

O acesso à educação: Os desafios do transporte escolar na zona rural do município de Apiacá/ES

Access to education: The challenges of school transportation in the rural area of the municipality of Apiacá/ES

Acceso a la educación: Los desafíos del transporte escolar en la zona rural del municipio de Apiacá/ES

Recebido: 20/03/2024 | Revisado: 28/03/2024 | Aceitado: 29/03/2024 | Publicado: 31/03/2024

Robson Alves Mendonsa

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-0919-6630>

Universidade Federal Fluminense, Brasil

E-mail: mendonsarobson@outlook.com

Luana Aparecida Lima do Nascimento

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-4007-0373>

Universidade Federal Fluminense, Brasil

E-mail: luanalimapsa@gmail.com

Carla Bastos Leite da Silva

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-1637-7288>

Universidade Federal Fluminense, Brasil

E-mail: carlaleitemig2016@gmail.com

Resumo

O estudo trata do transporte escolar como meio de acesso e permanência a educação na zona rural. O objetivo foi analisar a qualidade do transporte escolar provido pelas entidades públicas de Apiacá/ES e sua eficácia em atender às necessidades da comunidade local. Trata-se de estudo descritivo, com abordagem qualitativa, que utilizou de entrevistas com seis participantes, o levantamento documental, além da observação em uma unidade escolar na zona rural do município. Os resultados evidenciam que as condições das estradas não asfaltadas na região representam um desafio significativo que impacta a qualidade do transporte escolar em Apiacá/ES, especialmente na Comunidade de Batatal. Desafios logísticos, relacionados à gestão eficiente de recursos em um município de dimensões reduzidas, influenciam a pontualidade e as taxas de frequência escolar. Diante disso, os recursos do PNATE tornam-se essenciais no financiamento e manutenção do transporte escolar em zonas rurais de comunidades pequenas.

Palavras-chave: Gestão pública; Educação rural; Transporte escolar.

Abstract

The study addresses school transportation as a means of access and retention in education in rural areas. The aim was to analyze the quality of school transportation provided by the public entities of Apiacá/ES and its effectiveness in meeting the needs of the local community. This is a descriptive study with a qualitative approach, which used interviews with six participants, document review, and observation in a school unit in the rural area of the municipality. The results show that the conditions of the unpaved roads in the region represent a significant challenge that impacts the quality of school transportation in Apiacá/ES, especially in the Batatal Community. Logistic challenges, related to the efficient management of resources in a municipality of reduced dimensions, influence punctuality and school attendance rates. Given this, the resources of the PNATE become essential in financing and maintaining school transportation in rural areas of small communities.

Keywords: Public management; Rural education; School transportation.

Resumen

El estudio aborda el transporte escolar como medio de acceso y permanencia en la educación en zonas rurales. El objetivo fue analizar la calidad del transporte escolar provisto por las entidades públicas de Apiacá/ES y su eficacia para satisfacer las necesidades de la comunidad local. Se trata de un estudio descriptivo con un enfoque cualitativo, que utilizó entrevistas con seis participantes, revisión documental y observación en una unidad escolar en el área rural del municipio. Los resultados demuestran que las condiciones de los caminos no pavimentados en la región representan un desafío significativo que impacta la calidad del transporte escolar en Apiacá/ES, especialmente en la Comunidad de Batatal. Desafíos logísticos, relacionados con la gestión eficiente de recursos en un municipio de dimensiones reducidas,

influyen en la puntualidad y las tasas de asistencia escolar. Ante esto, los recursos del PNATE se vuelven esenciales para financiar y mantener el transporte escolar en zonas rurales de pequeñas comunidades.

Palabras clave: Gestión pública; Educación rural; Transporte escolar.

1. Introdução

O acesso à educação é um pilar fundamental para o desenvolvimento humano, desempenhando um papel essencial na capacitação social por meio do ensino e da aprendizagem. No entanto, para muitas comunidades rurais, como a Zona Rural do município de Apiacá/ES, o acesso à educação muitas vezes enfrenta desafios únicos, especialmente no que diz respeito ao transporte escolar.

Em áreas remotas, o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), promulgado pela Lei nº 8.069 em julho de 1990, assume uma importância ainda maior. O estatuto dispõe que todas as crianças e adolescentes do país têm direito à educação gratuita e proteção perante a sociedade (Brasil, 1990). No entanto, a concretização desse direito esbarra nos desafios práticos do transporte escolar, que são particularmente significativos em regiões rurais como Apiacá/ES (Gonçalves & Wanzinack, 2020). Além disso, estabelece o dever do Estado de assegurar o acesso gratuito e compulsório à educação, de modo a garantir que esse preceito seja efetivamente cumprido em áreas remotas, que requer a implementação de soluções específicas (Brasil, 1990).

O Governo Federal, em colaboração com Estados, Distrito Federal e Municípios, tem trabalhado por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) para desenvolver uma política nacional de transporte escolar. Essa política, abrangendo programas como o Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), tem sido alvo de discussões frequentes, dado o persistente desafio de acesso enfrentado pelos estudantes rurais (Brasil, 2004; FNDE, 2023).

Embora o PNATE tenha um papel importante ao auxiliar nas despesas de manutenção, seguros, licenciamento e outros serviços de mecânica (FNDE, 2023), o Programa Caminho da Escola, criado em 2007, assume uma relevância ainda maior. Seu principal objetivo é garantir o acesso diário e a permanência dos estudantes que vivem em áreas rurais e ribeirinhas nas escolas públicas de educação básica (FNDE, 2023). O programa disponibiliza ônibus, embarcações e bicicletas especialmente projetados para o tráfego nessas regiões, garantindo segurança e qualidade no transporte escolar. Ademais, busca promover a participação dos alunos em atividades pedagógicas, esportivas, culturais e de lazer fora da escola, conforme o plano pedagógico (FNDE, 2023). A qualidade dos veículos é controlada em parceria com o Inmetro, e eles são equipados com Dispositivos de Poltrona Móvel para garantir acessibilidade aos estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida (FNDE, 2023; Gonçalves & Wanzinack, 2020; Pantoja, 2021).

A educação não se restringe apenas ao que é oferecido em sala de aula, mas também ao acesso efetivo a essa educação (Souza, 2018). A situação adversa dos alunos ilustra claramente as dificuldades relacionadas à infraestrutura viária, que frequentemente resultam na impossibilidade de locomoção e, por consequência, na ausência desses estudantes nas instituições educacionais (Gonçalves & Wanzinack, 2020). Diante dessa disparidade no acesso à educação, que potencialmente compromete o desempenho escolar, torna-se necessário abordar a lacuna educacional enfrentada pelos estudantes da zona rural e outras áreas remotas (Pantoja, 2021), como ocorre na comunidade rural em Apiacá/ES. Essa possibilidade não afeta apenas o sucesso individual dos alunos, mas também evidencia a dificuldade da escola em lidar com a diversidade de seus discentes e atender às suas necessidades, prejudicando, assim, o direito fundamental ao acesso à educação (Pantoja, 2021).

Diante do exposto, a pesquisa levanta a seguinte questão norteadora: Como os desafios do transporte escolar na zona rural do município de Apiacá/ES afetam o acesso à educação e a permanência escolar de crianças e adolescentes?

O artigo tem como objetivo geral analisar a qualidade do transporte escolar provido pelas entidades públicas e sua eficácia em atender às necessidades da comunidade de Apiacá/ES. Para alcançar essa meta, delineiam-se os seguintes objetivos específicos: (i) investigar as condições atuais do sistema de transporte escolar na zona rural de Apiacá/ES; (ii) identificar os

impactos dos desafios do transporte escolar nas taxas de frequência e evasão escolar entre os estudantes da zona rural de Apiacá/ES, e; (iii) analisar as ações e programas governamentais, no contexto de Apiacá/ES, avaliando sua eficácia em mitigar os obstáculos do transporte escolar e garantir o acesso à educação dos alunos rurais.

