do inverno o problema é ainda

maior, em decorrência da chuva; ficando esses sujeitos as intempéries, a falta de segurança e ao abrigo de doenças decorrente dessa época. Haja visto, que a maioria das caminhonetes não possuem cobertura e assentos suficientes para que todos irem sentados, por isso muitos alunos viajam em pé, o que torna o trajeto escolar mais desgastante, desconfortável e perigoso. Não indo para as estatísticas do Estado, nem tão pouco do município dos acidentes ocorridos com os estudantes que fazem o trajeto campo-cidade e cidade-campo (Figuras 12 e 13).

Figuras 12 e 13: Veículos com capacidade acima do permitido, transportando alunos pendurados



Fonte: Alberto Pessoa, 2012.

Alguns Transporte Escolar Rural do município de Fagundes possuem coberturas feitas de madeira nas laterais, zinco e lona, mas mesmo assim, essas condições não faz diminuir a incidência solar, calor, mormaço, desconforto e a insegurança. Além desses tipos de veículos antes citados, alguns ônibus que não fazem parte do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) também são utilizados para fazerem o transporte dos estudantes da zona rural.

No entanto, eles também apresentam uma série de problemas, como podem ser observados nas Figuras 14 e 15. Encontrando-se esses em péssimas condições de conservação, devido esses ônibus serem bem antigos, quase que impossibilitados de circularem e transladarem com estudantes da zona rural em que o próprio acesso não ajuda, apresentando de forma geral deficitário, com poltronas velhas, alguns com a vidraça das janelas quebradas, pneus carecas, entre outras irregularidades.

Figuras 14 e 15: Estruturas dos antigos ônibus que ainda realizam o TER em Fagundes



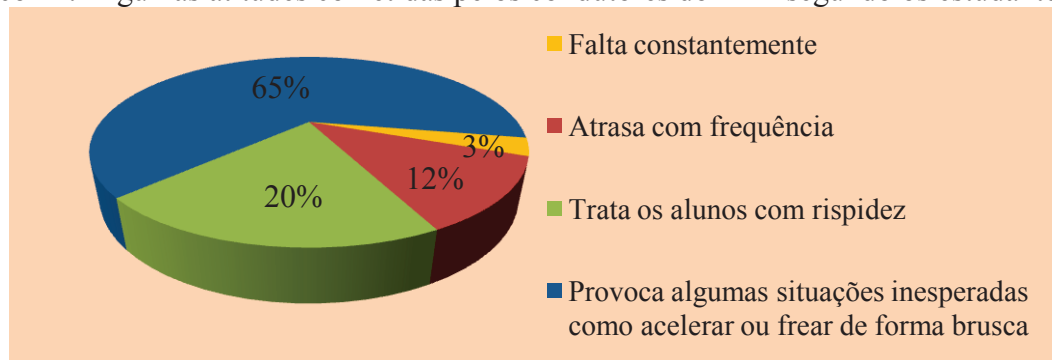
Fonte: Alberto Pessoa, 2012.

A grande maioria dos veículos que realizam o TER de Fagundes é de propriedade particular, ou seja, não pertencem ao Poder Público Municipal. Esses se encontram na condição de locados. Dessa forma, os seus condutores são, em geral, os seus próprios donos. Conforme, pode ser identificado na pesquisa realizada, há uma série de irregularidade, de acordo com as normas estabelecidas pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP, 2005), quanto à forma e os procedimentos decorrentes desses serviços gerados para a população residente na zona rural do município, tais como:

- Alguns motoristas não têm Carteira de Habilitação para dirigir veículos na Categoria D (ônibus e micro-ônibus) e outros possuem apenas a Categoria A (para conduzir motocicletas);
- A maioria não possui curso de Formação de Conductor de Transporte Escolar (FCTR), com registro no DETRAN;
- Alguns motoristas nunca se submeteram ao Exame Psicotécnico com aprovação especial para transporte de alunos;
- A maioria não possui matrícula específica no DETRAN;
- Alguns se querem não tem ou tiraram a Carteira de Habilitação;
- Entre outras irregularidades.

