



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS AGRÁRIAS
CURSO CIÊNCIAS BIOLÓGICAS

ERICA COSTA GONÇALO

**POLÍTICA EDUCACIONAL DE TRANSPORTE: UMA ANÁLISE DOS LIMITES E
POSSIBILIDADES NA PERMANÊNCIA DOS ALUNOS EM AREIA - PB**

AREIA
2025

ERICA COSTA GONÇALO

**POLÍTICA EDUCACIONAL DE TRANSPORTE: UMA ANÁLISE DOS LIMITES E
POSSIBILIDADES NA PERMANÊNCIA DOS ALUNOS EM AREIA - PB**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado como requisito parcial à
obtenção do título de Licenciada em
Ciências Biológicas pela Universidade
Federal da Paraíba.

Orientador: Prof.(a) Dr.(a) Ângela Cristina
Alves Albino

AREIA

2025

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

G635p Gonçalves, Erica Costa.

Política educacional de transporte: uma análise dos limites e possibilidades na permanência dos alunos em Areia-PB / Erica Costa Gonçalves. - Areia:UEPB/CCA, 2025. 93 f. : il.

Orientação: Ângela Cristina Alves Albino.
TCC (Graduação) - UEPB/CCA.

1. Ciências Biológicas. 2. Acesso. 3. Permanência. 4. Educação. 5. Transporte escolar. I. Albino, Ângela Cristina Alves. II. Título.

UEPB/CCA-AREIA

CDU 573(02)

ERICA COSTA GONÇALO

**POLÍTICA EDUCACIONAL DE TRANSPORTE: UMA ANÁLISE DOS LIMITES E
POSSIBILIDADES NA PERMANÊNCIA DOS ALUNOS EM AREIA - PB**

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado como requisito parcial à
obtenção do título de Licenciada em
Ciências Biológicas pela Universidade
Federal da Paraíba.

Aprovado em: 08 /10 /2025.

BANCA EXAMINADORA



Documento assinado digitalmente

ANGELA CRISTINA ALVES ALBINO

Data: 14/10/2025 15:20:41-0300

Verifique em <https://validar.it.gov.br>

Prof. (a) Dr. (a) Ângela Cristina Alves Albino (Orientadora)

Universidade Federal da Paraíba (UFPB)



Documento assinado digitalmente

WILSON JOSE FELIX XAVIER

Data: 14/10/2025 15:04:29-0300

Verifique em <https://validar.it.gov.br>

Prof. Dr. Wilson José Felix Xavier
Universidade Federal da Paraíba (UFPB)



Documento assinado digitalmente

JONAS DA SILVA RODRIGUES

Data: 14/10/2025 11:03:32-0300

Verifique em <https://validar.it.gov.br>

Prof. Me. Jonas da Silva Rodrigues
Universidade Federal de Campina Grande (UFCG)

À minha mãe e querida irmã, pela dedicação,
companheirismo, apoio e amizade, DEDICO.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço à Deus, por me conceder a oportunidade de uma segunda chance e permitir que eu chegasse até aqui.

À minha mãe, exemplo de força e determinação, por ser uma verdadeira guerreira e por nunca desistir, mesmo nos momentos mais desafiadores. O seu amor incondicional e sua coragem foram meu maior alicerce.

À minha querida irmã, Jéssica, que sempre esteve ao meu lado, me apoiando em cada etapa da minha vida, me incentivando sempre a ser uma pessoa melhor a cada dia, uma das minhas maiores inspirações.

À Dayanne, por seu apoio constante, por estar sempre disposta a fazer o melhor por mim e acreditar na minha capacidade.

À minha orientadora, professora Ângela Cristina Alves Albino, pela paciência imensa, dedicação e por todo conhecimento compartilhado. Seus ensinamentos e orientações foram fundamentais para o meu crescimento acadêmico, profissional e pessoal.

À Priscila, que mesmo distante, nunca deixou de estar presente em minha vida, demonstrando apoio, amizade e carinho em todos os momentos. A sua presença, ainda que não física, fez grande diferença para mim.

À minha amiga Gabriela Monteiro, por ter transformado minha caminhada acadêmica em algo mais leve e especial, tornando cada momento na universidade mais agradável e repleto de aprendizado.

À Nayana, pela parceria e companheirismo nos momentos que tivemos que enfrentar.

Aos colegas de classe pelos momentos de amizade e apoio.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo realizar uma análise sobre a relação entre a política educacional de transporte escolar e os índices de evasão no município de Areia - PB, tendo como dado central as frequências escolares dos estudantes da zona rural. Ao levar em consideração o direito à educação, como é assegurado pelo artigo 205 da Constituição Federal de 1988 e também pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB) nº 9.394/1996, a pesquisa tem como princípio a oferta adequada do transporte escolar, este sendo um fator primordial para garantia tanto do acesso quanto da permanência dos alunos na escola, e acima de tudo nas regiões geográficas menos favorecidas. No estudo, adotamos uma metodologia quantitativa e qualitativa, fazendo combinações de dados quantitativos, os quais serão obtidos por meio de questionários aplicados aos estudantes da rede pública, e também os dados qualitativos, que serão obtidos através de questionários com estudantes e entrevistas com professores da Escola Estadual Carlota Barreira, centrando a análise nos distritos de Mata Limpa, Muquém e Usina Santa Maria. A base da discussão teórica é composta pelas legislações educacionais e documentos oficiais que abordam tanto políticas públicas educacionais quanto a evasão escolar, realizando uma investigação sobre programas como o PNATE e o Caminho da Escola. Nos programas citados, é esperado, por meio dos resultados, evidenciar os principais desafios na oferta do transporte escolar no município e quais seus impactos com relação à evasão escolar, e como contribui em reflexões e propostas para um melhoramento das políticas públicas educacionais voltadas para equidade no acesso e na permanência escolar.

Palavras-Chave: acesso; permanência; educação; transporte escolar.

ABSTRACT

The present study aims to analyze the relationship between the educational policy of school transportation and the dropout rates in the municipality of Areia, Paraíba (PB), using school attendance records of students from rural areas as the central data source. Considering the right to education, as guaranteed by Article 205 of the 1988 Federal Constitution and by the Law of Guidelines and Bases of Education (LDB) No. 9,394/1996, this research is grounded on the principle of ensuring adequate school transportation — a key factor for guaranteeing both access to and permanence in school, especially in geographically disadvantaged regions. The study adopts a mixed-methods approach, combining quantitative and qualitative data. The quantitative data will be obtained through questionnaires applied to public school students, while the qualitative data will be gathered through questionnaires with students and interviews with teachers from *Escola Estadual Carlota Barreira*, focusing on the districts of Mata Limpa, Muquém, and Usina Santa Maria. The theoretical framework is based on educational legislation and official documents addressing both educational public policies and school dropout, with a focus on programs such as PNATE and *Caminho da Escola*. Through the analysis of these programs, the study seeks to highlight the main challenges in providing school transportation in the municipality and its impacts on school dropout rates, as well as to contribute to reflections and proposals for improving educational public policies aimed at promoting equity in school access and retention.

Keywords: access; permanence; education; school transport.

.

.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CD	Conselho Deliberativo
CNM	Confederação Nacional dos Municípios
ECIT	Escola Cidadã Integral Técnica
FGV	Fundação Getúlio Vargas
FNDE	Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação
LDB	Lei de Diretrizes e Bases da Educação
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDEB	Índice de Desenvolvimento da Educação Básica
MEC	Ministério da Educação
MPPB	Ministério Público da Paraíba
PB	Paraíba
PNATE	Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar
PNE	Plano Nacional Educação
PNTE	Programa Nacional de Transporte Escolar
PTE	Programa de Transporte Escolar
ONG	Organização Não Governamental
SEE	Secretaria de Estado da Educação

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 OBJETIVOS.....	15
2.1 OBJETIVO GERAL	15
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	15
3 REFERENCIAL TEÓRICO.....	16
3.1 DIREITO À EDUCAÇÃO NO BRASIL.....	16
3. 2 POLÍTICAS EDUCACIONAIS E TRANSPORTE ESCOLAR	18
3.3 EVASÃO ESCOLAR NO BRASIL.....	21
3.4 EDUCAÇÃO NA REGIÃO NORDESTE E EM ÁREAS RURAIS.....	24
3.5 CONTEXTO EDUCACIONAL DO MUNICÍPIO DE AREIA - PB	26
4 MATERIAL E MÉTODOS	28
4.1 DELIMITAÇÃO DO CAMPO E SUJEITOS DA PESQUISA	28
4.2 INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS	29
4.3 PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE DOS DADOS.....	29
4.4 ÉTICA DA PESQUISA.....	30
5 RESULTADOS E DISCUSSÃO	31
5.1 PERFIL DOS ESTUDANTES	31
5.2 CONDIÇÕES DO TRANSPORTE ESCOLAR OFERTADO.....	32
5. 3 FREQUÊNCIA EM QUE O TRANSPORTE ESCOLAR APRESENTA PROBLEMAS	34
5.4 AUSÊNCIA ESCOLAR PELA FALTA DE TRANSPORTE	35
5.5 POSSIBILIDADE DE DESISTÊNCIA ESCOLAR COM BASE NAS DIFICULDADES RELACIONADAS AO TRANSPORTE ESCOLAR.....	36
5.6 POSSIBILIDADE DE EVASÃO ESCOLAR DEVIDO A FALTA DE TRANSPORTE ESCOLAR ADEQUADO.....	37
5.7 RENDIMENTO ESCOLAR COM RELAÇÃO AO TEMPO DE DESLOCAMENTO ATÉ A ESCOLA	40
5.8 CONHECIMENTO SOBRE POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS AO TRANSPORTE ESCOLAR E SUA PRIORIDADE DENTRO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS EDUCACIONAIS	42

5.9 CONHECIMENTO ACERCA DOS DIREITOS EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE ESCOLAR GRATUITO.....	43
5.10 ANÁLISE DA FREQUÊNCIA ESCOLAR	44
5.11 ENTREVISTA COM A GESTÃO DA ESCOLA.....	47
5.12 ENTREVISTA COM DOCENTE DA ESCOLA	48
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	51
REFERÊNCIAS.....	53

1 INTRODUÇÃO

A escolha temática do trabalho de conclusão de curso surge da necessidade de compreender a política educacional de transporte escolar como ação fundamental para a garantia do direito à educação. O transporte escolar constitui um dos elementos estruturais essenciais não apenas para assegurar a matrícula, mas também para garantir a frequência e a permanência dos estudantes nas escolas. No âmbito acadêmico, pesquisas relacionadas a essa temática contribuem significativamente para ampliar o debate sobre equidade educacional e para a efetividade das políticas públicas, oferecendo subsídios para planejamentos e gestões mais inclusivas e estratégicas.

O estudo mantém, ainda, estreita relação com o cotidiano de milhares de alunos e famílias que, diariamente, enfrentam dificuldades como atrasos, veículos em más condições e, em muitos casos, a ausência de transporte escolar adequado. Esses obstáculos impactam diretamente o rendimento escolar e o bem-estar físico dos estudantes e, com certa recorrência, contribuem para processos de evasão. Nesse contexto, o interesse pela pesquisa sobre essa política específica está associado à urgência social de dar visibilidade a uma questão que perpassa a realidade de comunidades inteiras e a trajetória de estudantes que enfrentam desafios significativos para permanecer na escola.

Todo o avanço da educação escolar, além do ensino primário, é resultado de lutas conduzidas a partir de uma concepção democrática da sociedade, na qual se postula a igualdade de oportunidades ou, ao menos, a igualdade de condições sociais (CURRY, 2002). Conforme Araújo (2011), o direito à educação, em sua configuração moderna, pode ser sintetizado em dois aspectos fundamentais: a oportunidade de acesso e a possibilidade de permanência na escola, garantindo educação de qualidade equivalente para todos. Nesse sentido, Saviani (2013) ressalta que a educação transcende o caráter de direito social, constituindo-se como condição indispensável para o exercício de todos os demais direitos — civis, políticos, sociais, econômicos ou de qualquer outra natureza.

Dessa forma, o direito à educação no Brasil passa a ser concretizado não apenas como um acesso formal, mas como a possibilidade de poder compreender

de fato a educação pública, gratuita, de qualidade e inclusiva, sendo capaz de levar oportunidades para todos os cidadãos em uma sociedade com condições de desenvolvimento humano e social.

A Constituição Federal de 1988 deixa claro que a educação é um direito de todos e dever do estado e da família, promovendo e incentivando a colaboração da sociedade, com foco no desenvolvimento pleno da pessoa e seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho. Com base na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB nº 9.394/1996), a educação é um direito fundamental e indispensável para o fortalecimento social, econômico e cultural do país. Sendo a educação uma ponte para o bom desenvolvimento de todos, torna-se necessário analisarmos os parâmetros que acompanham os desafios encontrados pelos estudantes para o acesso à educação, sendo um dos pontos principais o transporte educacional.

Segundo Ferreira e Santos (2014), às Políticas Públicas Educacionais não possuem apenas relação com o acesso das crianças e adolescentes em escolas públicas, mas fazem parte da construção de uma sociedade originada nas escolas a partir da educação, com o entendimento de que as Políticas Públicas Educacionais influenciam a vida de todas as pessoas. Seguindo o mesmo sentido, o surgimento de políticas mais concretas que sejam voltadas à democratização da escola, o que inclui o transporte escolar, sendo este fundamental para os estudantes das zonas rurais, é primordial para o pleno atendimento dos direitos educacionais de todos. É importante apontar o papel das políticas públicas como o meio pelo qual o Estado age para o enfrentamento de problemas sociais e a distribuição dos direitos aos cidadãos (Ramos; Junior, 2024). Amariz, Pessanha e Campos (2024) apontam a política educacional de transporte como sendo objetiva para a melhoria e a acessibilidade dos estudantes residentes nas zonas rurais do Brasil, onde sua implementação é um desafio diante da diversidade geográfica, social e econômica do país.

A política nacional de transporte escolar, com o passar dos tempos, se tornou um pilar para uma educação de qualidade àqueles que não podem se deslocar por conta própria. A distância entre casa e escola mostra uma realidade diária enfrentada por diversos estudantes, para que eles possam ter uma

educação tanto de qualidade quanto de permanência, independentemente de onde residam. O transporte escolar resguarda relação direta com as dificuldades de desenvolvimento educacional e social, no que diz respeito à evasão escolar. Pode-se observar, algumas vezes, que o pleno desempenho das políticas educacionais de transporte não é tão efetivo quanto deveria ser, diante do que é proposto, para que possa garantir o acesso e a permanência dos estudantes às escolas, principalmente estudantes que fazem parte da zona rural e zonas periféricas de um determinado território.

Um dos maiores desafios para a educação brasileira, a evasão escolar, é um fenômeno complexo diante das interações ocorridas entre fatores sociais, econômicos, culturais e também institucionais, afetando com isso o direito à educação e impedindo a criação de uma sociedade mais equitativa. Ao longo dos anos, o Brasil passou por várias dificuldades para poder garantir a universalização do ensino. Johann (2012) aponta que a evasão trata-se de um fenômeno caracterizado pelo abandono, tendo um rompimento de vínculo estabelecido sem a chance de renovação ou alguma outra maneira de continuar no ambiente de ensino. Junto a esses aspectos, Ramos e Junior (2024), ressaltam que a vulnerabilidade produz a ocorrência de incertezas e inseguranças, além do frágil ou nulo acesso a serviços e recursos para a manutenção da vida com qualidade.

Quando se observa a interrupção dos estudos pelos jovens estudantes do ensino médio, é através da análise de uma população para a qual existem problemas e desafios extremos que acabam resultando na saída da escola (Ferreira; Ribeiro; Tafner, 2022). É importante ressaltar que a evasão escolar não é resumida como sendo um problema individual, é reflexo das desigualdades estruturais que vêm atravessando a sociedade brasileira. Quando se fala da exclusão educacional, tem-se uma certa associação com a pobreza, ao trabalho infantil e ainda às dificuldades de acesso com o transporte escolar, o que compromete diretamente o desenvolvimento dos indivíduos e assim limita as perspectivas para um futuro mais promissor no mercado de trabalho formal.

Outra questão relevante trazida acerca da evasão escolar é o impacto direto nos índices de desenvolvimento educacional dos pais, o IDEB, claro que quando visto que a permanência do aluno é uma condição essencial para se

conseguir alcançar bons resultados no processo de ensino-aprendizagem. Bello (2025) aponta que jovens entre 14 e 29 anos tiveram que interromper os estudos, com causas semelhantes à necessidade de trabalhar, o que mostra condições econômicas se sobrepondo ainda ao direito à educação, sendo este apenas um dos exemplos relacionados à causa da evasão escolar.

Dados do IBGE apontam um percentual de 7,6% para todo o país, sendo 9,2% no Norte e Nordeste, e uma incidência maior na zona rural, chegando a 11,5% (Brasil, 2019). Esses números evidenciam o tamanho das desigualdades estruturais que atingem as regiões, mostrando um elevado número com relação ao abandono escolar, em especial os estudantes da zona rural que acabam tendo que enfrentar barreiras práticas um pouco mais severas para poder conseguir se manter na rede de ensino.

Quando o transporte escolar da zona rural é mantido em baixas condições estruturais e possui uma precariedade para conseguir realizar o trajeto diariamente, o impacto na permanência e o acesso dos estudantes que dele dependem se torna vulnerável. Os vários fatores, como já foram citados anteriormente, como o tempo utilizado no trajeto, desgaste físico e demais aspectos enfrentados, fazem com que exista um risco real para os estudantes residentes da zona rural. O rendimento no seu aprendizado certamente é prejudicado quando comparado aos demais alunos que não passam pelo desafio diário de chegar à escola.

Nesse sentido, o projeto busca fazer uma análise relacional entre transporte escolar e os índices de evasão, como é apontado através de dados do IBGE 2023, indicando que em um grupo etário de 14 a 29 anos, 9,0 milhões não completaram o ensino médio, por alguma razão. É importante falar sobre uma política educacional tão relevante quanto esta, pois é uma das que assegura a permanência e o acesso de forma igualitária à educação.

É notável que, através de alguns estudos e algumas pesquisas realizadas, alguns fatores relacionados ao deslocamento dos alunos para o seu ambiente escolar tenham se tornado cada vez mais contribuintes para que haja um abandono precoce das escolas, principalmente com relação aos alunos que

residem em localidades mais distantes das instituições de ensino. Quando existe uma análise sobre políticas de transporte escolar, é notável que pode ocorrer uma avaliação crítica com relação ao que é posto em prática e aos desafios presentes. Existe, então, uma compreensão e um entendimento por trás dos motivos, onde é possível enxergar a causa de certas

evasões, mas também é possível perceber e considerar alguns outros aspectos que impactam diretamente no pleno desenvolvimento do aluno. Quando existe uma compreensão do porquê determinadas evasões acontecem no âmbito escolar, é possível ser realizado e desenvolvido ações específicas para que possa corrigir tais problemas enfrentados.

Assim, considerando a importância do tema, este trabalho tem como justificativa, a busca por uma compreensão ampliada da relação entre a política educacional de transporte escolar e a evasão de estudantes no município de Areia, localizado no Estado da Paraíba. Ao considerar a distância do percurso, o tempo utilizado diariamente e as condições dos veículos dos quais os estudantes fazem parte, sendo isso de extrema importância não somente para contribuir positivamente com pesquisas relacionadas ao tema, mas também para proporcionar aos estudantes do município um conhecimento necessário para eles. Onde, com a análise dos dados obtidos, espera-se ter uma compreensão acerca dos desafios enfrentados pela oferta de transporte que podem impactar tanto a frequência quanto a permanência dos alunos, como também identificar quais os principais problemas que os alunos residentes em áreas afastadas dos centros urbanos podem vir a enfrentar. Tendo em vista que, quando se possui o conhecimento do problema e também quais as causas para o mesmo, a resolução tende a ser construída de maneira mais prática. A pesquisa busca também contribuir positivamente para a reflexão e o aprimoramento das políticas públicas educacionais voltadas para a qualidade no acesso e permanência escolar, conhecendo o que ocorre no cotidiano daqueles que de fato utilizam e fazem parte da política educacional de transporte, permitindo ao aluno as considerações para um pensamento mais crítico, resolutivo e participativo.

2 OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GERAL

Analisar a relação existente entre o transporte escolar e os fatores que influenciam o acesso, a permanência e o rendimento escolar dos estudantes.

2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Compreender como a oferta do transporte pode impactar tanto na frequência quanto na permanência dos alunos;
- Identificar os principais problemas enfrentados pelos alunos residentes nas áreas rurais;
- Contribuir positivamente para a reflexão e o aprimoramento das políticas públicas educacionais voltadas para a qualidade no acesso e permanência escolar.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 DIREITO À EDUCAÇÃO NO BRASIL

No mundo ocidental o direito à educação, a muito, vem sendo constituído como um dos direitos mais elementares na sociedade tecnológica em que vivemos (Lima, 2010). A Constituição do Império do Brasil, de 1824, poderia parecer até generosa, para o tempo, quando estabeleceu que a instrução primária seria gratuita a todos os cidadãos (Ferraro, 2008). Porém, segundo Saveli (2010), “tratou-se apenas de uma declaração genericamente proclamada, inserida no texto constitucional, como reconhecimento formal de um direito subjetivo dos cidadãos do que uma obrigação efetiva do Estado”. De acordo com Limeira e Schueler (2008), ainda em 1854, por meio do Regulamento da Instrução Primária e Secundária no Município da Corte, houve uma delimitação do público alvo de ensino, onde o acesso às escolas criadas pelo Ministério do Império tinha por obrigatoriedade a população livre e vacinada, não portadora de moléstia contagiosas.

Para Menezes (2008) a Constituição de 1934 foi um grande avanço para a época, iniciando um meio sistemático tanto sobre a educação quanto os direitos sociais nas Cartas Constitucionais. Vieira (2007) ressalta:

A Carta de 1934 é a primeira a dedicar espaço significativo à educação, com 17 artigos, 11 dos quais em capítulo específico sobre o tema (cap. II, arts. 148 a 158). Em linhas gerais, mantém a estrutura anterior do sistema educacional, cabendo à União “traçar as diretrizes da educação nacional” (art. 5º, XIX), “fixar o plano nacional de educação, compreensivo do ensino de todos os graus e ramos, comuns e especializados, organizar e manter.

Dando continuidade ao contexto histórico que atravessou a educação brasileira, “o direito à educação é reconhecido nacional e internacionalmente com a Declaração Universal de Direitos Humanos, proclamada em dezembro de 1948 pela Assembleia Geral das Nações Unidas e instaurada como ideal comum a todos” (Bezerra; Lima, 2021). A primeira LDB (Lei de Diretrizes e Bases da Educação) durou apenas 10 anos, indo de 1961 a 1971, essa com vigência por cerca de 25 anos e sendo alterada por outras 36 leis (Brasil, 1996). Com a

Constituição de 1967, período correspondente ao regime militar no Brasil, o direito à educação perdeu seu status de direito fundamental, passando a ser um direito subjetivo das pessoas, sem a obrigatoriedade de dever objetivo do Estado, passando então a ser restrito (Groff, 2008).

O direito à educação no Brasil foi então assegurado através da Constituição Federal de 1988, sendo considerado um dos direitos sociais fundamentais do cidadão. O artigo 205 define a educação como um direito de todos e dever do Estado e da família, sendo promovida com a colaboração da sociedade, com as concepções ao pleno desenvolvimento da pessoa, preparo para o exercício da cidadania e qualificação para o trabalho (Brasil, 1988). Em consonância com a Constituição de 1988, em 13 de julho de 1990, foi instituída a Lei nº 8.069, o Estatuto da Criança e do Adolescente, sendo mais um marco para a proteção dos direitos da infância e da adolescência no Brasil (Brasil, 1990).

Complementando esse direito, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei nº 9.394/1996) estabelece, em seu artigo 2º, que a educação escolar deverá se vincular ao mundo do trabalho e à prática social. Tendo por definição a educação como um processo formativo que ultrapassa os muros da escola, abrangendo junto os aspectos sociais e culturais (Brasil, 1996).

Conforme Aguiar (2010), o Plano Nacional de Educação foi aprovado pela Câmara de Deputados em junho de 2000, tendo como objetivos gerais a elevação global do nível de educação da população, uma melhor qualidade de ensino, redução das desigualdades sociais e regionais com ênfase ao acesso e à permanência na educação pública. Por meio da Constituição nº 59 de 11 de novembro de 2009, houve alterações nos artigos 208, 211, 212 e 214, foram promovidas melhorias na Constituição de 1988, permitindo mudanças significativas para garantir o direito à educação no Brasil (Brasil, 2009). Em complemento, o novo PNE (Plano Nacional de Educação) foi promulgado por meio da Lei 13.005/2014, tendo por vigência 10 anos a partir da publicação da Lei, com diretrizes com o objetivo de erradicar o analfabetismo, a universalização do atendimento escolar, melhoria da qualidade da educação, formação de professores, promoção da igualdade e valorização dos profissionais da educação (Brasil, 2014).