A relevância dessa pesquisa encontra-se na necessidade de compreender como os desafios do transporte escolar afetam o acesso à educação e o desempenho acadêmico de crianças e adolescentes residentes em áreas remotas, como na zona rural de Apiacá/ES. A análise dos desafios do transporte escolar permitirá uma avaliação crítica das políticas públicas existentes e intervenções, buscando subsídios para aprimorar a qualidade e eficácia do transporte escolar, além de identificar soluções que minimizem os impactos negativos desses desafios na educação dos alunos rurais.

Este artigo estrutura-se em seções distintas e interligadas. A introdução busca posicionar o leitor sobre o contexto, relevância do tema e os objetivos a serem alcançados. Uma revisão da literatura fornece a fundamentação teórica. A segunda seção apresenta os procedimentos metodológicos utilizados para a coleta e análise dos dados. Na seção três, apresentam-se os resultados obtidos após a análise dos dados, bem como a sua discussão. A seção quatro apresenta as considerações finais. Por fim, listam-se as referências das fontes consultadas e mencionadas ao longo do estudo.

Reflexões sobre alguns aspectos da Educação Rural

A Constituição Federal de 1988 estabelece a educação como um dos direitos sociais, pertencentes à segunda geração de direitos, que envolvem a responsabilidade do Estado em tomar medidas efetivas (Brasil, 1988). Essa obrigação em relação à educação é detalhada no Capítulo III, nos artigos 205 a 214, com destaque especial para o artigo 208, que determina que o Estado deve garantir o atendimento aos estudantes no ensino fundamental por meio de programas suplementares que abrangem materiais didáticos, transporte, alimentação e assistência à saúde (Brasil, 1988).

O transporte escolar rural é um dos fatores essenciais na garantia do acesso e da permanência dos alunos na escola, especialmente em áreas remotas (Costa *et al.*, 2021; FNDE, 2023). Reconhecendo que a simples oferta de ensino público gratuito muitas vezes não é suficiente para superar as barreiras geográficas e econômicas que impedem os alunos de frequentar a escola, o Governo Federal incluiu a obrigação de oferecer não apenas educação gratuita, mas também outras medidas essenciais (Costa *et al.*, 2021; FNDE, 2023).

Dessa forma, não apenas o direito à educação, mas também o acesso ao transporte, material didático, alimentação e outras necessidades são assegurados constitucionalmente. O Estado desempenha um papel fundamental ao disponibilizar esses recursos por meio de programas suplementares, contribuindo para que os estudantes que vivem em áreas rurais tenham acesso equitativo à educação (Evangelista *et al.*, 2017; FNDE, 2023).

A Constituição Federal, juntamente com a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDBE), asseguram o direito dos estudantes de escolas públicas ao transporte escolar. A responsabilidade pelo transporte escolar dos alunos das redes estadual e municipal é atribuída aos Estados e Municípios, conforme estabelecido na Lei nº 9.394/96, conhecida como LDBE. Essa legislação destaca a importância do transporte escolar como um elemento primordial para garantir o acesso à educação pública, especialmente em um país de vasta extensão territorial como o Brasil (Brasil, 1996; Costa *et al.*, 2021).

Além disso, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), criado pela Lei 10.880/04, desempenha um papel significativo ao prover recursos financeiros suplementares para os entes subnacionais custearem o transporte escolar de alunos que residem em áreas rurais. A legislação estabelece que é responsabilidade do Estado garantir tanto o acesso quanto a permanência dos alunos nas escolas por meio desse programa (Brasil, 2004; Evangelista *et al.*, 2017).

Pantoja (2021) destaca a relevância da aplicação do Modelo de Ciclo de Políticas (MCP) no contexto brasileiro, especialmente em sua utilização na análise das políticas educacionais, principalmente em estudos de avaliação. Essa abordagem de políticas públicas considera cinco eixos temáticos interligados: contexto da influência, contexto da produção de texto, contexto

da prática, contexto de resultados e contexto da estratégia política. É notável que a avaliação dessas políticas muitas vezes carece de uma sólida fundamentação teórica, o que confere um valor significativo à abordagem proporcionada pelo MCP.

No entanto, a perspectiva de Pantoja (2021) vai além da mera análise teórica das políticas educacionais. A autora ressalta que o cerne da questão não reside apenas na legislação, mas sim na carência de uma priorização efetiva da ação política em benefício das populações mais vulneráveis que dependem desses serviços. Nesse contexto, Jantsch *et al.* (2021) investigam as políticas de acesso à educação de crianças e adolescentes com deficiência em áreas rurais.

Jantsch *et al.* (2021) destacam que uma perspectiva distorcida, centrada na "normalidade", pode amplificar as diferenças e enfatizar as incapacidades, subestimando as habilidades individuais. É importante ressaltar que, para os autores, a verdadeira inclusão, preconizada pela Lei 13.146/2015, que instituiu o Estatuto da Pessoa com Deficiência para assegurar e promover condições de igualdade (Brasil, 2015), busca expandir e fortalecer as potencialidades de cada pessoa, reconhecendo que o ambiente escolar desempenha um papel fundamental nesse processo. Diante disso, há a necessidade de uma ação política efetiva que priorize o acesso à educação e a inclusão de crianças e adolescentes com deficiência, especialmente em contextos rurais, onde os desafios podem ser ainda mais complexos (Jantsch *et al.*, 2021).

Por outro lado, segundo Souza (2018), a concepção de educação rural frequentemente se associa a abordagens de ensino direcionadas às demandas capitalistas do mercado. Essa perspectiva pode resultar na alienação em relação à classe dominante, tratando a educação rural como uma simples extensão da educação urbana. Essa visão fundamenta-se na relação entre o homem e a natureza, considerando a capacidade de força de trabalho e a produção de mercadorias como elementos centrais. Como consequência, os saberes sociais, culturais, históricos e econômicos das comunidades rurais são frequentemente desvalorizados, levando as práticas educacionais a se desconectarem da realidade e a perpetuar relações de dominação e subordinação do conhecimento (Souza, 2018).

Lopes, Xavier e Silva (2020), por sua vez, destacam notáveis discrepâncias no desempenho escolar entre alunos que residem em áreas urbanas e rurais. Essas disparidades têm raízes em diversos fatores, incluindo a escolaridade dos pais, a renda familiar, a adoção do sistema de ensino multisseriado em escolas rurais e a distância entre a escola e a residência dos estudantes de áreas rurais. Para compreender plenamente as desigualdades no desempenho escolar, é essencial realizar não apenas uma análise quantitativa, mas também uma investigação aprofundada das causas subjacentes e a implementação de medidas para abordá-las. A pesquisa educacional desempenha um papel fundamental ao examinar as razões por trás dessas discrepâncias e ao propor soluções para reduzi-las.

Além disso, os autores enfatizam a importância de levar em consideração fatores socioeconômicos, como a educação dos pais e a situação financeira da família, ao analisar a disparidade educacional. Esses elementos podem ter um impacto adverso no aprendizado dos alunos, criando um ambiente extracurricular menos propício para o desenvolvimento de habilidades e conhecimentos. Outro fator crítico mencionado pelos autores é a distância entre a escola e a residência dos estudantes das áreas rurais, o que pode resultar em desgaste físico e limitar o tempo disponível para estudos fora do horário escolar, potencialmente afetando negativamente o desempenho acadêmico (Lopes *et al.*, 2020).

A Complexidade do Acesso à Educação nas Zonas Rurais

No contexto do transporte escolar em áreas rurais, é fundamental reconhecer os desafios que os alunos enfrentam devido à distância entre suas casas e as escolas. A falta de acesso adequado a instituições de ensino é apontada como um dos principais fatores que contribuem para a evasão escolar e o baixo desempenho dos estudantes (Filho, Nogueira & Paula, 2020). Para enfrentar esses desafios, os recursos do PNATE devem ser geridos com o compromisso a que eles se destinam (Evangelista *et al.*, 2017).

Compreendendo a importância superar tais obstáculos para garantir o acesso escolar com equidade e igualdade, é relevante entender como os programas e políticas relacionados a esse serviço evoluíram ao longo do tempo. Uma relevante evolução foi a expansão do PNATE, que passou a abranger toda a Educação Básica, incluindo Educação Infantil, Ensino Médio e Educação de Jovens e Adultos em áreas rurais. Isso demonstra o reconhecimento da necessidade de atender às diversas faixas etárias e níveis de ensino nas regiões rurais (Filho et al., 2020).