Do total de alunos entrevistados, 70% afirmaram que o transporte que eles utilizam não se encontra bem conservado, ou seja, existem problemas estruturais nos veículos, como pneus carecas, poltronas velhas e quebradas (em alguns ônibus e caminhonetes). No desdobramento deste enfoque 55% acharam que os motoristas não são capacitados e não estão preparados para exercer tal atividade. O Gráfico 11, mostra algumas atitudes dos motoristas elencadas pelos estudantes que no ponto de vista desses, tornam os condutores desqualificados.

Gráfico 11: Algumas atitudes cometidas pelos condutores do TER segundo os estudantes.



Fonte: J. Alberto L. Pessoa. 2012.

Além da precária estrutura de alguns veículos do TER, ocorre a falta de qualificação por parte dos motoristas para essa atividade. Diante da responsabilidade desses “profissionais” que é a segurança dos estudantes que utilizam o Transporte Escolar Rural no município de Fagundes. Quanto entrevistados, 65% dos estudantes disseram que o maior problema está relacionado as situações inesperadas como acelerar o veículo e logo após frear de forma brusca, ocasionando muitas vezes a queda de alguns dentro do próprio veículo e em outras eventualidades quando o carro está superlotado chegam até a se machucarem.

Constatou-se que 20% dos condutores tratam os estudantes com ignorância. Fato esse muito comum na categoria, quando esses deveriam satisfazer os mínimos requisitos que os alunos têm como direito – o respeito. Embora esses estudantes sabendo dos seus direitos tem medo de falar ou denunciar esses condutores com medo de represarias como: “no meu carro você não anda mais”. Já os 15% restantes, afirmaram que os maiores problemas condizem com o atraso dos veículos e/ou a falta constante desses, em decorrência da má manutenção, estado de conservação, para-brisa quebrados, pneus furados ou atraso no pagamento salarial dos motoristas.

Dos quesitos questionados, 100% dos estudantes entrevistados citaram algum problema existente quanto a condução veicular, além de afirmarem da importância da inspeção tanto dos motoristas como dos veículos, apontando que as exigências legais do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) não estão sendo cumpridas e respeitadas no município de Fagundes, que são órgãos máximos normativos, consultivos e coordenadores da Política Nacional de Trânsito no Brasil, e entre esses está o Transporte Escolar Rural por meio dos Programas como Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar - (PNATE) e o Programa Caminho da Escola do Governo Federal.

Dessa forma, todos esses empecilhos acabam por atrapalhar o bom desempenho no ensino-aprendizagem desses estudantes que vivem na área rural e estudam na cidade de

Fagundes, o que muitas vezes torna-se motivo para desistência e/ou abandono da vida escolar. Pode-se concluir que com a demanda crescente de estudantes, vias de acesso, localização dos sítios, aumentam as possibilidades de negligências quanto à qualidade do serviço oferecido e prestado, o que é preocupante, uma vez que sem uma fiscalização eficiente poderão surgir problemas que colocam em risco a segurança dos usuários deste tipo de transporte.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Transporte Escolar Rural (TER) é uma das alternativas que possibilita os estudantes do campo do município de Fagundes-PB, sobre tudo os de baixa renda, a seguir sua vida escolar em instituições de ensino mais afastadas de suas moradias, por não existir nessas proximidades unidades escolares, tanto em nível municipal ou estadual, e que lhes ofereçam um ensino de boa qualidade, daí os estudantes necessitarem se locomoverem para a zona urbana.

