



UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE ARRAIAS
PROF. DR. SÉRGIO JACINTHO LEONOR
CURSO DE GRADUAÇÃO EM PEDAGOGIA

CINTIA BISPO DE JESUS

**O TRANSPORTE ESCOLAR DE ESTUDANTES DA ZONA RURAL:
DIFICULDADES E DESAFIOS ENFRENTADOS NO PERCURSO**

Arraias/TO
2020

CÍNTIA BISPO DE JESUS

**O TRANSPORTE ESCOLAR DE ESTUDANTES DA ZONA RURAL:
DIFICULDADES E DESAFIOS ENFRENTADOS NO PERCURSO**

Monografia foi avaliada e apresentada à UFT – Universidade Federal do Tocantins – Campus Universitário de Arraias, Curso de Pedagogia, para obtenção do título de pedagoga e aprovada em sua forma final pelo Orientador e pela Banca Examinadora.

Orientador: Prof. Dr. Erasmo Baltazar Valadão.

Arraias/TO
2020

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Tocantins

J58t Jesus, Cíntia Bispo de .

O TRANSPORTE ESCOLAR DE ESTUDANTES DA ZONA RURAL:
DIFICULDADES E DESAFIOS ENFRENTADOS NO PERCURSO . / Cíntia
Bispo de Jesus. – Arraias, TO, 2020.

46 f.

Monografia Graduação - Universidade Federal do Tocantins – Câmpus
Universitário de Arraias - Curso de Pedagogia, 2020.

Orientador: Dr. Erasmo Baltazar Valadão

1. Desafios. 2. Dificuldades. 3. Transporte escolar. 4. Escolas no campo. I.
Título

CDD 370

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS – A reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio deste documento é autorizado desde que citada a fonte. A violação dos direitos do autor (Lei nº 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

Elaborado pelo sistema de geração automática de ficha catalográfica da UFT com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

CINTIA BISPO DE JESUS

**O TRANSPORTE ESCOLAR DE ESTUDANTES DA ZONA RURAL:
DIFICULDADES E DESAFIOS ENFRENTADOS NO PERCURSO**

Trabalho submetido ao Colegiado do
Curso de Pedagogia da
Universidade Federal do Tocantins,
Campus Universitário de Arraias, em
cumprimento parcial para obtenção
do título de Pedagoga à Cintia Bispo
de Jesus

Data de aprovação: 10/12/2020

Erasmus Baltazar Valadão

Prof. Dr. Erasmus Baltazar Valadão

Orientador

Giane Maria da Silva

Prof.ª. Dra. Giane Maria da Silva, UFT

Professora Avaliadora 1

Hugo Junio Ferreira de Sousa

Prof. Especialista Hugo Junio Ferreira de Sousa, UFT

Professor Avaliador 2

Arraias, 10 de dezembro de 2020

Dedico esse Trabalho de Conclusão de Curso(TCC) aos meus familiares e amigos, especialmente aos meus pais, Helena Bispo dos Santos e Antônio Ferreira de Jesus, pois foram eles que me incentivaram e me deram forças para seguir em frente nesta longa caminhada.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por proporcionar mais uma conquista em minha vida, por nunca me abandonar e estar me dando forças para que possa continuar nesta luta pelos meus objetivos.

Aos meus pais, Helena Bispo dos Santos e Antônio Ferreira de Jesus, que trabalharam e se esforçaram muito para me oferecer um futuro melhor.

Aos meus irmãos, Rafael Bispo de Jesus, Patrícia Bispo dos Santos e Fernanda Bispo de Jesus que, mesmo com a distância, torceram por mim.

Ao meu namorado, Luan Romualdo Bispo, por me ajudar e me dar forças quando eu pensava em desistir.

Ao meu orientador, prof. Dr. Erasmo Baltazar Valadão, que não mediu esforços para me orientar na construção do meu Trabalho, tenho imenso carinho e admiração por ele, sem querer desmerecer os demais, mas não poderia ter feito escolha melhor.

Ao professor ministrante da disciplina de TCC, Prof. Esp. Hugo Junio Ferreira de Sousa, pelas ótimas orientações, sugestões e acompanhamento do desenvolvimento deste trabalho.

Aos meus colegas de curso por muito terem me ajudado nos trabalhos, especialmente Anair Francisco, Jessica da Silva e Cunha Braga, Lorrany, Leidiane e vários outros.

E por fim, agradecer a todos que contribuíram de forma direta ou indireta para a realização da minha pesquisa.

RESUMO

O presente estudo é centrado nas dificuldades que os estudantes da zona rural enfrentam durante seu percurso até a escola. Nesta perspectiva, buscou-se descobrir se o atendimento oferecido pelos órgãos públicos atende à demanda da região é o que precisa melhorar no que diz respeito ao transporte escolar da zona rural. Assim, como objetivo geral buscou-se analisar a qualidade do transporte escolar, e se esse transporte atende realmente a demanda da região. Foi realizado um estudo teórico com autores que abordam sobre este tema, como Caldart (2012), Arroyo (1999), Valadão (2018), Costa (2008), entre outros. A metodologia adotada neste estudo é de uma pesquisa qualitativa, que se deu por meio da aplicação de questionários para alunos que utilizam o transporte escolar e professores, realização de entrevista com alguns motoristas e uma observação direta no transporte escolar. Com isso verificou-se que os estudantes ainda enfrentam inúmeras dificuldades para chegarem até a escola e que várias questões a respeito dos transportes precisam ser melhoradas.

Palavras-chaves: Desafios, transporte escolar, escola no campo.

ABSTRACT

The present study focuses on the difficulties that rural students face during their journey to school, in this perspective, we sought to find out if the service offered by public agencies meets the demand of the regions and what needs to improve with regard to the school transport in the countryside. Thus, as a general objective we intended to analyze the quality of school transport, and whether this transport really meets the region's demand. A theoretical study was carried out with authors addressing this topic, such as Caldart (2012), Arroyo (1999), Valadão (2018), Costa (2008), among others. The methodology addressed in this study is a qualitative research, which took place through the application of questionnaires to some students and teachers, an interview with some drivers and a direct observation in school transport. As a result, it was found that students still face numerous difficulties in getting to school, and that several issues regarding transportation need to be improved.

Key- words: challenges, school transport, school in the countryside.

LISTAS DE INLUSTRAÇÕES

Gráfico 1 - Fechamento de escolas do Campo.....	17
---	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Fechamento de Escolas do Campo entre 2007 e 2016.....	17
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

INEP	Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira
LDB	Lei de Diretrizes e Bases da Educação
NTE	Núcleo de Transporte Escolar
PNAT	Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar
Seduc	Secretária de Educação de Araias-TO

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	12
2. DIFERENCIAÇÃO ENTRE ESCOLA NO CAMPO E ESCOLA DO CAMPO.....	14
2.1 CONTEXTO SÓCIO HISTÓRICO DA CIDADE DE ARRAIAS - TO.....	18
2.2 CONTEXTO HISTÓRICO DO DISTRITO DE CANABRAVA.....	21
3 CONTEXTUALIZANDO OS TRANSPORTES ESCOLARES DE ARRAIAS TO.....	24
3.1 A COMPLEXIDADE DO TRANSPORTE ESCOLAR DE ARRAIAS- TO.....	25
4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	28
4.1 Caracterização da pesquisa.....	28
4.2 Participantes da pesquisa.....	29
4.3 Procedimentos e instrumentos	30
5 DISCUSSÃO E RESULTADOS DA PESQUISA.....	31
5.1 ANALISES DE PERGUNTAS PARA ALUNOS.....	31
5.2 ANALISES DE PERGUNTAS PARA PROFESSORES.....	33
5.3 ANALISES DE REALIZAÇÃO DE ENTREVISTAS PARA MOTORISTAS.....	35
6 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES.....	38
REFERÊNCIAS.....	40
APÊNDICES.....	42
ANEXO.....	44

1 INTRODUÇÃO

O tema abordado durante o estudo refere-se ao transporte escolar dos estudantes da zona rural: dificuldades e desafios enfrentadas no percurso. A problemática deste estudo buscou-se descobrir se o atendimento oferecido pelos órgãos públicos atende à demanda das regiões e o que precisa melhorar no que diz respeito ao transporte escolar da zona rural.

A presente pesquisa objetivou analisar a qualidade do transporte escolar oferecido pelos órgãos públicos e se esse transporte atende realmente à demanda da região. E como objetivos específicos, buscou-se conhecer e pesquisar um pouco sobre o contexto sócio-histórico da região de Arraias - TO, investigar como a precariedade dos transportes existentes na região afeta a vida dos estudantes e analisar as dificuldades enfrentadas pelos estudantes durante seu percurso até a escola.

Portanto, é por meio deste estudo que exponho aqui um pouco sobre o que passei para ter uma melhor educação, fazendo assim com que chegasse a um nível superior, sendo concluinte do curso de Licenciatura em Pedagogia. Antes mesmos de chegar até ao ensino médio, ou seja, do ano de 2003 até 2007, realizei todo trajeto escolar de bicicleta, pelo fato de não haver nenhum transporte escolar que levasse até a escola que ficava localizada a oito quilômetros da fazenda onde eu morava.

