

## **Atuação da política de transporte escolar no município de Cuitegi/PB: contribuições para o acesso e permanência**

Larissa Amaro dos Santos<sup>1</sup>  
Ana Cláudia da Silva Rodrigues<sup>2</sup>

### **RESUMO**

A pesquisa investigou o contexto da prática da atuação da política de transporte escolar em Cuitegi/PB para compreender como se estabelece a garantia do acesso e permanência dos estudantes do perímetro rural do município. A base epistemológica se apóia nos estudos de Stephen Ball e colaboradores. O instrumento utilizado foi entrevista semiestruturada com secretário de transporte, secretária de educação, diretores escolares e estudantes beneficiários da política. O estudo dos dados fundamentou-se no método de análise de conteúdo proposto por Bardin (2010), a partir das três fases indicadas: pré-análise; exploração do material e tratamento dos resultados, inferência e interpretação. Os achados revelaram um número insuficiente de veículos, desqualificação profissional dos motoristas, situação precária das estradas que dão acesso ao perímetro rural e redução das escolas rurais.

**Palavras-chave:** transporte escolar; acesso; estudantes rurais.

---

<sup>1</sup> Mestre em Educação pela Universidade Federal da Paraíba. Especialização em Educação e Políticas Públicas pela UEPB, Campus III (2020). ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3280-6095>. E-mail: [larissa17amaro@gmail.com](mailto:larissa17amaro@gmail.com).

<sup>2</sup> Doutora em Educação. Docente lotada e em exercício no DFE/CE da Universidade Federal da Paraíba (UFPB). Líder do Grupo de Estudos e Pesquisas em Políticas Curriculares. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6621-1861>. E-mail: [anaclaudia@ce.ufpb.br](mailto:anaclaudia@ce.ufpb.br)

## **Performance of school transport policy in the municipality of Cuitegi/PB: contributions to student access and permanence**

### **ABSTRACT**

The research investigated the context of the practice of the school transport policy in Cuitegi/PB in order to understand how the guarantee of access and permanence of students from the rural perimeter of the municipality is established. The epistemological basis came from the studies by Stephen Ball and collaborators. The instrument used was a semi-structured interview with the secretary of transport, the secretary of education, school principals and students benefiting from the policy. The data study was based on the content analysis method proposed by Bardin (2010), based on the three stages indicated: pre-analysis; material exploration and treatment of results, inference and interpretation. The conclusions revealed an insufficient number of vehicles, professional disqualification of drivers, a precarious context of the roads that provide access to the rural perimeter and a reduction in rural schools.

**Keywords:** school bus; access; rural students.

## **Desempeño de la política de transporte escolar en el municipio de Cuitegi/PB: aportes al acceso y permanencia**

### **RESUMEN**

La investigación verificó el contexto de la práctica de la política de transporte escolar en Cuitegi/PB para comprender cómo se establece la garantía de acceso y permanencia de los estudiantes en el perímetro rural del municipio. La base epistemológica se basó en estudios de Stephen Ball y colaboradores. El instrumento utilizado fue una entrevista semiestructurada con el secretario de transporte,

secretario de educación, directores de escuelas y estudiantes beneficiarios de la política. El estudio de datos se basó en el método de análisis de contenido propuesto por Bardin (2010), basado en las tres fases indicadas: preanálisis; exploración material y tratamiento de resultados, inferencia e interpretación. Las conclusiones revelaron insuficiente número de vehículos, inhabilitación profesional de los conductores, precario contexto de las vías de acceso al perímetro rural y reducción de escuelas rurales.

**Palabras clave:** transporte escolar; acceso; estudiantes rurales.

## INTRODUÇÃO

Em um Estado democrático de direito, as políticas públicas educacionais devem ter o objetivo de garantir o direito ao acesso e permanência à educação assegurada, primeiramente, pela Constituição Federal (CF) de 1988, em seu art. 6º, e reforçado pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), Lei n. 9.394, de 20 de dezembro de 1996 que, conforme o item I do art. 3º da LDB, o ensino deve ter como princípio “a garantia de igualdade de condições para acesso e permanência na escola.” (BRASIL, 1996).

Para Stephen Ball, o Estado é um dos principais lugares da política e um dos principais atores políticos que atua na implementação de programas, ações e decisões tomadas pelos governos, sejam eles nacionais, estaduais ou municipais, com a participação, direta ou indireta, de entes públicos ou privados, que visam assegurar determinados benefícios da sociedade como forma de garantir os direitos assegurados na Constituição. (MAINARDES, 2011).

No que se refere o direito a educação, mesmo com sua obrigatoriedade e gratuidade, bem como os avanços inerentes à garantia do acesso e da permanência no sistema escolar no Brasil, a educação ofertada para as populações rurais ainda seguia marcada por traços de exclusão e desigualdade. Todavia, para minimizar as desigualdades existentes, mais especificamente, as condições geográficas entre o rural e o urbano, algumas políticas educacionais

foram implementadas para proporcionar o acesso e a permanência dos sujeitos da zona rural na escola, como a política de transporte escolar, objeto de estudo desta pesquisa.

Santos, Santos e Rodrigues (2015) asseveram que os entes federativos, ao longo dos anos, vêm estabelecendo diferentes estratégias, políticas, programas e ações, visando atender às demandas educacionais e viabilizar o acesso e a permanência do aluno da zona rural na escola na tentativa de diminuir as desigualdades.

