

Transporte escolar rural e acesso à educação em Taubaté

Eduardo A. Vasconcellos¹; Alan Charles Dias²;
Instituto Movimento Diretor do Patrimônio de frota Veicular

Eduardo Cursino³
Secretário de Governo, Taubaté

Resenha

O transporte escolar na zona rural demorou muito a ser organizado no Brasil, deixando milhões de crianças rurais sem acesso a escolas por décadas. Os principais fatores que determinaram esta situação foram o reduzido poder político da população rural, as condições socioeconômicas que limitam o mercado de transporte fora da área urbana.. O caso de Taubaté/SP é um exemplo da mudança ocorrida em muitas cidades do país, que passou a ter um sistema de transporte escolar rural de qualidade, financiado por recursos federais e locais e que atende a todas as crianças em idade escolar.

PALAVRAS CHAVE: transporte escolar rural, direito à educação

INTRODUÇÃO: Historia do transporte rural no Brasil

No caso da demanda regular de trabalho, representada pelos “bóias-frias” e trabalhadores informais, a solução de mercado gerou condições precárias para a maioria, traduzidas pela utilização de veículos inadequados e pela insegurança e desconforto no transporte. No caso da demanda de viagens da população rural para a cidade, o principal problema sempre esteve ligado à falta de oferta de transporte, devido à demanda limitada e ao rendimento baixo para o prestador de serviços. A oferta geralmente ocorre como complemento de linhas urbanas, como horários limitados e frequentemente inadequados para os usuários, o que mantém um elevado grau de isolamento da população rural.

Por outro lado, a ausência do transporte escolar feriu os direitos de milhões de brasileiros, com grandes impactos sociais e econômicos. As crianças que não puderam estudar ficaram limitadas em suas capacidades e oportunidades e passaram a fazer parte de um contingente informal de trabalhadores, com rendimentos muito baixos e irregulares; muitas destas crianças podem ser vistas hoje nas ruas das cidades, formando um exército de subempregados.

Assim, a demanda mais afetada pela precariedade do transporte sempre foi a demanda escolar, que no caso da zona rural constitui condição essencial para o acesso à escola. Embora a Constituição brasileira estabeleça o direito à educação, este direito foi historicamente desrespeitado pela dificuldade de acesso físico às escolas. Embora haja vários fatores que condicionam a menor escolarização na zona rural, a localização física inadequada das escolas e a falta de transporte constituem fatores essenciais: como a escola distante é apenas virtual, sua oferta simples de nada adianta se uma forma de transporte público não for ofertada. Ou seja, a lei garante um “direito” ilusório, que não é respeitado na prática

Historicamente, a população rural freqüentou escolas precárias localizadas na zona rural ou nas vilas próximas. A população que efetivamente freqüenta as escolas rurais abarca uma faixa etária ampla, uma vez que é grande o índice de repetência. Foi muito comum a organização de escolas com alunos das três primeiras séries separados por filas de cadeiras e orientadas por apenas uma professora. Apesar das dificuldades de estimar o contingente de alunos, uma aproximação pode ser feita a partir do número de alunos matriculados na zona rural em 1985: o país tinha cerca de 145 mil escolas rurais com 5,6 milhões de estudantes (MEC, 1985) podendo-se afirmar que a maior parte das viagens casa-escola era feita a pé ou de bicicleta.

Os professores também enfrentaram grandes problemas para chegar diariamente às escolas. A maioria não recebe auxílio financeiro. Em algumas regiões, os professores moram no campo durante a semana, para evitar longos percursos diários, mas na maioria dos casos isto é inevitável. O mesmo ocorre com os supervisores escolares. No caso de São Paulo, os professores começaram a receber auxílio financeiro no final da década de 1980. Em duas cidades do interior do Estado - Araraquara e Taubaté - os professores gastavam em média 20% dos seus salários com o transporte até a escola, sendo que muitos gastavam mais do que 50% (Vasconcellos, 1985). Dada a falta de meios públicos de transporte, a carona programada é expediente muito comum, por meio da qual os professores que possuem automóveis alternam-se no uso do veículo.

Com relação à oferta de meios específicos de transporte escolar, alguns estados brasileiros já contavam com serviços regulares na década de 1990, principalmente os estados do Sul e São Paulo. Neste último operava o maior sistema, pelo qual 85% dos municípios transportavam cerca de 180 mil crianças rurais diariamente. No entanto, muitas crianças - na maioria dos estados - não tinham meios regulares e confiáveis de transporte até a escola.