Para tanto, de 2008 até 2014, período este em que finalizei o ensino médio, sendo dependente do transporte escolar, e tendo como base as experiências que vivenciei durante todos esses anos, podemos afirmar que as lutas e as dificuldades são imensas, visto que no decorrer de todo o processo educativo percorri em média de 35 quilômetros para chegar até a escola mais próxima, que se localizava no distrito de Canabrava.

Havia dia que tinha que atravessar rios cheios, devido às pontes que cobriam-se de água, dificultando a passagem do ônibus, tendo que acabar de chegar ao local desejado a pé; muitas vezes o transporte estragava no meio do caminho, isso dificultava bastante o percurso até a escola, fazendo com que chegasse atrasada às aulas, tendo um sério problema para voltar para casa. Tinha dias que nem chegava até a escola, devido ao ônibus escolar quebrar no meio do caminho, tendo que retomar para casa por meio de carona ou a pé, passando sede e fome na estrada.

Esse trabalho inicia-se por está introdução, em que exponho tudo àquilo que desejo alcançar no decorrer da pesquisa, são trazidas as limitações vivenciadas por mim durante toda a educação básica. Como fundamentação teórica destacamos a diferenciação entre escola no campo e escola do campo, o contexto histórico do distrito de Canabrava, o contexto sócio -

histórico de Arraias-TO, a contextualização dos transportes escolares de Arraias-TO, a complexidade do transporte escolar de Arraias/TO, após venho colocando os procedimentos metodológicos, a caracterização da pesquisa, participantes da pesquisa, procedimentos e instrumentos, discussão e resultados da pesquisa e, por fim, trago algumas considerações.

Com essa pesquisa queremos fazer assim uma correlação daquilo que vivenciei durante os meus anos de educação básica, com o que os jovens dessa região estão vivendo na atualidade, pois embora as dificuldades e limitações que presenciei no decorrer de todos esses anos, mesmo obtendo alguma melhoria em relação aos transportes escolares, os estudantes ainda enfrentam diversos desafios neste percurso.

2 DIFERENCIAÇÃO ENTRE ESCOLA NO CAMPO E ESCOLA DO CAMPO

A escola no campo e a escola do campo são diferentes, pois do campo é situada na área rural ou pode ser também situada em área urbana, atendendo assim aquelas pessoas do campo. Essa escola é pensada, planejada, coordenada e gestada por seus próprios sujeitos, que pensam, produzem saberes e querem se desenvolver dentro do seu espaço.

Segundo Campos (2012, p. 237):

Ao contrário da Educação do Campo, a educação no campo sempre foi instituída pelos organismos oficiais e teve como propósito a escolarização como instrumento de adaptação do homem ao produtivismo e à idealização de um mundo do trabalho urbano, tendo sido um elemento que contribuiu ideologicamente para provocar a saída dos sujeitos do campo para se tornarem operários na cidade.

Considerando essa citação do autor, podemos perceber que a educação no campo tem o objetivo de adaptar o homem ao que ele produz, idealizando o trabalho no meio urbano, tendo assim uma base para se tornarem futuramente um trabalhador na cidade, ou seja, tendo uma preparação da sua saída do campo para trabalhar no meio urbano.

Caldart (2012, p. 257) aponta que:

A Educação do Campo nomeia um fenômeno da realidade brasileira atual, protagonizado pelos trabalhadores do campo e suas organizações, que visa incidir sobre a política de educação desde os interesses sociais das comunidades camponesas. Objetivo e sujeitos a remetem às questões do trabalho, da cultura, do conhecimento e das lutas sociais dos camponeses e ao embate (de classe) entre projetos de campo e entre lógicas de agricultura que têm implicações no projeto de país e de sociedade e nas concepções de política pública, de educação e de formação humana.

Diante do exposto por Caldart, a educação do campo é nomeada como um fator vivenciado pelos brasileiros na atualidade, principalmente pelos trabalhadores do campo, visando refletir sobre as políticas educacionais, que vão desde os interesses da sociedade do campo.

Para Ribeiro (2012, p. 293):

Para definir educação no campo é preciso começar pela identificação do sujeito a que ela se destina. De modo geral, “o destinatário da educação rural é a população agrícola constituída por todas aquelas pessoas para as quais a agricultura representa o principal meio de sustento” (Petty, Tombim e Vera, 1981, p. 33). Trata-se dos camponeses, ou seja, daqueles que residem e trabalham nas zonas rurais e recebem os menores rendimentos por seu trabalho.

De acordo com a autora, nota-se que para haver uma definição da educação no campo, primeiro é necessário identificar o sujeito onde ela se destina, visto que, esse sujeito da educação no campo são aquelas pessoas onde a agricultura é representada como um principal meio de sustento, ou seja, são todas as pessoas que vivem e trabalham no campo, onde recebem pouco pelo seu trabalho.

A escola do campo trata-se de uma educação que, valoriza as diversidades socioculturais, ambientais e organizativas dos camponeses, e prepara também os jovens para serem protagonistas das políticas de desenvolvimento sustentável construídas de forma coletiva nas áreas rurais.

A educação do campo é apresentada por vários movimentos sociais que fazem ligação com o campo, então quando nos referimos à educação do campo, é notório refletirmos sobre as lutas sociais existentes neste local. Entretanto, é do espaço do campo que vai gerando diversas oportunidades para as pessoas, visto que:

A Educação do Campo nasceu como mobilização/pressão de movimentos sociais por uma política educacional para comunidades camponesas: nasceu da combinação das lutas dos Sem Terra pela implantação de escolas públicas nas áreas de Reforma Agrária com as lutas de resistência de inúmeras organizações e comunidades camponesas para não perder suas escolas, suas experiências de educação, suas comunidades, seu território, sua identidade (CALDART, 2012, p.15).

Neste sentido, podemos notar que a educação do campo ocorre por meio de movimentos pela luta educacional, onde as comunidades camponesas foram à luta para não perderem seus espaços educativos e até mesmo seus pedaços de terra.

Diante da conceituação de educação do campo, e de acordo com Caldart, (2011, p. 110) podemos perceber que:

Uma escola do campo não é, afinal, um tipo diferente de escola, mas sim é a escola reconhecendo e ajudando a fortalecer os povos do campo como sujeitos sociais, que também podem ajudar no processo de humanização do conjunto da sociedade, com lutas, sua história, seu trabalho, seus saberes, sua cultura, seu jeito (CALDART, 2011, p. 110).

Segundo o que a autora vem apontando na citação acima, podemos perceber que, a escola do campo se diferencia das demais escolas, pois é um espaço que dá forças para as pessoas do campo, ou seja, é uma escola que os humanizam e os fazem crescer como sujeitos sociais em meio à sociedade.

Diante disso, entendemos que “[...] uma escola do campo é a que defende os interesses da agricultura camponesa, que construa conhecimentos, tecnologias na direção do desenvolvimento social e econômico dessa população” (ARROYO; FERNANDES, 1999, p. 47). Ou seja, uma escola ligada ao mundo do trabalho, da cultura, da produção, também associada à luta pela terra, ao projeto popular de desenvolvimento para o campo.

A educação no campo objetiva-se, portanto, a diminuir a ausência dos estudantes, acrescentando materiais pedagógicos adequados para a realidade vivenciada no espaço rural, visto que, o calendário escolar deve ter como base a época da plantação e da colheita, considerando aquilo que as famílias necessitam.

Para tanto, reafirmando o que foi colocado, pode-se dizer que:

Nos âmbitos técnicos e pedagógicos, a educação no campo tinha como objetivo reduzir faltas e desistência de alunos, aderindo modelos pedagógicos que se adequassem a realidade rural, o calendário escolar baseado nas épocas de plantio e de colheita, com o intuito de respeitar as necessidades das famílias. Assim sendo, objetivava-se assemelhar a população culturalmente e diminuir o índice de analfabetismo (ANTONIO; LUCINI, 2007).

Diante das colocações dos autores, percebe-se que, a educação no campo objetivava em diminuir a quantidade de ausências dos estudantes, acatando formas pedagógicas de acordo com a realidade vivenciada no meio rural, ou seja, o calendário da escola de acordo com as datas das plantações e das colheitas, respeitando assim, as carências das famílias, contudo, diminuiria os números de analfabetismo e assimilava os povos de acordo com a sua cultura.

Ribeiro (2012, p. 298) destaca que:

No Brasil, porém, a educação no campo, como mostra Silvana Gritti (2003), permanece relacionada a uma concepção preconceituosa a respeito do camponês, porque não considera os saberes decorrentes do trabalho dos agricultores. Ensinar o manejo de instrumentos, técnicas e insumos agrícolas era o objetivo das escolas rurais de nível técnico, além do relacionamento com o mercado no qual o camponês teria de vender a sua produção para adquirir os “novos” produtos destinados a dinamizá-la, conforme registra a história da educação no campo. (RIBEIRO, 2012, p.298).