3. 2 POLÍTICAS EDUCACIONAIS E TRANSPORTE ESCOLAR

As políticas educacionais são constituídas por um conjunto de ações e decisões planejadas pelo Estado para organizar, orientar e garantir o acesso à educação de uma maneira equitativa. Nesse contexto, é entendido que as políticas refletem de forma estratégica as escolhas devidas acerca dos recursos, currículo, gestão escolar e também do financiamento. De acordo com Saviani (2008), a política educacional diz respeito às decisões que o Poder Público tem em relação à educação. Arroyo (2011) nos traz o entendimento de que as políticas são marcadas como um instrumento de acesso e permanência para a educação, com o objetivo de garantir igualdade. A política educacional chega assumindo um papel em que se volta para a redução das desigualdades regionais e locais, permitindo a equalização dos resultados e fazendo com que o sistema educacional seja redesenhado na busca de maior eficiência (Riscal, 2012).

As políticas educacionais definidas e organizadas por meio da vigência da Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB) buscam a garantia no processo de poder expandir a educação por meio da multiplicação de ações que sejam relativas ao acesso e à oferta de modalidades de ensino e assim promover a inclusão social (Oliveira; Santos, 2012). Um dos principais objetivos das políticas educacionais é a garantia de acesso e permanência de todos os estudantes à escola, independentemente de sua condição social, geográfica ou cultural, o que está claramente exposto através da Constituição Federal de 1988 (Brasil, 1988).

Além da garantia de acesso e permanência já trazidos, outro objetivo a ser mencionado é o Estatuto da Criança e do Adolescente que consolida a proteção integral e reforça a educação como direito fundamental, compreendendo tais mecanismos como elemento primordial para a formação cidadã (Brasil, 1990).

Apesar do Brasil possuir um conjunto de marcos legais para assegurar o direito à educação e orientar a formulação de políticas públicas eficientes, inúmeros obstáculos são encontrados no decorrer do caminho. Nesse contexto, Saviani (1989) destaca que a educação deve assumir um lugar prioritário, onde o grande desafio antecede a formulação das políticas educacionais, estando ligada à necessidade da educação passar a ser um direito efetivo, como uma prioridade

no planejamento do Estado. Pensando nos obstáculos para a execução das políticas educacionais, Passone (2013) aponta que:

A partir da experiência adquirida com pesquisas relacionadas à avaliação e ao planejamento de políticas educacionais e sociais, percebemos que, apesar de muitas vezes existirem boas intenções políticas, recursos financeiros e humanos, capacidade institucional e técnica, a execução de uma política apresenta hiatos entre o que é formulado e o que é implementado, sendo que os efeitos alcançados são totalmente distintos dos objetivos e metas previamente almejados.

Apesar disso, a importância das políticas educacionais para a educação está diretamente ligada à estruturação, orientação e garantia de funcionamento do sistema educacional, permitindo assegurar os direitos, a equidade e a qualidade, indo muito além de apenas regulamentação. Segundo Gonçalves e Wanzinack (2014), “o transporte escolar consiste em uma política educacional fundamental para o acesso de muitos estudantes de escolas públicas ao ambiente escolar”. Nesse contexto, Nascimento et al. (2021) afirma que:

A Política Pública de Transporte Escolar tem como propósito assegurar o direito constitucional à educação a todos os estudantes matriculados na educação básica e que apresentam alguma dificuldade de deslocamento à escola, ou seja: moram em locais de difícil acesso; existência de grandes distâncias da residência até a escola; ou qualquer motivo que os impossibilitem de se locomover até a escola.

Desde a promulgação da Constituição Federal de 1988, avanços significativos foram sendo feitos no decorrer dos anos em relação à política de transporte escolar para os estudantes brasileiros, mesmo que ainda haja a necessidade de enfrentar os desafios constantes para poder garantir a efetividade das normas constitucionais e legais para as áreas rurais (Filho; Nogueira; Paula, 2020). Com base nas normas previstas constitucional e legalmente, o Governo Federal continua com investimento no transporte escolar com a intenção de minimizar as dificuldades enfrentadas pelos estudantes que residem longe das escolas, procurando assegurar tanto a frequência nas aulas quanto diminuir a evasão escolar (Ribeiro; Jesus, 2015).

No artigo 206 da Constituição Federal de 1988, são estabelecidos os princípios pelos quais o ensino deve ser assegurado no Brasil, o que inclui as condições para acesso e permanência escolar, garantia da liberdade de aprender,

ensinar, pesquisar e divulgar o pensamento, a arte e o saber, bem como a gratuidade do ensino, educação ao longo da vida com garantia do direito à educação e à aprendizagem contínua, além de outros princípios que regulamentam a educação em nosso país (Brasil, 1988). Autores como Silva, Vasconcelos e David (2021) evidenciam:

A temática “Transporte Escolar” é evidenciada na Meta 7 do Plano Nacional de Educação (PNE), a qual visa atingir as metas nacionais estabelecidas pelo Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) até 2021, atribuindo à União a responsabilidade concomitante às necessidades dos entes federados.

Em consonância a isso, vale lembrar que o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) foi criado em 1994, com a publicação da Portaria do MEC (Ministério da Educação) nº 955, de 21 de junho de 1994, no governo de Itamar Franco (Neves; Mesquita, 2020). Com a intenção não apenas facilitar o acesso da criança na escola, mas também sua permanência e de sua família nas zonas rurais, o PNTE destinou-se para o meio rural, tendo repasse de recursos financeiros pelo MEC às prefeituras e ONGs para que adquirissem veículos automotores com intenção de suprir as necessidades relacionadas ao transporte escolar (Platt, 2008).

Modificado anos mais tarde, no segundo governo de Luiz Inácio Lula da Silva, em 2004, o programa acabou dando origem a dois novos programas para o transporte escolar: o Programa Nacional de Apoio ao Transporte (PNATE) e o Caminho da Escola, levando à extinção do PNTE em 2007 (Neves; Mesquita, 2020). Assim, a partir de 2004, o custeio do transporte escolar, destinado aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, conta também com a participação da União e passa a ser executado mediante regulamentação específica (Brasil, 2023). Segundo Fernández e Pinto (2024), este programa é essencial para assegurar aos estudantes do campo o acesso e a permanência na escola, potencializando a democratização do ensino e uma educação com condições de qualidade.

Surgindo como uma estratégia para sanar as desigualdades territoriais e as diversidades dos contextos brasileiros relacionados ao transporte escolar, além de assegurar o deslocamento diário dos estudantes em condições seguras e

regulares, o Programa Caminho da Escola foi instituído em 2007 pelo governo federal (Pinheiro; Souza, 2025). Instituído pela Resolução/CD/FNDE nº 3, de 28 de março de 2007, o programa tem como objetivo garantir o acesso à escola, mesmo aquelas que estão em lugares remotos, em áreas rurais e/ou de difícil acesso, com a implementação sendo por meio da aquisição e disponibilização de meios de transporte, de modo a garantir o direito do acesso à escola (Mattos; Damin, 2024).

Os dois programas fazem parte de uma política educacional importantíssima para garantir acesso e permanência dos alunos à educação escolar, ressaltando o que é estipulado pela Constituição Federal em seu artigo 208, inciso II, o transporte escolar é uma forma de promover atendimento educacional integral aos educandos em todas as etapas da educação básica (Brasil, 1988). No entanto, mesmo com a legitimidade e eficiência, Caldas e Carmo (2025) ressaltam que, para que os programas possam garantir transporte escolar, é necessário um olhar atento ao fato de estarem diretamente ligados à infraestrutura das estradas e vicinais que dão acesso às escolas, onde, em diversas áreas rurais, ocasionalmente são inadequadas, irregulares e dificultam o transporte seguro dos estudantes. Tais fatos evidenciam a necessidade de monitoramento regular de como os programas estão sendo executados como forma de continuar garantindo o acesso à educação de forma adequada.

Quando a oferta do transporte se torna irregular, insegura e de má qualidade, passa a existir um comprometimento na frequência escolar do estudante, o que o leva a contribuir diretamente para o aumento dos índices de abandono escolar. Pois, como afirmam Zuin e Santiago (2024), a falta de acesso a transporte escolar adequado está diretamente associada ao aumento das taxas de abandono escolar, impactando negativamente a educação de muitos estudantes em áreas rurais.

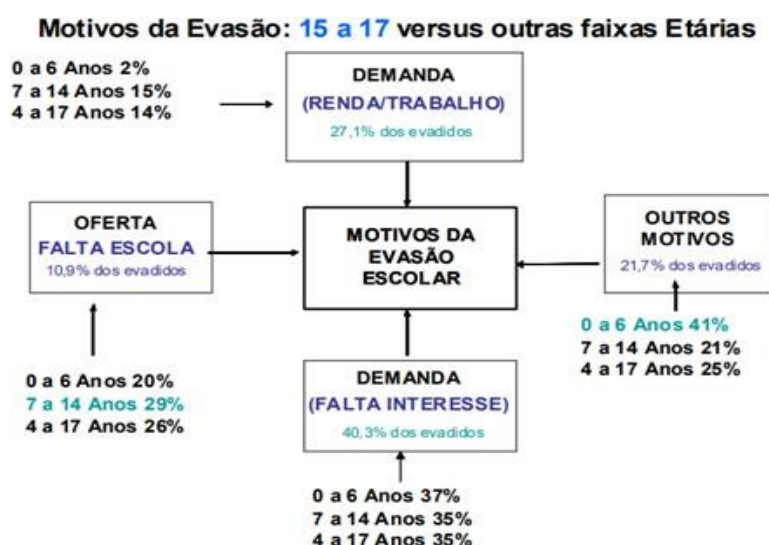
3.3 EVASÃO ESCOLAR NO BRASIL

A evasão escolar é entendida como um fenômeno recorrente nos sistemas educacionais tanto nacionais quanto internacionais, desafiando professores,

estudantes, gestores e famílias (Oliveira; Magrone, 2021). Nesse sentido, Batista, Souza e Oliveira (2009) apontam que o abandono escolar não pode ser compreendido de forma isolada, o entendimento das dimensões socioeconômicas, culturais, educacionais, históricas e sociais tem influência na decisão tomada pela pessoa em abandonar a escola.

Uma das grandes preocupações do poder público tem sido não apenas garantir o acesso à educação, mas sim assegurar a permanência dos alunos na escola (Silva, 2016). Segundo Neri (2009), a evasão escolar entre adolescentes de 15 a 17 anos está diretamente ligada à falta de interesse e à necessidade de trabalhar, o que são fatores que vêm a representar as causas principais da evasão apontadas pelos estudantes, o que pode ser observado através da figura

Figura 1 - Motivos da evasão escolar segundo faixas etárias (15 a 17 versus outras idades)



Fonte: NERI (2009).

Diversos estudos apontam que populações historicamente caracterizadas como vulneráveis, como por exemplo comunidades rurais, indígenas, quilombolas e estudantes da educação especial, são as mais afetadas pelo fenômeno da evasão escolar. Nesse sentido, segundo os dados do Censo Escolar de 2023 do Ministério da Educação, revela-se que:

A pesquisa estatística mostra que os indicadores de repetência e evasão da educação básica referentes a 2020 - 2021 atingem, com maior vigor,

as populações mais vulneráveis. No ensino médio, em relação à repetência, a modalidade de educação escolar quilombola registrou a maior taxa: 11,9%. Em seguida, estão a educação indígena (10,7%), a rural (5,2%) e a especial (3,7%). Já as escolas urbanas têm uma taxa de repetência de 3,9%. Quanto à evasão nessa etapa de ensino, a taxa do público masculino é maior, com 7,3%, enquanto o feminino é de 4,5%.

No recorte por modalidade educacional do ensino médio, a educação escolar urbana registrou uma taxa de evasão de 5,9%. Esse percentual aumenta para 6,2% na educação especial. A lista é completada, respectivamente, pela educação rural (5,9%), indígena (5,2%) e quilombola (4,6%).” (Brasil, 2024).

O transporte escolar constitui-se como um serviço indispensável para garantir o direito à educação, principalmente nas áreas rurais, onde o acesso de crianças e jovens se torna difícil por inúmeros fatores, como longas distâncias dos centros urbanos, precariedade das estradas, ausência de escolas próximas, o que evidencia a importância de políticas públicas que sejam voltadas à permanência dos estudantes (Pergher, 2013). Nesse sentido, Gentil (2016) aponta que quanto maior a distância e as barreiras físicas entre o educando e a instituição de ensino e mais baixa a situação financeira do aluno, maior é a dependência do transporte para se chegar à escola.

No cenário das políticas públicas educacionais, o transporte escolar passa a assumir um papel primordial, onde sua ausência ou precariedade contribui diretamente com a evasão, fazendo com que as desigualdades se ampliem e impactem tanto no acesso quanto na permanência dos estudantes. Pois, como afirmam Cardoso, Nascimento e Souza (2025):

A evasão escolar surge como situação deflagradora, cujo potencial de violação do direito à educação é gigantesco, haja vista não ser possível garantir que o estudante tenha acesso à educação se o seu comparecimento à unidade escolar não condiz com uma postura participativa, atuante e consciente. Dessa forma, a evasão escolar aparece como fruto de um cenário de desigualdade, somando-se às outras controvérsias de ordem social e econômica. Diante disso, a problemática em notoriedade exige a constante reflexão pela busca da formulação e efetividade de políticas públicas que priorizem o acesso universal e igualitário aos serviços destinados ao espaço da escola, considerando as suas demandas em prol da inclusão e acolhimento. Nesse íterim, as consequências jurídicas da evasão escolar são apontadas através da própria responsabilização do Estado e da família diante do dever constitucional em fornecer meios e condições para que o indivíduo tenha de fato o pleno acesso à educação.

A seguir abordaremos questões concernentes à evasão escolar em áreas

3.4 EDUCAÇÃO NA REGIÃO NORDESTE E EM ÁREAS RURAIS

As desigualdades no acesso à educação formam um dos principais desafios enfrentados pelo sistema educacional. Rodrigues (2023) aponta que no Brasil, a proporção de pessoas de 25 anos ou mais que concluíram o ensino médio manteve trajetória de crescimento e alcançou 53,2% no ano de 2022. Mello (2025) afirma que as regiões Norte e Nordeste possuem os maiores números de evasão escolar da Educação Básica, tendo uma justificativa pelo estímulo das desigualdades socioeconômicas, famílias de baixa renda com a necessidade de sair do ambiente escolar para fornecer o sustento da família por meio do trabalho, a falta de tempo para estudar ainda falta de incentivo para manter o aprendizado.

Além das questões já citadas, quando analisados os problemas educacionais envolvidos à distância entre a escola e a residência dos educandos, as desigualdades tendem a aumentar. Em suas pesquisas, Lopes, Xavier e Silva (2020) indicam que a relação domicílio de alunos com rendimentos nos resultados de avaliações com Português, Matemática e Ciências, verifica-se um rendimento dos alunos na área rural menor com relação aos alunos residentes na área urbana, onde aponta um indício de que o aproveitamento do Ensino e Aprendizagem dos estudantes da área rural menos satisfatória.

Torna-se notável a importância da política pública educacional de transporte, para garantir o acesso e a permanência adequada do educando no ambiente escolar. Tendo em vista que dados do Ministério Público da Paraíba (MPPB) de 2025, apontam que cerca de 223 municípios do estado da Paraíba fazem uso do transporte escolar, apesar da necessidade da oferta, os educandos enfrentam problemas como a má qualidade da prestação de serviço, passando por veículos sucateados para serem transportados, sem a segurança devida e o conforto necessário, impactando diretamente na própria dignidade humana.

A evasão escolar com relação ao transporte educacional ganhou espaço pela falta de recursos na procura de melhoria e por meio da precariedade do serviço dos Municípios brasileiros, e quando esse olhar passa a focar na Região Nordeste, a evasão escolar chega a 11,4% nas séries iniciais do ensino

fundamental e 15% nas finais (CNM, 2011).

No Brasil, a agricultura familiar ocupa uma extensão de área de 80,9 milhões de hectares, o que representa 23% da área total dos estabelecimentos agropecuários brasileiros (Embrapa, 2025). O incentivo à agricultura familiar representa uma estratégia que pode dinamizar a economia de diversos municípios brasileiros e ainda contribuir significativamente para reduzir a desigualdade social e a pobreza em territórios rurais (Rocha; Rocha; Rocha, 2022). O que faz com que o trabalho em áreas rurais atinja um número de cerca de 70% em que as crianças e adolescentes trabalham no Brasil (Lessa, 2025).

Em uma perspectiva educacional, essas informações contribuem para que a evasão escolar aumente. Quando relacionado às questões de transporte escolar das áreas rurais, é possível chegar à conclusão de que quanto maior a distância entre casa e escola, somado ao tempo de percurso, situações precárias dos veículos e as questões socioeconômicas, a conclusão de se evadir da escola parece ser mais prática para esses estudantes. Nesse sentido, o apontamento feito pelo Instituto Indigo (2023) permite a compreensão de que a desigualdade educacional é uma questão complexa e duradoura que continua a afetar o sistema educacional brasileiro. Dentre essas desigualdades, o Instituto ainda elenca como fatores a:

- Localidade: Muitos jovens em áreas rurais, periferias e regiões de risco enfrentam desafios para frequentar a escola, como falta de transporte público e estradas precárias. Além disso, a falta de infraestrutura de energia elétrica e internet em alguns lugares prejudica o aprendizado dos estudantes.
- Realidade Familiar: As famílias de baixa renda enfrentam uma realidade socioeconômica de dificuldades básicas de sobrevivência, e as prioridades acabam sendo diferentes. O trabalho infantil, por exemplo, persiste em algumas regiões, prejudicando o desenvolvimento e integração dos jovens.
- Qualidade da Educação: A discrepância na qualidade do ensino entre instituições públicas e privadas é prejudicial aos alunos. Muitas escolas públicas têm problemas estruturais e recursos insuficientes, dificultando o aprendizado. A formação e as condições de trabalho dos professores

também são impactadas negativamente.

- Falta de Estrutura: Há carência de bibliotecas, laboratórios de informática e equipamentos audiovisuais. A ausência de materiais didáticos dificulta a compreensão das matérias. Sem contar a falta de recursos para a merenda escolar, que afeta o desenvolvimento cognitivo das crianças que, muitas vezes, têm na escola a principal fonte de alimentação.

3.5 CONTEXTO EDUCACIONAL DO MUNICÍPIO DE AREIA - PB

Com denominação de brejo d'Areia no ano de 1813 e sendo subordinado a Vila de Monte-Mor para posteriormente ser desmembrado da mesma onde atualmente é a cidade de Mamanguape, para ser elevada a vila no mesmo ano, em 1815, passou a condição de cidade com sede municipal com o nome de Areia no ano de 1846 (IPHAN, 2014). Situado no Brejo Paraibano, na região Agreste do Estado da Paraíba, o município de Areia fica a aproximadamente 118 a 120 km da capital, João Pessoa, cerca de 2 a 3 horas de distância. Com cerca de 30 mil habitantes é uma pacata cidade do interior e possui vários prédios tombados pelo patrimônio histórico (Fundação Casa de José Américo, 2025). Com relação à educação, o município tem um total de 28 instituições de ensino, sendo 1 federal, 4 estaduais, 18 municipais, dentre esse quantitativo, 5 são privadas e 23 públicas, tendo ao todo 3.382 alunos matriculados no município com um total de 234 professores (QEdu, 2025). O IBGE (2023) relata que:

Em 2022, a taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade era de 98,87%. Na comparação com outros municípios do estado, ficou na posição 146 de

223. Já na comparação com municípios de todo o país, ficou na posição 3246 de 5570. Em relação ao IDEB, no ano de 2023, o IDEB para os anos iniciais do ensino fundamental na rede pública era 5 e para os anos finais, de 4,1. Na comparação com outros municípios do estado, ficava nas posições 132 e 131 de 223. Já na comparação com municípios de todo o país, ficava nas posições 4235 e 4281 de 5570.

A cidade de Areia, apresenta dessa maneira uma grande relevância

histórica e educacional, é também amplamente reconhecida por sua importância cultural e turística na Paraíba. O município abriga casarões históricos, igrejas seculares e engenhos tradicionais que resgatam a memória da produção de rapadura e da cachaça artesanal — produtos que ainda hoje movimentam a economia e o turismo local. Areia também é berço de importantes personalidades paraibanas, como o escritor José Américo de Almeida e o pintor Pedro Américo, o que reforça sua relevância no cenário cultural e artístico do estado.

4 MATERIAL E MÉTODOS

O presente trabalho foi caracterizado por ser de cunho exploratório e descritivo, tendo como objetivo a compreensão e a análise da relação existente entre a política educacional de transporte escolar e os índices de evasão escolar no município de Areia, Estado da Paraíba. Para que fosse possível alcançar uma melhor compreensão e um aprofundamento do estudo, foi utilizada uma abordagem metodológica mista, a qual inclui os métodos qualitativos e quantitativos, permitindo assim melhores análises estatísticas com resultados mais objetivos e ainda uma melhor compreensão da experiência dos participantes com relação ao tema.

4.1 DELIMITAÇÃO DO CAMPO E SUJEITOS DA PESQUISA

O estudo foi realizado no município de Areia - PB, que está localizado a cerca de 120 km da capital, João Pessoa. O foco da pesquisa foi a zona rural do município, em especial os distritos de Mata Limpa, Muquém e Usina Santa Maria, os quais ficam a aproximadamente 5,3 km, 10,5 km e 11,2 km de distância do município, respectivamente, o que pode ser melhor observado por meio das figuras 2, 3 e 4, com indicação do percurso realizado pelos estudantes que residem nesses distritos em questão. A instituição escolar escolhida foi a escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Carlota Barreira, localizada no referido município.

Figura 2 - Distância e percurso do Distrito de Mata Limpa, no município de Areia- PB, até o antigo endereço da Escola Estadual Carlota Barreira

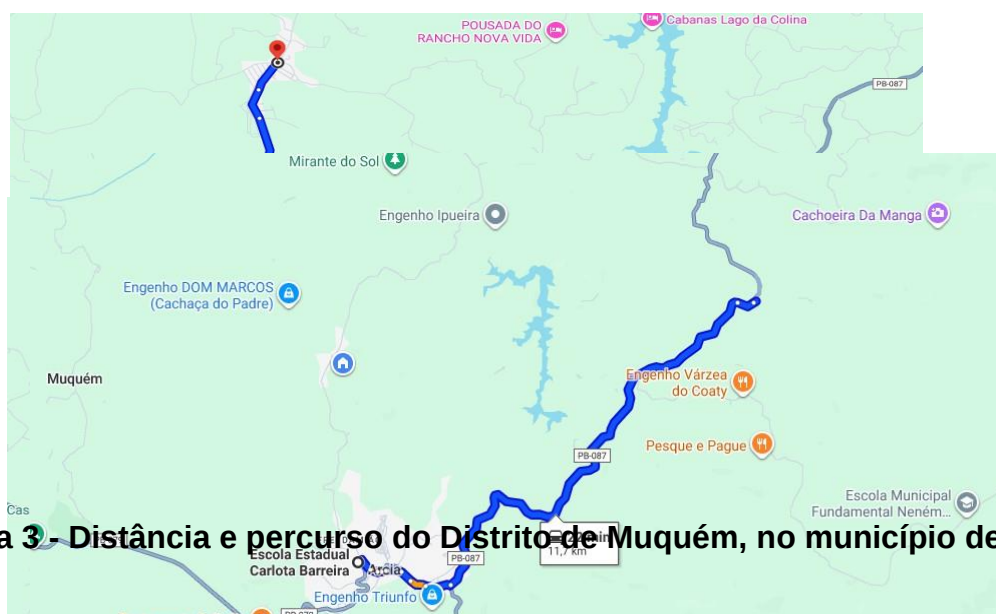


Figura 3 - Distância e percurso do Distrito de Muquém, no município de Areia -

Figura 4 - Distância e percurso do Distrito da Usina Santa Maria, no município de Areia - PB, até o antigo endereço da Escola Estadual Carlota Barreira

PB, até o antigo endereço da Escola Estadual Carlota Barreira

Para os sujeitos da pesquisa, foram utilizados os seguintes critérios de inclusão:

- Nove estudantes do ensino médio, residentes nos três distritos já mencionados, sendo três alunos para o distrito de Mata Limpa, dois alunos para o distrito de Muquém e quatro alunos para o distrito da Usina Santa Maria;
- Um professor(a) da instituição de ensino, sendo voluntária para a pesquisa uma professora da área de Português;
- Um(a) gestor(a) da escola, de forma a representar a equipe administrativa.

4.2 INSTRUMENTOS DE COLETA DE DADOS

Para a coleta de dados, foram utilizados dois instrumentos distintos, os quais são compatíveis com os objetivos e também com a abordagem metodológica da pesquisa, sendo eles:

- Questionários estruturados: aplicados aos estudantes, com questões objetivas para o levantamento de dados quantitativos sobre o perfil dos alunos, o acesso ao transporte escolar, o transporte escolar e a permanência na escola e ainda a percepção sobre as políticas públicas educacionais do transporte escolar;
- Entrevistas semiestruturadas: sendo aplicadas com uma professora da área de português e a diretora da escola, de forma a conseguir captar suas respectivas experiências, percepções e análises acerca das políticas educacionais de transporte escolar e quais os efeitos sua relação ocasiona para a permanência dos estudantes na escola.
- Análise estatística descritiva da frequência escolar do ano de 2024: obtida por meio da secretaria escolar.