Existem, ainda, grandes desafios a serem enfrentados. Na área técnica, o desafio é incluir o transporte rural na pauta de estudos. Esta inclusão é importante não apenas tecnicamente - pela riqueza dos problemas a serem analisados - como socialmente, pelo impacto que a precariedade de transporte tem nas condições de vida da população rural. Esta é uma dívida que a comunidade técnica de transportes precisa resgatar. Na área política, o caso do acesso à escola depende da aceitação política do direito efetivo a este acesso: a escola distante não existe, é apenas "virtual" e só a garantia do transporte pode fazer valer a garantia constitucional ao direito à educação. Nesse sentido, o transporte escolar deve ser entendido como parte integrante do sistema educacional, do próprio direito à escolarização previsto na Constituição, e não apenas como "auxílio suplementar" ao educando. Esta visão limitada acaba dificultando a exigência de investimentos claros para a manutenção do transporte, ao contrário do que ocorre, por exemplo, nos EUA, que operam gratuitamente o maior sistema de transporte escolar do mundo, com uso de 300 mil veículos (NASDPT, 1983).

O maior desafio é caracterizar o transporte rural como problema social, requerendo, portanto, um mínimo de intervenção governamental para garantir condições de segurança, confiabilidade e conforto. Dadas as condições socioeconômicas da população rural e o nível de atividades do campo brasileiro, a submissão do transporte unicamente à viabilidade de mercado continuará limitando a oferta e conseqüentemente as possibilidades de deslocamento da população rural.

DIAGNÓSTICO

O transporte escolar passou a fazer parte de uma política assegurada pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 208. No entanto, o texto coloca o apoio ao transporte rural como "auxílio" ao estudante, o que reduz sua força jurídica e permite discussões sobre a sua real necessidade, que podem por em perigo o projeto. O tema foi tratado também pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), no artigo 4 e pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em seu artigo 54, com o objetivo de promover o acesso do alunado às escolas, condição básica para a garantia do direito à educação.

O primeiro programa abrangente de transporte escolar rural começou em 2004, quando foi criado o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), que passou a fazer a transferência, para municípios, de recursos financeiros para custeio

do sistema. Os critérios de definição dos valores eram baseados na porcentagem de crianças morando em áreas rurais, nas dimensões do município (que pode aumentar muito as distâncias entre casa e escola) e pela porcentagem da população abaixo da linha de pobreza.

Em 2007 foi criado o Programa “Caminho da Escola”, que passou a financiar a renovação e padronização da frota de veículos para fazer o transporte. Os veículos podem ser adquiridos por recursos próprios, do BNDES, do FNDE – Fundo Nacional do desenvolvimento da Educação – ou por emendas parlamentares. Entre 2008 e 2012 foram incluídos no sistema 28,6 mil ônibus, a um custo de R\$ 6 bilhões, a maioria via fundos do governo federal. Além de ônibus, foi possível comprar lanchas para circulação nas áreas da Amazônia e bicicletas (85 mil no período)(Souza, s/data)

Levantamento feito em 2018 mostrou que 98% dos municípios do país ofereciam transporte escolar rural, com níveis semelhantes de oferta por região do país (FNDE, 2018). Dentre estas cidades, 58% ofereciam o transporte para assentamentos, comunidades indígenas e áreas quilombolas. No tocante aos veículos, a maior participação é dos ônibus, microônibus e “vans/kombis” (cerca de 80% do total), havendo também o uso de caminhão, caminhonete, carro de passeio e barcos. No que tange à percepção dos gestores sobre o programa, a avaliação “bom” foi dominante nos dez quesitos avaliados, destacando-se os quesitos “garantia do acesso à educação” e “qualidade do transporte escolar”. Nos aspectos negativos o principal item mencionado foi “problemas na manutenção dos veículos/assistência técnica”. Finalmente, a avaliação constatou que “em mais de 70% dos estados brasileiros o programa teve impacto positivo na redução da evasão escolar”.

O CASO DE TAUBATÉ, ONTEM E HOJE

O Município de Taubaté, no Estado de São Paulo, tinha na década de 1990 cerca de 180 mil habitantes, sendo que apenas 7% moravam na área rural.

Até o final da década de 1970 as escolas rurais eram escassas, desprovidas de instalações adequadas e sem apoio do transporte escolar para levar e trazer os estudantes que viviam nas áreas rurais. Em muitas delas uma professora cuidava de três séries simultaneamente, com os alunos separados em filas de cadeiras. Em 1984 havia 44 escolas rurais, com 980 alunos entre a 1ª. E a 4ª. Série. A distância média das escolas à sede do município era de 17,6km (variando entre 6km e 35km). A área rural não atendida por linhas regulares de ônibus correspondia a 90% da área total. Estimou-se que 81% das crianças estavam a mais de 10 km da cidade e 39% estavam a mais de 20 km de distância (Vasconcellos, 1985). O ensino rural estava em processo de esvaziamento, com as matrículas caindo de 1712 em 1978 a 1063 em 1984.