De acordo com o que foi destacado acima, podemos perceber que a educação no campo faz uma relação com um conceito de preconceito se referindo ao homem do campo, devido a não considerar a capacidade dos trabalhadores rurais, visto que, ensinar o manejo da terra e as técnicas da agricultura é exatamente o objetivo das escolas rurais.

Para tanto, é possível considerar que as escolas do campo, estão cada vez mais reduzindo o número de quantidade existente, e esse fechamento de escola faz com que as crianças do campo vão para a cidade, e com isso acabam sendo dependente de um transporte escolar para chegar até a escola, visto que, nem sempre atende as necessidades surgidas.

Gráfico 1: Fechamento de escolas do Campo.



Fonte: MEC/INEP (Censo Escolar 2016).

Tabela 1: Fechamento de Escolas do Campo entre 2007 e 2016.

	Fechamento de Escolas do Campo entre 2007 e 2016			
	Escolas ativas em 2007	Escolas ativas em 2016	Total de escolas fechadas entre 2007 e 2016	variação de escolas ativas entre 2007 e 2016
Brasil	88.393	63.116	25.277	-28,6%
Tocantins	1.023	566	457	-44,7%
Arraias/TO	40	16	24	-60,0%
Monte Alegre de Goiás/GO	19	13	6	-31,6%
Catalão/GO	7	4	3	-42,9%

Fonte: MEC/INEP (Censo Escolar 2016).

Diante dos dados do gráfico e da tabela, podemos notar o grande número de escola do campo fechada em nosso país.

Valadão (2018, p.60) aponta que:

A justificativa dada ao fechamento de escolas do campo apontando a sua inviabilidade devido ao esvaziamento do campo como consequência do êxodo rural não pode ser totalmente desprezada. Porém, a saída encontrada em transportar as crianças para estudarem em escolas urbanas trazem sérias consequências para a formação das crianças do campo. O total de 24 escolas fechadas no período de 2007 a 2016 e as dificuldades apresentadas pelos estudantes do campo que estudam na cidade indicam que teremos dificuldade em superar o alto índice de analfabetismo no município. (VALADÃO, 2018, p. 60).

Partindo da citação, percebe-se o grande índice de escolas que foram fechadas entre o ano de 2007 ao ano de 2016, devido a ida das pessoas para a cidade, onde acabaram deixando a vida do campo para tentar algo novo, ou até mesmo um futuro melhor na zona urbana. Com isso é possível notar também que o deslocamento dessas crianças para estudarem na cidade resulta em grandes consequências na formação dessas crianças do campo.

Contudo, destacaremos adiante o contexto sócio - histórico da cidade de Arraias Tocantins, como se deu início o seu processo histórico e como ocorreu esse processo.

2.1 contexto sócio histórico da cidade de Arraias – TO

De acordo com Costa, (2008), a história de Arraias/TO iniciou-se pela descoberta do ouro, em que em 1736 descobriu-se um garimpo na Chapada dos Negros. Neste período, ocorreram as primeiras entradas dos escravos oriundos da Bahia, trazendo consigo suas tradições e seus costumes. No ano de 1740 o governador D. Luís de Mascarenhas fundou um arraial, transportando todos os povos da Chapada dos Negros para a nova sede do povoado, recebendo ajuda dos escravos e do capitão Felipe Antônio Cardoso, esse novo arraial ganhou o nome de Arraias.

Arraias foi elevada à categoria de cidade, instalada em 19 de setembro do mesmo ano. Arraias é uma cidade do Estado do Tocantins e está entre as 20 maiores cidades do Estado, e a sua importância histórica acontece por ser um dos portais da cultura do Tocantins. A cidade possui clima tropical úmido com duas estações distintas; o território é composto por áreas íngremes e montanhosas e é conhecida como cidade das colinas. (COSTA, 2008).

Com o nome de nossa Senhora dos Remédios de Arraias, iniciou-se um novo núcleo urbano. A topografia acidentada determinou um traçado com ruas sinuosas e estreitas. Na

cidade, o conjunto arquitetônico é preservado por meio das ruínas dos casarões, visto que, hoje há alguns desses casarões que ainda são habitados, onde é possível ver a permanência do estilo. (COSTA, 2008).

A cidade das colinas não obteve nenhum planejamento, pois as pessoas foram chegando e construindo as suas casas e os becos foram surgindo para servirem como passagem, para que com isso pudesse encurtar o caminho, embora até os dias atuais eles ainda existem em alguns lugares da cidade.

Costa (2008, p. 101) em sua tese de doutorado intitulada como “O Poder local em Tocantins: Domínio e legitimidade em Arraias”, aponta que:

Em Arraias, os interesses de atuação do clientelismo são obrigados a responder a diferenciação entre áreas urbanas e rurais. Tal necessidade se tornou ainda mais preeminente a partir da década de 90, quando a população urbana superou a rural. [...] aumentou uma empobrecida população urbana que, recém-chegada à sede, costuma ser particularmente vulnerável a tentações assistencialistas oferecidas pelos chefes locais. (COSTA, 2008, p.101).

Segundo o que a autora destaca na citação acima, pode-se dizer que as pessoas eram submetidas a responderem a diferença das áreas rurais e urbanas, e essa necessidade se tornou mais precisa a partir dos anos 90, época em que o povo da cidade teve uma grande superação do meio rural, visto que teve um aumento da população urbana, que tinha acabado de chegar ao local.

Então, com as mudanças políticas, institucionais e econômicas vivenciadas, não redefiniram a política nacional de forma a eliminar as práticas clientelistas. Com isso, outras práticas políticas foram incluídas para apropriar o poder tradicional de acordo com a nova realidade social, e com o decorrer dos anos, diversas transformações ocorreram na forma de processar as relações de decisão, pois os setores oligárquicos por meio de seus esforços políticos conseguiram manter uma força de posições bastante significativa.

Na área política de Arraias, as relações são ocorridas pelo clientelismo, ou seja, troca de apoio político por vários tipos de benefícios, vale destacar que, o clientelismo é composto por diversos favores pessoais como, empréstimo de dinheiro, espaços, passagens e etc. Entretanto, o clientelismo transfere para o domínio público, uma prática legítima que se apropria da maneira privada.

Segundo Costa, (2008, p. 127):

Arraias nasceu do ciclo minerador no século XXVIII, e agregou milhares de homens de diferentes raças e origens na corrida pela riqueza. Ao longo deste ciclo, a cidade

foi palco de uma típica relação senhor-escravo marcada pela destituição da liberdade e pelas parcerias entre poderosos. Após o fim da mineração, outras relações sociais surgiram em torno das atividades agropastoris entre fazendeiros, vaqueiros, agregados das lavouras, tropeiros e seus auxiliares. (COSTA, 2008, p.127).

A partir do que a autora destaca acima, a cidade de Arraias nasce do ciclo do ouro, onde foram migrando para a cidade vários homens de origens e raças diferentes em busca da riqueza e foi partindo deste ciclo que a cidade começou a ser marcada pelas lutas e liberdade. Então no ano de 1736 descobriu-se na Chapada dos Negros um garimpo de ouro, este local era cheio de minério, e isso chamou a atenção de vários olhares, sendo um deles o do governador de São Paulo, D. Luís de Mascarenhas, que tomou posse dessa região em 1740.

Com o passar dos tempos, o enfraquecimento da mineração trouxe o favorecimento da fuga urbana, primeiro foi a agricultura de subsistência e logo após veio o êxodo rural, e com isso, a população expandia atividades de agricultura e pecuária. Entretanto, grande parte dos povos venderam suas terras para fazendeiros mais ricos e muitos agregados negociaram com seus patrões, trocando suas terras por moradias na cidade. (VALADÃO, 2018).

Ao longo deste ciclo, a cidade foi palco de uma típica relação senhor-escravo marcada pela destituição da liberdade e pelas parcerias entre poderosos. Para Costa (2008, p.127) “após o fim da mineração, várias relações sociais surgiram em torno das atividades agropastoris entre fazendeiros, vaqueiros, agregados das lavouras, tropeiros e seus auxiliares”.

No decorrer dos anos, após alguns povos assumirem sua identidade negra e serem reconhecidos como descendentes de escravos, eles defenderam o direito de tomar posse sobre as terras onde moravam. Então esses povos se orgulharam de dizer que eram quilombolas, pois com suas terras, tiveram sua própria identidade e passaram a se identificar como remanescentes de escravos. E esses grandes fatores estavam relacionados ao governo Lula/Dilma, por serem representantes de movimentos democráticos e populares.

Partindo dos vários fatores históricos, Valadão (2018, p.66) vem destacando que “historicamente, as populações afrodescendentes e povos indígenas experimentaram o peso da colonização que sobrepujou a grandeza dos povos, e os rebaixou a condição degradante de escravos”. Em função disso, foram associadas várias formas de violência, visto que um dos grandes fatores para compreender essas violências, são as diferentes maneiras de desigualdade.

E, considerando o processo histórico de Arraias, podemos destacar que a partir da queda da mineração, as regiões circunvizinhas passaram a ser vistas como um fluxo de

pobreza e com isso a população viu a necessidade de sobrevivência baseada na economia de subsistência.