4.3 PROCEDIMENTOS DE ANÁLISE DOS DADOS

Os dados coletados foram organizados e analisados de acordo com a natureza dos instrumentos, em que:

- Os dados quantitativos foram provenientes dos questionários aplicados, foi realizada uma análise estatística descritiva, fazendo-se o cálculo de frequências, médias e comparação entre as variáveis apresentadas, dessa forma tornando possível identificar os padrões nas respostas dos alunos.

Os dados qualitativos foram as entrevistas com a docente e com a direção da escola, que foram examinados por meio da análise de conteúdo, que, de acordo com o proposto por Bardin (2016), que consiste em uma técnica de análise de dados qualitativos permitindo interpretar discursos, falas, textos ou outros tipos de material. Assim, foi possível identificar categoricamente as temáticas que apresentassem sentidos atribuídos pelos sujeitos com relação à experiência com o transporte escolar e, sobretudo, sua relação com a evasão. Para auxiliar na transcrição das entrevistas, tendo em vista que foi realizada uma gravação para cada entrevistada, o uso da Inteligência Artificial (Vidnoz AI Voice) foi feito para a transcrição exata do conteúdo e posterior análise.

Assim, tanto os dados qualitativos quanto os quantitativos tornaram possível o fortalecimento com a interpretação dos resultados e ainda a ampliação no que diz respeito à consistência analítica da pesquisa.

4.4 ÉTICA DA PESQUISA

A pesquisa respeitou todos os princípios éticos que dizem respeito a estudos com seres humanos. Sendo os participantes previamente informados sobre os objetivos do estudo, tanto seus direitos quanto suas garantias, e assegurados ao completo anonimato, à confidencialidade das informações e também à livre participação. Desse modo, o projeto foi devidamente submetido e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal da Paraíba, conforme estabelece a Resolução nº 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde.

5 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A seção apresenta os resultados obtidos por meio da aplicação de questionários realizados com estudantes do ensino médio da Escola Estadual Carlota Barreira e da posterior análise qualitativa dos dados resultantes. A análise foi estruturada com base nos objetivos da pesquisa, procurando compreender como a política educacional de transporte escolar chega a interferir tanto para o acesso, permanência e desempenho dos alunos, assim como a evasão escolar de modo geral e os fatores que contribuem para que ela ocorra, tendo como alvo principal os alunos que residem na zona rural.

Os dados coletados foram de acordo com o local em que os estudantes residem, sendo os distritos de Mata Limpa, Muquém e Usina Santa Maria, procurando identificar quais os desafios enfrentados pelos alunos quanto ao transporte escolar e sua possível relação com a evasão escolar.

A análise foi realizada utilizando quatro categorias principais, sendo elas: (1) perfil dos participantes, (2) acesso e qualidade do transporte escolar, (3) transporte e permanência escolar, e (4) conhecimento sobre o direito ao transporte escolar e políticas públicas educacionais. Dessa forma, as seções posteriores apresentam os resultados obtidos e discutidos com base na fundamentação teórica e nos objetivos propostos através da pesquisa.

5.1 PERFIL DOS ESTUDANTES

A amostra contou com a participação de nove estudantes do Ensino Médio, onde a maioria encontra-se em uma faixa etária entre dezesseis a dezoito anos, com uma predominância de alunos de dezessete anos, dentre eles, seis com dezessete anos e três com dezoito. Há uma predominância de participação de estudantes do sexo feminino, onde quantitativamente, sete do sexo feminino e dois do sexo masculino. Do perfil dos alunos quanto ao tempo de utilização do transporte escolar, foi possível observar que existe um número expressivo de estudantes que utilizam o transporte escolar há mais de três anos, o que contabiliza cerca de aproximadamente 60% dos alunos que participaram da pesquisa, o que aponta uma dependência constante do serviço público que garante seu acesso à educação.

Ainda foi possível observar que cerca de 30% dos estudantes utilizam o transporte em um período de tempo entre 1 e 3 anos, e uma parte ainda menor declarou utilizar há menos de 1 ano. O que pode ser interpretado através da modalidade de ensino ofertada pela escola, a qual é exclusivamente o ensino médio do 1º ao 3º ano. Tal questão pode ser analisada pelo fato de os distritos mencionados na pesquisa ofertarem o ensino do 6º ao 9º, que compõem os anos finais do ensino e preparam os alunos para a entrada no ensino médio, sendo este ensino ofertado pelo município.

Com relação à distância entre casa e escola, os dados apontam que uma parcela significativa dos estudantes, cerca de 40%, reside a mais de 15 km da escola, outros 45% moram entre 5 e 15 km de distância e uma minoria, aproximadamente 15%, reside a menos de 5 km da escola. Tais dados podem determinar que grande parte dos estudantes da zona rural depende do transporte escolar para poder ter acesso ao ambiente escolar, sendo um ponto muito importante no que diz respeito ao direito à educação e às políticas educacionais. “Dessa forma, pressupõe-se que tempos totais elevados no deslocamento casa-escola, aliados às condições de acessibilidade do transporte escolar, podem afetar o aprendizado escolar dos jovens estudantes” (Martins, 2010). Ainda segundo a Confederação Nacional do Transporte (2017), existe certa facilidade para o deslocamento de uma população, no entanto, questões como a distância, tempo e nível de conforto para chegar ao destino interferem diretamente na qualidade de vida e no grau de desenvolvimento do indivíduo.

5.2 CONDIÇÕES DO TRANSPORTE ESCOLAR OFERTADO

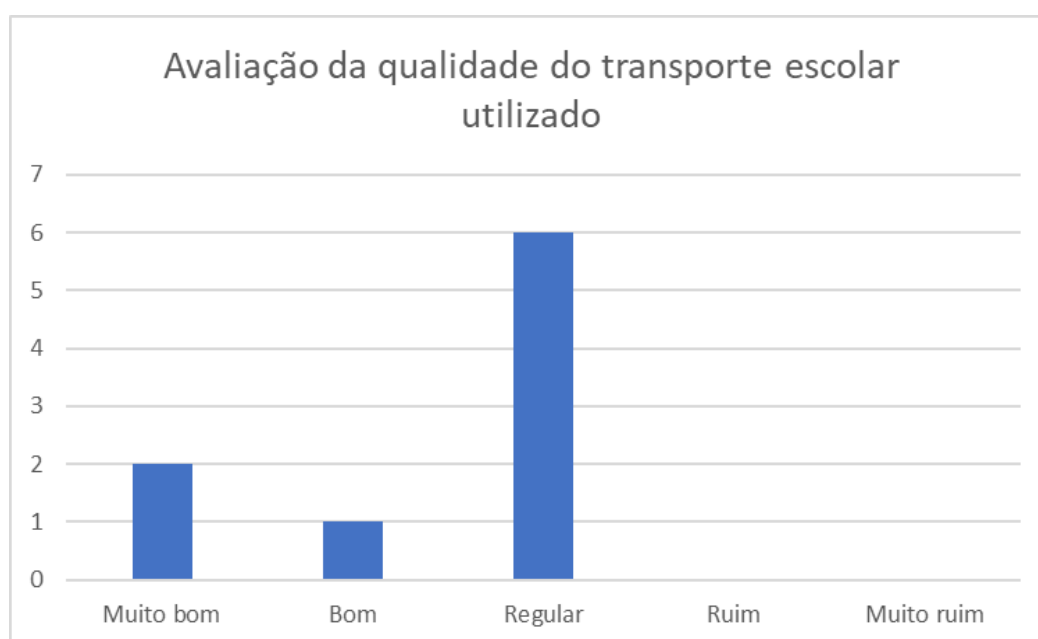
Os dados referentes às condições do transporte escolar ofertado apresentaram aspectos que podem ser considerados críticos no que diz respeito à frequência e permanência dos alunos da zona rural no ambiente escolar. Foi perceptível que a maioria dos estudantes relatou total dependência quanto ao uso do transporte escolar, tornando evidente o papel essencial dessa política pública, já que é a principal forma viável de acesso à escola.

Segundo os dados analisados, cerca de 60% dos estudantes classificaram

o serviço como sendo “regular” ou ruim, apenas uma pequena parcela de alunos, cerca de 15%, o considera como “muito bom”, como pode ser visto por meio do gráfico 1. Autores como Rodrigues e Pereira (2022) apontam que a existência do problema com relação a isto vai mais além, de maneira que uma qualidade precária do transporte escolar, junto a fatores como os longos percursos, pode provocar cansaço dos estudantes e assim colaborar para um desinteresse com relação à continuidade dos estudos, representando assim um risco à integridade dos alunos.

Ao pensar na qualidade do transporte, é evidente que as condições do transporte escolar impactam não somente no que diz respeito à permanência do aluno na escola, mas também nas condições em que os estudantes irão chegar ao destino final. Diante desses fatos, torna-se preciso que os alunos sejam tratados como cidadãos e transportados com segurança e dignidade, pois suas vidas não podem ser colocadas em risco todos os dias a caminho da escola (Oliveira; Bravin, 2010).

Gráfico - Avaliação da qualidade do transporte escolar utilizados pelos estudantes da Escola Estadual Carlota Barreira

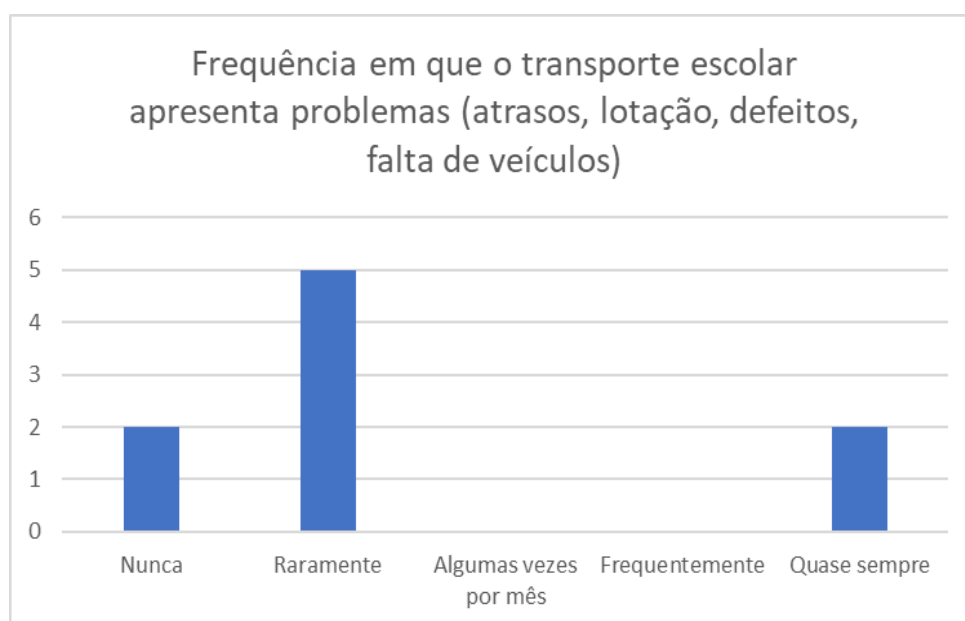


Fonte: Própria

5. 3 FREQUÊNCIA EM QUE O TRANSPORTE ESCOLAR APRESENTA PROBLEMAS

Com relação aos dados sobre os problemas apresentados pelo transporte oferecido, questões com atrasos, lotação, defeitos, falta de veículos foram questionados na pesquisa. Tendo a maioria, cinco alunos, indicando que alguns desses problemas ocorrem raramente, e dividido a isto, dois alunos relatando que nunca há problemas e mais dois alunos afirmando que os problemas quase sempre acontecem. Seguindo então sem respostas para “algumas vezes por mês” ou “frequentemente”, como pode ser visto no gráfico 2.

Gráfico - Frequência em que o transporte escolar apresenta problemas



Fonte: Própria

A partir desses dados, se torna relevante salientar questões quanto à diferença da experiência de cada um dos estudantes. Em que, enquanto uma parte significativa dos alunos afirma a rara existência ou até inexistência dos problemas, a outra parte tem a vivência dos problemas quase sempre. O que pode evidenciar as desigualdades internas no acesso ao transporte escolar, onde nem todos os estudantes possuem o mesmo nível de garantia do direito que lhes é devido, com relação ao transporte escolar.

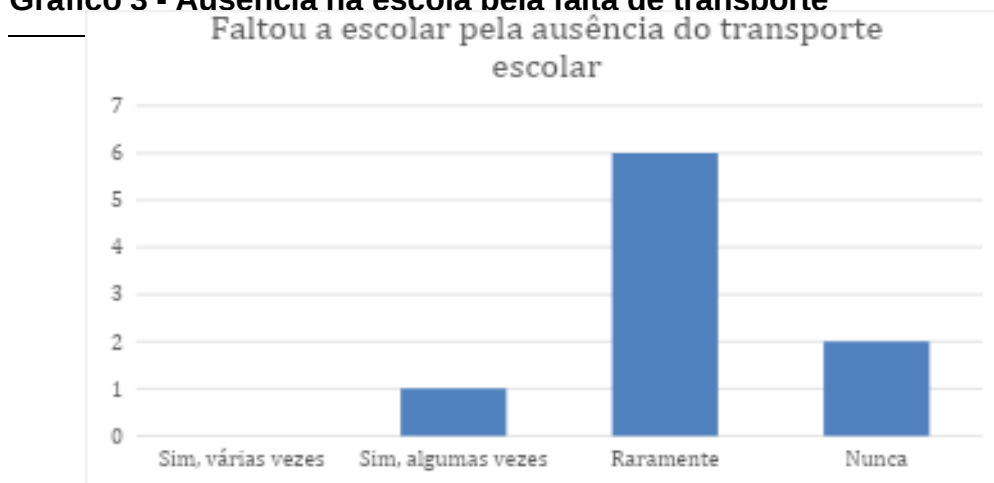
A política educacional de transporte deve assegurar igualdade de acesso à

escola. Através disto, Arroyo (2010) aponta a existência do protagonismo das políticas e a ausência do estado, analisando as políticas como sendo um dever para intervenção e correção das desigualdades genéricas. O fato de alguns alunos terem no seu dia a dia a vivência de problemas recorrentes aponta para uma necessidade de melhorar a distribuição de recursos, uma manutenção adequada dos veículos, como também um possível aumento da frota e uma logística mais eficiente. Uma vez que Gonçalves e Wanzinack (2020) afirmam que uma manutenção preventiva pode evitar possíveis surpresas desagradáveis no decorrer da rota e assim reduzir problemas futuros. Ao se tratar de alunos da zona rural, onde existe uma dependência do transporte escolar maior, os problemas recorrentes, mesmo que em pequena escala, podem levar à interrupção dos estudos. O que torna necessário um melhor investimento no transporte escolar, como uma estratégia de combate à evasão e garantia de direito à educação.

5.4 AUSÊNCIA ESCOLAR PELA FALTA DE TRANSPORTE

Nas questões de ausência escolar pela falta do transporte, os dados apontam que a maioria respondeu que raramente tal fato acontece, tendo seis alunos correspondendo a estes dados e dois afirmando que nunca houve a falta do transporte escolar. No entanto, é possível observar que ainda, mesmo sendo em menor quantidade, há um aluno que diz ter faltado algumas vezes devido à ausência do transporte. A inconstância das respostas aponta um direcionamento no que diz respeito à desigualdade e a fatores como a localidade em que o aluno reside, o que pode sim influenciar para este dado. De acordo com o exposto no gráfico 3, é possível observar essa dinâmica e a forma em que ela se distribui.

Gráfico 3 - Ausência na escola pela falta de transporte



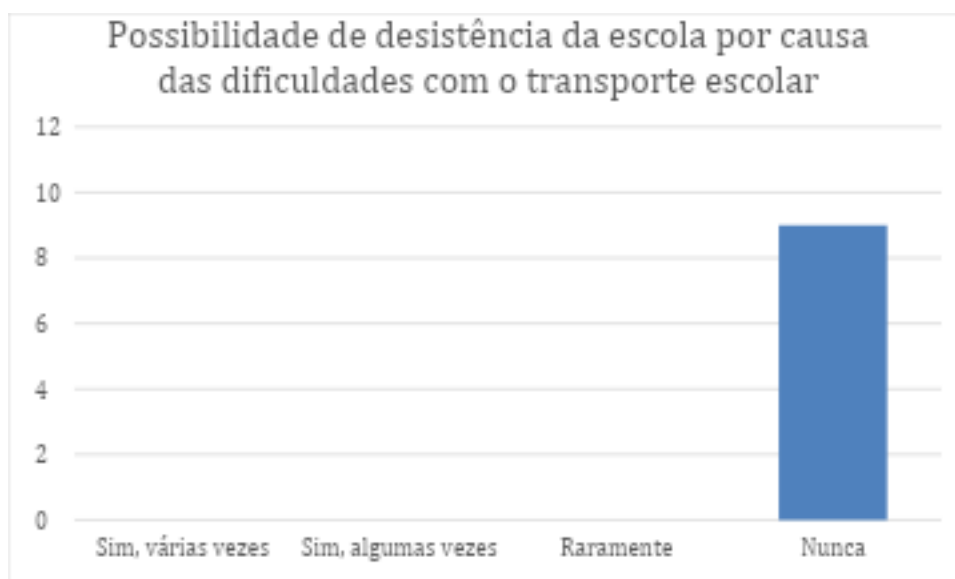
Fonte: Própria

Os dados apresentados apontam que mesmo que, apesar do transporte atender a maior parte dos alunos de maneira satisfatória, uma eventual falta dele pode impactar diretamente a continuidade e o direito à educação, mas necessariamente falando, aqueles alunos que não possuem um meio alternativo de deslocamento. Gularte (2023), destaca que “a perda de aulas em consequência da falta de transporte no período das chuvas onde as estradas ficam intransitáveis, entre outros tantos obstáculos que geram, muitas vezes, desgastes físicos e emocionais para se conseguir chegar à escola”. Tais dados ainda apontam que a política educacional de transporte não deve ser tratada como logística de deslocamento, mas sim como um instrumento de inclusão e permanência escolar. Sendo o transporte escolar, um dos objetos primordiais nas políticas públicas, visando assegurar a mobilidade e manter a presença de alunos nas instituições de ensino, de modo tornar cada vez mais relevante o tema, assim efetivando as políticas de transporte escolar e a amplitude das análises e debates entre pesquisadores e formuladores de políticas (Batista; Martins, 2025).

5.5 POSSIBILIDADE DE DESISTÊNCIA ESCOLAR COM BASE NAS DIFICULDADES RELACIONADAS AO TRANSPORTE ESCOLAR

Segundo os dados trazidos pela pesquisa, existe uma totalidade dentre os estudantes pesquisados declarando nunca ter pensado em desistir da escola devido a problemas relacionados ao transporte escolar. O que mostra serem dados muito significativos, já que como visto anteriormente através dos outros dados, os alunos já enfrentaram determinadas dificuldades relacionadas ao transporte escolar, como por exemplo atrasos, problemas mecânicos no transporte ou até mesmo sua ausência em algumas circunstâncias, sendo tais situações insuficientes para poder gerar uma percepção de abandono ou de evasão escolar, o que pode ser visto através do gráfico 4.

Gráfico 4 - Possibilidade de desistência em decorrência das dificuldades com transporte escolar



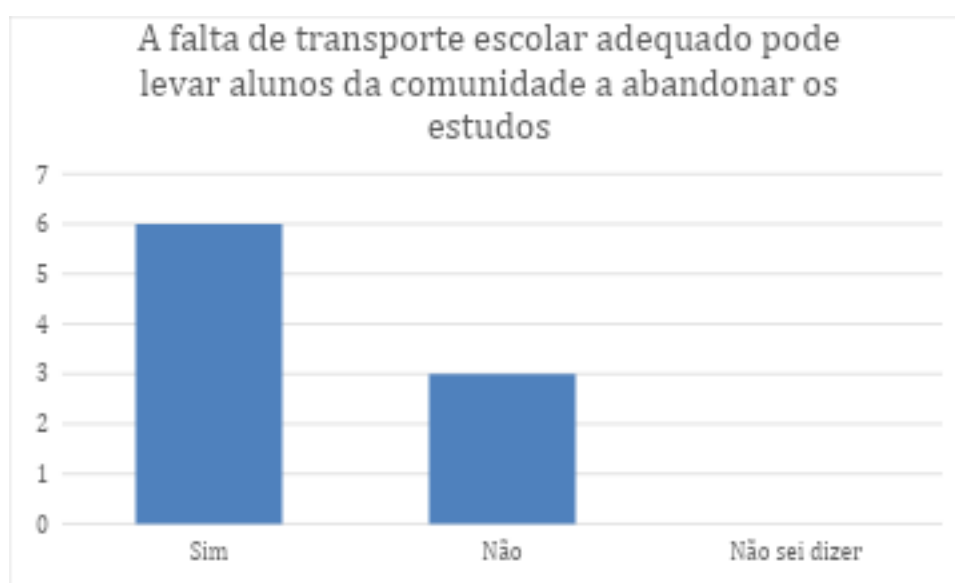
Fonte: Própria

Através desse resultado, dois pontos importantes são relevantes ao tema, onde mesmo com a presença das falhas, os próprios alunos conseguem reconhecer o valor da permanência escolar, algo muito significativo para educação, e mesmo com as fragilidades da política educacional de transporte, existe uma garantia mesmo que mínima as condições de acesso, o que evita uma configuração que influêncie diretamente na evasão escolar. Segundo Filho (2024), a existência das dificuldades de transporte para estudantes residentes em áreas rurais sempre gerou discussão, tendo em vista que as longas distâncias e a dependência de um transporte precário, afetava tanto a frequência quanto o aprendizado. Nesse sentido é importante ressaltar que a ausência de transporte escolar interfere na permanência escolar e em consequência aumenta ainda mais as desigualdades que já fazem parte do cotidiano escolar. A seguir, trataremos de forma mais aprofundada de questões que abordam tanto a evasão e a permanência escolar quanto os fatores associados ao assunto, evidenciando a relação com a política pública e essas demandas.

5.6 POSSIBILIDADE DE EVASÃO ESCOLAR DEVIDO A FALTA DE TRANSPORTE ESCOLAR ADEQUADO

Quando analisados os dados a respeito da evasão escolar com base na falta de um transporte escolar adequado, a maioria dos estudantes, um total de seis alunos afirmam tal fato, enquanto três dos estudantes que participaram da pesquisa afirmaram o contrário, como pode ser visto no gráfico 5. Tais dados revelam que mesmo quando o transporte em si não causa desistência de imediato, ainda existe uma precariedade ou ausência desse serviço, podendo de fato levar a um resultado de evasão escolar no contexto comunitário. Dessa maneira, Silva e Santos (2023), afirmam, que a falta de transporte confiável e acessível para a escola pode ser um fator significativo de abandono escolar, especialmente em áreas rurais onde as opções de transporte público são limitadas ou muitas vezes inexistentes. Com o cruzamento dos resultados anteriores, onde os estudantes afirmam não haver possibilidade de desistência pessoal, e que torna fundamental dizer que mesmo os alunos individualmente não cheguem a associar a própria permanência escolar à qualidade do transporte, eles conseguem reconhecer que tanto colegas quanto membros da comunidade escolar estão vulneráveis a essa questão. Tais questões revelam que quando falamos em política educacional de transporte, é importante analisarmos de forma coletiva, já que sua ausência torna mais frágil a equidade de acesso e também ao direito à educação plena.

Gráfico 5 - Falta de transporte escolar adequado possibilita abandono escolar



Fonte: Própria

Dessa maneira, a Constituição Federal de 1988 em seu artigo 208 afirma o atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio programas suplementares de material-didático, transporte, alimentação e assistência à saúde, além do ensino gratuito e obrigatório como um direito público (Brasil, 1988). Segundo Santos (2021), “esse direito poderá ser assegurado por meio de políticas de acesso como permanência e qualidade, agregados através de políticas públicas com a finalidade de redução das desigualdades escolares regionais”.

Através da perspectiva relacionada ao acesso e permanência escolar, o Programa Caminho da Escola, criado a partir da Resolução nº 3, do Conselho Deliberativo do FNDE, de 28 de março de 2007, tem como objetivo garantir o acesso à educação básica, de modo a assegurar que estudantes de zonas rurais e ribeirinhas cheguem às escolas todos os dias; bem como melhorar a permanência, contribuindo para a redução da evasão escolar; renovação e ampliação da frota, adquirindo veículos adaptados e seguros para as condições instáveis das áreas rurais; uma padronização do transporte, assegurando a qualidade e a segurança no transporte, com veículos padronizados; redução de custos, facilitando a aquisição de veículos para os estados municípios com custos reduzidos (Brasil, 2007).

A manifestação das desigualdades no Brasil não ocorre visivelmente, passando por déficits de faltas de vagas ou de infraestrutura, podem ser compreendidas como barreiras invisíveis, impactando diretamente no acesso e na permanência dos estudantes. Entre essas barreiras, o transporte escolar passa a assumir o papel central no que diz respeito à ponte que percorre entre a residência do aluno e o espaço de aprendizagem. Quando esse serviço se torna ausente ou frágil, reproduz uma desigualdade, o que atinge principalmente os estudantes das áreas rurais e periféricas.