Dessa forma, para facilitar as condições de acesso à escola e reconhecendo a importância do transporte escolar para atender à demanda dos estudantes da zona rural, o Estado, a partir da década de 1990, durante o governo de Itamar Franco (1992-1994), instituiu a política de transporte escolar no Brasil, visando atender às demandas e garantir o acesso e a permanência dos estudantes residentes na zona rural com condições precárias em relação ao seu deslocamento no itinerário casa-escola, escola-casa. (FNDE, 2018).

O primeiro programa implementado foi o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), em 1994, depois, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), em 2004, e o Programa Caminho da Escola, em 2007, coordenados pela Fundação Nacional de Desenvolvimento Educacional (FNDE). (BRASIL, 2007). Atualmente, o governo federal executa dois programas de atendimento ao transporte escolar: o Programa Caminho da Escola e o PNATE. O primeiro é voltado para a aquisição de transporte, enquanto o segundo faz transferências automáticas para subsidiar as despesas dos entes federados com o transporte escolar.

Assim, aqui trataremos da política de transporte escolar como uma política educacional que surgiu de uma demanda social para assegurar o direito a educação aos estudantes da zona rural historicamente negligenciados e que, muitas vezes, percorriam longos caminhos a pé no itinerário casa-escola, escola-casa, dentre outras dificuldades que levavam muitos deles a desistir de ir à escola.

Para tanto, nos ancoramos nos pressupostos teóricos de Stephen Ball acerca do ciclo de política que, de acordo com Mainardes (2006), é um referencial analítico útil para a análise de programas e políticas educacionais, uma vez que pode-se fazer uma

análise crítica da trajetória de programas e políticas educacionais, desde sua formulação inicial até a implementação no contexto da prática e seus efeitos, trazendo várias contribuições para sua análise.

Dessa forma, esse estudo se limitou a compreender o contexto da prática do transporte escolar, considerando que é nesse contexto em que a política está sujeita à interpretação e à recriação e produz efeitos e consequências que podem representar mudanças e transformações significativas na política original. (MAINARDES, 2006). Procuramos interpretar, a partir de entrevistas semiestruturadas com o secretário de Transporte, a secretária de Educação, um diretor e uma diretora escolares e estudantes, como a política tem atuado no município de Cuitégi/PB.

## **METODOLOGIA**

Essa pesquisa foi realizada no município de Cuitégi-PB, uma cidade localizada no interior do Estado da Paraíba que, de acordo com último Censo Demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2010, o município possuía 6.889 habitantes. Dentre estes, a população urbana corresponde a 4.626 e a rural é de 1.061 distribuídas em 11 comunidades: Sítio Chã de Mucunã, Sítio Palmeira, Sítio Malhada, Sítio Mangueira, Sítio Barra, Sítio Chã da Boa Esperança, Sítio Caju, Sítio Mari, Sítio Gameleira, Sítio Barragem e Sítio Sapucaia. Sua densidade demográfica equivale a 175,28 hab/km<sup>2</sup> (IBGE, 2010). Metodologicamente, trata-se de uma pesquisa de campo com abordagem qualitativa, considerando que esse tipo de abordagem, conforme Flick (2009), tem como principal intento o que as pessoas constroem no contato com a realidade e nas interações humanas e sociais, partindo-se da premissa de que é necessário encontrar fundamentos para uma análise e para interpretar o fato: compreender, a partir do estudo de caso, a atuação do Programa Caminho da Escola no contexto da prática no município de Cuitégi-PB.

Para obtenção dos achados, empregamos o instrumento de entrevista semiestruturada com o secretário de Transporte, a secretária de Educação, um diretor e uma diretora escolares e

estudantes beneficiários do programa e residentes na zona rural do município.

No que se refere à análise dos resultados da pesquisa, consideramos o método de análise de conteúdo proposto por Bardin (2010), que propõe um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter, por meio de procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores que nos possibilitem inferir conhecimentos relativos às condições de produção/recepção dessas mensagens. Consideramos as três fases fundamentais indicadas pela autora: 1 – a de pré-análise; 2 – a de exploração do material; e 3 – a de tratamento dos resultados, inferência e interpretação. Assim, julgamos a representatividade das falas e a descrição das mesmas em quadros de análises categóricas, com base nos conteúdos que emergiram a partir das entrevistas.

O *corpus* analisado neste estudo foi formado por um grupo de oito pessoas que estabelecem relação com a política de transporte escolar no município: 1 secretário de Transporte, 1 secretária de Educação, 2 diretores e 4 estudantes beneficiários do transporte escolar do município, identificados da seguinte forma: ST (Secretário de Transporte); SE (Secretária de educação), D1 (Diretor da Escola da zona rural) e D2 (Diretora da escola da zona urbana), E1 (Estudante 1 do Sítio Chã de Mucunã), E2 (Estudante do Sítio Chã de Mucunã), E3 (Estudante 3 do Sítio Palmeira) e E4 (Estudante 4 do Sítio Palmeira).

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

Apresentamos, a seguir, as categorias originadas dos achados no presente estudo, através das entrevistas semiestruturadas com os sujeitos da pesquisa que nos nortearam na construção da análise dessa discussão.

**Quadro 1** – Apresentação das categorias, das subcategorias e dos indicadores elaborados para orientar e organizar as análises oriundas do instrumento de coleta dos dados.