Além disso, Santos (2021) enfatiza que a interseção entre educação, política pública e participação cidadã desempenha um papel fundamental na formulação de políticas educacionais eficazes. A política pública educacional não deve ser vista apenas como um dever do Estado, mas como um direito do cidadão e a formação de uma sociedade crítica. Isso demanda uma revisão da imagem muitas vezes negativa associada à política pública, reconhecendo a participação social como um elemento-chave no desenvolvimento eficiente de ações públicas com as discutidas em torno do tema (Santos, 2021).

Para além das políticas de transporte escolar, é fundamental considerar diversas abordagens educacionais em áreas remotas. Uma perspectiva comumente associada à educação rural, segundo Souza (2018), muitas vezes esteve vinculada a propostas de ensino direcionadas às demandas capitalistas do mercado. Isso pode levar à alienação em relação à classe dominante e à desvalorização dos saberes sociais, culturais, históricos e econômicos dessas comunidades.

Pereira e Castro (2021) oferecem uma perspectiva adicional ao ressaltar que, na década de 1950, a educação rural tinha como objetivo preservar a "vocação agrícola" do Brasil rural, contrastando com um Brasil urbano associado ao progresso e à civiliza o. Essas distintas abordagens educacionais em áreas remotas refletem as transforma es sociais e econ micas ao longo do tempo, enfatizando a necessidade de considerar diversas concep es ao abordar a educa o nessas regiões.

Os autores exemplificam essa evolu o ao mencionar a cria o da Superintendência Técnica de Educa o Rural (Soter), que colaborou com os municípios, embora tenha tido um desfecho não contínuo. A educa o rural foi direcionada para atender às demandas específicas do campo, com investimentos na agricultura e na dissemina o de conhecimento técnico agrícola. Essa conduta resultou na expansão da atividade agrícola, incorporando novas perspectivas e captando recursos de diferentes fontes (Pereira & Castro, 2021).

Por outro lado, a abordagem conceitual da Educa o do Campo, trazida por Caldart (2012, *apud* Concei o, 2020), apresenta uma visão mais abrangente que reconhece a riqueza social e humana presente na diversidade das comunidades rurais. De acordo com Concei o (2020), essa  tica vai além da educa o básica, incorporando também questões práticas relacionadas ao trabalho, cultura, resistência e organiza o das comunidades. Isso contribui para uma compreensão mais completa e engajada da realidade rural.

Nesse sentido, Guimarães (2020) aborda a importância das Licenciaturas em Educa o do Campo (LEdoCs). O autor alerta que para a educa o tecnicista oferecida a classe trabalhadora, em especial aos moradores de áreas remotas. O compromisso dos docentes com para promover uma Educa o emancipadora, preservando os aspectos históricos e culturais locais, formando cidad es do campo com capacidade crítica para se defender da lógica do mercado.

Torna-se premente compreender que os aspectos locais de cada comunidade desempenham um papel fundamental na intera o com o acesso   educa o. Segundo Filho, Nogueira e Paula (2020), a concep o equivocada de rural e urbano como conceitos complementares ou extensões não se aplica adequadamente   realidade amazônica, onde cada área possui especificidades próprias. Dentro desse contexto, as popula es tradicionais ribeirinhas, também conhecidas como "povos das águas e das florestas", têm suas vidas intrinsecamente ligadas às territorialidades dos rios, terras e matas. Essas rela es socioculturais, entrelaçadas com os elementos naturais, definem sua identidade e cotidiano.

Desafios do Transporte Escolar Rural

Os recursos financeiros destinados a melhorar o acesso à educação por meio do transporte escolar em áreas remotas, como zonas rurais, regiões agrícolas e comunidades ribeirinhas, são alocados para custear a operação e a remuneração dos serviços contratados para viabilizá-lo. Essa assistência prevista no programa é direcionada principalmente aos estudantes do ensino fundamental que vivem nessas regiões (Costa *et al.*, 2021; Santos, 2021).

Gonçalves e Wanzinack (2020) ressaltam a importância da manutenção adequada dos veículos, com ênfase na manutenção preventiva, como a inspeção regular de faróis e lanternas, para evitar problemas de sinalização e visibilidade. Isso não apenas aprimora a eficiência dos veículos, mas também reduz os gastos futuros. Por outro lado, Pereira e Castro (2021) estabelecem uma ligação entre custos de manutenção e o fechamento de escolas rurais, apontando que o alto custo foi citado como um desafio para a sobrevivência dessas instituições, sendo que parte dos recursos provém do Fundeb, que oferece menos financiamento para escolas com menor número de alunos matriculados. Eles também mencionam que a PNE incentiva os municípios a buscarem financiamento para transporte em detrimento da manutenção das escolas.

Schuh *et al.* (2019) aprofundam a discussão ao destacar o programa como um meio de garantir a igualdade de acesso à educação para alunos em áreas rurais, comparando os custos do transporte próprio versus terceirizado. No entanto, eles não consideram custos como depreciação, IPVA e licenciamento, que são gastos já suportados pelo município, independentemente da utilização dos veículos escolares.

Costa *et al.* (2021) ampliam a visão da frota de veículos destinados a este fim, que muitas vezes inclui micro-ônibus e ônibus devido às características das áreas rurais. Eles também destacam as dificuldades enfrentadas pelos alunos, como a distância, a falta de manutenção das estradas e más condições de trafegabilidade, contribuindo para o desconforto e o cansaço durante o trajeto, afetando o processo de ensino-aprendizagem.

Conceição (2020) traz à tona fatores adicionais, além dos veículos, que influenciam as dificuldades enfrentadas no transporte de estudantes, como a acessibilidade das estradas, carência de veículos em casos de terceirização e a dificuldade dos municípios em cobrir despesas. Ela também destaca como esses problemas afetam diretamente o desempenho escolar dos alunos rurais, devido às longas viagens e condições precárias, resultando em cansaço e desmotivação para as aulas.

2. Metodologia

O presente estudo qualitativo descritivo, de natureza aplicada, visa gerar conhecimento aplicável para solucionar problemas associados ao transporte escolar em zonas rurais. Através da observação, registro, análise, classificação e interpretação de fenômenos, sem interferência do pesquisador, o estudo busca caracterizar, analisar e propor soluções para os desafios enfrentados. A escolha por uma abordagem qualitativa justifica-se pela necessidade de uma análise aprofundada do ambiente e dos sujeitos envolvidos (Prodanov & Freitas, 2013).

2.1 Procedimentos para coleta de dados

A pesquisa se baseou em três procedimentos: pesquisa bibliográfica, documental e estudo de campo. Inicialmente, a pesquisa bibliográfica orientou a construção do referencial teórico, analisando artigos e literatura sobre o transporte escolar em zonas rurais. Seguiu-se a pesquisa documental, que explorou regulamentações federais e da Prefeitura de Apiacá; dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), os quais permitiram compreender as disposições diretivas e legais relacionados ao transporte escolar na zona rural. Além disso, consultou-se no site do MEC os documentos disponíveis que permite a “Consultas de Valores e Dados Estatísticos”¹, que tabulam os repasses feitos à Prefeitura, entre 2018 e maio de 2023,

¹ Disponível em: https://www.gov.br/fnde/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/programas/pnate/consultas_e_dados_estatisticos. Acesso em: 30 set. 2023.

elaborada pelo Sistema Integrado de Gestão Financeira (SIGEF), do FNDE. O estudo de campo, através de observação direta na escola da comunidade estudada e da interação com os participantes do estudo, proporcionou experiências práticas, complementando as análises teóricas e documentais. Esta estratégia permitiu uma compreensão dos desafios enfrentados pelo transporte escolar rural.

No decorrer da pesquisa de campo, foram empregados dois instrumentos para a obtenção de dados: a observação direta não participante e entrevistas semiestruturadas, com perguntas abertas, realizadas junto a responsáveis, docentes e gestores das unidades escolares (Gil, 2002).