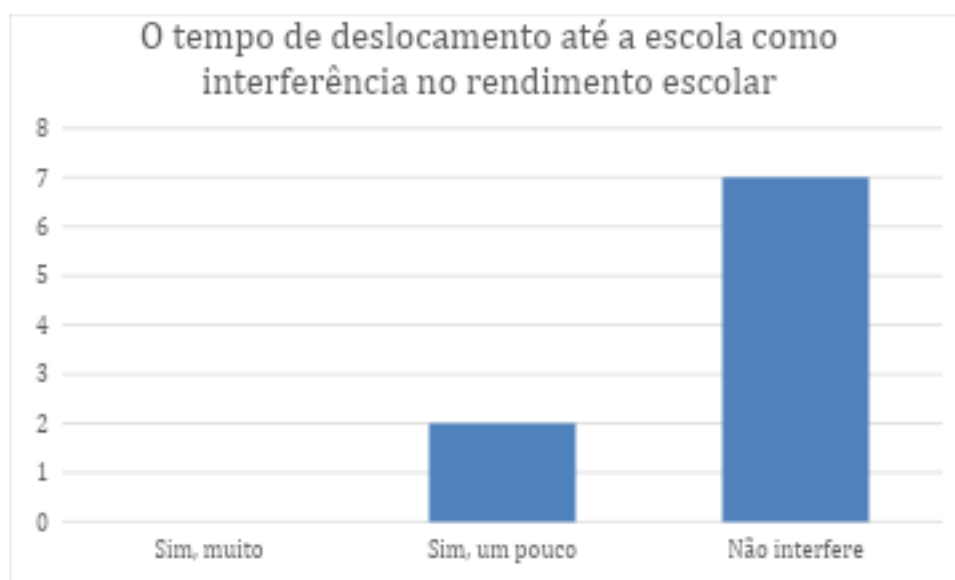
Os dados analisados nos mostram evidências de que a política educacional de transporte não deve ser vista de maneira logística, apenas como um recurso e sim como uma estratégia essencial como forma de combater a evasão escolar. Segundo Souza (2014), às políticas educacionais constituem um campo de estudo dinâmico, complexo e permeado por controvérsias, principalmente pelo fato de as demandas por educação serem crescentes. Dessa maneira, é importante destacar que o investimento em medidas que garantam a qualidade da frota de veículos, junto a um planejamento concreto de uma manutenção regular e à

implementação de uma gestão eficiente do serviço, constituindo assim um processo primordial para assegurar o pleno desenvolvimento dos estudantes que dependem diretamente do transporte escolar.

5.7 RENDIMENTO ESCOLAR COM RELAÇÃO AO TEMPO DE DESLOCAMENTO ATÉ A ESCOLA

Os dados que falam da relação do tempo de deslocamento até a escola como uma interferência direta no rendimento escolar, apontam que a maioria dos estudantes, cerca de 7 respostas, acreditam que o tempo que levam no deslocamento até a escola não possui interferência no rendimento escolar, enquanto que 2 alunos afirmam que há uma interferência, mesmo que pouca, e não havendo ainda estudantes que afirmam que há muita interferência, sendo afirmado pelo que aponta o gráfico 6. Em um primeiro momento, esse resultado chega a sugerir que os alunos podem não compreender a relação do deslocamento como um fator importante que seja ligado diretamente ao desempenho escolar.

Gráfico 6 - Rendimento escolar com relação ao tempo de deslocamento até a escola



Fonte: Própria

No entanto, quando esses dados são comparados com pesquisas educacionais com autores como Souza Et. al. (2019) e Lourenço Et. al. (2017), é

perceptível que os impactos reais são subestimados com no que diz respeito ao tempo de deslocamento. Os longos percursos diários tendem a provocar cansaço físico, uma redução do tempo de estudo, um impacto na alimentação de cada um e consequentemente um menor tempo de descanso, comprometendo a aprendizagem.

É importante destacar que a permanência escolar está diretamente assegurada na Constituição Federal 1988, dentro do direito à educação, por meio do artigo 205, a educação é estabelecida como um direito de todos e dever do Estado e da família, sendo promovida visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, junto a isso, o artigo 206, visa garantir o princípio da igualdade de condições para o acesso e permanência na escola, sendo novamente dever do Estado garantir os mecanismos necessários para que os estudantes continuem seus estudos até a conclusão da etapa educacional (Brasil, 1988).

Goulart, Moraes e Vieira Jr. (2019), apontam que o transporte escolar torna-se fundamental no acesso à unidade de ensino e, em sua maioria, o transporte escolar gratuito fornecido pelo poder público é a única garantia de acesso à escola. Ainda segundo os autores, é importante ressaltar que as longas distâncias a serem percorridas e a condição das estradas acabam aumentando o tempo de permanência dos alunos no transporte escolar rural, fato que influencia negativamente no rendimento escolar.

A análise aponta a percepção dos estudantes de que não há impacto no rendimento escolar e acaba divergindo com os dados nacionais que tratam da evasão escolar, mostrando exatamente o oposto do que acredito os alunos. É exatamente nisto que existe a necessidade de fortalecer a política educacional de transporte escolar como sendo um instrumento de equidade e que venha a garantir não somente o acesso, mas também a qualidade de permanência de cada um os investimentos para ampliação de veículos, melhorias nas rotas e um melhor planejamento logístico são pontos fundamentais para não deixar que a distância se torne um fator silencioso para a desigualdade educacional.

5.8 CONHECIMENTO SOBRE POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS AO TRANSPORTE ESCOLAR E SUA PRIORIDADE DENTRO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS EDUCACIONAIS

Quando falado a respeito do conhecimento sobre políticas públicas voltadas ao transporte escolar, o gráfico 7 aponta que todos os participantes afirmam saber, mas com pouco em relação ao assunto, apontando haver um nível de informação limitado.

Gráfico 7 - Conhecimento sobre políticas públicas voltadas ao transporte escolar e sua prioridade dentro das políticas públicas educacionais



Fonte: Própria

A falta de conhecimento aprofundado pode levar a uma baixa percepção da importância dessas políticas e ainda fazer com que haja impactos no valor educacional. Quando existe um déficit na compreensão das políticas públicas educacionais de transporte, a relevância sobre o tema se torna ainda mais importante quando tratado do contexto rural e tanto da redução da evasão escolar quanto da ampliação da equidade no acesso à educação. Dessa maneira, segundo Conceição (2019):

Cabe ressaltar que o PNATE, o Caminho da Escola e demais programas que articulam entre si são programas de caráter suplementar aos Estados e Municípios, cuja obrigatoriedade está na oferta do transporte escolar para os alunos de suas redes, assegurando-lhes o direito à educação..

Mesmo que já tenha sido mencionado, a alta relevância que os efeitos da dificuldade de deslocamento trazem para os estudantes pode ser extrema, sendo muitas vezes seus efeitos subestimados para os próprios alunos. A distância que eles não percebem pode acabar gerando um problema imediato, como desgaste físico, redução no tempo de estudo e a desmotivação que vai surgindo de forma

silenciosa.

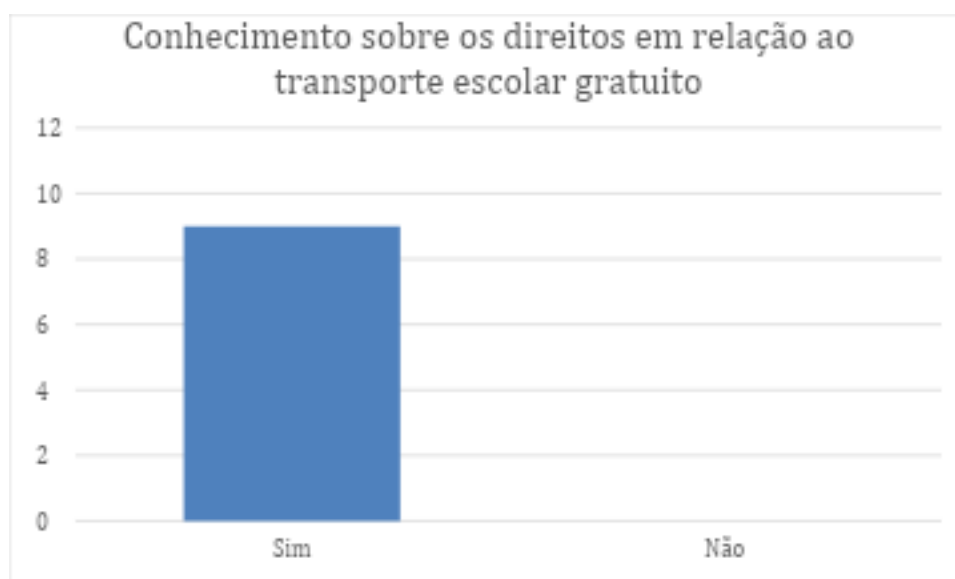
- Dados do IBGE para o cenário de evasão escolar de 2024 na conclusão do ensino médio e as taxas de frequência escolar. De acordo com estudos realizados sobre transporte escolar, os longos percursos somados às condições precárias das estradas contribuem para o aumento do tempo de deslocamento e dos custos operacionais dos veículos (Goulart; Moraes; Vieira Jr., 2019). Esse cenário possui um impacto direto na questão de qualidade da educação, uma vez que com o tempo demandado do deslocamento, pode levar a gerar desgaste tanto físico quanto emocional dos estudantes, reduzindo assim o tempo disponível para estudos fora da escola, convivência familiar e ainda o tempo de lazer necessário.

Analisando dessa maneira, esse cenário confirma a importância de compreender o transporte escolar como um dos pontos primordiais para as políticas educacionais. Indo além da garantia do deslocamento, mas sim um conhecimento amplo que liga as especificidades territoriais, sociais e econômicas, a política de transporte passa a garantir o pleno processo de aprendizagem.

5.9 CONHECIMENTO ACERCA DOS DIREITOS EM RELAÇÃO AO TRANSPORTE ESCOLAR GRATUITO

As afirmações em uma totalidade dos estudantes onde dizem conhecer seus direitos quanto ao transporte escolar gratuito, o que pode ser visto por meio do gráfico 8, pode demonstrar um avanço importante no que se refere a uma consciência cidadã e também ao possível reconhecimento do transporte escolar como sendo uma política pública que está vinculada ao direito à educação. É necessário apontar que a Constituição Federal de 1988 garante aos estudantes da rede pública de ensino, o direito ao transporte escolar, o qual assegura o acesso à educação (Brasil, 1988).

Gráfico 8 - Conhecimento acerca dos direitos em relação ao transporte escolar gratuito



Fonte: Própria

No entanto, mesmo que o conhecimento formal sobre o direito dos alunos sobre o transporte escolar exista, a realidade para conseguir compreender os impactos do deslocamento diário no rendimento escolar, não fica tão clara aos estudantes. Dessa maneira, é importante destacar que a percepção sobre a importância do tema para o impacto real no desempenho de cada estudante, pode passar despercebidas por inúmeros fatores, devendo sim levar em consideração a faixa etária, relação socioeconômica e ainda o que de fato é importante para os alunos na fase em que se encontram.

5.10 ANÁLISE DA FREQUÊNCIA ESCOLAR

Em análise dos dados acerca da frequência escolar, a pesquisa apresenta resultados referentes ao ano de 2024, fornecidos pela direção escolar, da Escola Carlota Barreira. Através deles observa-se um percentual de participação dos estudantes, iniciando no mês de março até o mês de dezembro, referente ao ano letivo. Em uma observação inicial, é possível perceber uma participação relativamente alta, estando acima de 50% em diversas semanas, e um certo declínio com relação aos meses de agosto até outubro, indo para índices próximos a 20% entre novembro e dezembro.

No mês de janeiro, onde a participação chega apenas a 1%, caso muito provavelmente relacionado à proximidade do término das férias e associando ao tema central da pesquisa, as questões acerca do transporte escolar, cuja

oficialização demanda certo tempo para poder iniciar, tendo uma dependência burocrática ocorrida no início do ano. Dessa maneira, o Decreto Nº46.182 de 2025 da Paraíba dispõe em seu artigo 1º, que:

Fica instituído o Programa de Transporte Escolar no Estado da Paraíba (PTE- PB), no âmbito da Secretaria de Estado da Educação (SEE), com o objetivo de transferir recursos financeiros diretamente aos Municípios ou Conselhos Escolares, que realizem, nas suas respectivas áreas de circunscrição, o transporte escolar de alunos da rede pública estadual, residentes na zona rural.

§ 1º A transferência de recursos financeiros do PTE-PB dar-se-á de forma descentralizada e automática para os Municípios ou Conselhos Escolares integrantes do Programa.

§ 2º O PTE-PB será custeado com recursos oriundos de dotação orçamentária, sob gerência da SEE.

§ 3º A transferência será efetuada pelo Estado em conta corrente específica a ser indicada pela Secretaria de Estado da Educação.

Nos meses de março até junho, é visto que as taxas de participação variam entre 50% a 70%, chegando em alguns momentos a 80%. O que pode determinar um maior esforço dos alunos e também dos familiares em manter a presença escolar

No mês de julho é possível notar uma porcentagem menor, por ser um período que transita entre as férias e o retorno das aulas, indo de 1% a 3%, sendo um tanto quanto crítico pelo fato de alguns educandos não retornarem após as férias, o que pode ser visto como um risco de evasão. Dos meses de agosto a setembro, mesmo havendo um certo aumento nos percentuais, estando entre 20% a 45%, ainda não se pode dizer que está equivalente aos índices apresentados no início do ano letivo, podendo ou não indicar uma perda de vínculo escolar.

Indo para o final do ano letivo, os meses de outubro a dezembro apresentam uma queda um pouco mais acentuada, com uma média de índices entre 9% a 17%. Tais dados apontam que o final do ano letivo, praticamente não teve participação, o que pode claramente indicar um cenário de evasão escolar concreta.

Em análise a terceira planilha, é visto o monitoramento feito pela Secretaria

de Educação da Paraíba, com categorização de presença/ausência e participação (P, F, T, SP). É através dela que a escola apresenta 100% de registro de participação, o que de certo modo pode gerar uma divergência entre aquilo que está exposto no sistema e o que de fato ocorre no ambiente escolar.

Os dados trazidos em relação com a política educacional de transporte, permite evidenciar o transporte escolar como uma condição fundamental, principalmente no que diz respeito aos estudantes da zona rural. No primeiro semestre é visto um melhor desempenho, podendo indicar que o transporte escolar esteve em pleno funcionamento, seja pelo contrato com as empresas ou por haver uma fiscalização mais rigorosa no início do ano letivo. Após o período de férias, onde houve uma queda brusca, o que pode ser comum de acontecer pelo fato de haver atrasos com relação aos repasses financeiros ou até mesmo problemas de renovação dos contratos, o que pode ter resultado em algumas falhas na condução dos alunos, dificultando o retorno para aqueles que residem nas localidades rurais da cidade.

No segundo semestre, ainda com a queda constante, outras hipóteses podem ser levantadas, como o mau estado das estradas rurais em decorrência das chuvas, erosões ou falta de manutenção, desse modo fazendo com que haja ainda mais dificuldades para o deslocamento dos estudantes.

Os dados trazidos apontam que quanto mais o estudante deixa de frequentar o ambiente escolar, devido os problemas que ocorrem no transporte, mais difícil fica o retorno dele, já que acaba desencadeando um acúmulo de conteúdo, levando a problemas de aprendizagem; tendo um distanciamento da rotina escolar, podendo ter uma quebra do vínculo afetivo e social na vida do estudante; e ainda sua ausência contínua pode levar ao abandono definitivo. O que mostra que a evasão escolar vai muito além de apenas um problema pedagógico, ela deve ser vista também como problema de infraestrutura e sobretudo política pública. fazendo um reforço de que o transporte escolar precisa ser pensado como parte do direito à educação e não sendo apenas um serviço secundário como ocorre diariamente no ambiente escolar.

5.11 ENTREVISTA COM A GESTÃO DA ESCOLA

Com relação a entrevista realizada com a diretora da Escola Estadual Carlota Barreira, o objetivo central se deu pela compreensão da gestão nos impactos existentes do tra¹nsporte escolar na permanência e no desempenho dos estudantes. Dessa maneira, a entrevistada relatou uma atuação na escola Carlota Barreira desde o ano de 2018, atuando como vice-diretora inicialmente.

Com relação a articulação do transporte escolar com a Secretaria de Educação foi destacado que em 2024, a gestão de transporte passou a ser responsabilidade da ECIT Ministro José Américo de Almeida, após uma negativa do município em assumir o serviço. Foi relatado ainda que o processo passou por licitação e análise documental, o qual coube à Secretaria fazer a avaliação e autorizar a oferta de transporte de acordo com a demanda de alunos das quatro escolas estaduais locais.

No que diz respeito a cobertura e satisfação do Transporte Escolar, o atendimento tem demonstrado satisfatório, uma vez que cerca de 90% dos estudantes são atendidos. O que após a mudança de localização da escola¹, atingiu cerca de 100%, o que fez com que além dos alunos da zona rural, os da zona urbana também necessitam do transporte para se deslocar até o ambiente escolar.

Apesar da satisfação com o transporte, desafios e problemas ainda são persistentes, como por exemplo as localidades de difícil acesso, onde alguns alunos residem em áreas isoladas, o que impossibilita o alcance dos veículos até suas residências. O que nessas situações, precisam se deslocar a pé para os pontos de coleta do transporte.

Outra questão é a definição de rotas, que depende diretamente da quantidade de alunos de cada localidade, e isso vai influenciar no tipo de veículo destinado para aquela região, variando entre ônibus, vans ou veículos menores. A

¹ Mudança de endereço da Escola Escola Carlota Barreira: Antes situada na Rua Monsenhor Ruy Barreira Vieira, S/N, no município de Areia – PB, passou a ser localizada na Rua Floriano Peixoto - Areia, PB.

questão da pontualidade também se torna uma problemática, uma vez que os imprevistos mecânicos ou ajustes de horários podem ocorrer regularmente.

Para permanência escolar, o impacto segundo a direção da escola é enfatizado diretamente com os alunos da zona rural. O que se esse recurso fundamental, se tornaria inviável no atendimento desses estudantes. Dessa forma, a escola faz um acompanhamento diário através da frequência, elaborando gráficos e relatórios finais, os quais são articulados com programas sociais como o Bolsa Família e o Pé-de-Meia, os quais exigem assiduidade.

A relação com as políticas públicas, os programas como o PNATE e o Caminho da Escola foram reconhecidos como primordiais. Uma vez que no âmbito municipal, o transporte é ainda mais acessível, onde os alunos são coletados na própria residência. já no âmbito estadual, os veículos recolhem nos pontos mais próximos, o que de certa forma, representa um determinado avanço, mas ainda é necessário melhorias.

A entrevistada ainda sugeriu a criação de uma política pública que destine um veículo próprio para cada instituição de ensino, com a finalidade de realização de atividades pedagógicas externas, como aulas de campo e visitas técnicas, o que contribuiria de forma significativa para a aprendizagem dos alunos. Uma vez que atualmente a burocracia e os limites são insistentes para realização de tais atividades, dessa maneira, a disponibilização de um transporte escolar exclusivo seria um passo fundamental para permitir a ampliação das oportunidades educativas e assim enriquecer a formação dos alunos.

5.12 ENTREVISTA COM DOCENTE DA ESCOLA

A entrevista foi realizada com uma das docentes da escola, que atua desde 2019 e que trouxe percepções muito importantes sobre o impacto do transporte escolar na realidade dos estudantes da zona rural. A docente destacou a diferença existente entre o desempenho escolar dos alunos residentes na área rural quando comparados aos que moram na área urbana do município. Questões como atrasos, falhas nos veículos, as longas distâncias percorridas a pé até o ponto de coleta do veículo e também as estradas em condições precárias foram apontadas como fatores que afetam não somente a frequência escolar, mas

também o nível de cansaço e a motivação dos estudantes.

Segundo a entrevistada, essas condições têm uma influência direta no aprendizado dos alunos que fazem uso e necessitam do transporte escolar para seu deslocamento até o ambiente escolar. O que se torna mais complicado nos períodos chuvosos, quando o trajeto até o ponto se torna inviável. Situações como essas revelam uma logística de transporte impactante para o direito à permanência e continuidade educacional.

A professora ainda observou que no cotidiano escolar, as questões relacionadas ao transporte escolar são discutidas em reuniões pedagógicas, especialmente no início do ano letivo. Mas ainda aponta que a resolução prática dos problemas vai bem além da gestão escolar, já que envolve aspectos burocráticos relacionados à quilometragem, contratos de veículos e sobretudo a responsabilidade do Estado.

Quanto às estratégias adotadas para diminuir os prejuízos, a entrevistada explicou que os demais professores são orientados a justificar as faltas decorrentes de falhas no transporte, de modo a evitar que os estudantes sejam prejudicados. Ela ainda relatou que os alunos iniciam o ano letivo mais motivados, mas que à medida que enfrentam o cansaço e as dificuldades diárias de deslocamento, passam a perder interesse e apresentam queda no desempenho.

Nas questões relacionadas às políticas públicas, a professora reconhece a importância de programas como o PNATE e o Caminho da Escola, mas aponta que, na prática, eles ainda precisam de ajustes, e ainda deixam muito a desejar. A precariedade dos transportes, a manutenção e a ausência de ônibus próprios são dificuldades apontadas pela professora, que interferem diretamente na garantia de um serviço eficiente. Em sua visão, a melhoria precisaria passar por uma aquisição de frota própria do Estado, com manutenção contínua, ampliação das rotas para conseguir atender as localidades mais distantes e poder realizar concursos para motoristas, assim reduzindo a dependência da terceirização.

Em uma reflexão sobre sua própria experiência no âmbito discente, a entrevistada afirma que desde sua entrada no serviço público em 2018, é perceptível os fatores estruturais da educação, como o transporte escolar, que tem influência direta na motivação e no aprendizado dos estudantes. Dessa

maneira ela relatou a necessidade constante de ajustar conteúdos, metodologias e a forma de comunicação para conseguir contemplar os alunos da zona rural, principalmente nas turmas do turno da tarde, que são mais afetadas pela dependência do transporte.

De maneira geral, a fala da professora evidencia que o transporte escolar é elemento crucial para a efetivação do direito à educação, mas que ainda passa por sérios desafios. As dificuldades relatadas refletem tanto com relação à aprendizagem na permanência dos alunos, o que reforça a urgência de políticas públicas mais efetivas e estruturadas, que possam oferecer transporte seguro, acessível e seguro.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No presente estudo, buscamos reafirmar a política de transporte escolar como instrumento essencial para a efetivação do direito à educação. A análise permitiu compreender que a oferta adequada desse serviço não deve ser reduzida a uma questão meramente logística, mas reconhecida como condição indispensável para assegurar a permanência e o êxito dos educandos. Tal importância se intensifica no caso dos estudantes residentes em áreas rurais, que enfrentam cotidianamente os desafios impostos pelos longos deslocamentos até as instituições de ensino.

A síntese dos resultados evidenciou que, quando o transporte escolar se apresenta de forma irregular ou ineficiente, as consequências tornam-se evidentes, refletindo-se diretamente na frequência dos estudantes e ainda no baixo rendimento acadêmico. Por outro lado, quando a política é implementada de maneira estruturada e consistente, seus impactos revelam-se positivos, promovendo inclusão e fortalecendo a equidade no acesso educacional.

No que diz respeito às limitações, cabe destacar que a pesquisa concentrou-se em apenas uma escola do município de Areia-PB. Essa delimitação, embora necessária para a viabilidade do estudo, restringe a possibilidade de generalizações mais amplas sobre a realidade dos demais municípios brasileiros. Outro fator limitante refere-se à disponibilidade reduzida de dados oficiais atualizados, o que dificultou comparações mais consistentes, especialmente em contextos escolares maiores. Ainda assim, durante o percurso investigativo, emergiram relatos significativos de estratégias elaboradas pela própria comunidade escolar, no intuito de minimizar as falhas do sistema de transporte. Esse aspecto revela, de um lado, a potência criativa das comunidades educativas e, de outro, a fragilidade das políticas públicas, que muitas vezes se mostram insuficientes diante das lacunas estruturais e sociais que permeiam o sistema educacional.

Por fim, a pesquisa abre caminho para investigações futuras, seja por meio da ampliação do estudo para outros municípios e estados, seja pelo aprofundamento de aspectos complementares, como o financiamento dessa

política, a qualidade da frota de veículos utilizada ou ainda os impactos do transporte escolar que extrapolam a aprendizagem, alcançando também o cotidiano dos estudantes. Dessa forma, espera-se que os resultados apresentados possam oferecer contribuições significativas a gestores, educadores e pesquisadores comprometidos com a construção de uma educação pública mais acessível, inclusiva e democrática.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, Márcia Ângela Da Silva. **Avaliação do Plano Nacional de Educação 2001-2009: questões para reflexão**. Educação & Sociedade, v. 31, p. 707-727, 2010.