Costa (2008, p. 127) diz que “as relações sociais se tornaram mais complexas a medida que os fazendeiros consolidavam seu poder sobre as outras categorias e firmavam sua legitimidade, nas trocas materiais e simbólicas, na participação ativa na política local [...]”. E com essas relações sociais, teve grande impulso a economia, portanto, estas relações mudaram a cidade de Arraias com a urbanização e a industrialização.

2.2 Contexto sócio - histórico do distrito de Canabrava

O distrito de Canabrava fica situado a 28 quilômetros da cidade de Arraias Tocantins e tem uma população de aproximadamente 400 habitantes, situada na região sudeste do Tocantins e elevada a Distrito em 1965. Nesta localidade está abrigada a Escola Estadual Professora Zulmira Magalhães frequentada, por estudantes locais e das regiões próximas ao distrito e são ofertados o ensino fundamental e o médio. O distrito abriga também a creche Municipal Iaiá Ciriaca, com crianças com faixa etária entre 4 a 6 anos.

Na Canabrava há um posto de saúde em funcionamento, água encanada, energia elétrica, rede telefônica e acesso à internet. Na localidade passa uma linha de ônibus, vindo da cidade de Campos Belos, com destino a um povoado chamado Poções e isso acaba desprestigiando a cidade de Arraias pelo fato de não haver uma linha de ônibus que saia especificamente do local, com destino às demais regiões.

Os povos da região de Canabrava priorizam mais a cidade de Campos Belos- GO, situada a aproximadamente 26 quilômetros da cidade de Arraias-TO, devido ao local ter várias opções de mercados, lojas maiores, ou seja, grandes comércios, e isso faz com que as pessoas se desloquem da sua cidade, ou regiões mais próximas, para fazerem compras em Campos Belos-GO. E isso acaba desvalorizando principalmente a cidade de Arraias, pois muitos deixam de fazer suas compras na própria cidade, para comprar em outra. Com isso Arraias acaba não tendo um crescimento, então cabe à cidade buscar maneiras de chamar a atenção dos povos para que assim eles possam priorizar os produtos e o comércio que a cidade o oferece.

No distrito há poucas opções de comércio, tem alguns bares que também funcionam como mercearias. Há uma igreja católica, duas evangélicas, e em cada época acontecem diversos festejos e algumas tradições, sendo assim passadas de gerações mais velhas para as futuras. O povoado da Lagoa da Pedra faz parte do distrito da Canabrava é uma comunidade

remanescente de quilombo localizada no município de Arraias, e neste local moram descendentes de escravos que preservam a cultura dos seus antepassados.

Segundo Costa (2008, p. 140):

A “Lagoa da pedra” [...], foi reconhecida como área remanescente de quilombolas em 2005. Vivem no local descendente dos escravos que preservam não apenas rezas, como também se juntam às festas católicas, durante as quais celebram a súa. A recente delimitação das terras é vista como uma vitória para os quilombolas, especialmente os mais pobres, que percebem nela o resgate parcial de uma dívida histórica com seus antepassados. Indagados sobre a conquista, dizem tratar-se de um direito e afirmam que o esforço valeu a pena. Mesmo reconhecendo o sofrimento da luta e da espera, orgulham-se da tradição de resistência e da nova organização social e política. (COSTA, 2008, p.140).

Partindo desta citação da autora, pode-se perceber que a comunidade quilombola Lagoa da Pedra, no ano de 2005, ficou reconhecida como sendo uma área remanescente, onde habitam neste local descendentes de escravos que têm suas crenças e nos seus rituais incluem a súa. E essas pessoas que ali habitam lutam por suas terras, e as lutas desses povos culminaram em um governo democrático e comprometido com os movimentos sociais.

Então, a forma pela qual esses povos definem a sua própria identidade é resultado de grandes fatores, formas de organização política, social, elementos religiosos e territoriais. A existência de uma comunidade quilombola evidencia a importância dos movimentos sociais, a garantia e a construção dos seus direitos, evidenciando a importância de se preservar seu patrimônio e de se valorizar o conhecimento local.

A súa é uma dança onde os homens e as mulheres se movimentam ao som de tambores, comemorando a finalização da roda de São Gonçalo, da levantada do mastro de São João que ocorre no mês de junho, dando encerramento a festa do padroeiro do lugar, o Sagrado Coração de Jesus, a roda de São Gonçalo, dança típica do lugar em que alguns homens e mulheres dançam ao som de uma viola oferecendo ao santo como forma de pagar promessa.

Vale destacar que a formação da região da Canabrava ainda é precária quando nos referimos à questão de docentes formados numa determinada área, visto que, o distrito abriga professores de várias regiões e cidades vizinhas.

Hoje na Escola Estadual Professora Zulmira Magalhães, encontra-se no momento onze professores, sendo somente dois concursados, nove são contratados, oito deles são da região de Canabrava e três são de outras cidades.

Diante disso, é possível perceber o quanto a questão política está envolvida no processo educativo, onde se pode perceber que na escola há mais professores contratados do

que concursados, ou seja, professores sem a devida formação para atuar naquela área, dando assim a entender que a questão política acaba colocando uma pessoa no cargo de professor sem a devida formação específica naquela determinada área de ensino, baseado somente no contrato.

Existem também grandes desafios como, por exemplo, na questão do transporte, a falta de verbas, dentre outros. O transporte escolar sempre foi alvo de muitas reclamações ao longo do tempo. Na maioria das vezes, as queixas referem-se ao fato de os veículos estarem sempre estragados, em condições ruins, sem nenhuma segurança e a má qualidade dos serviços prestados.

3 CONTEXTUALIZANDO OS TRANSPORTES ESCOLARES DE ARRAIAS – TO

Os transportes escolares urbanos que surgiram na cidade de Arraias-TO facilitavam bastante a vida de muitos pais e responsáveis, pois levava os filhos, de casa para a creche Irmã Lucília, Escola Estadual Silva Dourado e Escola Estadual Brigadeiro Felipe. Portanto, esse transporte não teve êxito, pois a prefeitura alegando falta de recursos e os transtornos, tais como manutenção dos ônibus e contratação de motorista, mesmo com a denúncia de muitos responsáveis ao Ministério Público, como não existe lei que obrigue o gestor municipal a oferecer o transporte escolar, o mesmo não pode auxiliá-los nesta questão.

Os transportes escolares de Arraias-TO apresentam graves problemas, além da precariedade da estrutura física, a sujeira dos ônibus, às vezes a superlotação, pois muitos alunos realizam o trajeto em pé, ausência de transporte por período de até uma semana, ou até meses pela falta de combustível ou por estarem estragados.

Há também outra questão, pois diversos ônibus não dispõem de cinto de segurança e estão com o estofamento dos assentos rasgados. Assim, a falta do transporte escolar tem causado perdas significativas no processo de ensino-aprendizagem de grande parte dos alunos.

Falar sobre o transporte escolar nos faz refletir sobre uma série de questões partindo do processo da educação no nosso país, ainda mais quando se refere ao direito das crianças e jovens à educação, no meio rural, no campo ou até mesmo na cidade.

Foi partindo da Lei nº 10.709, que se incluiu o inciso VI do artigo 11 da LDB, com o objetivo de fazer com que os municípios assumam os gastos com o transporte escolar de estudantes da rede municipal, para definir a questão dos transportes, pois são responsabilidades da rede estadual e municipal, sendo que já tinha sido promulgado o inciso do artigo 70 da LDB, que permite computar os gastos com o transporte escolar, como manutenção e desenvolvimento do ensino.

Há um programa chamado Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar-PNATE, que consiste em transferir recursos financeiros para o custeio de despesas como manutenção, licenciamento, seguro, serviços de mecânica, combustível dos veículos, ou seja, em tudo que diz respeito à embarcação utilizada para o transporte de alunos da educação básica, que residem em área rural. Esses recursos são especificamente para estudantes da educação básica que moram na zona rural e são usuários do transporte escolar.

Diante disso, podemos destacar a suma importância do transporte escolar para estudantes que residem nas várias áreas rurais, pois é um dos únicos meios de suprir as

necessidades de deslocar esses estudantes que residem nestas áreas para dar início ou até mesmo terminarem seus estudos.

Para muitos estudantes das regiões do distrito de Canabrava, o transporte escolar não é uma opção, mas sim o único meio para que possam ir até uma escola mais próxima. Para alguns desses estudantes destas regiões, o transporte passa próxima das suas casas, já outros precisam se deslocar a pé até o ponto de ônibus, visto que caminham em torno de 1 a 3 quilômetros ou até mais para chegar a um ponto mais próximo, gastando cerca de 2 a 3 horas para chegar até a escola.

Contudo, há também aqueles estudantes que precisam sair de suas casas em um tipo de transporte e quando chega a certo ponto, espera outro transporte para chegar até à escola, e isso acaba tornando o seu percurso mais longo, e esses precisam acordar mais cedo para não chegarem atrasados a tempo de esperar o outro ônibus.