Na realização do TER em Fagundes, foram detectados problemas que dificulta o acesso dos estudantes às escolas e que acabam interferindo no seu desempenho escolar - aprendizagem. Sendo assim, a má qualidade de funcionamento do transporte estudantil, aliado a outros fatores, pode de certa forma, ser vista como um estimulante a evasão escolar e contribuir para o alto índice de repetência serial dos estudantes camponeses desse município.

Desta forma, algumas medidas poderiam amenizar os efeitos destes problemas, tais como: melhorias constantes na infraestrutura, ou seja, nas condições das vias ou estradas que dão acesso à sede do município, além de maior assistência de veículos de boas condições estruturais para fazer o transporte dos alunos, devido esses estarem mais vulneráveis a acidente. A disponibilização de ônibus adaptados para as comunidades rurais, com o intuito de reduzir a superlotação nos veículos do TER, por serem estes mais apropriados para a condução dos estudantes, garantindo uma melhoria no rendimento e a redução da evasão escolar;

Contratação de condutores por meios testes avaliativos (teórico, prático e psicotécnico), não colocando qualquer indivíduo para conduzir estudantes, além da locação apenas de veículos regularizados, que atendam as exigências do Departamento Nacional de Trânsito e do Conselho Nacional de Trânsito. A realização de inspeções constantes, tanto dos motoristas quanto dos veículos que atuam no TER, gerando melhorias no funcionamento do TER, bem como oferecer cursos de formação de condutor de transporte escolar, no próprio município, aos motoristas que trabalham no TER;

Essas medidas, se implantada e efetivadas, poderiam contribuir para tornar a realização do TER mais eficiente e fornecer aos estudantes do município fagundense, um meio de locomoção mais seguro e de melhor qualidade. Pode-se perceber através do trabalho desenvolvido, tanto por parte dos alunos, dos motoristas, dos professores e funcionários da Secretaria de Educação do município, que pode haver uma relação entre os problemas que ocorrem nas unidades escolares com as más condições de transportes que os alunos da zona rural utilizam; não tem como existir uma gestão escolar participativa e democrática, sem um TER adequado, não só em Fagundes, mas em qualquer município do Brasil.



REFERÊNCIAS

AESA. *Agência Executiva de Gestão das Águas do Estado da Paraíba*. Governo do Estado da Paraíba. Agência Regional de Patos. Patos-PB, 2006.

BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento. *Programa Caminho da Escola*. Brasília-DF: FNDE, 2012.

BOF, A. M. (Org.). *A Educação Rural no Brasil*. Brasília-DF: Ministério da Educação, 2006. 129p.

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

BRASIL/INEP/MEC. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira / Ministério da Educação e Cultura. *Panorama da Educação no Campo*. Brasília-DF: Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira, 2007. 44p.

_____. *Panorama da Educação no Campo*. Brasília/DF: MEC, 2007. In.: SANTOS, E. S. A Educação no Campo: uma investigação acerca das condições de ensino-aprendizagem de língua portuguesa em uma escola situada na zona rural. *V EPEAL*. Pesquisa em Educação: Desenvolvimento, Ética e Responsabilidade Social. Maceió-AL: UNEAL, 2010. p. 1-14.

BRASIL. *Decreto-Lei No 311*. Rio de Janeiro/RJ: 1938. In.: EGAMI, C. Y. et. al. *Panorama das Políticas Públicas do Transporte Escolar Rural*. Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes – CEFTRU. Universidade de Brasília-DF: UnB, 2010. Disponível: http://www.geperuaz.com.br/arquivos//panorama_do_transporte_escolar.pdf. Acesso: 11/08/2012.

CPRM. *Serviço Geológico do Brasil*. Projeto Cadastro de Fontes de Abastecimento por Água Subterrânea. Diagnóstico do Município de Fagundes - Estado da Paraíba. Recife-PE: CPRM/PRODEEM, 2005. 12p.

DENATRAN. Departamento Nacional de Transportes. *Estatísticas de Trânsito - Frota de veículos por Tipo e Município 2010*. Brasília-DF: Ministério dos Transportes, 2010. 81p.