AMARIZ, Sônia Lago; PESSANHA, Gabriel Rodrigo Gomes; CAMPOS, Carla Leila Oliveira. **Transporte escolar no brasil e sua influência no desempenho ou indicadores educacionais dos estudantes: uma revisão sistemática da literatura (2015-2024)**. Revista Exitus, [S. l.], v. 15, n. 1, p. e025016, 2025. DOI: 10.24065/re.v15i1.2711. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.ufopa.edu.br/index.php/revistaexitus/article/view/271>. Acesso em: 07 mai. 2025.

ARAÚJO, Ana Cláudia Uchôa; AGUIAR, Gina Maria Porto. **Políticas Educacionais**. Fortaleza: Instituto Federal do Ceará, 2010. Disponível em: <https://educapes.capes.gov.br/bitstream/capes/206525/2/Pol%C3%ADticas%20Educacionais-Livro.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2025.

ARAÚJO, Gilda Cardoso. **Estado, política educacional e direito à educação no Brasil: “o problema maior é o de estudar”**. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/er/a/bC4kV7mHZJJpvJS7bnzQQ7x/?format=html&lang=pt>. Acesso em: 9 set. 2025.

ARROYO, Miguel Gonzalez. **Políticas educacionais e desigualdades: à procura de novos significados**. Educação & Sociedade, v. 31, p. 1381-1416, 2010.

ARROYO, Miguel Gonzalez. Políticas educacionais, igualdade e diferenças. **Revista Brasileira de Política e Administração da Educação-Periódico Científico editado pela ANPAE**, v. 27, n. 1, 2011.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

BATISTA, Deonilo de Souza; MARTINS, Egídio. **O transporte escolar como objeto de política pública**. *Cuadernos De Educación Y Desarrollo*, 17(5), e8315. <https://doi.org/10.55905/cuadv17n5-032>. Acesso em: 20 ago. 2025.

BELLO, Luiz; BRITTO Vinícius. **Uma em cada quatro mulheres de 15 a 29 anos não estudava e nem estava ocupada em 2023**. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/39531-uma-em-cada-quatro-mulheres-de-15-a-29-anos-nao-estudava-e-nem-estava-ocupada-em-2023>. Acesso em: 16 mar. 2025.

BELLO, Luiz. **Indicadores educacionais avançam em 2024, mas atraso escolar aumenta**. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/43699-indicadores-educacionais-avancam-em-2024-mas-atraso-escolar-aumenta>. Acesso em: 10 set. 2025.

BEZERRA, Vinícius de Oliveira; LIMA, Tatiane da Silva. **Constituição do direito à educação no Brasil: Histórico e impasses na segunda década do século XXI**. Disponível em: http://educa.fcc.org.br/scielo.php?pid=S1981-81062021000100132&script=sci_arttext. Acesso em: 11 set. 2025.

BRASIL. Ministério da Educação. **Constituição 1988**. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/constituicao.pdf>. Acesso em: 04 out. 2024.

BRASIL. Ministério da Educação. **Ensino Médio tem maior taxa de evasão da educação básica**. Disponível em: <https://www.gov.br/mec/pt-br/assuntos/noticias/2024/fevereiro/ensino-medio-tem-maior-taxa-de-evasao-da-educacao-basica>. Acesso em: 14 set. 2025.

BRASIL. **Lei nº9394, de 20 de Dezembro de 1996**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9394.htm. Acesso em: 04 out. 2024.

BRASIL. Ministério da Educação. **Visando fortalecer cada vez mais o ambiente de ensino, o Ministério da Educação (MEC) tem trabalhado com suas autarquias para criar programas que transformem a educação do País**. Disponível em: <https://www.gov.br/mec/pt-br>. Acesso em: 3 mar. 2025.

BRASIL. Ministério da Educação. **Política Nacional de Transporte Escolar**. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/acesso-a-informacao/transparencia-e-prestacao-de-contas/relatorio-de-gestao-1/relatorios-de-gestao-anos-anteriores/relatorio-de-gestao-2021/resultados-da-gestao-1/programas-para-a-educacao-basica-1/politica-nacional-de-transporte-escolar>. Acesso em: 11 mar. 2025.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Abandono escolar é oito vezes maior entre jovens de famílias mais pobres**. Agência de Notícias IBGE, 06 nov. 2019. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/25883-abandono-escolar-e-oito-vezes-maior-entre-jovens-de-familias-mais-pobres>. Acesso em: 10 set. 2025.

BRASIL. Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990. **Dispõe sobre o estatuto da criança e do Adolescente**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8069.htm. Acesso em: 11 set. 2025.

BRASIL. **Emenda Constitucional Nº 59, de 11 de Novembro de 2009**. Disponível em: <https://legislacaoфинanceira.fazenda.sp.gov.br/Federal/EC59.pdf>. Acesso em: 11 set. 2025.

BRASIL. **Lei nº13.005, de 25 de junho de 2014**. Plano Nacional de Educação. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2014/lei-13005-25-junho-2014-778970-publicacaooriginal-144468-pl.html>. Acesso em: 11 set. 2025.

BRASIL. Ministério da Educação. **Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE)**. *Conhecendo o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar*. Brasília, 2023. Disponível em:

<http://repositorio.fnde.gov.br/jspui/handle/prefix/233>. Acesso em: 12 set. 2025.

BRASIL. **Resolução/FNDE/CD/nº 003 de 28 de março de 2007**. Disponível em: https://portal.mec.gov.br/arquivos/pdf/resolucao_n3_280307_caminho_da_escola.pdf. Acesso em: 15 set. 2025.

BATISTA, Santos Dias; SOUZA, Alexsandra Matos; OLIVEIRA, Júlia Maria da Silva. **A evasão escolar no ensino médio: um estudo de caso**. Disponível em: <https://doi.org/10.31496/RPD.V9I19.229>. Acesso em: 13 set. 2025.

CALDAS, Enildo Chaves; CARMO, Eraldo Souza do. **Educação do campo: Impactos da nucleação e do transporte escolar na garantia de acesso à educação**. *Revista Brasileira de Educação do Campo*. Disponível em: <https://doi.org/10.70860/ufnt.rbec.e19489>. Acesso em: 13 set. 2025.

CARDOSO, Henrique Ribeiro; NASCIMENTO, Silas da Silva Freire; SOUZA, André Felipe Santos de. **Direito à educação e obstáculos na efetividade de políticas públicas para o combate à evasão escolar**. Disponível em: <https://www.indexlaw.org/index.php/revistadsp/article/view/10943/7455>. Acesso em: 14 set. 2025.

CERATTI, Márcia Rodrigues Neves. **Evasão Escolar: Causas e consequências**. Disponível em: <https://www.educacao.go.gov.br/imprensa/documentos/arquivos/15%20-%20Manual%20de%20Gest%C3%A3o%20Pedag%C3%B3gico%20e%20Administrativo/2.10%20Combate%20%C3%A0%20evas%C3%A3o/EVAS%C3%83O%20ESCOLAR%20-%20CAUSAS%20E%20CONSEQU%C3%84NCIAS.pdf>. Acesso em: 16 mar. 2025.

CNM. Confederação Nacional de Municípios. **Precariedade do transporte abre portas para evasão escolar**. Disponível em: <https://cnm.org.br/comunicacao/noticias/precariedade-do-transporte-abre-portas-para-evas%C3%A3o-escolar>. Acesso em: 16 set. 2025.

CONCEIÇÃO, Viviane Fernandes da. **Educação do campo e transporte escolar: dificuldades enfrentadas pelos alunos da zona rural do município de Monte Alegre de Goiás**. Disponível em: <https://umbu.uft.edu.br/bitstream/11612/2953/1/TCC%20-%20Monografia%20-%20Viviane%20Fernandes%20da%20Concei%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 15 set. 2025.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. **Transporte rodoviário de passageiros em regime de fretamento**. – Brasília: CNT, 2017. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/397902670/2017-CNT-Transporte-Rodoviario-de-Passageiros-Em-Regime-de-Fretamento-060317-1>. Acesso em: 20 ago. 2025.

CURRY, Carlos Roberto Jamil. **Direito à educação: direito à igualdade, direito à diferença**. Disponível em: <http://educa.fcc.org.br/pdf/cp/n116/n116a10.pdf>. Acesso em: 9 set. 2025.

DECRETO Nº46.182, DE 2025. **Decreto nº 46.182 de 24 de janeiro de 2025.**

Disponível em: <https://leisestaduais.com.br/pb/decreto-n-46182-2025-paraiba-dispoe-sobre-o-programa-de-transporte-escolar-pte-pb-direcionado-a-alunos-da-rede-estadual-de-ensino-residentes-na-zona-rural-revoga-o-decreto-n-39052-de-20-de-marco-de-2019-e-o-decreto-n-44-730-de-29-de-janeiro-de-2024-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 16 set. 2025.

EMBRAPA. **Agricultura familiar.** Disponível em: <https://www.embrapa.br/tema-agricultura-familiar/sobre-o-tema>. Acesso em: 16 set. 2025.

FERNÁNDEZ, Silvina Julia; PINTO, Pedro Rafael Oliveira. **As políticas educacionais nos países do Cone Sul no contexto das ameaças à estabilidade democrática no continente.** Disponível em: <https://www.ufrgs.br/einaroda/wp-content/uploads/2025/01/LIVRO-X-EIPE-Políticas-Educativas-Rio-de-Janeiro.pdf#page=45>. Acesso em: 12 set. 2025.

FERRARO, Alceu Ravanello. **Direito à Educação no Brasil e dívida educacional: e se o povo cobrasse?** Educação e pesquisa, v. 34, n. 02, p. 273-289, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S1517-97022008000200005>. Acesso em: 5 jul. 2025.

FERREIRA, Cleia Simone; SANTOS, Everton Neves dos. **Políticas públicas educacionais: apontamentos sobre o direito social da qualidade na educação.** Revista LABOR, Fortaleza, v. 1, n. 11, p. 143-155, 2014.

FERREIRA, Sérgio Guimarães; RIBEIRO, Giovanna; TAFNER, Paulo. **Abandono e evasão escolar no Brasil. Instituto Mobilidade e desenvolvimento social.** Disponível em: https://imdsbrasil.org/doc/ImdsNT001-2022-AbandonoEvas%C3%A3oEscolarBrasil_1.pdf. Acesso em: 10 set. 2025.

FILHO, Josimar Bueno Rocha. **Análise do transporte escolar no município de Arraias - TO: desafios, impactos sociais e perspectivas de melhoria.** Disponível em: <https://umbu.uft.edu.br/bitstream/11612/7620/1/TCC%20-%20Monografia%20Pedagogia%20-%20Josimar%20Bueno%20Rocha%20Filho%20%281%29.pdf>. Acesso em: 9 set. 2025.

FILHO, Samuel Anselmo; NOGUEIRO, Eulina Maria Leite; PAULA, Marinez dos Santos de. **A trajetória da política pública de transporte escolar rural no modo aquaviário.** Disponível em: <https://scholar.archive.org/work/ygxwiyhp7zf4vk7ayaf7padyei/access/wayback/https://revista.fct.unesp.br/index.php/Nuances/article/download/8335/pdf>. Acesso em: 12 set. 2025.

FUNDAÇÃO CASA DE JOSÉ AMÉRICO. **Cidade de Areia.** Disponível em: <https://fcja.pb.gov.br/cidade-de-areia-pb>. Acesso em: 17 setembro 2025.

GENTIL, Rafaelli Freire Costa. **Avaliação do impacto do transporte escolar para alunos de uma Instituição Federal de ensino.** Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/server/api/core/bitstreams/5325758d-b8aa-41c1-b762->

[f02139b8ce75/content](https://doi.org/10.5380/gestus.v3i0.82813). Acesso em: 14 set. 2025.

GONÇALVES, Débora Ribeiro; WANZINACK, Clóvis. **A importância do transporte escolar na educação: um estudo de caso sobre transporte escolar no município de Guaratuba – Paraná.** *Gestus - Caderno De Administração E Gestão Pública*, 3, 40–49. <https://doi.org/10.5380/gestus.v3i0.82813>

GOULART, Livia Mara Lima; MORAIS, Alaine Andrade de; VIEIRA JR, Nilton. **Tempo de permanência no transporte escolar sobre o desempenho estudantil.** Disponível em: https://www.ifmg.edu.br/arcs/pos-grad-docencia/artigos-e-produtos/turma-2018-1/artigo_livia_goulart_2018-1.pdf. Acesso em: 15 set. 2025.

GROSS, Paulo Vargas. **Direitos fundamentais nas constituições brasileiras.** Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/176526/000842780.pdf?seque>. Acesso em: 11 set. 2025.

GULARTE, Ingrid da Silva. **Educação do campo: uma análise do transporte escolar rural na percepção dos alunos.** Disponível em: <https://repositorio.unipampa.edu.br/items/e638663a-6ddc-4b47-9f08-d0052718e6c6>. Acesso em: 20 ago. 2025.

INSTITUTO AYRTON SENNA. **Abandono escolar: entendendo as causas e buscando soluções.** 2023. Disponível em: <https://institutoayrtonsenna.org.br/abandono-escolar/>. Acesso em: 16 mar. 2025.

IPHAN. História - Areia (PB). Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1441/>. Acesso em: 17 set. 2025.

JOHANN, Cristiane Cabral. **Evasão escolar no Instituto Federal Sul-Rio-Grandense: Um estudo de caso no campus Passo Fundo.** Disponível em: http://tede.upf.br/jspui/bitstream/tede/739/1/2012Cristiane_Cabral_Johann.pdf. Acesso em: 9 set. 2025.

KRUSCINSKI, Fernanda. **Acesso à Educação: Um Direito assegurado pelo Transporte Escolar.** Disponível em: <<https://www.iusbrasil.com.br/artigos/acesso-a-educacao-um-direito-assegurado-pelo-transporte-escolar/1911918897?>>. Acesso em: 11 mar. 2025.

LÁZARO, André. **Políticas de educação na atualidade como desdobramento da Constituição Federal e LDB.** In: VICENTE, Débora da Silva; JULIÃO, Elionaldo Fernandes; CYRNE, Renata Vieira Carbonel (org.). *Políticas Públicas de Educação no Brasil: reflexões políticas e pedagógicas*. Rio de Janeiro: Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro / Universidade Federal Fluminense, 2019. p. 35-51. Disponível em: https://iear.uff.br/wp-content/uploads/sites/232/2020/06/livro_politicas_publicas_de_educacao_no_brasil_digital.pdf. Acesso em: 3 mar. 2025.

LESSA, Daniele. **Trabalho Infantil - Serviço rural mutila e deixa crianças fora da escola.** Disponível em: <https://www.camara.leg.br/radio/programas/257687-trabalho->

[infantil2-servico-rural-mutila-e-deixa-criancas-fora-da-escola/](#). Acesso em: 16 set. 2025.

LIMA, Marcelo. **O direito à educação no Brasil**. Revista on line de Política e Gestão Educacional, n. 9, p. 67-80, 2010.

LIMEIRA, Aline de Moraes; SCHUELER, Alessandra Frota Martinez. **Ensino particular e controle estatal: a Reforma Couto Ferraz (1854) e a regulação das escolas privadas na Corte imperial**. Revista HISTEDBR on-line, 2008.

LOURENÇO, Camilo Luis Monteiro; PIRES, Marijunio Rocha; LEITE, Marco Aurélio Ferreira de Jesus; SOUZA, Thiago Ferreira de; MENDES, Edmar Lacerda. **Deslocamento passivo para escola e fatores associados em adolescentes**. Journal of Physical Education, v. 28, p. e2831, 2017.

LOPES, Suzana Gomes; XAVIER, Isabel Matilde de Carvalho; SILVA, Alexandre Leite dos Santos. **Rendimento escolar: um estudo comparativo entre alunos da área urbana e da área rural em uma escola pública do Piauí**. Ensaio: Avaliação e Políticas Públicas em Educação, v. 28, n. 109, p. 962-981, 2020.

MARTINS, Ana Paula Antunes. **Análise dos impactos das condições do transporte escolar rural no rendimento escolar dos alunos**. 2021. Xi, 118 f. Dissertação (Mestrado em Transporte Urbanos) – Universidade de Brasília, Brasília, 2010. Disponível em: https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/8542/1/2010_AnaPaulaAntunesMartins.pdf. Acesso em: 20 ago. 2025.

MATTOS, Lucas Moreira de; DAMIN, Cláudio Júnior. **Os desafios do programa caminho da escola: um olhar sobre São Borja**. Revista De Estudos Interdisciplinares, 6(6), 01–13. <https://doi.org/10.56579/rei.v6i6.1697>. Acesso em: 12 set. 2025.

MAUÉS, Manuela Gomes; MORAES, Rosivanda Cunha. **Políticas Públicas e sua importância na garantia de uma educação de qualidade**. Educação Contemporânea-Volume 22, p. 54.

MINISTÉRIO PÚBLICO DA PARAÍBA. **Transporte escolar - a alegria de ir e vir**. Disponível em: <https://www.mppb.mp.br/index.php/pt/mppb/orgaos-auxiliares/centros-de-apoio-operacional/cao-educacao/transporte-escolar-a-alegria-de-ir-e-vir>. Acesso em: 16 set. 2025.

MELLO, S. L. M.. **Políticas públicas em Educação: uma agenda necessária para moldar o nosso futuro**. Ensaio: Avaliação e Políticas Públicas em Educação, 2024.

MELLO, Hilana. **Cultura da desistência e desigualdade social: Conheça os vilões que paralisam o desempenho educacional nas regiões Norte e Nordeste do Brasil**. Disponível em: <https://jornalocasaraio.uff.br/2025/02/27/cultura-da-desistencia-e-desigualdade-social-conheca-os-viloes-que-paralisam-o-desempenho-educacional-nas-regioes-norte-e-nordeste-do-brasil/>. Acesso em: 16 set. 2025.

NASCIMENTO, Stella Maria do; GOMES, Karine Rosália Félix Praça; ALVES, José Luiz; ALBUQUERQUE, José de Lima; CAVALCANTI, Ana Cláudia Dantas; DUARTE, Viviane Paula Correia; BERTO, Felipe de Luna; SILVA, Adelma Elias da; FILHO, Sinésio Monteiro de Melo. **Política educacional e o transporte escolar na rede pública de educação: um estudo de caso na gerência regional do Agreste Meridional de Pernambuco**. Research, Society and Development, v. 10, n. 16, p. e537101623991-e537101623991, 2021.

NERI, Marcelo et al. **Motivos da evasão escolar**. Brasília: Fundação Getúlio Vargas, p. 1-34, 2009.

NEVES, Lana Karla Duques; MESQUITA, Maria Cristina das Graças Dutra. **Política de Financiamento do Transporte Escolar na Educação Básica: um estudo do custo/aluno/transporte escolar em Goiás**. FINEDUCA-Revista de Financiamento da Educação, v. 10, 2020.

PASSONE, Eric Ferdinando Kanai. **Fracasso na implementação de políticas educacionais: sintoma e emergência do sujeito**. Estilos da clínica, v. 18, n. 1, p. 53-60, 2013.

OLIVEIRA, Andréa Aparecida Vilhena. BRASVIN, Luís Fernando Nicolosi. **Estudo comparativo entre o transporte próprio e o terceirizado no transporte escolar público**. Tekhne e Logos, v. 1, n. 3, p. 155-171, 2010.

OLIVEIRA, José Henrique; SANTOS, Maísa Maia Barbosa dos. **Políticas Educacionais**. Viçosa: Universidade Federal de Viçosa, 2012. Disponível em: <https://acervo.cead.ufv.br/conteudo/pdf/Apostila%20-%20Pol%C3%ADticas%20Educacionais%20Jos%C3%A9%20Henrique%20e%20Ma%C3%ADsa%20Maia%202012.pdf>. Acesso em: 12 set. 2025.

OLIVEIRA, José Adelmo Menezes de; MAGRONE, Eduardo. **Evasão escolar: apreensões e compreensões em contexto adverso**. Revista Labor, Fortaleza, v. 1, n. 26, p. 11-32, jul./dez. 2021.

PERGHER, Calinca Jordânia. **Itinerários da política de transporte escolar**. XXVI Simpósio brasileiro de política e administração da educação sobre políticas, planos e gestão da educação: democratização e qualidade social. Disponível em: <https://www.anpae.org.br/simposio26/1comunicacoes/CalincaJordaniaPergher-ComunicacaoOral-int.pdf>. Acesso em: 14 setembro 2025.

PINHEIRO, Weider Silva; SOUZA, Francilino Paulo de. **Políticas públicas educacionais no Brasil: Leis, Programas e seus efeitos na construção da escola**. Rio de Janeiro; Editora Amplamente, 2025. Disponível em: https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=2eOBEQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA69&dq=caminho+da+escola+programa&ots=UKI22lsXIH&sig=TXq4DWrU_bv3l2i62ULt93xyxwY&redir_esc=y#v=onepage&q=caminho%20da%20escola%20programa&f=false. Acesso em: 12 set. 2025.

PLATT, Adreana Dulcina. **Programas educacionais na década de noventa: A implementação das políticas da “nova direita” no Brasil**. Educere et Educare,

[S.i.], v.3, n.5, p.37-57, 2009. DOI: 10.17648/educare.v3i5.1118. Disponível em: <https://saber.unioeste.br/index.php/educereeteducare/article/view/1118/1985>. Acesso em: 12 set. 2025.

QEdu. **Composição do Ideb**. Disponível em: <https://qedu.org.br/municipio/2501104-areia>. Acesso em: 17 set. 2025.

RAMOS, Ana Carolina; GONÇALVES, Oswaldo. **Abandono e evasão escolar sob a ótica dos sujeitos envolvidos**. Educação e Pesquisa, v. 50, p. e268037, 2024.

RIBEIRO, Andreia Couto; DE JESUS, Wellington Ferreira. **A trajetória histórica da política pública de transporte escolar: um olhar sob a assistência dos programas federais para a educação básica**. Revista HISTEDBR On-line, v. 15, n. 66, p. 135-159, 2015.

RISCAL, Sandra Aparecida. **Política educacional, justiça distributiva e equidade: considerações sobre as políticas compensatórias para a educação**. Revista HISTEDBR On-line, v. 11, n. 44, p. 248-261, 2011.

ROCHA, Bernardo Almeida; ROCHA, Eduardo Guimarães; ROCHA, Luiz Célio Souza. **Caracterização socioeconômica dos agricultores familiares da comunidade dos Pereira, município de Águas Formosas/MG**. Desafio Online, v. 11, n. 2, 2023.

ROCHA, Suzana Regina da Cruz. **Evasão escolar no Brasil**. Disponível em: <https://fatece.edu.br/sumario/arquivos/Susana%20Regina%20da%20Cruz%20Rocha.pdf>. Acesso em: 16 mar. 2025.

RODRIGUES, Léo. **IBGE revela desigualdade no acesso à educação e queda no analfabetismo**. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/educacao/noticia/2023-06/ibge-revela-desigualdade-no-acesso-educacao-e-queda-no-analfabetismo>. Acesso em: 16 set. 2025.

RODRIGUES, Igor; PEREIRA, Denise. **O impacto do transporte escolar na permanência dos alunos no ensino básico**. *Anais do Encontro Brasileiro de Administração Pública (EBAP)*, 2022. Disponível em: <<https://sbap.org.br/ebap-2022/502.pdf>>. Acesso em: 16 mar. 2025.

SALDANHA, Rafael. **Maioria dos jovens que abandonam a escola não conclui ensino fundamental ou médio**. CNN, 2024. Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/ibge-91-milhoes-abandonaram-a-escola-sem-terminar-o-ensino-basico-ate-2023/?>>. Acesso em: 16 mar. 2025.

SANTOS, Durcilene Rodrigues. **Transporte escolar rural: uma discussão sobre eficácia e eficiência a partir do plano nacional de transporte escolar–pnate**. 2021.

SANTOS, Kátia Silva. **Políticas Públicas Educacionais no Brasil: Tecendo fios**. Disponível em: <https://anpae.org.br/simposio2011/cdrom2011/PDFs/trabalhosCompleto/comuni>

[cacoesRelatos/0271.pdf](#). Acesso em: 3 mar. 2025.

SAVIANI, Dermeval. **Vicissitudes e perspectivas do direito à educação no Brasil: abordagem histórica e situação atual**. Educação & Sociedade, v. 34, p. 743-760, 2013.

SAVIANI, Dermeval. **Política social e publicização da Educação**. Psicologia Ciência e Profissão, v. 9, p. 6-7, 1989.

SAVELI, Esméria Lourdes. **A educação obrigatória nas constituições brasileiras e nas leis educacionais delas derivadas**. Revista Contrapontos - Eletrônica, Vol. 10 - n. 2 - p. 129-146 / mai-ago 2010. Disponível em:

<http://educa.fcc.org.br/pdf/ctp/v10n02/v10n02a05.pdf>. Acesso em: 06 jul. 2025.

SILVA, Marcos Jonatas Damasceno da. **As causas da evasão escolar: estudo de caso de uma escola pública de Ensino Fundamental no município de Acará-PA**. InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade, v. 2, n. 6, p. 367-378, 2016.

SILVA, Maria da Guia Torres Bispo da; SANTOS, Maria Pricila Miranda dos. **O abandono escolar na zona rural**. Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação, v. 9, n. 11, p. 4242-4256, 2023.