Em 1991 a cidade foi incluída em um programa estadual de consolidação das escolas rurais, por meio de agrupamento de pequenas escolas em escolas maiores. O governo estadual enviou recursos para as obras e para a compra de veículos “Kombi”, para transportar os alunos que mudariam de endereço. O Plano envolveu 12 escolas e 456 estudantes dos quatro primeiros anos de escolarização (Vasconcellos, 1997). Muitas estradas localizadas na zona rural não tinham pavimentação, nem sinalização adequada de trânsito e havia rodovias com fluxo elevado de veículos pesados (caminhões e ônibus). Os ônibus intermunicipais faziam poucas viagens, em horários inadequados para o período escolar, que ocorria entre 07:30 e 11:00hs.

Na organização do novo sistema havia problemas práticos importantes: as crianças não deveriam ser apanhadas em casa antes das 06:30hs e não podiam chegar à escola após 07:25hs. Adicionalmente, as viagens deveriam ser seguras, a capacidade

dos veículos não deveria ser desrespeitada e as viagens não deveriam levar mais de 30 minutos. Finalmente, os veículos novos deveriam ser usados ao máximo, para economizar recursos. Como os veículos deveriam permanecer na cidade à noite, o custo de operação aumentou. Por outro lado, a operação conseguiu ser feita com tempos de viagem baixos para a maioria dos alunos, entre 10 e 19 minutos. Nos casos em que havia 15 alunos para serem transportados, foi considerada a possibilidade de usar veículos maiores, mas havia limites orçamentários. Em um caso extremo, de transporte de 73 crianças entre duas escolas, foi analisada a possibilidade de usar um veículo grande, como os ônibus comuns. Os professores continuaram usando seus veículos ou fazendo carona programada, ou usando ônibus regulares que circulavam pelas áreas.

O resultado desta situação era que a maioria das crianças rurais não tinha acesso adequado às escolas, tendo crescido sem ser alfabetizada ou instruída em matemática, o que podia ser confirmado pela grande dificuldade da fala e da expressão e discussão dos adultos da região.

Condições atuais

O sistema de transporte escolar

Atualmente, o sistema tem uma grande amplitude espacial, transportando crianças e jovens de todo o município. A tabela 2 mostra os dados atuais sobre o sistema de transporte escolar rural. Quase 1500 alunos freqüentam catorze escolas rurais, usando quinze ônibus, que rodam 9609 quilômetros por mês cada um. Os veículos são os que existem no mercado brasileiro de ônibus e constam com todos os equipamentos necessários ao transporte de crianças, inclusive os portadores de deficiência física.

Tabela 2: Dados sobre o transporte escolar rural, Taubaté, 2019

TRANSPORTE ESCOLAR 2019, Taubaté/SP				
Mês	FEV	MAR	ABR	Média
Nº ESCOLAS	14	14	14	14
Nº ALUNOS	1.469	1.503	1.523	1498
Nº VEÍCULOS	15	15	15	15
Km mensal	149.100	134.190	149.100	144.130
Km/veic/mes	9.940	8.946	9.940	9609
litros diesel/mês	24.850	22.365	24.850	24.022
alunos/ônibus	98	100	102	100
Demanda reprimida	0	0	0	0