CATEGORIA	SUBCATEGORIA	INDICADORES
POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR	ACESSO E PERMANÊNCIA	1. Deslocamento de estudantes; 2. Beneficiários; 3. Adversidades para o estudante: ✓ <i>Quantidade de transportes insuficiente;</i> ✓ <i>Problemas mecânicos;</i> ✓ <i>Logística;</i> ✓ <i>Tempo de espera;</i> ✓ <i>Precariedade das estradas;</i> 5. Motoristas: ✓ <i>Falta de formação,</i> ✓ <i>Insatisfação salarial;</i> ✓ <i>Relação motorista-estudante;</i> ✓ <i>Qualificação profissional;</i> ✓ <i>Velocidade;</i> ✓ <i>Mudança constante de motoristas;</i> ✓ <i>Conhecer o contexto das estradas que dão acesso à escola;</i> ✓ <i>Responsabilidade</i>

**Fonte:** Elaboração própria – 2022

A análise que segue vai discorrer sobre o contexto da prática da política de transporte escolar na garantia do acesso e permanência dos estudantes residentes das zonas rurais do município de Cuitegi/PB, considerando os indicadores advindos das entrevistas.

## **Contexto da prática da política de transporte na garantia do acesso e permanência dos estudantes de Cuitegi/Pb**

A igualdade de condições de acesso e permanência na escola é um direito assegurado tanto na CF de 1988 quanto na LDB de 1996 a todos os estudantes, independentemente de sua condição social ou da localização geográfica. Todavia, em um país marcado pela desigualdade e pela injustiça social, não bastaria que a Constituição e as leis prescrevessem que a educação é um direito de todos e dever do Estado, mas fornecer políticas públicas educacionais para garantir o acesso a esse direito.

Estabelecer a igualdade de condições de acesso e permanência na escola aos estudantes em situação de vulnerabilidade social, econômica e geográfica implica reconhecer que a educação brasileira é marcada por desigualdades. Em concordância com Moura e Cruz (2013), entendemos que não basta oferecer escolas sem oferecer meios para que os estudantes cheguem até ela e lá permaneçam. É preciso criar políticas de acesso e permanência para os alunos no sistema escolar.

Apesar de o poder público garantir que a igualdade de acesso à escola é a principal prerrogativa de ingresso dos estudantes no sistema escolar, é importante destacar que a democratização da educação não se limita ao acesso à instituição de ensino. A garantia do acesso é essencial, mas é necessário, também, que todos os estudantes que ingressam na escola tenham condições de permanecer nela e aprender significativamente os conhecimentos indispensáveis à sua vida em sociedade.

Assim, considerando que o Brasil tem uma estrutura educacional marcada por desigualdades, são necessárias políticas e gestões para garantir o acesso à educação dos estudantes em condições de vulnerabilidade social, econômica e geográfica, como os que moram nas zonas rurais e que, para chegar à escola, muitas vezes, precisavam percorrer longos trajetos a pé, enfrentando sol, chuva, lama e outras adversidades que contribuíam para muitos estudantes da zona rural desistirem de estudar. (FEIJÓ, 2006).

Diante desse contexto de adversidades educacionais e em reconhecimento à demanda dos movimentos sociais em prol da

garantia do acesso e a permanência dos estudantes da zona rural nos sistemas de ensino que, na década de 1990, no Brasil, o Governo Federal criou a política de transporte escolar, em parceria com os demais entes federados, e executa, atualmente, dois programas destinados ao transporte diário dos estudantes, prioritariamente da zona rural: o PNATE e Caminho da Escola.

A pesquisa demonstrou que a garantia do acesso e da permanência na escola, por meio do transporte escolar do município, está atrelada ao deslocamento de estudantes; à infraestrutura das escolas; aos motoristas (insatisfação salarial, relação motorista-estudante, qualificação profissional, velocidade, mudança constante de motoristas, conhecer a conjuntura das estradas, responsabilidade), aos beneficiários (prioritariamente estudantes da zona rural) e às adversidades (quantidade de transporte insuficiente, problemas mecânicos, logística, tempo de espera, contexto das estradas).

No que se refere ao deslocamento dos estudantes através do transporte escolar, as narrativas das entrevistas demonstraram que, com a instituição do Programa Caminho da Escola, o acesso à instituição de ensino dos alunos da zona rural teve melhorias significativas. Para a secretária de Educação do município, o transporte escolar é uma política educacional de grande importância para garantir que os educandos da zona rural - do ensino básico ou do superior – possam ir à escola.

O transporte, ele dá a oportunidade de acesso [a educação] aqueles estudantes de localidades distantes. Antes, quando não tinha transporte, eles [estudantes] tinham que se deslocar a pé ou de carona, hoje eles [estudantes] têm a oportunidade de poder estudar não só na localidade mais próxima a sua casa (que tenha escola) mas também até vir na área urbana e também a oportunidade de acesso, como eu já falei, a questão do ensino superior. (SE)

O secretário de Transporte do município considera o Programa Caminho da Escola um dos maiores feitos do Governo Federal:

Acho que o Caminho da Escola tem sido um dos melhores programas o Ministério da educação no Brasil e que se houver qualquer coisa que não garanta as melhores condições de transporte aos estudantes não foi o caminho da escola, não, foram as prefeituras, os gestores. (ST)

Os veículos autorizados a transportar estudantes são os mesmos que, em conformidade com as normas do Código de Trânsito Brasileiro e da Marinha do Brasil, têm especificações adequadas para transportar passageiros, como, por exemplo, ônibus, vans, kombis e embarcações. Em algumas regiões em que as estradas são precárias ou não existem veículos apropriados disponíveis, o Detran autoriza o transporte de estudantes em carros menores, desde que os veículos sejam adaptados para isso (FNDE, 2018). De acordo com esse guia, o veículo – seja ele ônibus, micro-ônibus, vans, Kombi – deve ter:

- i. Cintos de segurança em boas condições e para todos os passageiros;
- ii. Uma grade separando os estudantes da parte onde fica o motor;
- iii. Seguro contra acidentes.
- iv. Veículos da frota com, no máximo, sete anos de uso, para que o transporte de estudantes seja mais seguro;
- v. Registrador de velocidade (tacógrafo), que é um aparelho instalado no painel do veículo que vai registrando a velocidade e as paradas do veículo em um disco de papel. Os discos devem ser trocados todos os dias e guardados pelo período de seis meses, porque serão exibidos ao Detran por ocasião da vistoria especial e
- vi. Apresentação diferenciada, com pintura de faixa horizontal na cor amarela nas laterais e traseira, contendo a palavra Escolar na cor preta. (FNDE, 2018, p.7).