SILVA, Valdeir Lira Pessoa e; VASCONCELOS, Francisco Herbet Lima; DAVID, Priscila Barros. **Programa caminho da escola: Impactos da política educacional nos índices educacionais rurais do estado do Ceará**. Conexões-Ciência e Tecnologia, v. 15, p. e021016-e021016, 2021.

SMARJASSI, Celia; ARZANI, José Henrique. **As políticas públicas e o direito à educação no Brasil: uma perspectiva histórica**. Revista Educação Pública, 2021. Disponível em: <https://educacaopublica.cecierj.edu.br/artigos/21/15/as-politicas-publicas-e-o-direito-a-educacao-no-brasil-uma-perspectiva-historica>. Acesso em: 04 out. 2024.

SOUZA, Ângelo Ricardo de. **A pesquisa em políticas educacionais no Brasil: de que estamos tratando?**. Práxis Educativa, v. 9, n. 02, p. 355-367, 2014.

SOUZA, Sérgio Augusto Rosa de; PEREIRA, Beatriz; CARVALHO, Wellington Roberto de; MATOS, Ana Paula. **Deslocamento ativo no trajeto casa-escola em alunos de escolas do meio rural e urbano**. RBPfEX - Revista Brasileira De Prescrição E Fisiologia Do Exercício, 12(79), 953-961. Recuperado de <https://www.rbpfex.com.br/index.php/rbpfex/article/view/1543>. Acesso em: 10 out. 2025.

VIEIRA, Sofia Lerche. **A educação nas constituições brasileiras: texto e contexto**. Revista Brasileira de Estudos Pedagógicos, Brasília, v. 88, n. 219, p. 291-309, 2007. Disponível em: https://www.academia.edu/download/55043170/749-808-1-PB_1.pdf. Acesso em: 11 set. 2025.

VOLPATO, Amanda de Matos; NEGRELE, Fernanda Alves de Oliveira; AMARAL, Igor Rodrigues. **POLÍTICAS PÚBLICAS NA EDUCAÇÃO: Problemas e desafios das políticas públicas no Brasil**. Disponível em:

https://sguweb.unicentro.br/app/webroot/arquivos/atsubmissao/TCC_vers_o_final_1.pdf. Acesso em: 02 mar. 2025.

ZUIN, Aparecida Luzia Alzira; DE QUEIROZ SANTIAGO, Alexandre Jésus. **O impacto do transporte público escolar no acesso à educação em áreas rurais de Porto Velho (RO)**. Cuadernos de Educación y Desarrollo, v. 16, n. 5, p. e4278-e4278, 2024.

APÊNDICES

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO SOBRE TRANSPORTE ESCOLAR E PERMANÊNCIA NA ESCOLA

Prezado(a)

estudent

e,

Este questionário tem como objetivo compreender como o transporte escolar influencia sua permanência na escola e sua percepção sobre políticas públicas e os direitos estudantis. Suas respostas são anônimas e serão utilizadas apenas

para fins de pesquisa.

1. Perfil do estudante

1. Qual sua

idade? ()

16 anos

() 17 anos

() 18 anos ou mais

2. Sexo:

()

Feminino

()

Masculino

() Prefiro não informar

3. Há quanto tempo você utiliza o transporte

escolar? () Menos de 1 ano

() De 1 a 3

anos () Mais

de 3 anos

4. Qual a distância aproximada da sua casa até a

escola? () Menos de 5 km

- ☐ Entre 5 e 15
- km ☐ Acima de
- 15 km

2. Acesso e Qualidade do Transporte Escolar

5. **Como você avalia a qualidade do transporte escolar que utiliza? ☐ Muito bom**
 - ☐ Bom
 - ☐
 - Regular
 - ☐ Ruim
 - ☐ Muito ruim
6. **Com que frequência o transporte escolar apresenta problemas (atrasos, lotação, defeitos, falta de veículos)?**
 - ☐ Nunca
 - ☐ Raramente
 - ☐ Algumas vezes por
 - mês ☐ Frequentemente
 - ☐ Quase sempre
7. **Você já deixou de ir à escola por falta de transporte escolar? ☐ Sim, várias vezes**
 - ☐ Sim, algumas
 - vezes ☐ Raramente
 - ☐ Nunca
8. **Quais dificuldades você enfrenta no transporte escolar? (Pode marcar mais de uma opção)**
 - ☐ Veículo em más
 - condições ☐ Falta de
 - assentos
 - ☐ Atrasos constantes
 - ☐ Longo tempo de

trajeto ☐ Motorista
imprudente
☐ Outro: _____

3. Transporte Escolar e Permanência na Escola

9. **Você já pensou em desistir da escola por causa das dificuldades com o transporte escolar?**

- ☐ Sim, várias vezes
- ☐ Sim, algumas vezes
- ☐ Raramente
- ☐ Nunca

10. **Você acredita que a falta de transporte escolar adequado pode levar alunos da sua comunidade a abandonar os estudos?**

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Não sei dizer

11. **O tempo de deslocamento até a escola interfere no seu rendimento escolar? ☐ Sim, muito**

- ☐ Sim, um pouco
- ☐ Não interfere

4. Conhecimento sobre Políticas Públicas e Direitos

12. **Você já ouviu falar sobre políticas públicas voltadas ao transporte escolar? ☐ Sim, sei bastante sobre isso**

- ☐ Sim, mas sei pouco
- ☐ Não, nunca ouvi falar

13. **Você sabe quais são seus direitos em relação ao transporte escolar gratuito? ☐ Sim**

- ☐ Não

14. **Na sua opinião, o transporte escolar deve ser prioridade dentro das políticas públicas de educação?**

- ☐ Sim, é essencial para garantir o acesso à escola
- ☐ Sim, mas existem outras prioridades mais urgentes
- ☐ Não, acho que há outros fatores mais importantes para a permanência escolar

15. O que você acha que poderia melhorar no transporte escolar da sua região? Agradecemos sua participação!

APÊNDICE B

I - Perfil do Estudante	
1. Qual sua idade?	
Respostas	Quantidade
16 anos	
17 anos	6
18 anos	3
2. Sexo:	
Respostas	Quantidade
Feminino	7
Masculino	2
Prefiro não informar	
3. Há quanto tempo você utiliza o transporte escolar?	
Respostas	Quantidade
Menos de 1 ano	
De 1 a 3 anos	8
Mais de 3 anos	1
4. Qual a distância aproximada da sua casa até a escola?	
Respostas	Quantidade
Menos de 5 km	
Entre 5 e 15 km	7
Acima de 15 km	2

APÊNDICE C

II - Acesso e Qualidade do Transporte Escolar	
5. Como você avalia a qualidade do transporte escolar que utiliza?	
Resposta	Quantidade
Muito bom	2
Bom	1
Regular	6
Ruim	
Muito ruim	
6. Com que frequência o transporte escolar apresenta problemas (atrasos, lotação, defeitos, falta de veículos)?	
Resposta	Quantidade
Nunca	2
Raramente	5
Algumas vezes por mês	
Frequentemente	
Quase sempre	2
7. Você já deixou de ir à escola por falta de transporte escolar?	
Resposta	Quantidade
Sim, várias vezes	
Sim, algumas vezes	1
Raramente	6
Nunca	2
8. Quais dificuldades você enfrenta no transporte escolar? (Pode marcar mais de uma opção)	
Resposta	Quantidade
Veículo em más condições	2
Falta de assentos	
Atrasos constantes	
Longo tempo de trajeto	4
Motorista imprudente	
Outro:	

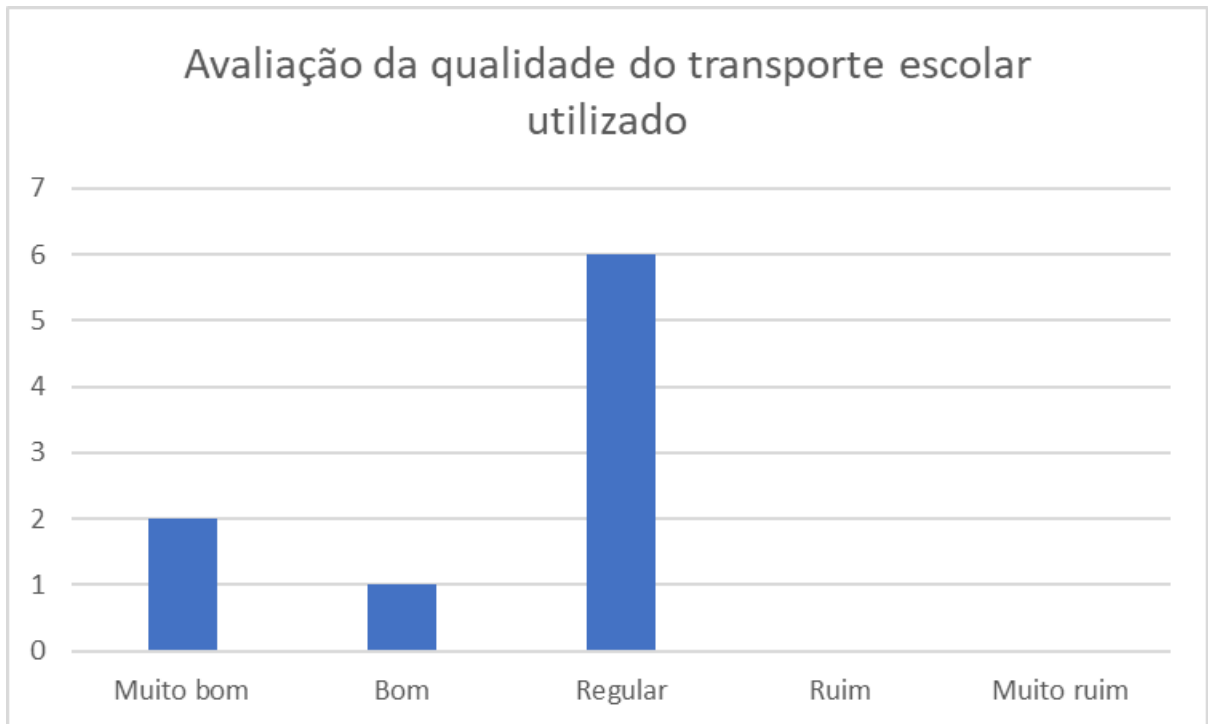
APÊNDICE D

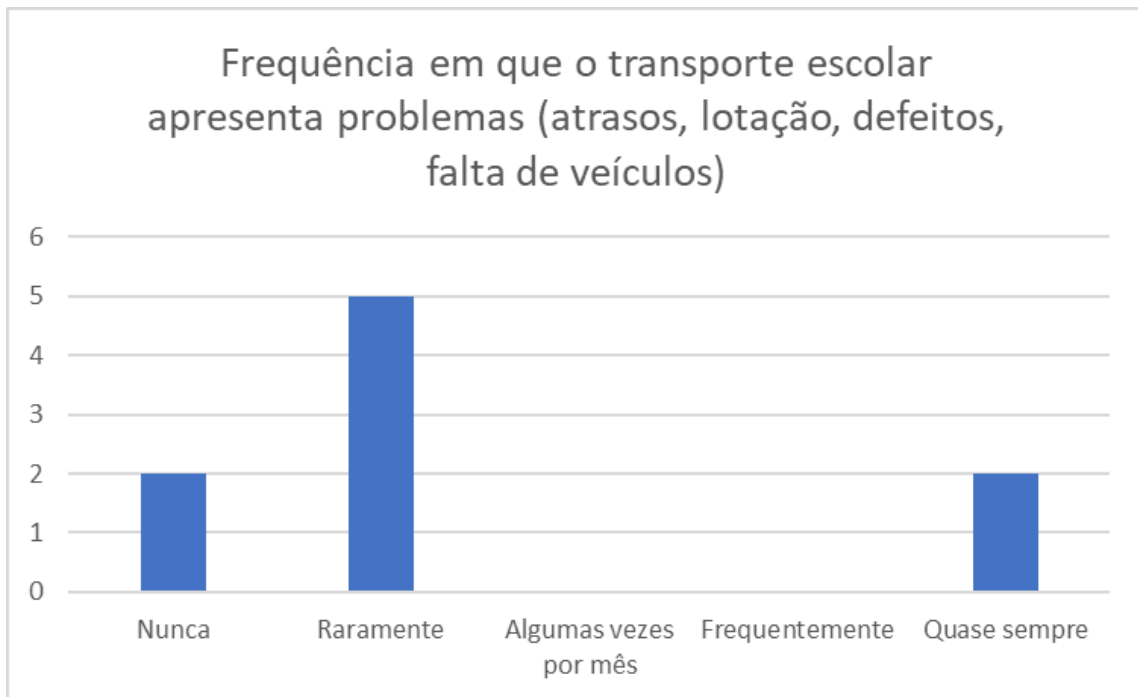
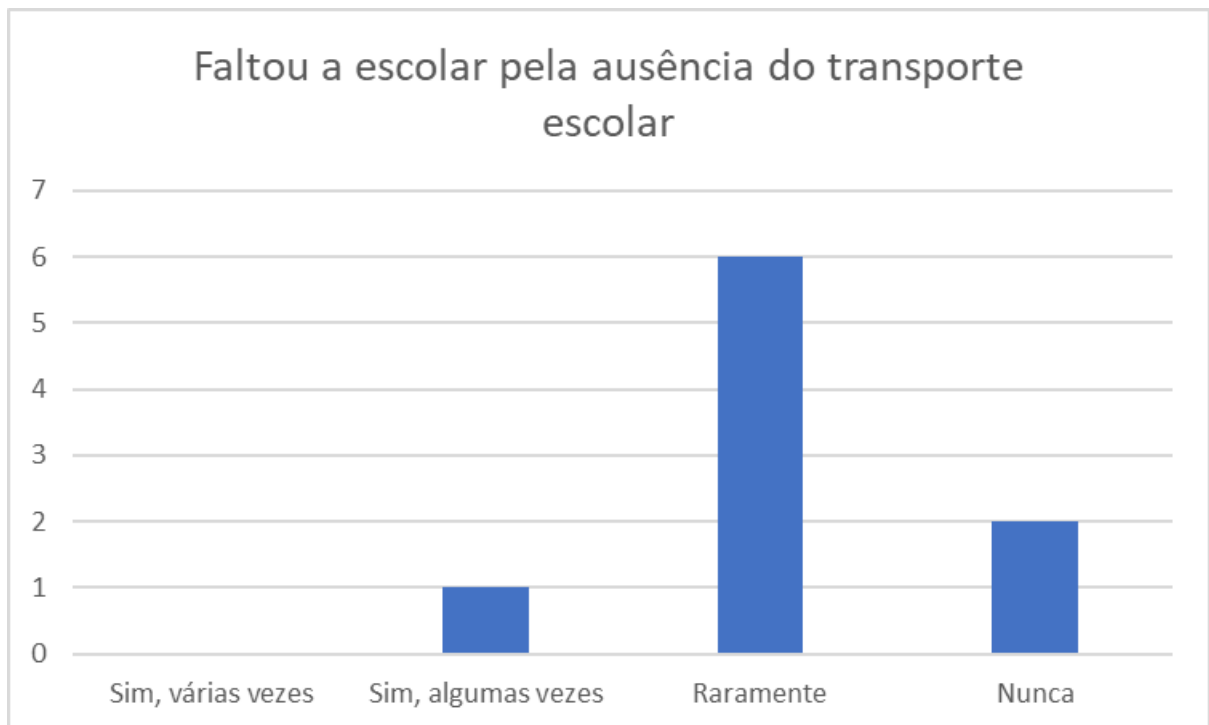
III - Transporte Escolar e Permanência na Escola	
9. Você já pensou em desistir da escola por causa das dificuldades com o transporte escolar?	
Resposta	Quantidade
Sim, várias vezes	
Sim, algumas vezes	
Raramente	
Nunca	9
10. Você acredita que a falta de transporte escolar adequado pode levar alunos da sua comunidade a abandonar os estudos?	
Resposta	Quantidade
Sim	6
Não	3
Não sei dizer	
11. O tempo de deslocamento até a escola interfere no seu rendimento escolar?	
Resposta	Quantidade
Sim, muito	
Sim, um pouco	2
Não interfere	7

APÊNDICE E

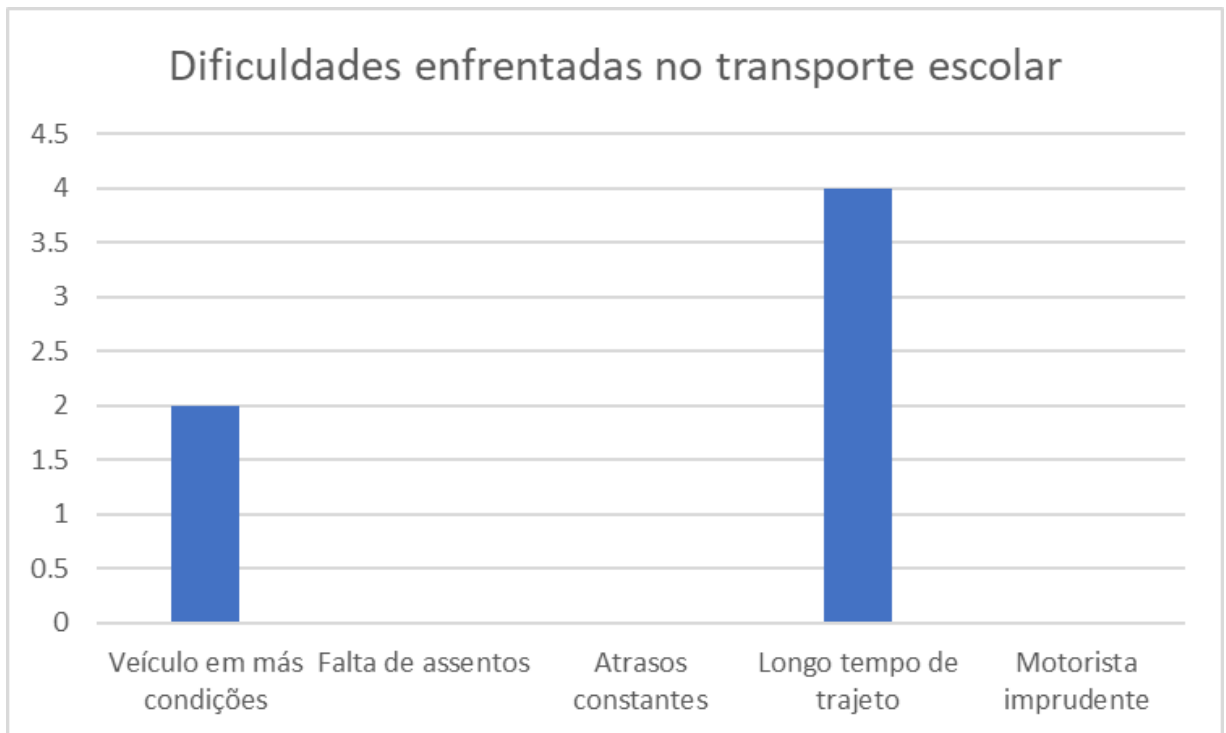
IV- Conhecimento sobre Políticas Públicas e Direitos	
12. Você já ouviu falar sobre políticas públicas voltadas ao transporte escolar	
Resposta	Quantidade
Sim, sei bastante sobre isso	
Sim, mas sei pouco	9
Não, nunca ouvi falar	
13. Você sabe quais são seus direitos em relação ao transporte escolar gratuito?	
Resposta	Quantidade
Sim	9
Não	
14. Na sua opinião, o transporte escolar deve ser prioridade dentro das políticas públicas de educação?	
Resposta	Quantidade
Sim, é essencial para garantir o acesso à educação	7
Sim, mas existem outras prioridades mais urgentes	2
Não, acho que há outros fatores mais importantes para a permanência escolar	
15. O que você acha que poderia melhorar no transporte escolar da sua região? (Responda de forma objetiva)	

APÊNDICE F

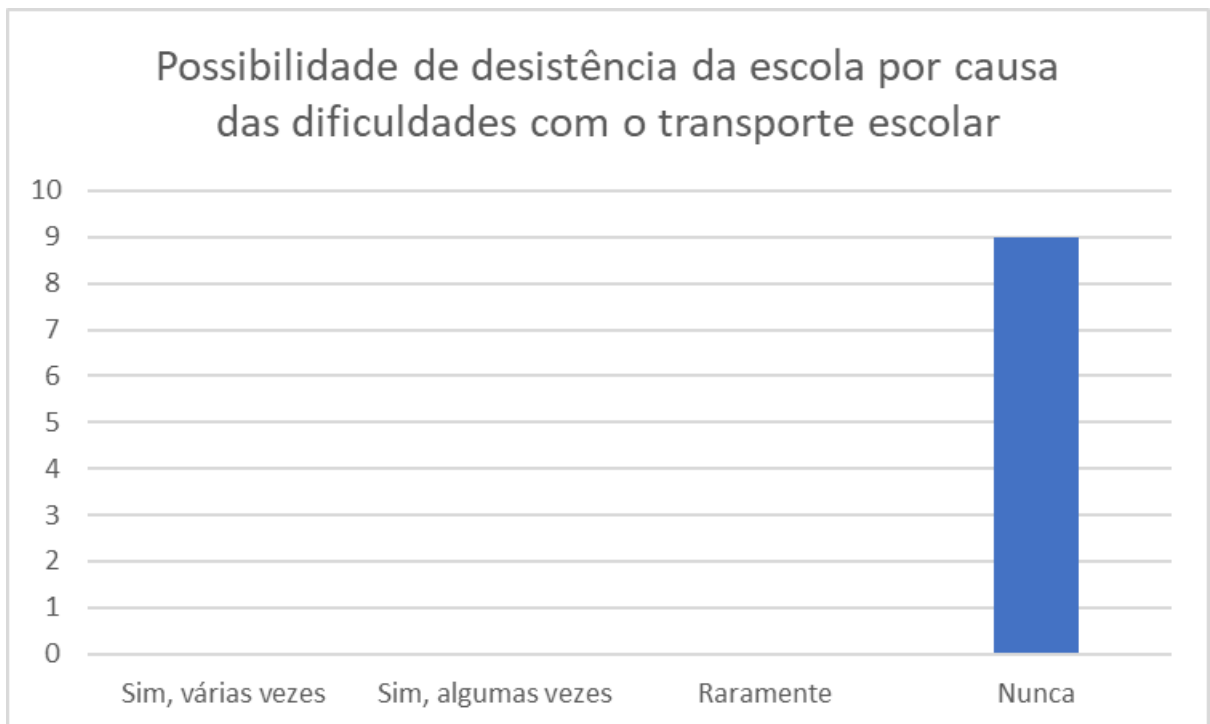


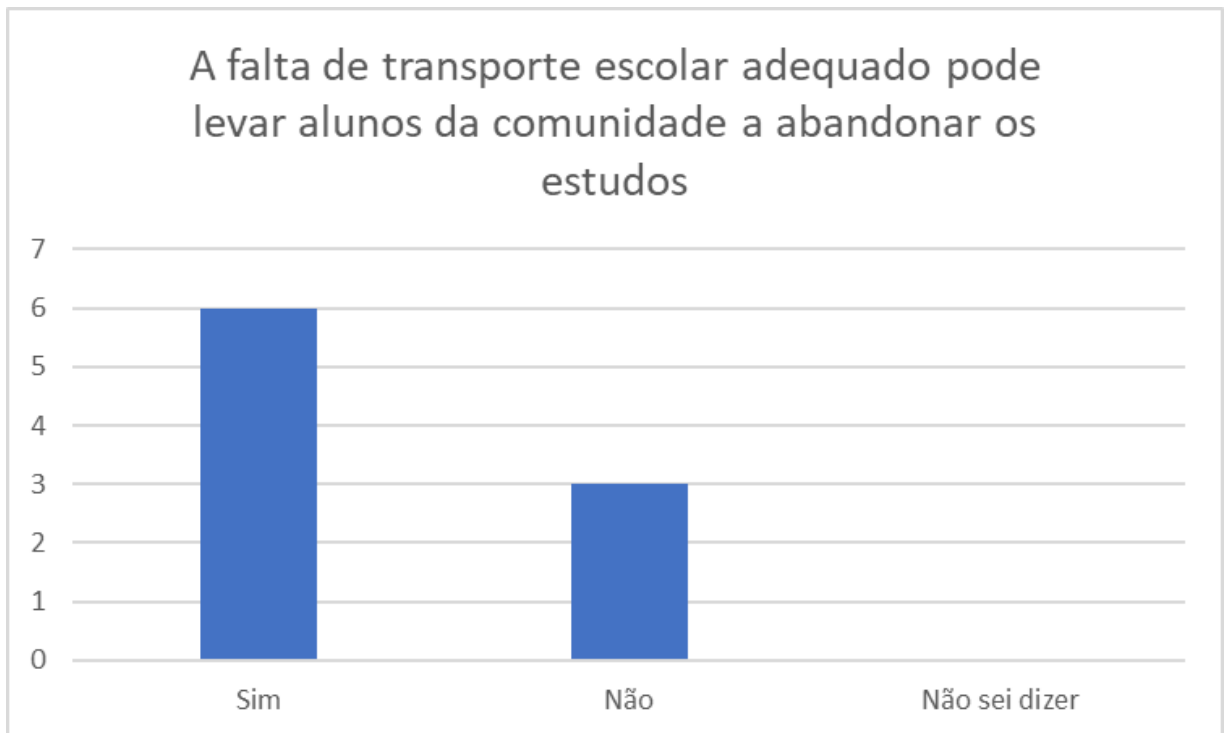
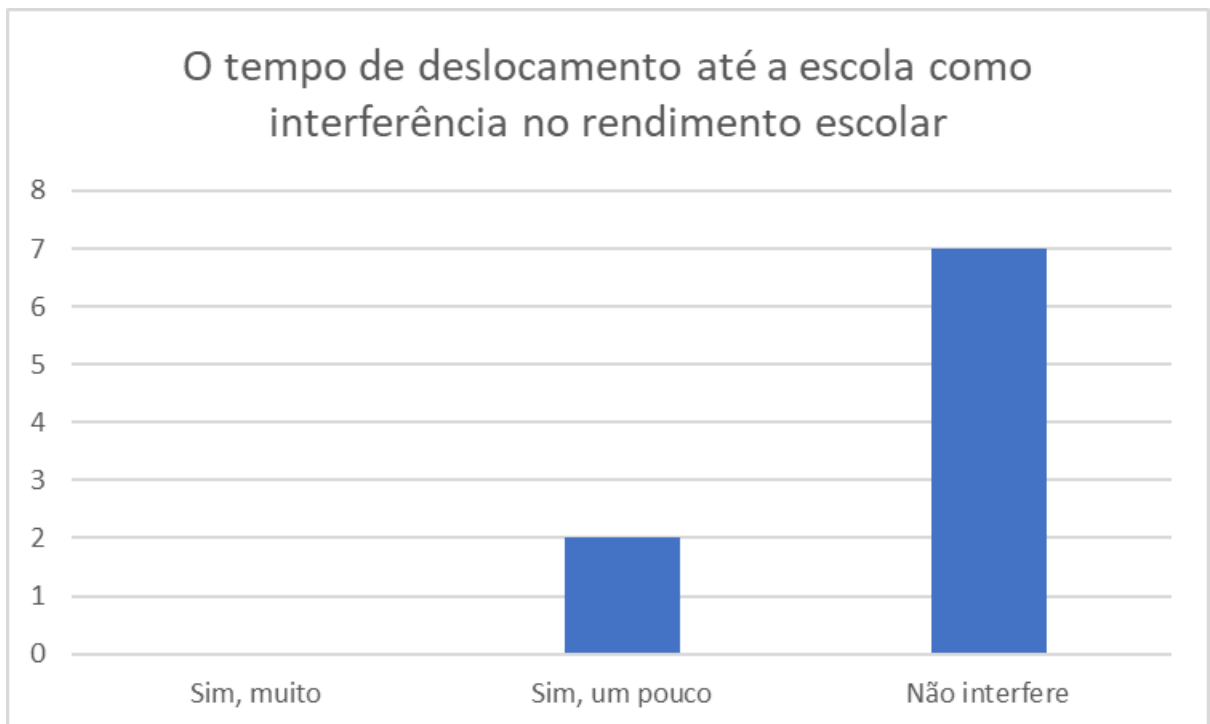
APÊNDICE G**APÊNDICE H**