DIEESE & NEAD/MDA. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. Núcleo de Estudos Agrários e Desenvolvimento Rural. Ministério do Desenvolvimento Agrário. *Estatísticas do Meio Rural*. São Paulo-SP: DIEESE, 2006. 276p.

FNDE. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. *Transporte Escolar*. Brasília-DF: Governo Federal, 2009. 87p. Disponível: <http://www.fnde.gov.br/index.php/programas-transporte-escolar>. Acesso: 11/08/2012.

_____. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. *Levantamento de Dados para a Caracterização do Transporte Escolar*. Caracterização do Transporte Escolar Brasileiro. Volume 1. Brasília-DF: Governo Federal, 2007. 87p.

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

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Caracterização dos Municípios do Estado da Paraíba*. Rio de Janeiro-RJ: IBGE, 2010.

INMETRO. *Programa Caminho da Escola - 2012*. Disponível: <http://www.inmetro.gov.br/Programa%20Caminho%20da%20Escola%20Marcos%20Barradas.pdf>. Acesso: 11/08/2012.

LEITE, S. C. *Escola Rural: urbanização e políticas educacionais*. São Paulo-SP: Cortez, 1999. 149p.

MACHADO, D. L. & KNORST, P. A. R. A Gestão Democrática Presente na Escola do Campo: o caso da Escola de Ensino Fundamental Linha Biguá – SC. *Revista Unoesc & Ciência*. V. 1, N. 2. Joaçaba-SP: ACHS, jul./dez. 2010. p. 111-120.

MEC. Ministério da Educação e Cultura. *Programa Nacional de Transporte Escolar*. Brasília-DF: MEC/PNTE, 1998. 123p.

NETO, B. F. *Transporte Escolar*. Instituto Trânsito Brasil – ITB. Porto Alegre-RS, 2008. Disponível: www.transitobrasil.org. Acesso: 08/08/2012.

PEGORETTI, M. S. & SANCHES, S. P. *Dicotomia Rural X Urbano e Segregação Sócio-Espacial: uma análise da acessibilidade ligada à problemática do transporte dos estudantes do campo*. Disponível em: <http://www.xienanpur.ufba.br/221.pdf>. Acesso: 06/08/2012.

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

PMF. *Prefeitura Municipal de Fagundes, SEDUC, Secretaria de Educação Municipal*. Fagundes-PB, 2012.

PNTE. Programa Nacional de Transporte Escolar. *Transporte Escolar*. Brasília-DF: Ministério da Educação, 1998. 134p.

PNUD. *Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento - 2000*. Organização das Nações Unidas, 2000. 231p.

RIBEIRO, R. A. & ESTELLES, R. S. *A Pesquisa Transporte Escolar Rural: levantando dados qualitativos como subsídio às políticas públicas*. Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade Federal de Brasília. Brasília-DF: CEFTRU/UnB, 2010. 15p.

STEINER, M. T. A. et. al. *O Problema de Roteamento no Transporte Escolar*. Pesquisa Operacional, Vol. 20, N.1. Curitiba-PR: 2000. p. 83-99.