Para as estudantes, depender dos serviços do transporte escolar, principalmente de ônibus ou micro-ônibus, é visto como positivo quando comparado com o período em que não havia transporte escolar no município, porque, mesmo que fosse fornecido transporte aos estudantes da zona rural, seria de forma precária, sem conforto e segurança. Podemos constatar esse fato na narrativa de uma das estudantes entrevistadas:

Pra mim, o transporte escolar é muito bom, porque se a gente não tivesse o transporte escolar, a gente não poderia ir pra escola porque todos os dias descer a pé, essa “lonjura” que é, essa distância que é, né? Eu acho difícil [o acesso à escola sem o serviço do transporte escolar]. Então isso [transporte escolar] realmente ajudou muito a nós [estudantes da zona rural], justamente por causa que a gente não tinha carro pra ir [pra escola]. Meu irmão mesmo [irmão mais velho que já concluiu o ensino básico], ele passou muitos anos indo a pé pra ir pra escola, daqui até a zona urbana. (E1)

Antes da atuação do Programa Caminho da Escola, os estudantes do município eram transportados nos mais diversos veículos – caminhão, saveiro, ônibus terceirizado – sem garantia de conforto, segurança, tampouco a certeza da própria disponibilidade do veículo para o acesso à escola.

As estudantes do Sítio Chã de Mucunã, relatam sobre o período em que iam para a escola em um saveiro e/ou camionete: **[...] em caminhão, aquelas caminhonetes pequenas, aquelas que é aberta atrás, saveiro também. [...]** (E1) e garantem que existem muitas diferenças entre ser transportada em uma camionete e/ou saveiro pra ser transportada em um ônibus: **O sol quente, o ônibus é muito bom por causa disso [porque protege os estudantes do sol], a poeira pra gente chegar lá [na escola] com farda branca também.** (E1). E ressaltam sobre a segurança e conforto do ônibus ofertado pelo Programa Caminho da Escola:

[...] no ônibus agora que chegou [ofertado pelo Programa Caminho da Escola] é melhor, é fechado, não tem muita poeira, é mais seguro [que o

caminhão/saveiro], tem banco, tem cinto de segurança. Aquelas poças de lama [pausa] era muito perigoso (na época em que eram transportados em caminhão/saveiro). (E2)

Tanto a Constituição Federal de 1988 quanto a LDBEN (Lei nº 9.394/96) asseguram ao aluno da escola pública o direito ao transporte escolar para facilitar seu acesso à educação mediante a obrigação dos estados e dos municípios, como demonstrado no quadro abaixo:

**Quadro 2** - Garantia do transporte escolar na CF de 1988 e LDBEN (Lei nº 9.394/96).

<b>CF de 1988</b>	<b>LDBEN – Lei nº 9.394/96 (com crêscimo da Lei nº 10.709/2003)</b>
<p>Art. 208. O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de:</p> <p>VII - atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. (redação dada pela Emenda Constitucional nº 59, de 2009).</p>	<p>Art. 10. Os Estados incumbir-se-ão de:</p> <p>VII - assumir o transporte escolar dos estudantes da rede estadual. (Incluído pela Lei nº 10.709, de 31/7/2003).</p>
	<p>Art. 11. Os municípios incumbir-se-ão de: VI - Assumir o transporte escolar dos estudantes da rede municipal (incluído pela Lei nº 10.709, de 31/7/2003).</p>

**Fonte:** Adaptado da CF de 1988 e da LDBEN (Lei nº 9.394/96) – 2022

Salientamos que esses programas do governo federal –PNATE e Caminho da Escola – têm caráter suplementar e visam, prioritariamente, atender aos estudantes da zona rural. Contudo, as leis citadas (CF 88, LDBEN e 10.709/03) não fazem distinção entre os que moram na zona urbana ou na rural. Portanto, cabe aos estados e

aos municípios disciplinarem o atendimento ao educando por meio de portarias, decretos e/ou leis estaduais ou municipais, de forma a não prejudicar o acesso do estudante à educação.

Considerando que, em algumas zonas rurais, há poucos estudantes, como no Sítio Sapucaia, cuja escola foi fechada com a justificativa de que havia um baixo número de estudantes. Para conter gastos, seria preciso transferir esses estudantes para uma escola localizada em uma comunidade mais próxima – o Sítio Palmeira – pois não havia necessidade de um micro-ônibus para essa comunidade. Dessa forma a prefeitura dispõe de veículos de pequeno porte – carros de passeio terceirizados – para garantir o transporte desses estudantes de uma zona rural para outra.