Existem vários transportes escolares que atendem estudantes de regiões circunvizinhas com destino ao distrito de Canabrava. Esses transportes saem especificamente de lugares diferentes, porém com o mesmo destino.

No Distrito de Canabrava tem aproximadamente sete transportes escolares onde cada um tem seu ponto de partida de lugares diferentes como por exemplo: fazenda poções, fazenda Vale da Pecuária, fazenda Cantinho, porém, trazem os estudantes somente até a fazenda Vale da Pecuária, fazenda Cágados, Terra Dura, Lagoa da Pedra, Macacos e Mansidão. Destaca-se que todas essas fazendas estão localizadas aproximadamente entre 1 a 70 quilômetros do distrito de Canabrava.

Diante disso, é possível notar a extrema importância do transporte escolar para os estudantes desta região, pois é o meio para suprir suas necessidades para chegar até uma escola mais próxima na busca por um futuro melhor.

3.1 A complexidade do transporte escolar de Arraias-TO

O transporte escolar e a garantia de acesso e permanência do educando na escola são um dever do Estado, entretanto o educando possui várias dificuldades para permanecer na escola e dentre essas dificuldades está a questão do transporte escolar. Para tanto, o ensino público oferecido não é suficiente para assegurar a permanência do aluno na escola. Então, baseado nessas realidades é que foi atrelado o dever de oferecer a educação que complementa o direito ao ensino público, possibilitando o acesso do educando no ambiente escolar.

No artigo 208 da Constituição são encontradas obrigações do Estado, onde se trata de garantias que são asseguradas aos educandos, com a finalidade é efetivar o exercício do direito à educação, dentre estes o transporte escolar:

Art. 208. O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de: VII - atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. (BRASIL, 1988).

Neste sentido, o inciso VII do art. 208 da Constituição Federal, indica que o transporte escolar é uma garantia do educando matriculado em escola pública de educação básica, independentemente da etapa escolar em que o estudante se encontra.

Por outro lado, as escolas rurais possuem infraestrutura precária, grande parte dos professores dessas escolas permanece por pouco tempo trabalhando no local, por ser uma escola situada no meio rural, pela precariedade da escola, e, também pela responsabilidade do docente além das atividades, pois o professor nessas escolas cuida também da parte administrativa e isso acaba dificultando que o docente permaneça na escola.

Portanto, é devido a todos esses problemas encontrados nessas instituições, como por exemplo, a falta de profissionais e manutenção da escola, que grande parte dessas escolas no Brasil vêm sendo fechadas e principalmente, no município de Arraias. E com o fechamento dessas escolas, o poder público do Município aumenta o número de uso do transporte escolar, visto que, tem alunos da zona rural, que não tem a escola no local, e isso faz com que o poder público forneça ônibus diariamente para atender as necessidades dos alunos da zona rural.

Sobre os transportes escolares do município de Arraias, segundo Mário José de Abreu Teixeira, responsável pelos transportes de Arraias e municípios, no município existem duas redes de atendimento ao transporte escolar: para os alunos do município, os serviços são prestados pela Secretaria Municipal de Educação, que dá assistência aos alunos matriculados nas escolas rurais. Quanto aos alunos da rede Estadual, o transporte escolar que atende os alunos residentes da zona rural é financiado por uma empresa terceirizada, cujo recurso é da Secretaria Estadual da Educação.

Existem várias empresas que atendem as necessidades dos alunos em relação ao transporte escolar. Há uma empresa que atende os alunos matriculados nas escolas sede de Arraias e os alunos da rede municipal têm os ônibus escolares que são chamados de “Amarelinhos”, e tem também as empresas particulares. Portanto, o responsável pelos transportes escolares do Município é a Secretaria de Educação (Prefeitura Municipal de

Arraias), e do Estado é a Seduc (Secretaria de Educação). Para tanto, esses transportes são gerenciados pelo NTE (Núcleo de Transporte Escolar).

4.PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O presente trabalho ocorreu por meio de uma pesquisa de campo e como instrumento para coleta de dados foi aplicado um questionário a estudantes que utilizam o transporte e professores desses alunos, uma entrevista com motoristas dos transportes escolares e uma observação no ônibus escolar, realizada no 1º e 2º semestre de 2019, com saída da fazenda Vale da Pecuária até a Escola Estadual Professora Zulmira Magalhães, localizada no distrito de Canabrava município de Arraias/TO.

Portanto, para não ficar muito extenso os dados obtidos, optamos por escolher um certo número de participantes para participar dos questionários e entrevista sendo, 8 estudantes que utilizam o transporte escolar, 5 professores que ministram aulas para esses alunos e 3 motoristas dos transportes. Então para a realização da observação optamos por observar o ônibus com maior rota e números de alunos.

A seguir será apresentada a caracterização da pesquisa, os participantes, e por fim os procedimentos e instrumentos. Este estudo teve a intenção de fazer uma breve análise de como se encontra os transportes escolares, e as dificuldades encontradas pelos estudantes durante seu percurso até a escola.

4.1 Caracterização da pesquisa

O estudo tem uma abordagem qualitativa, sendo uma pesquisa de campo de natureza aplicada, se caracterizou com um estudo exploratório, estudo de caso e bibliográfico, realizando questionários com estudantes e professores, entrevistas com motoristas que vivem essa realidade e uma observação no ônibus escolar, para facilitar assim uma melhor análise.

De acordo com Gerhardt e Silveira, 2009, a pesquisa qualitativa tem como preocupação aprofundar a compreensão de um determinado grupo social, portanto, esse tipo de pesquisa tem a preocupação com os aspectos da realidade existente que não podem ser calculados, tendo como foco a compreensão e a explicação da dinâmica das relações sociais.

Esses pesquisadores buscam explicar porquê as coisas acontecem, porém não quantificam os valores e as trocas simbólicas, visto que nesse tipo de pesquisa ao mesmo tempo em que o cientista é o sujeito ele também é o objeto de suas pesquisas.

Para Fonseca (2002, p. 32) a pesquisa bibliográfica:

É feita a partir do levantamento de referências teóricas já analisadas, e publicadas por meios escritos e eletrônicos, como livros, artigos científicos, páginas de web sites. Qualquer trabalho científico inicia-se com uma pesquisa bibliográfica, que permite ao pesquisador conhecer o que já se estudou sobre o assunto. Existem, porém pesquisas científicas que se baseiam unicamente na pesquisa bibliográfica, procurando referências teóricas publicadas com o objetivo de recolher informações ou conhecimentos prévios sobre o problema a respeito do qual se procura a resposta. (FONSECA, 2002, p.32).

Então, a pesquisa bibliográfica traz uma leitura ao pesquisador sobre aquilo que ele irá estudar, pois para os autores acima, toda pesquisa inicia-se com um estudo bibliográfico, isso justifica toda a construção teórica de um trabalho científico.

A realização dessa pesquisa é de fundamental importância para que possamos perceber as dificuldades que os estudantes da região enfrentam para chegar até uma escola, visto que, o transporte escolar de estudantes da zona rural é algo que se faz necessário para a garantia e permanência das crianças na escola, pois como destaca a Lei Magna, toda criança tem direito à educação. No entanto, para que esse direito seja considerado e para que a criança consiga ter educação de qualidade depende de vários fatores, sendo que o transporte escolar é um dos mais importantes. “Embora seja um dever do Estado oferecer transporte escolar, direito nem sempre respeitado, também cabe a toda sociedade a fiscalização da aplicabilidade dessa obrigação” (BRASIL, 1988).

4.2 Participantes da pesquisa

Para a realização deste trabalho, foram feitas pesquisas bibliográficas, realizando leituras e diálogo com autores, livros e artigos que falam sobre os transportes escolares, para que assim pudesse dar fundamentação à pesquisa.

Para que pudéssemos conhecer melhor o tema a ser abordado e as dificuldades que os estudantes enfrentam, foram aplicados questionários, contendo perguntas sobre o transporte escolar e as dificuldades enfrentadas pelos estudantes da região e os desafios que eles passam para chegar até à escola. Com isso, pesquisamos estudantes que enfrentam essa realidade diariamente, com faixa etária entre 14 a 18 anos, professores que ministram aulas para esses alunos e entrevistamos alguns motoristas que conduzem os veículos.

Esse processo ocorreu para que pudéssemos fazer uma comparação com o que os autores vêm destacando a respeito da temática. As pessoas que responderam o questionário e participaram da entrevista foram objetivas. Além disso, para a preservação da identidade dos sujeitos colaboradores, foi pedida a autorização aos mesmos, tornando possível a realização da pesquisa.

4.3 Procedimentos e instrumentos

Os procedimentos e instrumentos utilizados no desenvolvimento da pesquisa foram uma observação no transporte escolar e a aplicação de questionários contendo perguntas abertas e/ou fechadas, e também entrevistas com alguns motoristas do transporte escolar.