2.2 População e Amostra

No que tange aos participantes desta pesquisa, a população em análise consiste nos motoristas que operam nas rotas de transporte escolar da Comunidade de Batatal. Dentro desse grupo, há um total de 5 motoristas responsáveis pelo transporte dos estudantes locais. Destes, 3 concordaram em participar ativamente do estudo. Adicionalmente, foram incluídos na pesquisa 4 responsáveis por alunos e 1 representante do setor público, todos os quais contribuíram por meio de entrevistas semiestruturadas.

Essas entrevistas foram conduzidas de acordo com os roteiros elaborados com base no referencial teórico, apresentados no Quadro 1 abaixo.

Quadro 1 - Roteiro de Entrevistas.

PARA OS MOTORISTAS DE VEÍCULOS QUE FAZEM TRANSPORTE ESCOLAR DOS ESTUDANTES
1. Saudações e apresentação.
2. Explicação do propósito da entrevista: compreender a experiência dos motoristas de transporte escolar e obter informações sobre a manutenção dos veículos, condições das estradas, entre outros.
3. Perguntar há quanto tempo ele trabalha como motorista de transporte escolar.
4. Questionar sobre sua experiência anterior em dirigir em áreas rurais.
5. Perguntar sobre a rotina de manutenção dos veículos utilizados para transporte escolar. - Como é feita a manutenção regular dos veículos? - Como os problemas mecânicos são tratados? - Quais são os procedimentos de segurança seguidos?
6. Discutir as condições das estradas na Zona Rural de Apiacá. - Como as condições das estradas afetam o transporte escolar? - Existem estradas problemáticas que precisam de atenção especial? - Como você lida com situações climáticas adversas?
7. Perguntar sobre como o motorista interage com os estudantes que ele transporta. - Como você estabelece um ambiente seguro e confortável para as crianças? - Você observa como as crianças estão se sentindo durante a viagem? - Como lida com situações de comportamento ou necessidades especiais dos alunos?
8. Questionar como o motorista percebe a vida das crianças que ele transporta. - Você tem alguma preocupação sobre o bem-estar dos alunos? - Alguma observação sobre as condições de vida dos estudantes que você gostaria de compartilhar? - Como você se sente sendo parte importante da rotina escolar deles?
9. Explorar como o motorista se vê em seu papel. - Como você se sente em relação ao seu trabalho como motorista de transporte escolar? - Quais aspectos do trabalho você acha mais gratificantes? - Quais desafios você enfrenta no dia a dia?
10. Dar espaço para o motorista compartilhar sugestões ou ideias para melhorar o serviço de transporte escolar.
11. Agradecer ao motorista pela participação na entrevista.

Fonte: Elaborado pelos autores (2023).

A amostra, caracterizada como não probabilística por conveniência, contou com a participação de 8 indivíduos, com ênfase nos responsáveis pelos alunos e nos motoristas que desempenham papel importante no transporte dos educandos da região, além da inclusão de agentes públicos.

2.3 Etapas para coleta de dados

O estudo teve início com a elaboração do projeto de pesquisa durante o primeiro semestre de 2023, quando se empregou a pesquisa bibliográfica inicialmente na fase exploratória com o intuito de conhecer o que a literatura já tinha sobre o tema. e depois para compor a fundamentação teórica. O processo de coleta de dados teve início com um levantamento documental ao longo do mês de julho de 2023. Inicialmente, foram explorados aspectos socioeconômicos, educacionais e demográficos, utilizando dados provenientes de fontes como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e o Programa de Assistência Técnica e Extensão Rural (Proater) do Instituto Capixaba de Pesquisa, Assistência Técnica e Extensão Rural (Incaper), com o intuito de obter uma visão geral da população do município.

No mês de agosto, foram feitas tentativas para obter informações sobre a utilização dos recursos do PNATE por meio do portal da transparência da administração municipal. No entanto, os dados disponíveis não permitiram uma análise clara dos recursos recebidos do Ministério da Educação (MEC). Diante dessa limitação, foram coletadas informações do SIGEF-FNDE referentes ao período entre 2018 e 2023, que apresenta os repasses efetuados pelo FNDE para o financiamento do transporte escolar em Apicá.

A fase do estudo de campo, destinada a assegurar a utilização dos instrumentos de entrevista e observação previamente definidos para a coleta de dados primários e o processo analítico, teve início em 23 de outubro de 2023 à fevereiro de 2024. Foram conduzidas cinco entrevistas, envolvendo três dos cinco motorista que atuam na região, quatro responsáveis por aluno e um agente público que ocupa um cargo eletivo na cidade.

Todos os participantes concordaram em assinar o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), apresentado no Apêndice A, em conformidade com a Resolução 510/2016 do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) do Conselho Nacional de Saúde (CNS/MS, 2016). Além disso, o TCLE assegura a preservação da identidade dos participantes, incentivando a colaboração de voluntários que possam ter preocupações quanto ao seu grau de anonimato, especialmente devido ao tamanho reduzido do município e à possibilidade de que os residentes na zona rural se conheçam mutuamente. É relevante destacar que, embora o TCLE tenha sido lido e explicado aos convidados, e àqueles que aceitaram participar da etapa de coleta de dados primários, uma certa resistência e temor de possível retaliação ficaram latentes e foram percebidos. Alguns responsáveis abordados e dois dos cinco motoristas não concordaram em participar da entrevista. Entretanto, optou-se por continuar a busca por outros participantes responsáveis por alunos, com a intenção de aprimorar a perspectiva desse público em relação ao transporte escolar na Zona Rural de Apicá/ES.

O processo de seleção, organização, tratamento e análise de dados foi finalizado em março de 2024. Ressalta-se que, após a conclusão da análise inicial em dezembro de 2023, foram realizadas duas entrevistas adicionais com responsáveis no início do ano letivo de 2024, o que resultou na prorrogação do término da pesquisa.

2.4 Tabulação e análise dos dados coletados

Os dados foram organizados de acordo com sua natureza. As informações provenientes do IBGE e do Incaper foram consolidadas para selecionar os aspectos sociodemográficos relevantes, proporcionando uma visão abrangente. Já os dados relacionados aos recursos federais foram extraídos do SIGEF-FNDE e tabulados no programa Excel, de modo a permitir a apresentação dos resultados a seguir.

A análise das entrevistas e das anotações de campo seguiu a técnica de análise de conteúdo proposta por Minayo (2007). O conteúdo foi transcrito na íntegra, formando o corpus de análise. Em seguida, procedeu-se à leitura flutuante, permitindo a

identificação de semelhanças e diferenças nas respostas dos participantes. Esse processo implicou repetidas leituras e discussões entre os autores, visando evitar interpretações tendenciosas. Por fim, emergiram temas recorrentes nas respostas dos participantes, que contribuíram para o alcance dos objetivos e esclarecimento do problema de pesquisa.

A codificação dos participantes feita de modo a colaborar com a identificação e compreensão dos contextos trazidos na discussão dos resultados. Foram organizados em uma coluna que traz o código utilizado para identificação e a categoria para identificar o papel do participante, como agente da dinâmica do transporte escolar rural, conforme ilustrado no Quadro 2:

Quadro 2 – Codificação dos participantes.

Código	Categorização
E1	Motorista 1 – 10 anos de experiência
E2	Agente Público
E3	Responsável 1
E4	Motorista 2 – 30 anos de experiência
E5	Motorista 3 – 1 ano de experiência
E6	Responsável 2
E7	Responsável 3
E8	Responsável 4

Fonte: Elaborado pelos autores (2023).

Durante a leitura flutuante, na fase de exploração do material, identificaram-se categorias que foram codificadas, seguindo os parâmetros da análise temática do conteúdo, conforme apresentado no Quadro 3.

Quadro 3 – Codificação e Categorização Temática.

Cód.	Categoria	Descrição
EST	Condições das Estradas	Discussões sobre a qualidade das estradas e seu impacto no transporte escolar.
SEG	Segurança dos Alunos	Preocupações relacionadas à superlotação, falta de cintos de segurança e a segurança geral dos alunos no transporte escolar.
COM	Comunicação e Feedback	Questões relacionadas à comunicação entre responsáveis, motoristas e a gestão escolar, incluindo feedback sobre o serviço de transporte.
IND	Influência Política	Considerações sobre como a indicação política para as rotas de transporte escolar pode afetar as respostas dos entrevistados e a qualidade do serviço.
LAC	Lacunas e Contradições	Identificação de discrepâncias e contradições entre as falas dos diferentes grupos de entrevistados, apontando áreas que requerem maior investigação ou esclarecimento.
POS	Aspectos Positivos	Menções a aspectos positivos e eficácias observadas no sistema de transporte escolar, conforme relatado pelos participantes.
SUG	Sugestões	Propostas de melhorias e soluções para os desafios identificados no transporte escolar, mencionadas pelos participantes.