Assim, como alega o secretário de Transporte do município de Cuitegi, o transporte de pequeno porte é necessário para garantir o deslocamento de alguns estudantes devido, principalmente, às péssimas condições das estradas para veículos de grande porte:

O município tem transporte de pequeno porte que transporta os estudantes do Sítio Sapucaia pro Sítio Palmeira por conta da sede escolar ser no sítio Palmeira e por conta dos tráfegos serem de difícil acesso e não dá pra fazer em micro-ônibus aí o município precisa desse transporte escolar. (ST)

[...] O transporte é terceirizado! Esse de campo a campo, né? [que faz transporte dos estudantes de uma zona rural pra outra zona rural], [...] esse da Sapucaia pro sitio Palmeira. (ST)

Enfatizamos que, apesar de o processo de contratação de veículos para o transporte de estudantes ser um ato legal, existem normas para negociá-los. Assim, antes de contratar um prestador de serviços, é importante que o contratante verifique as condições do veículo e da documentação pessoal do motorista; pondere as referências sobre ele com os pais e no Sindicato dos Condutores ou no Detran, e averigue as situações de higiene do carro e o número de cintos de segurança, porque todas as crianças transportadas dever

estar com cintos de segurança ou, pelo menos, ter cinto de segurança para todos os estudantes. (FNDE, 2018).

O município de Cuitegi possui três veículos terceirizados – dois carros de passeio e um ônibus – e seis ônibus escolares – três Ônibus Rural Escolar Médio (ORE-02) e três Ônibus Escolar Rural Grande (ORE-03) – adquiridos em parceria com o governo estadual, totalizando-se em nove transportes escolares, que beneficiam os estudantes da zona rural das redes municipal e estadual. O município também disponibiliza transporte para os universitários da rede estadual, da federal e da privada. Dessa forma, o município oferece transporte escolar tanto aos estudantes da zona rural quanto aos da zona urbana, desde o ensino básico até o ensino superior.

Quando indagamos sobre se o quantitativo de transporte atendia à demanda dos estudantes, o secretário disse que, se houvesse mais ônibus, o atendimento seria melhor: **Se tivesse mais transporte era melhor, né? Porque melhorava muita a situação. No caso do transporte fazer três comunidades[...].** Além disso, para o secretário, a rota do transporte escolar também deixa a desejar por causa das condições precárias das estradas: **Por conta do tráfego, do lugar que são acidentados e o carro não consegue chegar.** (ST). Dessa forma, se referindo ao não atendimento do horário de entrada na escola: **Chega atrasado por conta da região que é muito acidentada, né?** (ST).

Devido ao número reduzido de transporte e à necessidade de um mesmo veículo atender a outras zonas rurais em uma única rota, os ônibus ficam superlotados, como narra a estudante: **Eu acho que deveria ir outro ônibus pra pegar eles [estudantes da zona rural vizinha] porque o ônibus já vai muito cheio aí vai muito aluno em pé.** (E4). Além disso, o fato de não haver muitos ônibus disponíveis, também prejudica o acesso dos estudantes na escola, quando os mesmos apresentam falha mecânica:

Eu acho que deveria ter mais ônibus, né? Pro caso de um quebrar e já ter outro pra facilitar [o transporte de estudantes] porque não é só uma zona rural, né? são várias. Então é isso que eu acho que deveria ter mais [ônibus] pro caso de pneu furar, quebrar [ônibus] ter outro [ônibus] pra facilitar, pra gente não perder aula, por conta do horário também e (pausa), eu acho que é só isso mesmo! (E1)

De acordo com o secretário de Transporte do município, os ônibus fazem uma única rota englobando várias zonas rurais para otimizar o tempo e os gastos com o transporte, como é o caso de o mesmo ônibus fazer a linha dos Sítios Malhada, Chã e Barra de uma única vez. Além disso, transporta estudantes de outra área, tendo em vista que faz parte do percurso do ônibus, portanto não interfere na sua rota, como narra a estudante: **É! E ainda pega os estudantes do conjunto. Não é a rota dele. A rota são as três zonas rurais, mas como é caminho ele acaba trazendo os estudantes do conjunto [zona urbana]. Ele pega dez [estudantes], doze [estudantes].** (ST) No entanto, esse percurso, muitas vezes, faz com que o ônibus se atrase e conseqüentemente, os (as) estudantes também se atrasem para chegar na escola: **Nesse período [percurso] aí sempre atrasa. Chega uns 15min acima do horário. Sempre é assim.** (ST)

Diante desse contexto, é possível perceber que a quantidade de veículos disponível no município não atende à demanda dos estudantes da zona rural, fazendo com que estes educandos enfrentem transtornos ao compartilhar o mesmo ônibus que, em uma única rota, atende a mais de uma zona rural, a fim de facilitar o tráfego e a otimização do tempo. Ressaltamos, sobretudo, que, apesar de o município de Cuitegi contemplar 11 (onze) zonas rurais beneficiadas pelo transporte escolar, apenas em duas o transporte escolar é feito – deslocamento de estudantes do Sítio Sapucaia para o Sítio Palmeira - as demais são feitas no trajeto zona rural a zona urbana.

Importa destacar que, nem sempre, os estudantes são deslocados de uma zona rural para outra através de veículos, a exemplo do Sítio Chã de Mucunã, como esclarece o secretário de Transporte: **[...] o ponto de espera [no caso de Mucunã] é no Sítio Gameleira. Lá onde Fernando [motorista do transporte escolar]**

**mora não é Mucunã, não. É Sítio Gameleira. O ônibus fica esperando o pessoal [estudantes] lá.** (ST). Assim, os(as) estudantes precisam se deslocar, na maior parte do ano letivo, a pé até o sítio vizinho, que, embora não seja muito distante, ainda precisam percorrer um trajeto em torno de 10min a 15min até o ponto de espera do ônibus.