APÊNDICES



QUESTIONÁRIO 1

Destinado aos Estudantes que Utilizam o Transporte Escolar Municipal

1. Qual é a sua idade? _____
2. Em que escola você estuda e qual série? _____
3. Em que sítio você mora? _____
4. Qual é o tipo de veículo que você utiliza para ir à escola?
 ônibus ou micro ônibus van camionetes ou caminhões outros
5. Há quanto tempo você utiliza o transporte escolar?
 de 1 a 3 anos de 3 a 5 anos de 5 a 7 anos mais de 7 anos
6. O transporte escolar que você utiliza encontra-se bem conservado?
 Sim Não
Caso não, qual é o maior problema de veículo? _____
7. Quanto tempo você gasta para chegar à escola?
 menos de 1 hora até 1 hora mais de 1 hora
8. O transporte passa próximo da sua casa?
 Sim Não
Caso não, que distância você percorre até chegar ao local onde ele passa?
 menos de 100 metros cerca de 500 metros cerca de 1 km
 mais de 1 km Outro
9. Para você, o condutor do transporte é eficiente na atividade que executa?
 Sim Não
Caso não, que atitudes o tornam desqualificado no seu ponto de vista?
 falta constantemente atrasa com frequência
 não é um bom condutor trata os alunos com ignorância
 provoca algumas situações inesperadas como acelerar ou frear de forma brusca
10. Em sua opinião, os motoristas são competentes, responsáveis e preparados para exercer a atividade que já realizam?
 Sim Não
11. Na sua opinião, o Poder Público é omissivo em algumas alternativas para melhorar o transporte escolar?
 Sim Não



QUESTIONÁRIO 2

Destinado a Secretaria de Educação do Município

1. Há quanto tempo é oferecido transporte escolar no município? _____
2. Os transportes escolares atende a toda zona rural, ou seja, para cada sitio existe um veículo disponível?
 Sim Não
3. Quantos veículos são disponibilizados para fazerem o transporte estudantil:
 Diariamente Anualmente
4. Existe parceria entre Poder Público Federal e Estadual com o Municipal no oferecimento e manutenção dos transportes escolares?
 Sim Não
5. Quantos alunos da zona rural utilizam diariamente o transporte escolar? _____
6. Como é feito o contrato dos motoristas que trabalham no transporte escolar?
 São concursados
 são contratados temporariamente
 são escolhidos de outra forma. Qual? _____
7. A comunidade, não estudante, pode usufruir livremente do transporte escolar municipal?
 Sim Não
8. Como pode ser avaliada a forma em que é feito o transporte escolar no município?
9. O que deveria ser feito para melhorar o transporte escolar dos alunos que residem na zona rural?
10. No município existe algum tipo de projeto, seja municipal, estadual ou federal, que já foi realizado para melhorar o sistema de transporte escolar rural?



UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CENTRO DE EDUCAÇÃO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM GEOGRAFIA

QUESTIONÁRIO 3

Destinado aos Professores da Rede de Ensino

1. Para o(a) senhor(a), a distância percorrida pelos alunos rurais para chegarem a escola pode interferir no ensino-aprendizagem?

Sim Não

2. O(a) senhor(a) acha que o índice de reprovação ou do abandono escolar por parte dos estudantes da zona rural pode estar diretamente ligado ao tipo e condições de transporte que os mesmos utilizam no percurso diário?

Sim Não

3. O(a) senhor(a) acredita que uma melhoria no transporte escolar poderia contribuir com um maior desempenho dos alunos que moram na área rural?

Sim Não



QUESTIONÁRIO 4

Destinado aos motoristas dos veículos escolares

1. Há quanto tempo o senhor realiza essa atividade?
 menos de 3 anos menos de 5 anos
 há cerca de 5 anos mais de 5 anos
2. O senhor é habilitado para fazer essa tarefa, ou seja, tem carteira de habilitação e capacitação para executar este trabalho?
 Sim Não
3. O senhor é concursado?
 Sim Não
Caso sim, é pelo:
 Estado Prefeitura Municipal
4. O veículo é de propriedade particular, cujo dono é o senhor mesmo?
 Sim Não
Caso não, a quem pertence o veículo?
 a um parente (familiar) colega e ou amigo locado
 poder público outros
5. Qual é o tipo do veículo que o senhor conduz? ?
 ônibus ou micro ônibus van
 camionetes ou caminhões outros
6. Quantos alunos o senhor transporta diariamente?
 menos de 20 alunos de 20 a 30 alunos mais de 30 alunos
7. O senhor permite a comunidade não estudante, usufruir livremente do transporte escolar?
 Sim Não