Fonte: Elaborado pelos autores (2023).

Na finalização do relatório, o processo de codificação e análise foi descrito com detalhes. As escolhas teóricas, metodológicas e analíticas foram clarificadas, oferecendo uma visão abrangente do contexto estudado e assegurando a rastreabilidade do processo analítico, com os resultados apresentados na seção a seguir.

3. Resultados e Discussão

A pesquisa documental proporcionou um conjunto de informações abrangentes sobre a zona rural de Apiacá/ES. Adicionalmente, a análise dos dados obtidos a partir do site do FNDE permitiu uma compreensão mais aprofundada sobre os recursos financeiros destinados à gestão municipal para o transporte escolar. Esse embasamento prévio, aliado às informações colhidas por meio de entrevistas e observações durante a coleta de dados, possibilitou a apresentação dos resultados derivados dessas fontes primárias.

3.1 Uma Visão Geral de Apiacá/ES e do Financiamento do Transporte Escolar

Localizado no Espírito Santo, o município de Apiacá apresenta uma população de 7.223 habitantes. Notavelmente, apresenta uma elevada taxa de escolarização, atingindo 96,9% entre crianças de 6 a 14 anos (IBGE, 2010). No que se refere à educação formal, constata-se 803 matrículas no ensino fundamental e 142 no ensino médio, distribuídas por 6 escolas de ensino fundamental e uma escola de ensino médio (IBGE, 2021, 2022).

Com uma área de 193.984 km², Apiacá limita-se com Mimoso do Sul, Bom Jesus do Norte, São José do Calçado, além do estado do Rio de Janeiro. O município integra a Bacia Hidrográfica do Rio Itabapoana e é dividido em 3 distritos, destacando-se José Carlos, com altitudes variando de 70 a 600 metros, e Bonsucesso, entre 411 a 800 metros de altitude. As principais comunidades incluem Taquaruçú, Batatal, Limão, Pratinha, Caracol, Barro Branco e Santa Fé (INCAPER, 2020).

A Comunidade de Batatal, situada no Distrito de José Carlos, é caracterizada por sua localização na zona rural de Apiacá/ES. Embora faltem dados demográficos e socioeconômicos específicos para Batatal, destaca-se a presença de uma única escola de Ensino Fundamental na comunidade.

Entre 2015 e 2019, Apiacá registrou 2.059 pessoas vivendo em extrema pobreza, com renda per capita familiar não ultrapassando R\$ 89,00. Cerca de 32% desses indivíduos estavam em áreas rurais, de acordo com dados de 2019 da Coordenação de Estudos Sociais (CES) do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN). A configuração fundiária do município revela uma predominância de pequenas propriedades, com aproximadamente 72% dos estabelecimentos pertencentes a Agricultores Familiares. Além disso, Apiacá possui dois assentamentos federais e seis associações de beneficiários que adquiriram terras pelo programa Crédito Fundiário (INCAPER, 2020).

O Governo do Estado do Espírito Santo anunciou, em 2022, investimentos que somam quase R\$ 13 milhões em Apiacá, abrangendo infraestrutura, habitação e educação, com impactos diretos na comunidade de Batatal. Dentre os investimentos, R\$ 4 milhões destinam-se à infraestrutura, incluindo pavimentação e habitação social, prometendo melhorias significativas no tráfego e na segurança. Adicionalmente, R\$ 5,6 milhões são alocados para o setor educacional, visando a construção de um novo CMEI e a reforma de escolas, beneficiando diretamente Batatal. A implementação do Programa de Calçamento Rural, com mais de R\$ 1 milhão em investimentos, e a criação de uma carteira de projetos técnicos estruturantes, incluindo quadras poliesportivas em Batatal, visam facilitar o transporte escolar e promover o desenvolvimento sustentável (Estado do Espírito Santo, 2022).

Este conjunto de iniciativas reflete o compromisso do governo em transformar social e economicamente Apiacá, com atenção especial à população rural. Os esforços para melhorar a infraestrutura educacional e viária em Batatal são cruciais para o acesso à educação e a qualidade de vida dos estudantes (Governo do Estado do Espírito Santo, 2022). A notícia, divulgada pelo site oficial do Governo em 17/06/2022, coincide com o período eleitoral, sugerindo que as ações podem também ter sido influenciadas pelo contexto político do momento. Com a reeleição da gestão para um terceiro mandato, é fundamental uma reflexão crítica sobre a continuidade e a efetividade desses investimentos, especialmente em comunidades rurais como Batatal, onde tais melhorias são indispensáveis para o desenvolvimento sustentável e o bem-estar da população.

O comprometimento político emerge como um fator central nesse cenário. As ações governamentais mencionadas, especialmente as voltadas para a melhoria da infraestrutura educacional e viária, são passos importantes na direção certa.

Contudo, a coincidência dessas ações com períodos eleitorais levanta questões sobre a sustentabilidade e a continuidade desses investimentos. A efetividade de políticas públicas não pode estar atrelada a ciclos político-eleitorais, mas deve ser sustentada por um compromisso duradouro com o direito à educação.

3.2 O financiamento do Transporte Escolar em Apiacá

O PNATE desempenha um papel fundamental no financiamento do transporte escolar em municípios de pequeno porte com recursos limitados. Neste contexto, é essencial examinar os valores repassados pelo FNDE para a Prefeitura de Apiacá, conforme apresentado no Quadro 4 a seguir:

Quadro 4 – Repasses para a Prefeitura de Apiacá (2018-2023).

Descrição	2018	2019	2020 ²	2021 ²	2022	2023 ³
PNATE - Educação Infantil	5.595,01	6.920,10	-	-	2.792,95	3.625,99
PNATE - Ensino Fundamental	40.374,92	39.060,12	-	-	32.271,18	15.212,46
PNATE - Ensino Médio	7.863,32	8.919,24	-	-	4.010,40	3.602,20
Totais	53.833,25	54.899,46	76.247,30	38.737,87	39.074,53	22.440,65

2 Os repasses realizados entre 2020 e 2021 não discriminam por etapas da educação básica, como em outros anos. Estão disponíveis apenas os valores totais. Registra-se que o período coincide com as medidas de distanciamento impostas pela pandemia de Covid-19.

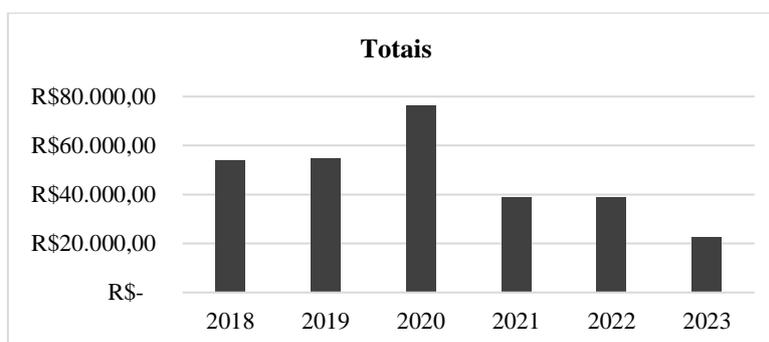
3 Os dados disponíveis são referentes até maio 2023.

Fonte: SIGEF-FNDE, adaptado pelos autores (2023).

Para uma compreensão completa desses dados, é importante considerar vários aspectos relevantes. O período abordado abrange duas gestões tanto no Executivo Federal quanto no Executivo Municipal, resultando em dois modelos de Plano Plurianual (PPA). Além disso, houve mudanças nas Casas Legislativas, especialmente no Congresso Nacional, responsável por aprovar a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) que define os recursos destinados ao programa a cada ano, de acordo com as propostas enviadas pelo Executivo. É fundamental também levar em conta os atores públicos envolvidos no processo decisório.