Segundo as estudantes, na maior parte do ano letivo, devido às péssimas condições das estradas, o ônibus não chega até a zona rural: **Não, ele não passa perto por causa da estrada que é de difícil acesso pra chegar até aqui, ele [ônibus] só chega até a metade do caminho.** (E1) **e porque a estrada é cheia de buraco e é muito alta, também!** (E2.) Vejamos, abaixo, as condições das estradas que dão acesso ao Sítio Chã de Mucunã:

**Figura 1** – Contexto das estradas que dão acesso ao Sítio Chã de Mucunã.



**Fonte:** Santos – 2022

**Figura 2** – Contexto das estradas que dão acesso ao Sítio Chã de Mucunã.



**Fonte:** Santos – 2022

Conforme demonstram as imagens, as condições das estradas que dão acesso ao Sítio Chã de Mucunã são severamente críticas, com muitos trechos sinuosos, ladeiras baixas, médias e longas e com solo erosivo. Por ser uma região montanhosa, Chã de Mucunã tem estradas perigosas para o tráfego de qualquer meio de transporte – ônibus, micro-ônibus, carro, motocicleta e outros – o que se agrava ainda mais no período chuvoso.

Devido às péssimas condições das estradas que dão acesso ao Sítio Chã de Mucunã, fato que independe de haver manutenção ou não das estradas, mas não desconsiderando o fato de que é necessário o trabalho das máquinas para sua recuperação, percebe-se a problemática dos estudantes dessa localidade para ter acesso à escola visto que, na maior parte do ano letivo, precisam se deslocar a pé, da sua residência até o ponto do ônibus/embarque que fica na zona rural vizinha – Sítio Gameleira – percorrendo um trajeto que dá em torno de 2km.

De acordo com as estudantes, para chegar até o ponto do ônibus/embarque, precisam percorrer em torno de 15min., seja em dias de sol, seja em dias de chuva, sob o risco de se se atrasar e de perder o ônibus e, conseqüentemente, a aula:

[...] o ônibus não vem até nós [até a residência] a gente tem que ir até ele, as vezes não vem [o ônibus] até onde é marcado, até o ponto (do ônibus) por causa que não tem como subir. Tem que descer mais ainda pra gente chegar até ele [ônibus]. (E1)

Conforme as estudantes do Sítio Chã de Mucunã narram, o trajeto de sua casa até o ponto do ônibus a pé dura em torno de 10 a 15min, e o trajeto do ponto do ônibus até a escola, em torno de 6min., ou seja, as estudantes passam mais tempo caminhando do que no ônibus indo para a escola.

Além disso, importa destacar que essa pesquisa só contemplou duas estudantes de Chã de Mucunã, que residem numa área "mais central". Existem outros educandos que residem em áreas ainda mais distantes, portanto, com mais adversidades do que as participantes deste estudo. Apesar de as estudantes não especificarem se esse tempo que levam de suas casas até o ponto do ônibus e/ou embarque se aplica também em dias chuvosos, entendemos que esse intervalo de tempo pode ser amplificado, porque o contexto das estradas muda drasticamente nesse período.

De acordo com uma das estudantes, no inverno, as condições das estradas se agravam ainda mais e aumentam as possibilidades de o ônibus se atrasar, e os estudantes perderem aulas/ou avaliações:

A chuva atrapalha porque o ônibus, às vezes, não consegue chegar a tempo. Às vezes a gente não consegue nem ir pra escola. Temos que voltar do caminho. Quando tem prova, pra perder uma prova é difícil, sabe como é praprecuperar. As vezes em casos de apresentação de trabalho também. (E1)

No caso do Sítio Palmeira, as estradas só são difíceis de acessar no período chuvoso: **A estrada é boa, só no período chuvoso é que é ruim por causa da lama, porque a estrada é de**

**barro.** (E4). Houve uma melhoria significativa nos últimos anos nessa rota, porque os trechos mais difíceis e acidentados foram calçados, diferentemente do Sítio Chã de Mucunã.

**Figura 3** – Contexto das estradas que dão acesso ao Sítio Palmeira.



**Fonte:** Santos – 2022

Como nem todos os estudantes têm condições econômicas de residir perto do ponto de espera/embarque do ônibus, precisam se deslocar de suas casas a pé até o local de embarque que, assim como Chã de Mucunã, não tem um ponto de espera/embarque com estrutura que proteja os estudantes do sol ou da chuva.

Quando indagamos sobre se algum estudante já havia perdido aula por falta de transporte, o secretário do município respondeu: **nenhum** (ST). Todavia, quando perguntamos se nem mesmo no período chuvoso, ele disse que já aconteceu por causa da precariedade das estradas: **Ah, sim, sim. Acontece. Como tô falando pra você, nesse período chuvoso o carro não chega até a residência [ponto de espera] daquele aluno e não tem como ele vim.** (ST)

O secretário estava se referindo ao ponto de espera e/ou embarque do ônibus que, nem sempre, é próximo da residência dos (das) estudantes. Assim, para alguns(mas), o acesso à escola através do transporte

escolar é complicado, porque precisam percorrer um trajeto a pé, muitas vezes, longo, do ponto de ônibus até sua residência e vice-versa, tanto no período de estiagem quanto no de chuva.

Uma das estudantes entrevistadas que mora a, aproximadamente, 1km do ponto de espera e/ou embarque do ônibus disse que já perdeu aula em dias chuvosos porque, sequer conseguiu chegar ao ponto do ônibus devido à precariedade das estradas que dão acesso a sua residência: **Já perdi aula porque tava chovendo. Porque é ruim de sair da minha casa pro ponto do ônibus. A estrada é de barro aí fica muita, muita lama, muito buraco, muito [pausa] é de difícil acesso.** (E3)

É importante registrar que não existe disposição legal constitucional ou de Lei Federal que delimite o trajeto da linha de transporte ou a distância a ser percorrida pelo estudante até o ponto de espera e/ou embarque do veículo escolar. De acordo com Feijó (2009), o trajeto do transporte, seus pontos de passagem e parada não são definidos pelo Poder Público. Assim, é necessário que haja critérios de bom senso, razoabilidade e viabilidade para definição desses pontos.