Fonte: Depto de Patrimônio veicular, Taubaté

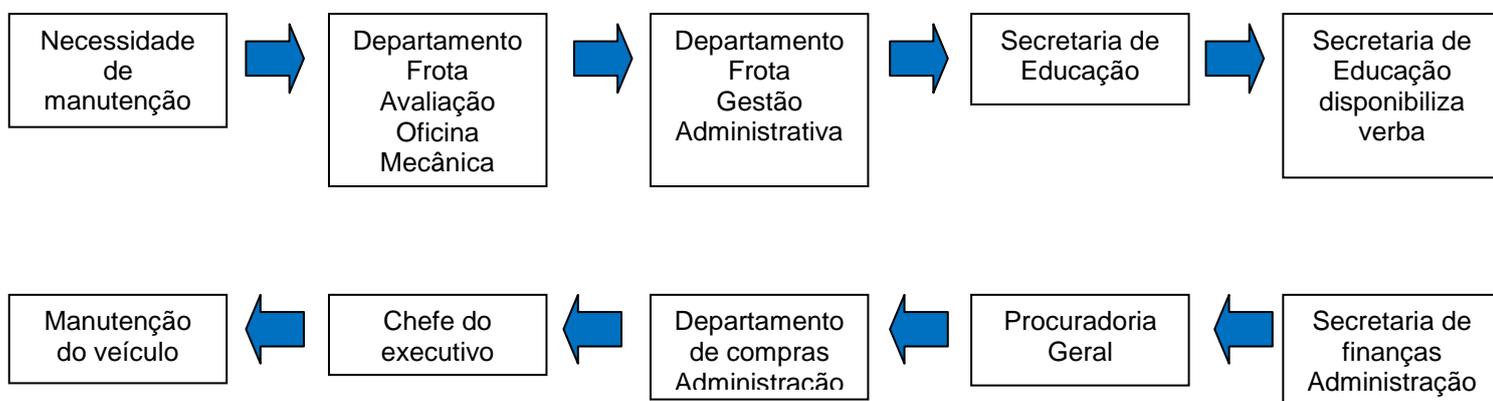
Organização Institucional

O sistema de transporte escolar é operado pelo Departamento de Frota Patrimonial, que tem um terreno que acomoda todos os veículos. Neste terreno é feita a limpeza, o reabastecimento e manutenção dos veículos. A figura 1 mostra o terreno onde ficam estacionados os veículos e o processo de manutenção dos veículos está representado nos blocos a seguir.

Figura 1: Terreno de estacionamento dos veículos de transporte escolar



Fonte: Depto de Patrimônio veicular, Taubaté



O Departamento trabalha de forma coordenada com a Secretaria de Educação, que controla os alunos que devem usar o transporte. A manutenção dos veículos é feita no local, por servidores da Prefeitura, devidamente treinados em suas funções. O acompanhamento cotidiano do transporte dentro dos ônibus é feito por pessoas treinadas para lidar com os alunos e alunas.

Hoje há várias rotas que percorrem toda a área rural do território da cidade. Nenhuma criança rural está sem transporte. O Município tem área de 625 km² dos quais 531 km² constituem área rural, elevando os comprimentos das rotas percorridas pelos ônibus escolares. A tabela 2 mostra a lista de rotas.

Em 2018, o custo total da operação dos veículos foi de aproximadamente R\$ 2 milhões, correspondendo a apenas 0,2% do orçamento municipal (Fonte: Secretaria de Educação).

O sistema enfrenta alguns problemas típicos da circulação em zonas rurais, principalmente no tocante à qualidade das estradas, especialmente no período de chuvas, quando algumas rotas ficam impraticáveis. Ocorre também um problema verificado no plano nacional, que é a tentativa de uso dos veículos escolares por adultos, parentes ou crianças e jovens que não frequentam mais a escola, quando o transporte público regular mostra-se insuficiente ou inadequado. Por outro lado, o uso de veículos de qualidade permitiu que o abastecimento das escolas seja melhor feito, especialmente no tocante a alimentos e materiais relacionados com as tarefas de

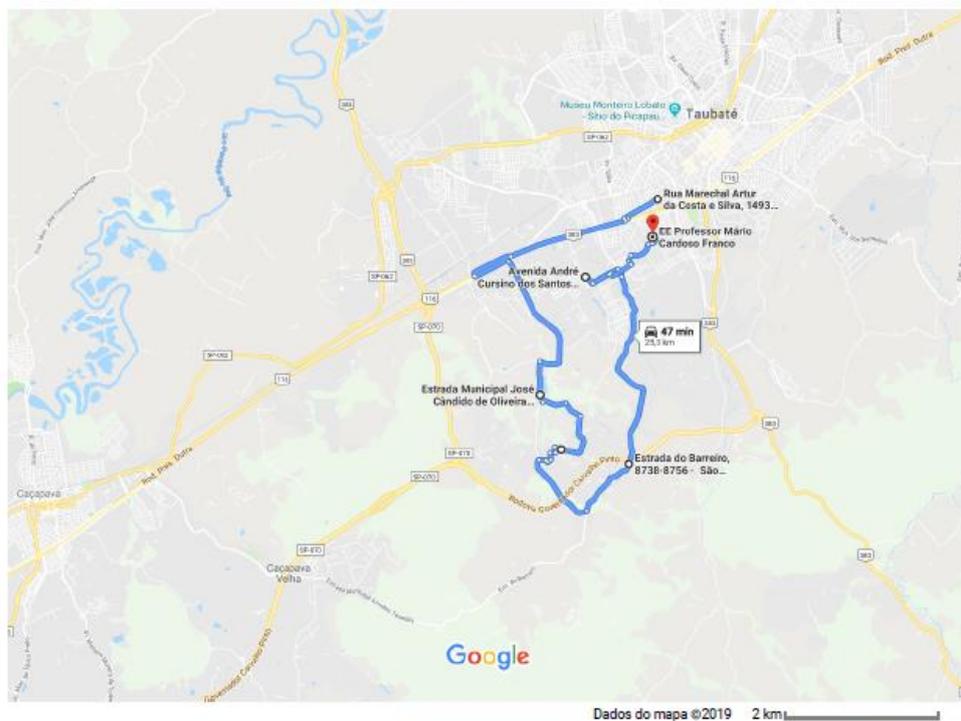
professores e estudantes. Mais ainda, os ônibus escolares vêm sendo usados para transportar alunos para atividades externas relevantes, relacionados principalmente ao campo da cultura.