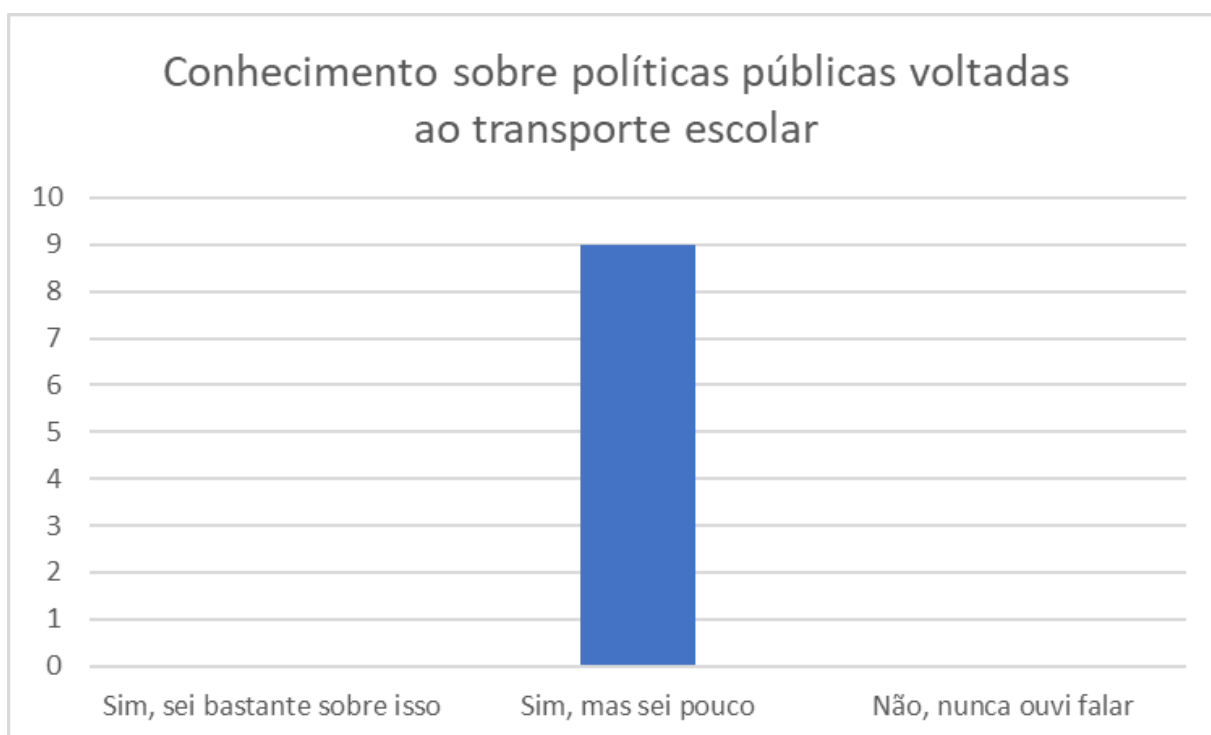
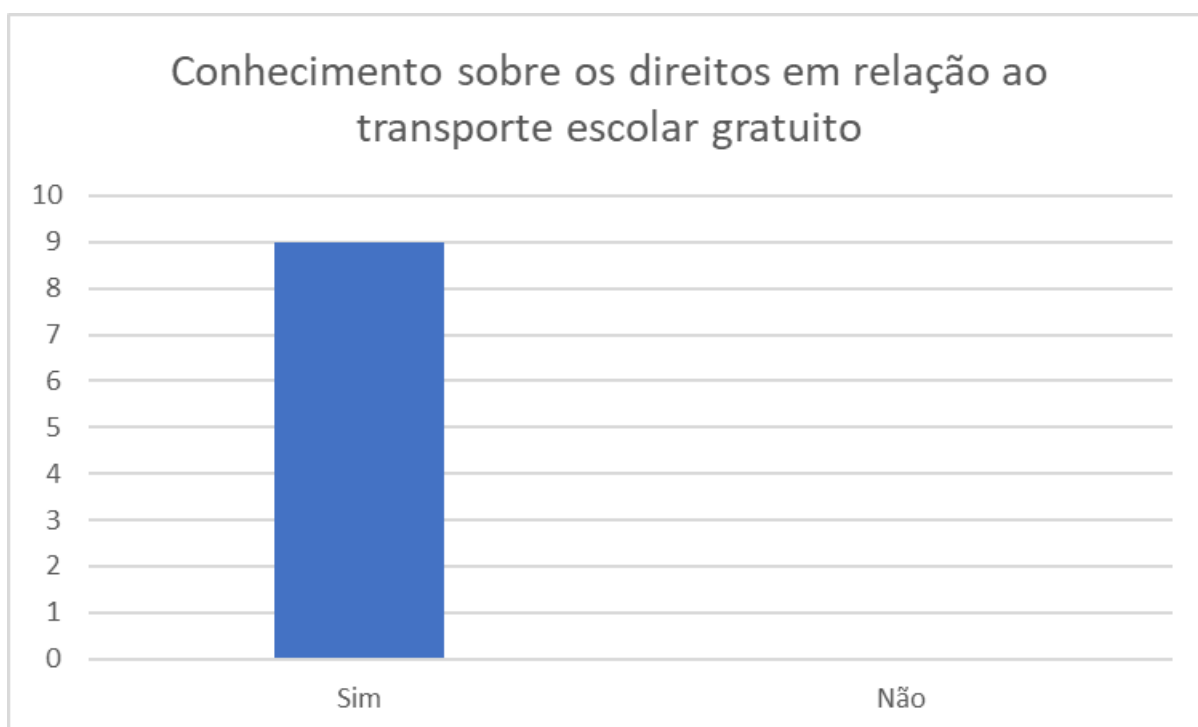
APÊNDICE I

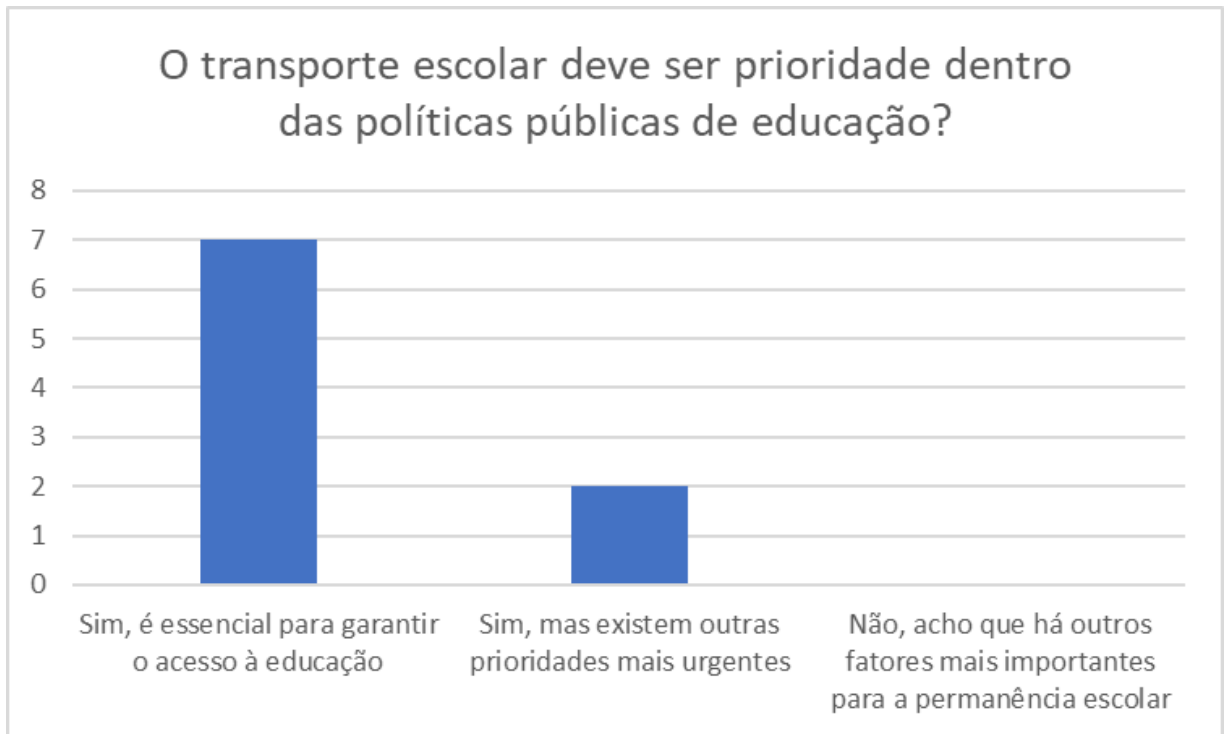


APÊNDICE J



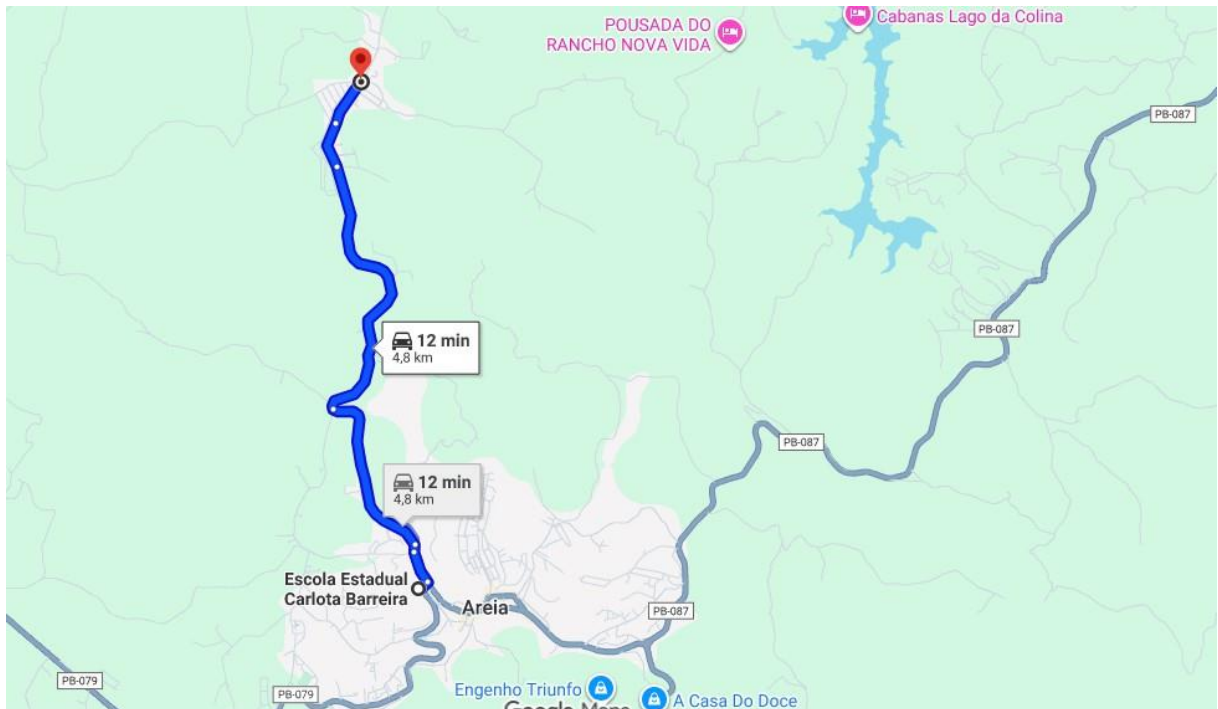
APÊNDICE K**APÊNDICE L**

APÊNDICE M**APÊNDICE N**

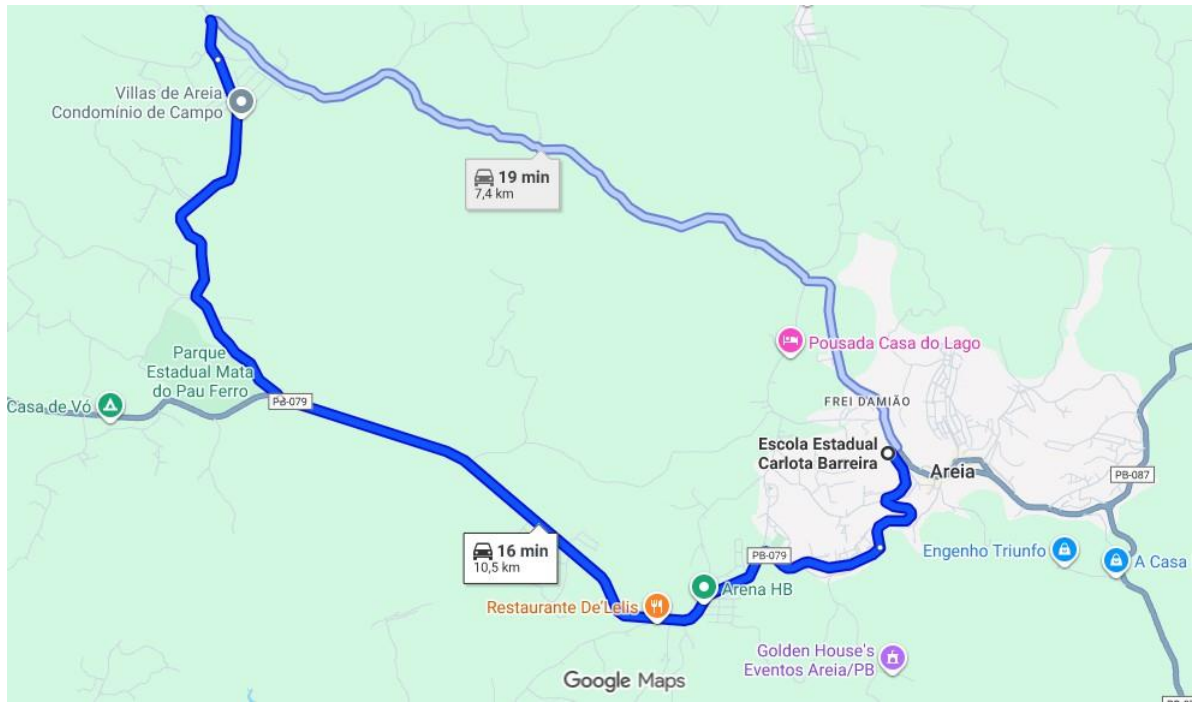


APÊNDICE O

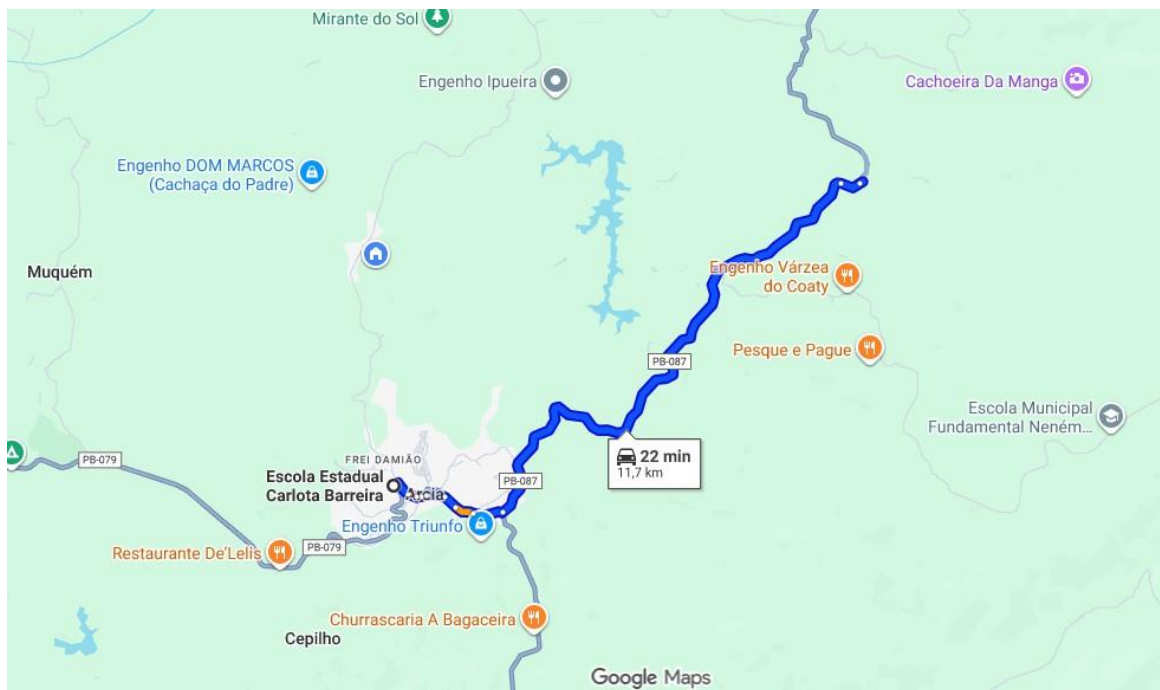
APÊNDICE P



APÊNDICE Q



APÊNDICE R



APÊNDICE S - ENTREVISTA COM DOCENTE

Entrevistadora: Há quanto tempo você atua na escola?

Desde 2019.

Entrevistadora: Você percebe alguma diferença de desempenho escolar entre os alunos que residem na zona rural e na zona urbana?

Sim.

Entrevistadora: Aí consegue atribuir isso à questão do transporte ou tem alguma outra questão?

O transporte influencia, porque os alunos às vezes chegam atrasados na sala por conta do transporte ou às vezes o transporte falha naquele dia e aí tem que considerar isso também.

Entrevistadora: O rendimento é um pouco menor, né?

É um pouco menor. E eu acho que o cansaço também afeta, né? Eu tenho uma aluna, por exemplo, o ano passado ela era excelente, mas ela disse que do lugar onde ela morava para pegar o transporte ela ainda andava uma hora e pra voltar a mesma coisa. Então ela já chegava em casa à noite.

Entrevistadora: Isso faz diferença.

É, exatamente.

Entrevistadora: Os alunos chegam a comentar contigo em relação às dificuldades de deslocamento para escola?

Alguns sim.

Entrevistadora: Mas essa era uma, né?

Alguns falam na questão das estradas também porque precisa andar, se deslocar um pouco andando pra chegar até o transporte e às vezes tem localidades que quando chove tem muito barro, né? Às vezes fica inacessível também andar a pé até o lugar do transporte. Alguns chegam a comentar isso.

Entrevistadora: Então com relação às atividades que são propostas, provas, sempre tem quando eles não conseguem estar presentes, não conseguem acompanhar, alguns utilizam a justificativa do transporte?

Sim.

Entrevistadora: Certo. Não vou levar isso de forma generalizada não, só para... É essa percepção como o tempo de deslocamento afeta a aprendizagem ou a disposição dos alunos?

Eu acho que tem a questão do cansaço, né? Às vezes eu sei andar muito e pegar o transporte e também às vezes eles perdem a explicação porque falta, porque o transporte falhou ou chegam atrasados e a gente já tem que começar a dar aula. Às vezes quando eu vejo que tem poucos alunos que muitos ainda não chegaram no transporte, eu espero um pouquinho pra poder começar, mas aí a gente já perde tempo da aula então já tudo isso pra verificar, né?

Entrevistadora: Já chegou a observar casos com relação ao problema de transporte que tem levado à evasão ou abandono escolar?

Tem um caso que a menina parou de ir, não foi exatamente assim, tem relação com o transporte, mas assim era porque, segundo ela falava, né? Porque pra ela chegar até o ponto de pegar o ônibus, não tinha muito acesso quando chovia. Tipo, acho que quase alagava, criava lá uma viagem, alguma coisa do tipo e não tinha como ela ir até o ônibus e aí ela parou de vir.

Entrevistadora: Você acredita que os problemas com o transporte escolar são discutidos de forma adequada nas reuniões pedagógicas ou no planejamento da escola?

Geralmente é algo falado mais no início do ano, né?

Porque quando tem aquela preocupação, mas é algo bem complicado pra escola resolver porque tem outras questões, assim, que eu não conheço ao fundo, mas tem a questão da quilometragem, tem outras questões aí que envolvem o transporte que é complicado de se resolver muito da escola. Questões burocráticas, assim, né? Que envolvem também e que acabam amarrando a gente, né? Para resolver a questão. Mas são discutidos de mais no início do ano e se tiver algum problema no decorrer do ano ele consegue. É, a gente conhece um pouco, não. Chega a se mencionar.

Entrevistadora: Você sabe informar se tem algum... Existe alguma estratégia pedagógica ou apoio que seja adotado para minimizar os efeitos da ausência nas frequências com relação ao transporte?

É, eu não coloco... A gente é orientado a não colocar a falta quando sabe que é problema com o transporte.

Entrevistadora: É justificado, né?

Entrevistadora: Qual seria a sua avaliação sobre a atual atuação das políticas públicas atuais em relação à realidade da escola? As políticas como o PNATE ou o caminho da escola?

Assim, conhecendo na prática a realidade eu acho que fica a desejar ainda porque tem transportes muito problemáticos ainda, tem... Às vezes a gente precisa... É um ônibus para várias escolas e aí é super lotado, né? É um ônibus super lotado e...

Assim, a qualidade mesmo do transporte deixa a desejar. Aí acaba que muitas vezes quebra e o aluno fica prejudicado, né? Falta uma manutenção ali, né? Recursos para manutenção daqueles transportes. Como é também uma coisa que a maior parte dos transportes eles são, eles chamam de agregados, né?

Entrevistadora: Desculpa, carro agregado.

Então acho que isso dificulta também porque vai dar manutenção também de quem tá ali com aquele transporte. Muitas vezes eles não recebem já muito por aquilo ali e acaba que não dá pra estar mantendo, né? São meio que alugados e aí o estado meio que paga somente o motorista e o combustível para atingir a quantidade, né?

Entrevistadora: O que você acredita que poderia ser feito para melhorar a situação do transporte escolar para os alunos da zona rural?

Eu acho que se adquirissem ônibus próprios, se colocassem se tivesse um programa de aquisição de transporte próprio, com a manutenção adequada, chegar a mais localidades porque alguns têm que andar muito pra poder pegar o transporte e até mesmo deixar a parte de terceirizar, sabe? Porque acaba se a gente tivesse concurso para essas áreas também, de motorista e o estado tivesse tudo isso sem precisar terceirizar eu acho que melhoraria bastante. Faz uma diferença.