Em síntese, pode-se dizer que o município não é o responsável por transportar os estudantes para o itinerário residência-escola, escola-residência, mas por lhes assegurar o transporte diário para o itinerário zona-rural-escola, escola-zona rural. Isso porque as estradas que dão acesso à maioria das residências dos estudantes geralmente são precárias e estreitas, e isso impossibilita o trajeto do ônibus, seja de pequeno ou grande porte. Assim, cabe aos estudantes a responsabilidade – e a depender do local da residência, com a colaboração da família – se deslocarem até o ponto de passagem e parada do transporte escolar.

No caso específico do Sítio Chã de Mucunã, como os estudantes passam a maior parte do ano letivo fazendo um trajeto que dá em torno de 2km, tanto nos dias de sol quanto nos chuvosos, a gestão municipal negligencia a manutenção das estradas daquela localidade. É preciso fazer a pavimentação, pelo menos, dos trechos mais precários e sinuosos da estrada – porquanto essa situação se agrava ainda mais no período chuvoso – para evitar que os

estudantes e os moradores daquela localidade sofram com a questão do acesso.

Os programas do governo federal – PNATE e Caminho da Escola – não estabelecem critérios de distâncias ou limites geográficos para o deslocamento dos estudantes. E como a definição do trajeto é uma opção da administração, esta deverá encontrar fundamento em parâmetros de possibilidade, necessidade e, sobretudo, ser prudente na oferta do transporte escolar para garantir a segurança dos estudantes, a fim de que não haja prejuízo nem transtorno para eles.

Além dos transtornos causados pela precariedade das estradas no período chuvoso, que fazem com que os estudantes se atrasem ou percam as aulas, bem como o fato de muitos da zona rural residirem distantes do ponto do ônibus, eles enfrentam outra dificuldade para chegar à escola por meio do transporte escolar: problemas mecânicos, como demonstram estas falas:

Às vezes, o ônibus quebrava. Às vezes, não tinha outro ônibus pra vir pegara gente. Às vezes a gente ligava pro secretário [de transporte]. Às vezes, ele tentava mandar carro, uma combe ou a doblô [pausa], mas mesmo assim a gente já perdeu aula por conta do ônibus tá quebrado e por não ter transporte suficiente. (E3)

Muitas vezes, quando o conserto do ônibus demora ou não há outro meio para substituí-lo e assegurar o transporte dos estudantes, eles desistem de ir à escola e voltam para casa, exceto quando se trata de período de avaliações na escola:

Já aconteceu, mas às vezes dava preguiça de ir, né? Aí a gente ficava, ia, nãoia. Mas as vezes quando necessitava, quando era prova, apresentação de trabalho, a gente tinha que ir. (E1)  
[...] quando o ônibus quebrava e não dava tempo [ir pra escola], aí não tinha outro ônibus pra levar vim pegar a gente, aí [os estudantes] voltava pra casa. Não tinha como ir pra escola. (E2)

Quando perguntado sobre como era perder aula por falta de transporte, a principal questão destacada pelas estudantes foi a avaliação: **Não foi muito bom, né? Porque, assim, em tempo de prova, de avaliação, é muito dificultoso [é difícil perder aula em período de avaliação].** (E2)

Além disso, existem outras adversidades que dificultam a eficiência do transporte escolar, como: motoristas não qualificados, insatisfeitos com o salário ou que desconhecem a realidade dos estudantes e o contexto da área rural; o tempo de espera dos alunos da zona rural para retornarem para casa, bem como a superlotação dos ônibus, como relata uma das estudantes:

[...] não tem motorista qualificado; o tempo de espera é muito longo pro motorista trazer pra casa. Outra coisa, muitos estudantes vão em pé por falta de lugar pra sentar. Vai muita gente no ônibus que não é estudante, aí isso ocupa o lugar do estudante e o estudante tem que ir em pé no ônibus correndo o risco de cair. (E4)

Quando perguntado sobre as principais dificuldades para fornecer transporte escolar no município, o secretário de Transporte alegou ser a não qualificação dos motoristas e/ou condutores dos veículos:

Nem todo mundo [motorista] tem a carteira habilitada. Só tem B, mas tem apadrinhamento, aí o cara diz: coloca fulano [pra ser motorista] que ele sabe. Existe, além da carteira do CNH [Carteira Nacional de Habilitação], existe a carteira do transporte escolar, com sua remuneração na carteira, né? Isso, talvez em Cuitegi, tenha um motorista ou dois [habilitado]. (ST)

Salientamos que existem pré-requisitos para se contratar um condutor de transporte escolar, seja ele de embarcação ou automóvel, como: idade superior a 21 anos; habilitação para dirigir veículos na categoria; se pilotar embarcações, deve ser habilitado na Capitania dos Portos; ter sido submetido a exame psicotécnico com aprovação especial para transporte de estudantes; ter Curso de Formação de Condutor de Transporte Escolar; ter matrícula

específica no Detran ou na Capitania dos Portos e não ter cometido falta grave ou gravíssima nos últimos doze meses (FNDE, 2018, p.7). No entanto, como indica o próprio secretário de Transporte do município, a maioria dos condutores de ônibus do município não têm, sequer, habilitação categoria D para dirigir, tampouco Curso de Formação de Condutor de Transporte Escolar.