Adicionalmente, o ano de 2020 foi marcado pelo início da pandemia, com o fechamento temporário das instituições de ensino. Em 2021, iniciou-se a imunização contra a Covid-19, com progressos ao longo desse ano, resultando em uma redução significativa nos óbitos e casos. Esses eventos históricos fornecem uma base sólida para uma análise crítica na demonstração de forma visual no Gráfico 1.

Gráfico 1 – Repasses para a Prefeitura de Apiacá (2018-2023).



Fonte: SIGEF-FNDE, adaptado pelos autores (2023).

A representação visual dos montantes repassados proporciona uma compreensão intuitiva, permitindo inferências importantes em uma análise crítica. Notavelmente, observa-se um aumento nos valores no ano de 2020, coincidindo com o ápice da pandemia. Vale destacar que a Lei 14.113/20, conhecida como Novo Fundeb, estabeleceu o Valor Anual Mínimo por Aluno (VAAF-MIN). A Portaria Interministerial MEC/ME Nº 1/2021 e subsequentes definições fixaram o VAAF-MIN em R\$ 3.755,59 para o ano de 2021, incorporando os recursos para o PNATE na contabilização desse valor.

Esse contexto exige do gestor público habilidades de gerenciamento para atender às demandas da educação básica, especialmente no transporte escolar em zona rural. Por outro lado, o ano de 2022 manteve-se inferior aos anos anteriores à pandemia. Os dados de 2023, abrangendo até o mês de maio, indicam uma tendência de manutenção na média dos últimos dois anos.

3.3 Aspectos do transporte escolar na zona rural de Apiacá/ES

A análise de resultados de entrevistas em pesquisas qualitativas requer atenção especial às anotações de campo, que introduzem subjetividade devido aos detalhes e observações que fornecem contexto aos dados. Essas anotações enriquecem a compreensão dos temas, mas introduzem ressalvas na análise.

Uma preocupação é a potencial limitação na expressão autêntica dos participantes por receio quanto ao anonimato, podendo levar a respostas moderadas ou seletivas. A influência de fatores políticos e culturais também é relevante, como critérios de seleção de motoristas para transporte escolar baseados em dinâmicas de poder, podendo refletir na eficácia, segurança e relações sociais, bem como as respostas desses participantes.

Além disso, práticas de comunicação reservada em certas culturas podem restringir o compartilhamento aberto de críticas ou preocupações, enquanto a preocupação com privacidade pode limitar a franqueza sobre temas sensíveis. O contexto comunitário influencia a percepção e interação com os serviços, afetando a análise dos dados. Assim, é essencial considerar o contexto amplo e as nuances de subjetividade nas anotações de campo para uma interpretação rica e matizada dos resultados, reconhecendo suas limitações.

O transporte escolar na zona rural de Apiacá enfrenta dificuldades importantes que podem afetar o desenvolvimento educacional dos alunos que estudam na região da Comunidade de Batatal. O fato de ter estradas predominante de barro, os motoristas enfrentam desafios significativos e precisam ter atenção redobrada. Os resultados fundamentaram-se na análise das entrevistas conduzidas com motoristas de transporte escolar, responsáveis por alunos e a perspectiva do agente público (vereador), buscando correlacionar os desafios identificados com possíveis repercussões nas experiências educacionais dos estudantes.

A análise dos resultados e a subsequente discussão sobre o transporte escolar na zona rural de Apiacá/ES trazem à tona questões complexas que impactam diretamente o acesso e a permanência escolar de crianças e adolescentes nessas áreas. A pesquisa evidencia a complexidade inerente à gestão do transporte escolar, ilustrada pelas dinâmicas locais, políticas governamentais e condições socioeconômicas que circundam a comunidade de Apiacá.

O contraste entre a taxa de escolarização e os desafios enfrentados pelo transporte escolar rural sugere uma evidente divergência entre o acesso formal à educação e a qualidade efetiva desse acesso. Embora a taxa de escolarização indique um cenário positivo à primeira vista, a realidade do transporte escolar, demonstrada nas seções a seguir, como vetor fundamental para a efetivação desse acesso, destaca-se como um ponto crítico que demanda atenção imediata.

Desafios do Transporte Escolar em Apiacá/ES

Os relatos dos responsáveis por alunos apontaram preocupações significativas em relação à segurança durante as viagens, com destaque para o excesso de passageiros em algumas kombis e a falta de regras claras.

E3: “[...] são 12 alunos em uma kombi, sendo que os menores vão no colo. Se tem regra para os pais transportar os filhos, por que não tem as mesmas regras nos transportes escolares?” (Responsável 1).

E7: “Ah tem porque a quantidade de aluno que carrega na Kombi costuma ser... ser bem mais do que o, o permitido né?” (Responsável 3)

A manifestação de preocupação de E3, referente à superlotação dos veículos escolares e à falta de normativas específicas, assim como as observações feitas por E7, encontram paralelo nas discussões propostas por Pantoja (2021). A autora expande a discussão para além da esfera teórica das políticas educacionais, apontando que o problema principal transcende a legislação vigente e se ancora na necessidade de um comprometimento político mais incisivo em prol dos segmentos mais vulneráveis da sociedade, exemplificados aqui pelos estudantes de áreas rurais não urbanizadas que dependem desse tipo de transporte. A preocupação relatada pelos encarregados dos estudantes ressoa nas análises de Pantoja, destacando a relevância de abordar e resolver as deficiências na aplicação das políticas públicas para assegurar a segurança e o bem-estar no contexto escolar.

Essas condições percebidas pelos responsáveis podem influenciar diretamente o desenvolvimento do aluno e a frequência escolar, pois a insegurança percebida pode levar a decisões por parte dos responsáveis de não enviar os alunos para a escola em determinados dias, principalmente em dias de chuva.

E3: “[...] o veículo quebra com frequência e, devido à falta de manutenção nas estradas, houve situações de minha filha voltar a pé sozinha” (Responsável 1).

E6: “Quando chove, fica de difícil acesso. Então, a gente precisa de mais cuidado com as estradas” (Responsável 2).

As preocupações expressas pelos responsáveis (E3; E6) quanto às condições adversas do transporte escolar, como o veículo quebrando com frequência e a dificuldade de acesso em dias de chuva, se alinham de maneira consistente com as reflexões de Filho, Nogueira e Paula (2020). Estes autores destacam a falta de acesso adequado como um dos principais fatores contribuintes para a evasão escolar e o baixo desempenho dos estudantes. A fala de E1, que menciona situações em que a filha teve que voltar a pé devido à falta de manutenção nas estradas, ressalta a importância prática dessas preocupações.

A visão do agente público (E2) adiciona uma camada adicional à compreensão dos impactos, destacando os desafios logísticos e de custo associados à manutenção de múltiplas linhas de transporte escolar. A falta de eficácia na divisão de linhas pode resultar em custos mais altos e afetar a pontualidade, o que, por sua vez, pode impactar as taxas de frequência escolar

E2: “Um dos desafios é a qualidade, pois os alunos viajam nas kombis fechadas, e a questão de horário também é importante. Além disso, a logística é um desafio, pois às vezes várias linhas são atendidas, o que pode afetar a eficácia do transporte. O custo é mais alto quando há várias linhas, o que afeta a eficácia” (Agente Público).

Os aspectos logísticos demandam gestão pública eficiente dos recursos disponíveis, em especial, considerando o tamanho do município de Apicá/ES. Além disso, os relatos dos motoristas de transporte escolar revelaram uma série de desafios enfrentados diariamente. A condição das estradas, frequentemente precárias e sujeitas a condições climáticas adversas, emergiu como um fator significativo. Os entrevistados destacaram a necessidade constante de manutenção veicular, especialmente nos freios e na direção, para garantir a segurança dos alunos durante as viagens.

E1 “O problema maior que a gente enfrenta são as estradas, porque estraga os carros. O carro tá sempre quebrando por causa da estrada. E chove, você não consegue trabalhar, não consegue andar” (Motorista 1).