A entrevista foi realizado quando os motoristas estavam no aguardo dos alunos, portanto como alguns faz bicos enquanto esperam os alunos, optemos por entrevista-los no horário do intervalo do lanche em que eles também param para lancharem. De início a intenção era grava-los todos falando, porém eles não concordaram com a gravação, então tivemos que anotar cada detalhe.

O motivo da escolha deste trabalho foi realmente para destacar as dificuldades e desafios enfrentados, destacar também as lutas que os estudantes ainda enfrentam no dia a dia em busca de um futuro melhor. A quantidade de sujeitos envolvidos para a realização da pesquisa, foram oito alunos que utilizavam o transporte, cinco professores que ministram aulas para esses alunos e três motoristas da região e do Distrito de Canabrava.

5 DISCUSSÃO E RESULTADOS DA PESQUISA

Este estudo destaca a questão do transporte escolar de estudantes da zona rural e as dificuldades enfrentadas por eles no percurso, e busca refletir as dificuldades vivenciadas pelos alunos nas regiões do distrito de Canabrava. Dessa forma, nesta seção, destacamos os principais resultados obtidos por meio da coleta de dados, que ocorreu partindo de aplicações de questionários, contendo cerca de 1 a 7 perguntas especificamente para 8 alunos que utilizam o transporte escolar e 5 professores que ministram aulas para esses alunos, realização de entrevista com 3 motoristas e por fim uma observação no transporte escolar com destino a Canabrava.

A fim de preservar a identidade das pessoas colaboradoras, identificamos cada um por uma sequência de números, que são eles: Aluno 1-2-3-4-5-6-7-8, Professor 1-2-3-4-5, e, Motorista 1-2-3.

5.1 Análises de perguntas para alunos

Alunos	Pergunta 1: O transporte escolar lhe pega na porta da sua casa? Sim ou Não?	Pergunta 2: Quantos metros você tem que andar para esperar o transporte escola? De 300 a 1000, metros, de 1 a 3 km, ou mais de 4 km?	Pergunta 3: Qual o horário que você acorda para estar na escola no horário da aula? De 3 a 4 horas, de 4 a 5 horas, de 5 a 6 horas, ou de 6 a 7 horas?	Pergunta 4: Costuma chegar atrasado na escola? Sim, ou Não?	Pergunta 5: Qual horário que você chega em sua residência? De 12 às 13 horas, de 13 às 14 horas, de 14 às 15 horas, ou de 15 às 16 horas?
A 1	Sim	De 300 a 1000	5 a 6 horas	Não	12 às 13 horas
A 2	Não	De 300 a 1000	4 a 5 horas	Não	12 às 13 horas

A3	Não	De 300 a 1000	5 a 6 horas	Não	12 às 13 horas
A4	Sim	De 300 a 1000	5 a 6 horas	Não	12 às 13 horas
A5	Sim	De 300 a 1000	6 a 7 horas	Sim	12 às 13 horas
A6	Não	De 300 a 1000	5 a 6 horas	Não	12 às 13 horas
A7	Sim	De 300 a 1000	5 a 6 horas	Sim	12 às 13 horas
A8	Não	De 300 a 1000	5 a 6 horas	Sim	12 às 13 horas

Diante da questão número 01 perguntada aos alunos, entre 8 alunos que participaram, quatro deles disseram que o transporte lhe pega na porta de casa e quatro disseram que não. Com isso, é possível notar o quanto é e se faz importante o transporte escolar nas regiões circunvizinhas da Canabrava, pois o estudante que tem um transporte que lhe pega na porta de casa facilita bastante, visto que, outros precisam caminhar metros ou km até o ponto de ônibus.

Miranda (2016, p.02) diz que “é dever da municipalidade, ações fiscalizadoras para dar mais segurança aos alunos e tranquilidade aos pais, que deixam aos cuidados das empresas de transporte os seus filhos”. Então, com isso, notamos que realmente é o dever do município, sendo que a segurança das crianças se enquadra nesses deveres, e às vezes ainda ocorre falha na garantia e segurança dos estudantes.

Já na segunda questão, todos os estudantes responderam que andavam cerca de 300 a 1000 metros até o ponto de ônibus, então de acordo com a respostas de cada um, nota-se que, por mais que o transporte facilita a ida da criança até a escola, há uma certa dificuldade em que o aluno, em alguns casos, ainda precisa andar quase um quilômetro para chegar ao ponto de ônibus, e se for em um período chuvoso esse aluno não chega a ir até a escola.

De acordo com as respostas da questão número 03, 1 estudante disse que acorda de 4 a 5 horas, 6 disseram que acordam 5 a 6 horas e somente 1 disse acordar entre 6 a 7 horas. É possível analisar o quanto alguns alunos precisam acordar cedo para chegar no horário certo das aulas e o quanto é cansativo percorrer cerca de 4 a 5 horas para chegar à escola. Miranda (2016, p.02), afirma que “Como preceitua a Carta Magna é dever do Estado proporcionar educação a todos os cidadãos, oferecendo escola pública e meios necessários para que haja frequência escolar” [...].

Diante da questão 4, quando é perguntado se costumam chegar atrasados na escola, 3 alunos falaram que sim e os outros 5 disseram que não. Então esse atraso acaba dificultando a aprendizagem dos alunos, pois muitas vezes chegam na metade da aula, então esse aluno acaba perdendo o conteúdo, portanto, cabe ao professor ofertar aulas de reforços na escola no período da tarde, para que o aluno possa compreender o conteúdo passado.

Já na questão 5 quando é perguntado qual o horário que os estudante chegam em suas residências, todos os 8 estudantes responderam que chegam entre 12 e 13 horas em casa. Visto que o horário de funcionamento das atividades desses estudantes é de 7:30 horas às 11:30, havendo um intervalo às 9:30 horas para o lanche.

5.2 Análises de perguntas para professores

Pergunta 1: Você acredita que os alunos da zona rural enfrentam dificuldades em assimilar os conteúdos por faltar às aulas, por chegarem atrasados devido ao transporte e por cansaço físico decorrente do trajeto percorrido todos os dias? Sim ou Não?

Ao perguntar se o docente acredita que os alunos da zona rural enfrentam dificuldades em assimilar os conteúdos e por outros casos, todos os 5 professores que participaram responderam que sim, com isso nota-se o quanto esses fatores dificultam no processo ensino aprendizagem do educando.

Pergunta 2: A escola faz algo pra sanar essas dificuldades? Sim ou Não?

Diante as colocações de alguns professores, a escola tem contribuído bastante com o saber do educando, visando construir o conhecimento e promover sua capacidade. Segundo a LDB, a escola tem o papel de formar o estudante e garantir suas finalidades que estão registradas no artigo 22 em que diz que a educação básica tem por finalidade desenvolver o educando, assegurar-lhe a formação comum indispensável para o exercício da cidadania e fornecer-lhes meios para progredir no trabalho e em estudos posteriores.

Pergunta 3: Na condição de professor, quais as maiores dificuldades que os estudantes dependentes de um transporte escolar enfrentam no seu dia a dia?

Professor 1: Na época do calor é a poeira, na época da chuva são as lamas e quando o ônibus quebra, o aluno tem que enfrentar sol ou chuva e o cansaço quando está longe de casa. E em relação as estradas muito ruins, muitos buracos e etc.

Professor 2: As maiores dificuldades que eles enfrentam são na questão dos conteúdos, a qual demonstram muitas dificuldades.

Professor 3: Estradas esburacadas, poeira, atoleiro, carros quebrados e outros.

Professor 4: A desmotivação é um problema recorrente dos nossos alunos usuários do transporte escolar, devido à ausência em muitas aulas se sentem desmotivados e perdidos em alguns momentos. Portanto, é nosso dever enquanto educador auxiliar nossos alunos.

Professor 5: A falta de manutenção nos ônibus, e nas estradas.

Partindo de tais respostas, nota-se que cada um dos professores colocou seu posicionamento, pois as maiores dificuldades que eles enfrentam são em relação aos conteúdos, a qual demonstram várias dificuldades.

Em relação a todos esses posicionamento dos professores, é notório perceber a grande dificuldade que esses educandos enfrentam no decorrer do seu processo educativo, como por exemplo, estradas ruins e esburacadas, lama, poeira, falta de manutenção nos ônibus e estradas, ônibus que estragam nas estradas e isso faz com que os alunos enfrentem sol ou chuva quando estão distantes das suas casas. Diante disso, nos faz refletir: será que não se poderia construir uma escola mais próxima à região desses alunos que atendessem as necessidades de cada um?

Refletindo sobre essa questão, pode-se dizer que a educação no contexto cultural, político e social, vêm provocando várias necessidades na forma de caminhar, olhar e fazer. Diante disso, é possível notar a importância do pedagogo, onde eles estabelecem metas e constrói um processo educacional. Entretanto, o apoio pedagógico juntamente com toda a comunidade, torna possível construir uma escola de qualidade, garantindo assim, um ótimo ensino e uma boa aprendizagem dos estudantes desta região.

Pergunta 4: Para você, de que maneira a escola contribui para a formação desses estudantes?

Professor 1: A escola tem que buscar estratégias para desenvolver competências na formação dos alunos, onde a escola deve se adaptar para formar os alunos de forma integral, indo além do desenvolvimento cognitivo.