Tabela 2: Comprimento das rotas na área rural

Rota	KM I/V
Baracéia	39,6
Caieiras	28,8
B Vista	47,6
Ingrid 1	25,6
Ingrid 2	25,3
Ingrid 3	21,6
Pinheirinho	32,5
Itaim 1	20,7
Itaim 2	20,7
Itaim 3	21,6
Jaraguá	25,3
Mad Cecília	35,7
Marlene Rodovia	16
Peej 3	8,7
Qiririm 1	37,4
Qiririm 2	38
P Branca	32,2
Média	28,1

Fonte: Depto de Patrimônio veicular, Taubaté

A figura 2 mostra uma rota do transporte escolar na zona rural



Fonte: Depto de Patrimônio veicular, Taubaté

Resultados principais

Com o transporte permanente para a escola garantido a todas as crianças rurais, o sistema permitiu que elas lograssem ser educadas. Conforme feito em outras regiões do Brasil, estudos foram realizados sobre o desempenho escolar das crianças rurais comparado com o das crianças urbanas. Estes estudos foram feitos porque teoricamente havia a possibilidade de que o ambiente limitado onde nasceram e cresceram as crianças rurais pudesse criar limites à sua capacidade de aprendizado. No entanto, uma pesquisa realizada pela Secretaria de Educação de Taubaté mostrou que em algumas escolas o desempenho das crianças rurais foi melhor do que o das crianças urbanas.

CONCLUSÃO

Após décadas de descaso com as necessidades de mobilidade dos moradores da zona rural no Brasil, especialmente das crianças e seu acesso à escola, a Constituição de 1998 incluiu o tema na forma de “apoio” aos alunos no artigo 208, iniciando um processo que foi aperfeiçoado pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), no artigo 4, e pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em seu artigo 54. Estas políticas promoveram uma transformação positiva na vida dos moradores das áreas rurais, especialmente pela possibilidade de milhões de crianças irem regularmente às escolas, desligando a máquina histórica de exclusão e de manutenção da ignorância. As mudanças também levaram a Academia a estudar o tema, ajudando a esclarecer os problemas e gerando propostas de política pública. Infelizmente, na área do transporte público este tema ainda continua meio “marginal”, o que impede, por exemplo, que ótimas políticas implantadas em todo o Brasil possam ser mais difundidas para outros municípios e estados. O caso de Taubaté, no estado de São Paulo, mostra como é possível implantar um sistema universal, que atenda a todas as crianças da área rural, respeitando seus direitos e evitando a reprodução da ignorância e do isolamento social.

Referências

FNDE, *Avaliação do programa Caminho da escola*, Brasília, 2018

Geipot (1985) *Avaliação preliminar do transporte rural - destaque para o segmento escolar*, Brasília.

NASDPT - National Association of State Directors of Pupil Transportation (1983) *Statistics of school transportation*, EUA.

Souza, José Maria Rodrigues, Coordenação geral de apoio escolar, apresentação pública,

Vasconcellos, Eduardo A. “Rural transport and access to education in developing countries: policy issues”, *Journal of Transport Geography* vol 5 (2) pp 127-136, UK.

Vasconcellos, Eduardo A. “Transporte, escolarização e política educacional rural”, *Caderno de Pesquisas* 55, pp18-30, 1985.

_____ (1998) “Escolarização da população rural paulista: análise da política pública”, *Revista de Administração Pública*, out/dez 1998, pp 38-59.

ⁱ As Universidades mais atuantes foram a UFSCAR – Universidade Federal de São Carlos, por iniciativa da professora Suely Sanches e colegas e a UNB - Universidade Federal de Brasília, por iniciativa da profa Yaeko Yamashita e colegas.