E4: “[...]eu ainda trabalho mais no asfalto pego só esse trequinho de chão aqui perto, mas pego muito chão ruim, muito buraco então um carro grande tem que tá sempre olhando, lubrificando né? Sempre tem que estar sempre em dias né? para dar segurança pros aluno [...]” (Motorista 2).

E5 "As condições de estrada afetam bastante, porque há muitos buracos. Quando chove, piora mais ainda, porque é complicado, é muito difícil. Existem estradas problemáticas que precisam de atenção especial. A maioria precisa de atenção, porque hoje você anda 2 km e meio bom, o resto, a maioria, é precário" (Motorista 3).

Os desafios logísticos e de custo destacados pelo agente público (E2) são corroborados pelos relatos dos motoristas de transporte escolar (E1, E4, E5). Eles apontam para as más condições das estradas, frequentemente precárias e sujeitas a condições climáticas adversas, como fatores significativos que impactam diariamente suas operações. A necessidade constante de manutenção veicular, especialmente nos freios e na direção, é mencionada como essencial para garantir a segurança dos alunos durante as viagens.

Essas preocupações práticas dos motoristas são respaldadas pelas perspectivas de diversos autores. Gonçalves e Wanzinack (2020) destacam a importância da manutenção adequada dos veículos, enquanto Pereira e Castro (2021) estabelecem uma ligação entre custos de manutenção e o possível fechamento de escolas rurais. Ambos os aspectos foram evidenciados pelos motoristas.

Além disso, as discussões de Costa *et al.* (2021) ampliam a visão da frota de veículos destinados ao transporte escolar, incluindo kombis, micro-ônibus e ônibus devido às características das áreas rurais. Eles também destacam as dificuldades enfrentadas pelos alunos, como a distância, a falta de manutenção das estradas e más condições de trafegabilidade, correlacionando-se com as experiências narradas pelos motoristas.

As dificuldades associadas às condições das estradas, a superlotação dos veículos e a manutenção deficiente refletem um cenário onde a segurança e o bem-estar dos estudantes estão em risco constante. Estes problemas, longe de serem meramente logísticos ou técnicos, têm implicações profundas para o direito à educação, pois afetam diretamente a frequência e a evasão escolar. A superlotação e a insegurança no transporte podem levar as famílias a reterem seus filhos em casa, especialmente em condições climáticas adversas, evidenciando como desafios operacionais podem se converter em barreiras educacionais significativas.

Neste contexto, impõe-se uma reflexão crítica acerca da gestão das políticas públicas voltadas para o transporte escolar nas áreas rurais de Apicá/ES. Levanta-se a indagação: as estratégias adotadas pela administração municipal e estadual refletem uma equidade comparável às implementadas nas zonas urbanas, com densidades populacionais mais altas? A existência de uma diferenciação, se confirmada, pode sugerir uma desatenção com a educação de crianças e adolescentes em zonas rurais, contribuindo para a perpetuação de desigualdades sociais e educacionais. Assim, esta realidade convoca uma análise crítica que questiona não apenas as políticas públicas em si, mas também os valores e prioridades que as informam, desafiando-nos a ponderar se o compromisso com a igualdade educacional é genuinamente abrangente ou se está fragmentado por disparidades geográficas e socioeconômicas.

Possíveis Intervenções Governamentais no Transporte Escolar em Apicá/ES

A aplicação da análise temática nas entrevistas permitiu identificar padrões recorrentes. A categoria "Desafios, Problemas, Dificuldades (DES)" emergiu como a mais abordada, com menções consistentes à condição das estradas, problemas mecânicos nos veículos e dificuldades de comunicação. Esta análise temática proporciona uma compreensão mais profunda das preocupações comuns compartilhadas pelos motoristas de transporte escolar.

O agente público (E2) menciona projetos em andamento para melhorar as estradas, com a participação ativa das comunidades. A iniciativa de calçamento de morros de acesso é destacada como uma ação específica para enfrentar os desafios das condições precárias das estradas rurais. A colaboração entre o governo e as comunidades sugere um esforço conjunto para superar obstáculos relacionados à infraestrutura.

E2: “[...] a gente tem um projeto hoje, né, onde que a gente conseguiu os paralelepípedos de pedras, né, para calçar esses morros de acesso aos alunos. E assim dar mais acesso, não só à escola, como também à saúde e outros meios que possam ajudar, não só a escola, mas ajudar as comunidades em si, esse trajeto” (Agente Público).

A menção pelo agente público (E2) de projetos em andamento para melhorar as estradas, com a participação ativa das comunidades, reflete uma iniciativa colaborativa entre o governo e as comunidades para superar obstáculos relacionados à infraestrutura, como mencionado por Filho, Nogueira e Paula (2020). A iniciativa específica de calçamento de morros de acesso evidencia uma ação prática para enfrentar os desafios das condições precárias das estradas rurais, contribuindo para garantir o acesso escolar com equidade e igualdade.

E2: “[...] A comunicação chega muito através de conversas, mas não tem uma formalidade, né? [...] então não há esse feedback, porque muitas vezes a gente conversa, né, a gente leva as demandas, mas não formaliza, não cria um vínculo de estar trocando as ideias, até pra gente poder avançar nessas questões de estrada” (Agente Público).

A comunicação, tanto entre motoristas, gestão e responsáveis quanto entre os próprios motoristas, também foi identificada como uma área que requer aprimoramentos. Por outro lado, há a percepção de satisfação por parte do Responsável 2 (E6)

E3: “Muitos pais mandam mensagens, às vezes são ignorados [...]” (Responsável 1).

E6: “Eu acho que tá bom, os horários estão combinando direitinho, o transporte tá sempre, e tá sempre em manutenção. Eles têm muito cuidado com as crianças, graças a Deus tá bem” (Responsável 2)

A comunicação, um tema identificado como área que requer aprimoramentos, também é abordada pelos autores. A falta de formalidade e *feedback* mencionada pelo agente público (E2) é corroborada pela percepção do Responsável 1 (E3) sobre a falta de resposta às mensagens. No entanto, a satisfação expressa pelo Responsável 2 (E6) destaca que, apesar dos desafios na comunicação, há aspectos positivos reconhecidos pelos responsáveis.

Considerando as perspectivas apresentadas por Santos (2021), a abordagem da comunicação entre os diversos atores envolvidos no transporte escolar pode ser aprimorada ao reconhecer a participação social como um elemento-chave no desenvolvimento eficiente de ações públicas. Nesse contexto, a comunicação não deve ser apenas formal, mas deve envolver uma interação mais dinâmica e participativa, refletindo a visão de uma sociedade crítica na construção e revisão das políticas educacionais. Essa compreensão mais abrangente da comunicação alinha-se com a necessidade de uma revisão positiva da imagem associada à política pública educacional, percebendo-a não apenas como um dever do Estado, mas como um direito do cidadão e um meio de construir uma sociedade crítica e participativa.

Enquanto a pesquisa na comunidade rural em Apicá/ES destaca esforços governamentais significativos para melhorar o acesso à educação através do transporte escolar, também sublinha a necessidade de abordagens integradas que considerem a segurança, a eficácia e a sustentabilidade desses serviços. Um compromisso político genuíno e contínuo, aliado a uma gestão eficiente dos recursos e à participação ativa da comunidade, são essenciais para superar os desafios existentes e garantir que o direito à educação seja uma realidade concreta para todas as crianças e adolescentes na zona rural de Apicá/ES.

4. Considerações Finais

O presente artigo teve como objetivo analisar a qualidade do transporte escolar oferecido pelas entidades públicas em Apicá/ES, com foco na eficácia do sistema em atender às demandas da comunidade local. Os resultados obtidos destacam a complexidade e os desafios práticos enfrentados no transporte escolar nessa região, oferecendo reflexões para uma análise crítica sobre a eficácia do sistema e seu impacto direto no acesso à educação na zona rural.

Identificou-se que a predominância de estradas não asfaltadas representa um desafio significativo, colocando motoristas

em situações difíceis, marcadas pela constante necessidade de manutenção veicular devido às precárias condições das estradas. Essa dificuldade é acentuada durante períodos de chuva, afetando diretamente a acessibilidade do serviço de transporte escolar, sendo mencionada por todos os entrevistados como uma realidade que gera outras adversidades.