Professor 2: A escola contribui com aulas de reforço, e monitorias.

Professor 3: Aula de reforço, atividades diferenciadas entre outras.

Professor 4: A escola contribui incentivando nossos alunos na superação de dificuldades tanto pedagógicas quanto na estrutura e organização individual e social, buscando proporcionar oportunidades de produzir conhecimentos.

Professor 5: Na reposição dos conteúdos, aula de reforço, trabalhos e pesquisas individual e em grupo.

Ao perguntar sobre a contribuição que a escola traz para a formação desses alunos, cada professor colocou seu posicionamento. Então, vimos que a escola tem contribuído bastante para o desenvolvimento e formação desses estudantes, pois embora as dificuldades

que esses estudantes enfrentam, a escola procura de alguma forma sanar as necessidades desses educando, como, por exemplo, repor os conteúdos, realização de aulas de reforços e dentre várias outras contribuições.

Portanto, a escola como sendo uma segunda casa destes estudantes é uma instituição social de extrema relevância na sociedade, pois além de possuir o papel de fornecer preparação intelectual e moral dos alunos, ocorre também a inserção social. E isso acontece pelo fato de a escola ser um importante meio social frequentado pelos indivíduos, depois do âmbito familiar.

5.3 Análises de realização de entrevista para motoristas

Pergunta 1: Quais são as dificuldades que você enfrenta como motorista?

Motorista 1: Principalmente as estradas ruins.

Motorista 2: Principalmente as estradas ruins.

Motorista 3: Estradas ruins e pontes também

Diante o diálogo com três motoristas do transporte escolar, ao perguntar sobre as dificuldades enfrentadas, dois deles colocaram que principalmente são as estradas ruins, já o outro colocou que são as estradas e as pontes ruins também. Portanto partindo dessas colocações, podemos refletir sobre o risco que esses alunos passam com as diversas pontes em condições precária que os ônibus trafegam e estradas esburacadas.

Pergunta 2: O ônibus em que você trabalha é adequado para atender as necessidades dos alunos?

Motorista 1: Sim, porém precisar melhorar e muito ainda.

Motorista 2: Sim, mais precisa melhorar em partes.

Motorista 3: Sim, em partes, porém ainda precisa melhorar por parte da segurança.

De acordo com as inquietações dos motoristas vale destacar que todos eles disseram que os transportes são adequados, porém em partes precisam melhorar, pois a segurança é muito pouca para atender as necessidades dos alunos. Há cintos de segurança, porém alguns não funcionam a trava, na época do calor entra bastante poeira, dentre vários outros fatores.

Pergunta 3: Os alunos faltam muita à aula devido ao transporte?

Ao indagarem os motoristas sobre essa questão, eles disseram que não há essa falta, porém quando ocorre é devido aos transportes que estão estragados, e às vezes demoram dias para serem concertados. Portanto, como bem sabemos no artigo 208 da Constituição, o Estado tem a dever de garantir a educação do estudante, e dentro esses deveres está incluído o

transporte escolar, visto que, o mesmo é uma garantia do estudante que estão matriculados em uma rede pública.

Pergunta 4: Chegam muito atrasados na aula?

Ao perguntar para os motoristas se há algum atraso para chegar às aulas, todos disseram que não, só há atraso quando o ônibus estraga no caminho para a escola, ou quando é preciso fazerem a rota para outros motoristas, com isso, aumentam as suas rotas e as vezes os fazem chegarem atrasados no local. Então, diante do diálogo com os motoristas, pode perceber que tanto os alunos quanto os motoristas, enfrentam desafios para chegar até a escola, seja eles por fatores dos transportes escolares, ou até mesmo devido ao aumento das rotas diárias.

Pergunta 5: Você trabalha no período adequado?

Os três afirmaram que trabalham sim no período adequado, pois embora as dificuldades enfrentadas nas estradas, onde às vezes precisam até se passar por mecânico quando o transporte estraga, trabalham por amor, e para não ficar parado enquanto os alunos estão no período de aula, eles fazem bicos no local para passar o tempo até as aulas terminarem.

Pergunta 6: Aproximadamente quantos quilômetros os alunos percorrem até o ponto de ônibus?

Motorista 1: Alguns 100 metros

Motorista 2: O máximo 200 metros

Motorista 3: Alguns deles uns 300 metros.

No decorrer do diálogo, os motoristas colocaram que, embora sejam poucos metros que esses alunos percorrem até o ponto de ônibus, mesmo assim para eles ainda há uma grande dificuldade, pois as vezes estão no período chuvoso e alguns precisam atravessar rios para poder chegar ao ponto de ônibus e quando os rios se encontram cheios, não há como os alunos fazerem essa travessia por não haver nenhuma ponte no local. Então, a partir das falas dos motoristas, podemos refletir sobre as tantas dificuldades que esses estudantes enfrentam para chegar até a escola mais próxima que atenda às suas necessidades.

Pergunta 7: Como que os alunos se comportam no ônibus?

Motorista 1: Bem

Motorista 2: Às vezes conversam um pouco, porém há aqueles comportados

Motorista 3: Às vezes são um pouco comportados

Segundo o que os motoristas destacaram, alguns alunos são bem comportados, já outros conversam um pouco, porém há aqueles que devido ao cansaço por acordarem cedo,

são bastante comportados, que chegam a viajar o percurso todo dormindo, tanto de ida à escola como na volta para casa.

De acordo com os entrevistados, há uma monitora em cada transporte escolar e o dever dessa monitora é monitorar os estudantes, garantir a segurança dos menores e ajudar os motoristas a controlá-los como, por exemplo, manter todos sentados, não andar nos corredores dos ônibus e colocarem o cinto de segurança.

Algumas políticas públicas educacionais, como a de “Transporte Escolar para Todos”, têm tentado amenizar o quadro de problemas que interferem na aprendizagem, porém, outras questões relativas ao transporte escolar ainda precisam ser revistas pelos órgãos públicos competentes, notadamente por quem as idealizou, a exemplo dos idealizadores da Cartilha do Transporte Escolar, que ressalta:

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate) foi instituído pela Lei no 10.880, de 9 de junho de 2004, com o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares dos alunos do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, Distrito Federal e municípios (INEP, 2005).

De acordo com a citação, vimos que por mais que as políticas públicas educacionais tentam sanar os problemas que afetam a aprendizagem do estudante, ainda há algumas demandas referentes aos transportes escolares que precisam ser melhoradas.

6. ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Este trabalho foi focado no transporte escolar dos estudantes da zona rural no Distrito de Canabrava e região e nas dificuldades enfrentadas por eles no percurso. Assim, teve como objetivo geral analisar a qualidade do transporte escolar, e se esse transporte atende realmente a demanda da região. Para a realização desta pesquisa, fez-se por meio de estudo bibliográfico, aplicação de questionários e entrevistas.

Por meio desta pesquisa, foi possível verificar que o transporte escolar desses estudantes no decorrer dos anos, por mais que ocorreram algumas mudanças na questão da infraestrutura dos veículos, ainda há muito que melhorar. Pois, como foi mencionado no decorrer da entrevista com os motoristas, o transporte ainda estraga com frequência, e isso acaba dificultando a ida dos estudantes para a escola, porque muitas vezes o conserto do ônibus é demorado, sendo necessário levar para a cidade de Arraias, para que possa fazer os ajustes precisos.

Como problemática buscou-se descobrir se o atendimento oferecido pelos órgãos públicos atende à demanda das regiões e o que precisa melhorar no que diz respeito ao transporte escolar da zona rural. Portanto, vimos que a escola tem um papel importante para sanar as dificuldades dos estudantes, como bem menciona os professores, eles buscam formas para melhor atender as necessidades de cada um, realizando aulas de reforços e várias outras coisas.

Baseado neste estudo, e fazendo uma correlação do que vivenciei há alguns anos e diante da observação que realizei, percebe-se que a questão do transporte sofreu algumas mudanças, porém não foram muitas. Antes, no transporte, não havia monitores e hoje já constam em cada veículo uma monitora para monitorar os estudantes, garantir a segurança dos menores e ajudar os motoristas a controlá-los, como por exemplo, manter todos sentados, não andar nos corredores dos ônibus e colocarem o cinto de segurança.

De acordo com a observação, embora os transportes tenham sofrido uma melhora na infraestrutura, ainda precisam melhorar bastante na parte da segurança, pois os veículos contém o cinto de segurança, porém, nem todos funcionam. Então, por mais que as monitoras cobram de todos para que coloquem o cinto, nem todos vão utilizar devido ao fato de estarem estragados e isso acaba dificultando bastante a segurança dos estudantes.

Com a pesquisa, tornou-se possível perceber que embora as mudanças ocorridas a respeito do transporte, nem sempre ocorreram de forma positiva. Visto que esses estudantes ainda enfrentam inúmeros desafios para que possam chegar até a escola, como pontes em

situações precárias, estradas ruins e esburacadas, ônibus que estragam no caminho, e vários outros fatores.