Entrevistadora: E aí eu vou fugir um pouco do roteiro. Na sala de aula, com relação a empenho, ao desenvolvimento do aluno, ele é mais efetivo no início do ano ou ele vai tendo um déficit?

Aos poucos vão ficando mais cansados, mais preguiçosos. Eu imaginei isso justamente porque aqueles da zona rural que passam mais tempo para chegar à

escola ou pra chegar em casa, ele chega com mais grau no começo do ano e os dias vão passando. Ficando mais cansados, de fato. Chega a ter perda de interesse no... Tem. Às vezes tem um... Alguns começam bem empolgados.

Entrevistadora: Você... Na escola você atua desde 2019, né?

Isso.

Entrevistadora: Mas como professora de forma geral?

Eu como professora de forma geral acho que sim, mas assim... Eu tive momentos em sala de aula e depois não... E depois alguns momentos que eu não... Porque eu não tinha... Eu não era concursada. E aí eu às vezes estava empregada, às vezes não estava, então eu não sei nem se dá pra contar isso. Mas eu comecei em 2013. Já tem muito tempo.

Entrevistadora: Em relação a sala de aula tem muita experiência, né?

É, mas assim, nesse período que eu digo assim, eu ensinava, aí parei de fazer outro curso universitário, depois de fazer pós-graduação, aí depois eu voltei pra sala de aula.

Entrevistadora: Como foi o tempo? Em decorrência desse tempo, como você lida com relação às políticas públicas na educação? Não diretamente ao transporte escolar, mas de forma geral?

Antes eu não trabalhava em rede pública, então essa realidade pra mim ela veio de forma mais, assim, presente em 2018, quando eu entrei no Estado. Fui ao Estado. Já foi em outra escola, certo?

Aí essa realidade veio pra mim, mas é tentar, assim, compreender a realidade do aluno. Também, né, de saber que tem determinadas turmas, que eu tenho mais alunos que precisam do transporte e que eu entendo que há mais, que a essa questão da frequência é mais afetada, por isso a gente tenta fazer um jogo de cintura, mas a própria adequação do conteúdo também como eu tenho turma da manhã e tarde, as turmas de tarde, elas precisam mais do transporte do que as turmas de manhã. E mais gente das turmas rural. E precisa de um deslocamento maior. E a gente, nota a diferença é bem, chama bastante atenção a diferença e a gente tem que adequar o conteúdo, adequar a metodologia, né, tentar adequar mais a própria forma de se expressar também, pra que pra que o aluno compreenda melhor o conteúdo.

APÊNDICE T - ENTREVISTA COM DIREÇÃO DA ESCOLA

Entrevistadora: Então, com relação à sua função na escola, há quanto tempo a senhora atua?

Função de gestora, eu entrei em janeiro, mas desde 2018, nessa escola, eu atuava como vice-diretora. Passei no processo seletivo, aí eu assumi a direção.

Entrevistadora: Como é feita a articulação da escola com a Secretaria de Educação com relação à gestão de transporte escolar?

Esse ano, a gestão do transporte escolar ficou a cargo da escola Ecit, do Ministro José Américo de Almeida, que antes era feito pelo Carlota Barreira, mas aí, depois da não colocação do município, ele não se mostrou interessado em assumir o transporte. Aí, quando eles dão a negativa, qualquer conceitual...A escola pode assumir, e esse ano ficou com a Ecit, certo? Então, eles fazem, lançam um edital, e daí, a escola que deseja participar do processo de licitação dos transportes, ele apresenta os documentos necessários, faz uma planilha, apresenta à secretaria, e a secretaria vai analisar se está dentro daquele que eles...Querem oferecer, né? Para verem a quantidade de transportes, e também o número de alunos que devem ser assistidos nas quatro escolas que a gente tem a nível estadual.

Entrevistadora: Certo.

O transporte escolar atende de forma satisfatória as necessidades dos alunos que

moram, que residem na zona rural?

Entrevistadora: Sim.

Esse ano, a gente não teve tanto problema, porque, como já vinha... Acontece ainda há outros anos, ficando concentrado com a própria... O próprio conselho escolar é mais fácil de administrar, porque, quando era com o município, era mais complicado, né? Independente de qualquer gestão que estivesse, era mais complicado, porque eles tinham que entrar com o processo, e eles tinham uma contrapartida. O Estado daria uma parte, e eles dariam outra. Então, quando fica no conselho escolar, todo o recurso, ele vem para o conselho da escola. Então, o conselho escolar administra essa parte, se torna mais simples, né? Nesse sentido. E, esse ano, assim, a gente tem uma demanda de 90% dos alunos, eles utilizam o transporte escolar. E, agora, a gente pode dizer 100%, porque o Estado também abriu para o Carlota Barreira o transporte para quem é da zona urbana. Que isso é uma nova... Porque, como a gente está num prédio mais distante da cidade, então, houve essa necessidade de fazer esse pedido, né? Para que pudesse atender aos alunos também da zona urbana. Então, a gente tem transporte da zona rural e da região urbana. Então, só não é possível assistir quem não tem, né? Assim, quem mora mais próximo, então, vem ou a pé, ou vem de morro, porque também fica a critério. Transporte próprio. É. Mas o transporte com relação ao transporte escolar, em relação ao Estado, está disponibilizado e atende todo mundo.

Entrevistadora: Perfeito. Isso é muito bom.

É.

Entrevistadora: Quais os principais problemas que tem com relação ao transporte escolar, mesmo que atenda tudo, com relação, por exemplo, à pontualidade, às condições dos veículos, às rotas, aos números de alunos?

Acontece que, às vezes, em uma determinada localidade, só tem um aluno. Então, nessa localidade, ela é de difícil acesso. Então, esse é um grande desafio, porque aquele transporte não consegue chegar a esse aluno naquele específico acesso. Então, ele tem que ser pontual, um a um, um local em que esse aluno possa vir a pé e pegar o transporte que está sendo disponibilizado. Isso ainda é uma questão que a gente observa, assim, de forma geral. Por exemplo, quem mora... Quem mora... No setor da usina. Às vezes, o transporte vai em um local e o aluno mora em um local bem mais distante que aquele transporte não tem acesso, né? Então, o aluno precisa vir a um ponto, pegar o transporte naquele acesso que atenda mais de um aluno, né?

Então, e também, se o aluno morar em uma localidade muito distante e se só tiver ele... Não tem como colocar um transporte só para aquela localidade. Esse também é um problema ainda que existe e é difícil de se resolver nesse sentido. Com relação à rota... À rota, exatamente. É dentro dessa questão de rota. Dentro do específico de localidade. De localidade. À rota, se faz um levantamento de quantos alunos tem naquela localidade para saber que tipo de transporte... Que tipo de transporte... Que tipo de transporte... Que tipo de transporte... Porque, dependendo da demanda, é um ônibus. Se for menor, é uma van. Se for ainda menor, é um carro menor, né? Um carro que comporta cinco pessoas, sete pessoas. Depende muito. Então, isso é feito com base no quantitativo de alunos que são daquela rota. Então, diretamente, de forma mais direta, a quantidade de alunos interfere na rota e...

Entrevistadora: Sim

E a localidade também. E a localidade também. Com relação... Com relação à pontualidade, o transporte vai e vem... Vai e vem. É porque, assim, tem um grupo dos motoristas. A gente sempre mantém a informação. Ora, por exemplo, se aconteceu que o aluno precisa sair no horário mais cedo, porque houve a falta de algum professor e a gente teve aquela situação de concentrar as aulas em menos horários, né? Então, de repente, o aluno vai ter... Tem que sair meia hora antes ou quarenta minutos antes. Então, a gente mantém a informação pra eles, né? Porque daí eles sabem. E também eles fazem... Eles são informados no início do contrato, na hora de buscar, de irem levar de volta, porque também tem essa manhã, tarde e noite, né? Se é à noite também, os alunos são atendidos pelo transporte. E daí eles mantêm sempre. Não tem tantos problemas em relação a isso, não. O contato com os motoristas vem direto da escola.

Entrevistadora: Isso.

Não... Chega um ponto, os alunos vão automaticamente, como era antes dessa mudança toda. Não, porque é assim. O motorista, ele já sabe que volta ele vai pegar. Aí ele, no início, informou aos alunos que horário os alunos deveriam estar naquele ponto. Então, os alunos têm que estar ali, na hora certa, pra que eles recolham os alunos e tragam pra escola, certo? Da mesma forma, aqui, quando termina o horário, eles recolhem os alunos. E vão deixar em tal ponto pra pegar já os que vêm no outro horário. Eu digo isso porque é uma questão bem diferente, um diferencial, na verdade, de quando eu estava estudando e não tinha muito contato da direção da escola, da escola de forma geral, com os motoristas. Não, nós temos um grupo... Então, saía

cedo, às vezes o motorista não tinha como saber, chegava lá e levava quem estava lá.

Entrevistadora: Inclusive, os alunos têm até o contato dos motoristas agora, né?

Eles formam um grupo com o motorista responsável por quem transporta. E quando acontece algo, eles já entram em contato com o motorista.

Entrevistadora: Então, assim, eu imagino que um grande problema que foi da minha época, que, por exemplo, ficava aluno, o motorista não sabia o que te daria algum... E hoje, se acontecer, assim, porventura, o fato do aluno ficar, o motorista, ele tem por obrigação, ver uma forma de levar esse aluno. Ou ele volta, ou ele loca um mototáxi, mas ele tem que fazer o aluno voltar ao destino dele.

Entrevistadora: Isso é muito bom.

Ele melhorou bastante. Na minha época, eu já tinha isso. Porque eu já tenho o quê? Eu tenho 15 anos que passei no ministro, com mais 6 agora aqui no Carlota. 21 anos. E a gente sempre viveu essa situação e a gente sabia que era bem diferente mesmo.

Entrevistadora: Era...

Ou o aluno perdeu o ônibus, caso assim, não era nem um aluno, saía, a aula terminava 5 e meio ponto, o ônibus já tinha ido, a gente ficava. E se ficar, o motorista, ele tem... Aí ele diz, olha, aconteceu tal aluno, tá aqui, não sei o quê, então o motorista vai ter que voltar.

Entrevistadora: Isso é muito bom.

Ou providenciar um transporte e esse aluno tem que ir.

Entrevistadora: Resolver a situação, né?

E também acontece, né? Por exemplo, o motorista tá com tudo ok, de repente aquele carro dá um problema e ali ele nos comunica, olha, hoje não vai ser possível mais porque o carro quebrou. Ou vai ter um atraso na chegada do aluno. Porque o ônibus quebrou aqui no caminho e eu tô tentando resolver. Então, existe também isso que facilita a gente entender o porquê do aluno não chegar à escola no horário certo, né? Tem toda essa comunicação que... Isso é uma democratização hoje de uma gestão, né? De todas as escolas, porque buscam a melhoria exatamente do aluno, porque sem o aluno a gente não consegue caminhar, né? Com relação às condições dos veículos... Isso fica mais a cargo do Estado. É, mas tem uma vistoria.

Entrevistadora: Tem vistoria?

Eles têm vistoria. Quando iniciam, eles passam todos por um processo de vistoria no DETRAN, né? E o contrato só é firmado dependendo dessa condição dos transportes.

E eles já ficam avisados se caso houver algum problema com o veículo. Então, eles têm que informar, têm que resolver para poder oferecer. A qualidade daquele transporte.

Entrevistadora: Ótimo. Existem registros de faltas ou de abandono escolar com relação ao problema de transporte?

Não mais, né? Isso já houve. Pronto. Como você está dizendo, no seu tempo era muito mais visível.

Entrevistadora: Até 2016.

Até 2016, né? Mas agora... Eu lembro que na época que você era estudante, os transportes deles só passavam a ser oferecidos ao aluno a partir do mês de junho, né? Mais ou menos.

Entrevistadora: É.

Então, hoje a gente não sofre mais isso. Normalmente, na primeira semana de aula já se tem o transporte, mesmo com a tramitação de todo o processo ainda ocorrendo. Mas aí existe um acordo do próprio Estado com a escola para que a gente abra esse espaço para que o motorista possa já prestar o serviço, mesmo ainda na tramitação de todo o processo de licitação e contratação.

Entrevistadora: Entendi.

De toda forma, o aluno vai ter o transporte...

Pelo menos, há cinco anos, a gente já viu que foi bem diferente, né?

Entrevistadora: Acho que 2017 para cá começou.

Aí havia sempre, assim, alguns problemas que envolviam até os vereadores da cidade com relação a pagamento, porque os motoristas ficavam reivindicando o pagamento, só que quando o motorista entra no processo, ele sabe que esse pagamento, ele só é feito, através de parcelas, né? São trimestrais, trimestrais ou quadrimestrais. Eles sabem, assim, quando eles são orientados no processo de licitação.

Entrevistadora: Certo. Isso talvez fique um pouco redundante, mas a escola acompanha, faz todo o acompanhamento dos estudantes que apresentam alguma falta frequente, né?

Isso é. Nós temos, assim, diariamente, a gente tem um projeto. É de acompanhamento que é assim. A cada dia, no primeiro horário, a coordenação, ela tem um graficozinho, né? Ela passa a chamada em todas as salas e recolhe diariamente. Exatamente para a gente ter, mais ou menos, essa visão de quantos alunos faltaram naquele dia. E se ele recorrer nessa falta, a gente sabe que hoje tem toda a fiscalização, né, de frequência escolar por conta do Bolsa Família, por conta do pé de meia, como a gente está trabalhando só com o ensino médio. O pé de meia que os alunos recebem, a

frequência é um dos critérios para eles se manterem recebendo. E também, hoje, o Estado também implementou uma avaliação, que é o IGE, todas as escolas, né, e a gente precisa, o índice de gestão escolar. Então, isso é a soma. É a soma de muitos tópicos que são avaliados. É frequência, é nota, é questão de pessoal, questão também da própria gestão, do administrativo, do pedagógico.

Entrevistadora: Todo mundo é avaliado dentro do mesmo sistema, certo?

É diferente. É diferente.

Entrevistadora: A escola, como a senhora avalia o impacto do transporte escolar na permanência dos alunos? Como a escola faz isso aí?

Isso é uma importância, porque se não houvesse o transporte, como a gente lida com a maior parte dos nossos alunos são da zona rural, a gente não teria como atender. Isso é um direito que assiste a todos, né? Então, está na Constituição, que é o direito, né, a educação, isso é um direito, a educação é um direito que assiste a cada um. Então, o governo em si, né, tem que ter políticas que favoreçam a chegada de alunos. A educação é um direito que assiste a cada um. Então, o governo em si, né, tem que ter políticas que favoreçam a chegada de alunos. Então, independente de onde ele mora, independente da condição social, ele precisa ser assistido para ter esse direito. Infelizmente, a gente ainda sabe que muitos não aproveitam esses direitos que tem, né? Isso aqui não está nem no roteiro, mas me veio a dúvida.

Entrevistadora: No geral, quantos alunos a escola tem?

738.

Entrevistadora: Nos turnos da manhã?

Então, nós temos uma média de 571, mais ou menos, de 212, se não me engano, à noite. Também.

Entrevistadora: Na sua opinião, as políticas públicas, como, por exemplo, o PNATE ou o caminho da escola, elas estão sendo efetivas no contexto do município?

Sim.

No contexto municipal, se a gente olhar o município em si, ele tem uma frota enorme de transporte que favorece todo alunado. Os alunos, eles são recolhidos na sua própria rua, no município, né?

Entrevistadora: Eu observo isso.

Então, vai buscar em casa. Na porta de casa. É, um bicho na portinha de casa, aí devolve na porta de casa. Tem o pessoal que acompanha esses alunos dentro do ônibus. Tem sempre...

Entrevistadora: Um responsável, o motorista, né?

Pra não tirar a atenção do motorista. Entrevistadora: Isso é muito bom. E no estado. Então, o transporte não vai buscar na porta de casa, mas vai no acesso mais perto do aluno, né? Então, tudo isso ajuda. Eu acho que é uma grande evolução. Se tem muita ainda a evoluir, tem. Mas, né? Isso já é um grande passo. Mas é um grande passo. O aluno tem tudo isso gratuito. O que a gente vê nos grandes centros, se não fosse a política do governo do estado agora, que até, pelo que eu tenho conhecimento, né?

Entrevistadora: Quem mora em João Pessoa, aí tem o passe livre, né?

Isso. Então, dependendo da série que ele esteja tendendo. Se não, tem só meia passagem. Ainda tem essa, né? Uma outra política, que o estudante tem a meio passagem. Então, a gente vê que são esforços que são feitos para que o aluno... possa ter o acesso. E se a gente pensar também no universitário, que não é de responsabilidade do município, que a gente toda a vida viu isso, né?

Entrevistadora: É.

Eu acho que quando eu estava fazendo universidade, eu já ouvia isso, porque eu usava o transporte escolar. E você também, acho que precisou muito disso.

Entrevistadora: Já, eu já precisei.

Para Campina Grande, e Guarabira.

Entrevistadora: Quando eu finalizei o ensino médio, eu ia para Esperança. Então, eu utilizava o ônibus à noite para Campina Grande.

Pronto. Eu também fiz isso. Há quatro anos, eu uso o transporte público da prefeitura, né? Pra fazer universidade. Que não está diretamente ligado à obrigação da prefeitura. Mas é disponibilizado o transporte, um bom transporte atualmente. E porque os alunos reivindicam também. Tudo isso aí. Mas, pelo menos, a gente vê que existe um esforço, né? Do governo em atender isso.

Entrevistadora: Com relação a mudanças ou melhorias, a senhora considera... Quais a senhora considera fundamentais para garantir o direito ao transporte escolar e, em consequência disso, combater a evasão?

Eu acho, assim, que a gente... Ontem eu tava até comentando isso. Que eu ainda acho que pra atender um pouco mais, não somente de trazer o aluno pra escola, mas que a gente pudesse ter um transporte que pudesse levar o aluno para uma aula de campo, sem tanta burocracia. Então, cada escola estadual poderia, né? Ter um transporte. Um ônibus. Assim, na escola mesmo, ter um motorista específico daquela escola só para esses fins, né? Então, teria também que prestar contas, saber quais foram as viagens e realmente foram usadas para aula de campo. Porque esses outros atendem, mas aí tem que ter um certo critério porque eles têm uma quilometragem dentro do contrato que eles assinam. Então, se...Então, se... Então, se foge dessa quilometragem, aí eles já estão fazendo um favor, entendeu? Então, eu digo assim, seria muito interessante. Os municípios não recebem aqueles amarelinhos do...

Entrevistadora: Do caminho da escola.

Né? Do caminho da escola. Então, assim, eu acho que deveria pensar algum político aí nos nossos deputados, pensar nesse sentido. Cada escola vai ter um ônibus que atenda para esse fim. De trazer, de levar o aluno para aula de campo. Entendeu? O jeito do centro da cidade. Eu não sei se você lembra na época que o Monsenhor Rui, ele era o administrador de Carlota Barreira.

Não.

Mas aí, o Carlota, ele tinha um ônibus da escola. Da própria escola. Era mantido, sim, pelo Monsenhor.

Mas aí, aquele ônibus era pra isso. Um passeio, uma aula de campo, né? Então, se o Estado também pudesse, pudesse fazer isso, disponibilizar um carro, ou se fosse um avô, um avô nem sempre dá, porque, normalmente, as turmas têm, em média, 25 a 35 alunos, né? Um ônibus, um micro-ônibus, talvez, para esses fins de aula de campo. Aqui, quando os professores precisam, então, eles têm que me comunicar, eu tenho que fazer um ofício pra quem está administrando os transportes escolares, e ver a possibilidade de se disponibilizar um dos carros, porque tem que ter esse cuidado na quilometragem que eles têm nos contratos, né? Então, a gente compreende mais nesse momento. Sei lá, quando aqui, é aqui dentro da cidade mesmo, eles não fazem questão, né? Mas, de repente, vai ser uma aula em Campina Grande, em João Pessoa, então, a gente vai ter que ter uma outra estratégia, né? Essa questão de ter um transporte próprio da escola ia facilitar com relação à qualidade de educação que a gente teria de sala de aula. Se eu tivesse, assim, um perfil político, era uma coisa que eu lutaria. Que história um dia, né? Nem que eu dê a dica a alguém que é político, mas, assim, eu vejo que seria uma grande necessidade, sabe?

Entrevistadora: Faz diferença, faz muita diferença.

A gente consegue, quando está em sala de aula, a gente tem muitos planos para os alunos, vamos fazer isso, vamos fazer aquilo, mas tem um certo limite. E eu fico assim, sabe? De mãos atadas, quando um professor chega e diz, olha, eu queria realizar uma aula de campo, assim, e a gente vê que está fazendo documento, é uma burocracia, né? É uma burocracia. Então, a regional até diz assim, quando precisar, faz o documento, que a gente vê como viabilizar isso, mas a gente sabe que não só é o município de Areia, não só são as escolas de Areia, tem várias, né? Então, tudo isso dificulta.

Entrevistadora: Já a última questão, se, diante do tempo, a senhora gostaria de fazer algum, acrescentar alguma observação que seja relevante?

É, só que eu disse.

Entrevistadora: Somente essa, né?

É do sonho de um dia cada escola ter um transporte disponibilizado para a gente atender a outras demandas que não sejam apenas trazer o aluno para a escola e devolver para a sua família, né? Mas que a gente pudesse ter algo, que a gente

pudesse fazer outras atividades sem tanta burocracia, no sentido de ter que cumprir, aí, né? A quilometragem que está dentro do plano do PNF.

ANEXO A – TÍTULO DO ANEXO

Anexo 1

Anexo 2

MARÇO	08 a 12	74%	75%	30%	47%	56%	29%	43%	2%	25%	31%	37%
	15 a 16	72%	62%	30%	35%	50%	36%	53%	2%	31%	34%	
	22 a 26	54%	65%	30%	35%	46%	40%	42%	2%	28%	32%	
	29 a 02/04	61%	65%	58%	50%	58%	42%	55%	15%	37%	42%	
ABRIL	05 a 09	69%	74%	30%	34%	52%	38%	37%		37%	41%	
	12 a 16	60%	56%	43%	50%	52%	39%	47%	24%	37%	40%	
	19 a 23	53%	71%	46%	34%	51%	34%	37%	1%	24%	29%	
	26 a 30	60%	78%	46%	34%	54%	36%	37%	27%	33%	37%	
MAIO	03 a 07	71%	76%	49%	34%	58%	46%	37%		41%	45%	
	10 a 14	63%	69%	56%	34%	55%	37%	36%		37%	41%	
	17 a 21	65%	57%	56%	49%	57%	35%	47%	26%	36%	40%	
	24 a 28	64%	69%	58%	34%	56%	37%	34%		35%	41%	
JUNHO	31 a 04/06	71%	76%	58%	34%	60%	35%	35%		35%	41%	
	07 a 11	61%	62%	53%	34%	52%	31%	35%		33%	38%	
	14 a 18	58%	74%	56%	34%	55%	36%	34%		35%	40%	
	21 a 25	64%	79%		34%	59%	34%	34%		34%	40%	
JULHO	28 a 02/07	1%	4%			3%					3%	
	05 a 09	1%				1%					1%	
	12 a 16	68%	74%	32%	48%	55%	36%	38%	19%	31%	36%	
	19 a 23	67%	81%	57%	61%	66%	46%	67%	42%	52%	55%	
AGOSTO	26 a 30	47%	59%	31%	46%	46%	44%	67%	20%	44%	44%	
	01 a 05	79%	75%	33%	31%	55%	45%	34%	23%	34%	38%	
	09 a 13	43%	38%	63%	37%	45%	36%	33%	26%	32%	34%	
	16 a 20	53%	29%	6%	49%	34%	37%	39%		38%	37%	
SETEMBRO	23 a 27	22%	56%		50%	43%	41%	39%	23%	35%	36%	
	30 a 03/09	82%	85%	26%	49%	60%	40%	29%	21%	30%	36%	
	06 a 10	38%	51%	22%	28%	35%	28%	28%	24%	27%	28%	
	14 a 19	47%	49%	26%	47%	42%	34%	31%		33%	35%	
OUTUBRO	20 a 24	44%	49%	14%	44%	38%	27%	31%		29%	31%	
	27 a 01/10	22%	22%		32%	25%	21%	31%		26%	26%	
	04 a 08	17%			14%	15%	7%	15%		11%	12%	
	11 a 15				14%	14%	9%	10%		10%	11%	
NOVEMBRO	18 a 22	21%	22%	27%	14%	21%	9%	13%		11%	14%	
	25 a 29			27%	17%	22%	11%	16%		13%	15%	
	01 a 05				17%	17%	10%	16%		13%	14%	
	08 a 12				17%	17%	8%	10%		9%	11%	
DEZEMBRO	15 a 19				16%	16%	11%	16%		13%	14%	
	22 a 26				16%	16%	10%	15%		12%	13%	
	29 a 03/12				17%	17%	9%	13%		11%	13%	
	06 a 10											
	13 a 17											
	20 a 24											
	27 a 31											

Anexo 3