Além disso, os desafios logísticos se destacam como uma questão essencial, exigindo uma gestão eficiente de recursos, especialmente em um município de dimensões reduzidas como Apiacá/ES. A manutenção de múltiplas linhas de transporte escolar, embora fundamental para abranger diferentes áreas, pode acarretar custos mais elevados, impactando a pontualidade e, por conseguinte, as taxas de frequência escolar. Isso ressalta a necessidade de uma administração pública eficiente e profissional para gerenciar diferentes demandas e os recursos limitados.

Destaca-se ainda que o PNATE possui papel fundamental no financiamento do transporte escolar, especialmente em municípios de pequeno porte como Apiacá/ES, que enfrentam restrição de recursos próprios. Adicionalmente, reconhece-se a importância de uma avaliação crítica sobre a equivalência das políticas públicas de transporte escolar nas zonas rurais em comparação com as zonas urbanas. Esta análise busca questionar se as disparidades observadas podem refletir uma forma de negligência que contribui para a perpetuação de desigualdades sociais e educacionais entre essas populações. Portanto, urge a necessidade de estratégias mais inclusivas e equitativas, que garantam o acesso universal à educação, como pilar fundamental para o desenvolvimento sustentável e a promoção da igualdade social.

Uma limitação relevante a ser considerada reside na resistência e temor de retaliação percebidos durante a coleta de dados primários. Mesmo com a leitura e explicação do TCLE aos participantes, alguns responsáveis e um dos cinco motoristas optaram por não participar das entrevistas. Essa resistência pode ter influenciado nos dados coletados, destacando a importância de considerar o contexto social e as percepções individuais na pesquisa. Ademais, é importante salientar que, embora as descobertas deste estudo não sejam aplicáveis de forma generalizada a todas as comunidades rurais, elas fornecem percepções pertinentes e servem como base para pesquisas futuras voltadas para a análise e aprimoramento das políticas públicas de transporte escolar em contextos similares.

Como sugestão para trabalhos futuros, destaca-se a necessidade de um aprofundamento mais detalhado sobre o tema, considerando a relevância e complexidade dos desafios enfrentados no transporte escolar em contextos rurais. A investigação mais aprofundada poderia contribuir para o desenvolvimento de soluções mais eficazes e direcionadas a melhorar a eficiência e a segurança do transporte escolar em Apiacá/ES e em outras comunidades semelhantes.

Referências

- Brasil. (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília: Congresso Nacional.
- Brasil. (1990). *Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990*. Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 16 jul. 1990. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1990/lei-8069-13-julho-1990-372211-publicacaooriginal-1-pl.html>.
- Brasil. (1996). *Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996*. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 23 dez. 1996. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19394.htm.
- Brasil. (2004). *Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004*. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado, altera o art. 4º da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 10 jun. 2004. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/110.880.htm.
- Brasil. (2015). *Lei nº 13.146 de 06 de julho de 2015*. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Diário Oficial da União, Brasília, DF, 06 jul. 2015. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/13146.htm.
- Conceição, V. F. (2020). *Educação do campo e transporte escolar: dificuldades enfrentadas pelos alunos da zona rural do município de Monte Alegre de Goiás*. (Monografia de graduação em Licenciatura em Educação do Campo). Universidade Federal do Tocantins, Arraias, TO. <https://umbu.uft.edu.br/handle/11612/2953>
- Costa, M. C. G., Araújo, S. R. E., Xavier, L. de A. M., Furtunato, K. V., de Abreu, M. C., & Tavares, H. S. (2021). Os desafios do transporte Escolar no Município de Arraias-TO / The challenges of school transportation in the city of Arraias-TO. *Brazilian Journal of Development*, 7(5), 50832–50846. <https://doi.org/10.34117/bjdv.v7i5.30104>.

Evangelista, J. C. S., Santos, C. R., Silva, L. R., & Santos, A. R. dos. (2017). A política do transporte escolar na educação do campo: impactos e desafios na realidade escolar. In: *Anais do VI Seminário Gepráxis*, Vitória da Conquista, BA, 6(6), 2071-2086. <http://anais.uesb.br/index.php/semgepraxis/article/view/7344>.

Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE (2023, 5 de maio). *O Transporte Escolar Rural no Brasil*. <http://repositorio.fnde.gov.br/jspui/handle/prefix/232>. Acesso em: 29 ago. 2023.

Gil, A. C. (2002) *Como elaborar projetos de pesquisa*. Atlas.

Gonçalves, D. R., & Wanzinack, C. (2020). A importância do transporte escolar na educação: Um estudo de caso sobre transporte escolar no município de Guaratuba – Paraná. *GESTUS, Matinhos*, 3. <https://doi.org/10.5380/gestus.v3i0.82813>.

Governo do Estado do Espírito Santo. (2022). *Apiacá vai receber novos investimentos em infraestrutura, habitação e educação*. SEAG. Recuperado 28 de março de 2024, de <https://seag.es.gov.br/Noticia/apiaca-vai-receber-novos-investimentos-em-infraestrutura-habitacao-e-educacao>.

Guimarães, J. L. de B. (2020). A Necessidade do Diálogo entre Filosofia e Educação do Campo: Percursos, Desafios e Possibilidades Teóricas no Contexto Formativo das LEDOCs. *Cadernos Cajuína*, 5(3), Artigo 3. <https://doi.org/10.52641/cadcaj.v5i3.418>.

Instituto Capixaba de Pesquisa, Assistência Técnica e Extensão Rural - INCAPER. (2020-2023). *Programa de Assistência Técnica e Extensão Rural (Proater)*. Recuperado em 29 de agosto de 2023, de <https://incaper.es.gov.br/media/incaper/proater/municipios/Apiaca.pdf>.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. (2010, 2021, 2022). *Cidades@*, sistema agregador de informações do IBGE sobre os municípios e estados do Brasil. Recuperado em 29 de agosto de 2023, de <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/es/apiaca/panorama>.

Jantsch, L. B., Souza, N. S. de, Fontana, D. G. R., Sarturi, F., & Silva, E. B. da. (2021). Acessibilidade à educação de crianças e adolescentes com deficiência que vivem em contextos rurais. *Revista Educação Especial*. <https://doi.org/10.5902/1984686X49646>.

Lopes, S. G., Xavier, I. M. de C., & Silva, A. L. dos S. (2020). 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*, 28, 962–981. <https://doi.org/10.1590/S0104-40362020002802371>.

Minayo, M. C. S. (Org.). (2007). *Pesquisa social: Teoria, método e criatividade* (25a ed.). Vozes.

Pantoja, E. V. (2021). *Desafios e perspectivas do transporte escolar rural: Comunidade Vila Maracá, Mazagão, Amapá* (Trabalho de Conclusão de Curso, Licenciatura em Educação do Campo Ciências Agrárias e Biologia). Universidade Federal do Amapá, Mazagão. <http://repositorio.unifap.br:80/jspui/handle/123456789/692>.

Prodanov, C. C., & Freitas, E. C. de. (2013). *Metodologia do trabalho científico: Métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico* (2a ed.). Feevale.

Santos, D. R. (2021). *Transporte escolar rural: Uma discussão sobre eficácia e eficiência a partir do Plano Nacional de Transporte Escolar - PNATE* (Trabalho de Conclusão de Curso, Especialização em Ensino de Humanidades). Instituto Federal Goiano, Campos Belos (GO). <https://repositorio.ifgoiano.edu.br/handle/prefix/1983>.

Schuh, C., Sousa, M. A. B. de, Ribeiro, S. P., & Freitag, V. da C. (2019). Análise de viabilidade do transporte escolar em município da região central do Rio Grande Do Sul. *Pensar Acadêmico*, 17(3), Artigo 3. <https://doi.org/10.21576/pa.2019v17i3.1127>.

Souza, C. M. de. (2018). *Da educação rural à educação do campo: Caminhos percorridos por escolas no meio rural do Distrito Federal* (Dissertação de Mestrado em Meio Ambiente e Desenvolvimento Rural). Universidade de Brasília, Planaltina. <http://www.realp.unb.br/jspui/handle/10482/34759>.