Portanto, mesmo diante dos avanços, percebe-se que os estudantes que vivem na área rural ainda se distanciam de algumas conquistas que eles tem direito de acordo com a constituição, para tanto, é possível notar a falta das políticas públicas para amenizar tais necessidades e dificuldades que esses dependentes dos transportes enfrentam, como na manutenção das estradas, pontes e nos ônibus.

Essa pesquisa atendeu aos objetivos que foram propostos e a problemática que foi apresentada, tornando possível também por meio de leituras para dar fortalecimento ao tema que foi proposto e assim, aos principais pontos a respeito da coleta de dados que foram feitas com os sujeitos colaboradores.

Com isso, esperamos que essa pesquisa possa mobilizar e exigir mudanças do poder público para que haja ainda mais melhorias na questão do transporte escolar dos estudantes da região de Canabrava e região. Porque embora o que vivenciei há alguns anos atrás, podemos afirmar que o transporte escolar obteve várias melhorias em partes, porém precisa haver algumas mudanças para que possam garantir uma melhor educação para as crianças e jovens que lutam por um futuro melhor.

REFERÊNCIAS

ANTONIO, Clésio Acilino; LUCINI, Marizete. Ensinar e aprender na educação do campo: processos históricos e pedagógicos em relação. **Cad. CEDES**, Campinas, v. 27, n. 72, p. 177-195, Ago/2007.

ARROYO, Miguel Gonzalez; CALDART, Roseli Salete; MOLINA, Mônica Castagma (Orgs.). **Por uma educação do campo**. Petrópolis, Rio de Janeiro: Vozes, 2011.

_____, Miguel Gonzáles; CALDART, Roseli Salete; MOLINA, Monica Castagna(org). **Por uma educação do campo**. Petrópolis:Vozes, 2004.214p.

BRASIL. Constituição: República federativa do Brasil,1998.

_____. (1996). Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Lei nº9394/96.

_____. Governo do. Programa Nacional de Apoio ao transporte escolar. 2017. Disponível em:< <https://www.gov.br/programas/pnate> acesso em: 28 de out. 2019>.

_____. LEI nº 9394/96 Diretrizes e Bases da Educação Brasileira.

CALDART, R. S.; PEREIRA, I. B.; ALENTEJANO, P.; FRIGOTTO, G. **Dicionário da Educação do Campo**. Rio de Janeiro, São Paulo: Escola Politécnica de Saúde Joaquim Venâncio, Expressão Popular, 2012

CALDART, Roseli. Salete. **A escola do campo em movimento**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

_____, Roseli Salete. A escola do campo em movimento. In: **Por uma educação do campo**. Rio de Janeiro: Vozes, 2011.

CAMPOS, Oliveira Roberto da. **Educação no campo e Desenvolvimento Rural**. Disponível em: < laga.ig.ufu.br/xx1enga/anais_enga_2012/eixos/1318_2.pdf >, Acesso em: 20 març. 2019.

Cartilha do transporte escolar / Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP – Brasília: (mimeo) 2005.

COSTA, Magda Suely Pereira. **O Poder Local em Tocantins: Domínio e legitimidade em Arraias**. 298f. Tese de doutorado. Brasília, PPG Sociologia/UnB, 2008.

FONSECA, J. J. S. Metodologia da pesquisa científica. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

GERHAEDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de pesquisa**. 1ª ed., editora UFRGS, p. 31-35-37, Rio Grande do Sul, RS, 2009.

LEITE, Sérgio Celani. **Escola rural: urbanização e políticas educacionais**. São Paulo: Cortez, 1999.

MIRANDA, Joanita Rodrigues de Sousa. **Transporte escolar: Garantia de acesso e cidadania**. Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento Ano 1. Vol. 8. p-100-106. Setembro de 2016. ISSN.2448-0959. Disponível em: <<https://www.nucleodoconhecimento.com.br/pedagogia/transporte-escolar>>, Acesso em 05 jan. 2020.

OLIVEIRA, Rosy de. **O barulho da Terra nem Kalunga nem Camponeses**. Tese apresentada ao Programa de Pós- Graduação em Sociologia e Antropologia. Instituto de Filosofia e Ciências Sociais. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007.

RIBEIRO, Marlene. **Educação Rural**. Disponível em: <https://www.unioeste.br/portal/images/files/GEFHEMP/Textos_Bloco_I/01_A_-_Marlene_Ribeiro_-_Educa%C3%A7%C3%A3o_Rural.pdf>. Acesso em: 22 març, 2019.

VALADÃO, Erasmo Baltazar. **A inserção da Universidade Federal do Tocantins no Campus de Arraias: conhecimento, oportunidade e inclusão social**. 2018. 222 f., il. Tese (Doutorado em Educação) –Universidade de Brasília, Brasília, 2018

APÊNDICE A: ROTEIRO DE APLICAÇÃO DE PERGUNTAS PARA ESTUDANTES

1- O transporte escolar lhe pega na porta da sua casa?

Sim () Não ()

2-Quantos metros você tem que andar para esperar o transporte escola?

a) De 300 a 1000 metros ()

b) 1 a 3 km ()

c) Mais de 4 km ()

3-Qual o horário que você acorda para estar na escola no horário da aula?

a) De 3 a 4 horas ()

b) De 4 a 5 horas ()

c) De 5 a 6 horas ()

d) De 6 a 7 horas ()

4-Costuma chegar atrasado à escola?

Sim () Não ()

5-Qual horário que você chega a sua residência?

a) De 12 às 13 horas ()

b) De 13 às 14 horas ()

c) De 14 às 15 horas ()

d) De 15 às 16 horas ()

APÊNDICE B: ROTEIRO DE APLICAÇÃO DE ENTREVISTA PARA MOTORISTA DO TRANSPORTE ESCOLAR

- 1-Quais são as dificuldades que você enfrenta como motorista?
- 2-O ônibus em que você trabalha é adequado para atender as necessidades dos alunos?
- 3-Os alunos faltam muita à aula devido ao transporte?
- 4-Chegam muito atrasados na aula?
- 5-Você trabalha no período adequado?
- 6-Aproximadamente quantos quilômetros os alunos percorrem até o ponto de ônibus?
- 7-Como que os alunos se comportam no ônibus?

APÊNDICE C: ROTEIRO DE APLICAÇÃO DE PERGUNTAS PARA PROFESSOR

1-Você acredita que os alunos da zona rural enfrentam dificuldades em assimilar os conteúdos por faltar às aulas, por chegarem atrasados devido ao transporte e por cansaço físico decorrente do trajeto percorrido todos os dias?

Sim () Não ()

2-A escola faz algo pra sanar essas dificuldades?

Sim () Não ()

3-Na condição de professor, quais as maiores dificuldades que os estudantes dependente de um transporte escolar enfrenta no seu dia a dia?

4-Para você, de que maneira a escola contribui para a formação desses estudantes?

ANEXO A: TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO



UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS
 CAMPUS UNIVERSITÁRIO PROFESSOR DOUTOR
 SÉRGIO JACINTHO LEONOR
 COLEGIADO DO CURSO DE PEDAGOGIA

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)

Eu **Cintia Bispo de Jesus**, aluna do curso de Pedagogia da Universidade Federal do Tocantins/Campus Arraias, matrícula nº. 2016111215 sob a orientação do **Prof.º Dr. Erasmo Baltazar Valadão**. Estou realizando uma pesquisa sobre o título “O transporte escolar de estudantes da zona rural: dificuldades e desafios enfrentadas no percurso” Desta forma, a pesquisa teve como objetivo analisar a qualidade do transporte escolar oferecido pelos órgãos públicos, e se esse transporte atende realmente a demanda da região.

Para isso, gostaria de solicitar sua autorização para realizar entrevistas, aplicar questionário e produzir fotografias. Esclareço que as informações pessoais da pesquisa serão preservadas e serão utilizadas apenas para produção de conhecimento, excluindo a possibilidade de fins comerciais. Qualquer dúvida em relação ao estudo você poderá contatar por meio do e-mail do professor erasmovaladao@mail.uft.edu.br. A sua participação é muito importante para o desenvolvimento da pesquisa. Desde já, agradeço sua inestimável contribuição.

Aceito colaborar desta pesquisa e consinto a divulgação de minhas respostas para análise e discussão dos resultados obtidos.

Assinaturas dos colaboradores:

Nice Ferreira de Jesus Gonçalves ;
Wendell Nunes do Silva ;
Neimã da Rubina Lopes ;
Jenaiza Dias dos Santos ;
Carissa Antônio Dias ;
Keila Abre dos P. Batista ;
Rita de Cassia Francisco da Costa ;
Migueleng Gonçalves dos Silva ;
Martania Antônio Pereira ;
Carlos Jeniseth E. Machado ;
Jamirngos Augusto Alves dos Silva ;
Jaqueline Vieira de Araújo ;

Edilson Lelis de Oliveira ;
Carlos Augusto José da Silva ;
Emanuelly Barbosa Santos ;
Enrique Silveira dos Santos ;

Arraias - TO, dezembro 2020.