Quando analisamos uma política educacional, de acordo com Ball, Maguire e Braun (2016, p. 18-19), devemos considerar que a atuação se constitui como a capacidade de perceber a política como “um aspecto dinâmico e não linear de todo o complexo que compõe o processo da política, do qual a política na escola é apenas uma parte”. Dessa forma, as políticas são produzidas em várias instâncias nas escolas, autoridades locais, nacionais e internacionais.

De acordo com os pressupostos de Ball, Maguire e Braun (2016), as dimensões do contexto são elementos cruciais para analisar a atuação da política. Assim, ao analisar uma política, os autores sugerem ser indispensável que o pesquisador examine os contextos que envolvem a atuação política, uma vez que “a política cria o contexto, mas o contexto também precede a política” (BALL; MAGUIRE; BRAUN, 2016). Os autores determinam quatro contextos que podem se sobrepor ou estar inter-relacionados ao processo de gestão da política: o contexto situado; o contexto profissional; o contexto material e o contexto externo. O contexto situado refere-se a aspectos históricos e localmente intrínsecos à escola; o contexto profissional foca o conjunto dos costumes e hábitos fundamentais, no âmbito do comportamento e da cultura, buscando entender se, e como eles interferem na atuação das políticas; o contexto material versa sobre os recursos materiais, tecnológicos, financeiros e humanos; e o contexto externo, com as expectativas sobre resultados e responsabilidades dos órgãos reguladores, bem como os investimentos provenientes do governo em relação a outras escolas (MOURA et al, 2019).

Apesar de o município de Cuitegi/PB ser pouco povoado, com densidade demográfica de 175,28 hab/km<sup>2</sup> e uma população estimada em 6.889 pessoas, de acordo com os dados do IBGE (2010), tem 11 zonas rurais pouco povoadas. A política de transporte escolar, mais especificamente, o Programa Caminho da Escola beneficia todas

essas localidades a fim de garantir o deslocamento de estudantes no itinerário residência-escola, escola-residência. Todavia, a atuação do transporte escolar para garantir o acesso a escola desses estudantes à escola tem mostrado um contexto de adversidades na sua efetivação.

Considerando o contexto do transporte escolar, ou seja, o contexto histórico do acesso à escola por meio do transporte escolar dos estudantes da zona rural de Cuitegi, sempre foi calcado em adversidades, principalmente do início da década de 1990 até meados dos anos 2000, primeiros anos da atuação da política de transporte escolar no Brasil que, até então, eram o PNTE e o PNATE. Nesse período, o transporte ofertado pelo município era, na maioria das vezes, caminhão, os nominados “pau-de-arara”.

Nas zonas rurais do município, quando havia escolas, elas só ofertavam os anos iniciais do ensino fundamental. Assim, se muitos dos estudantes dessas localidades quisessem prosseguir nos estudos, precisariam enfrentar outros obstáculos para chegar à escola, como falta de transporte escolar durante quase todo o ano letivo, estradas precárias, longas distâncias, fome, sol, chuva, lama e, até, preconceitos, dentre outras adversidades, além dos riscos que corriam com a falta de segurança dos veículos.

O Programa Caminho da Escola, conforme comentado nos parágrafos anteriores, possibilitou avanços significativos para o acesso dos estudantes das zonas rurais à escola, como: veículos adequados para transportá-los (ônibus, micro-ônibus, carros de passeio), padronização e aumento da frota dos veículos e, sobretudo, mais segurança e conforto para os estudantes do município. Além de atender alunos residentes da zona rural, no itinerário rural-rural e rural-urbano, o programa também contempla estudantes da zona urbana, desde o ensino infantil até o ensino médio e superior, que por sua vez são dependentes do transporte escolar para ter acesso a escola. Todavia, as estudantes disseram que existem algumas adversidades para melhorar a atuação da política, a saber: estradas em condições precárias, o que leva muitos estudantes a perderem aulas e, muitas vezes, avaliações; poucos ônibus para transportar os estudantes – o mesmo veículo precisa percorrer numa mesma rota

várias zonas rurais, e a situação se agrava quando há problemas mecânicos.

No que se refere ao contexto profissional, tanto os estudantes quanto o secretário de Transporte do município consideram que a desqualificação dos motoristas é uma das principais adversidades na atuação da política, tendo em vista que alguns condutores de ônibus escolar sequer têm a CNH para a categoria D, tampouco curso de especialização para o transporte coletivo de passageiros. De acordo com a narrativa do secretário de Transporte do município, na maioria das vezes, os motoristas são contratados por apadrinhamento político. Além disso, o fato de alguns motoristas desconhecerem as condições das estradas rurais em que atuam e a falta de empatia com os(as) estudantes também comprometem a atuação da política de transporte escolar.

Quanto ao contexto material e externo da política de transporte, existe um número de zonas rurais superior (11 zonas rurais) ao de ônibus (seis ônibus) no município, o que causa muitos transtornos aos estudantes – ônibus lotados, cansaço físico devido à mudança de rota, estradas com situações precárias e o fato de ficarem expostos esperando o transporte até agora de voltar para casa. Assim, é significativo que as três esferas governamentais – a União, o Estado e os municípios – ofertem mais ônibus para Cuitegi – pequenos (ORE-1) ou médios (ORE-2) – para garantir a boa qualidade do acesso à escola sem que seja necessário que, em uma única rota, um mesmo ônibus passe por várias zonas rurais.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O estudo demonstrou que, no contexto da prática, podemos interpretar três pontos negativos da política: i. número de transporte escolar reduzido; ii. desqualificação dos motoristas; iii. contexto precário das estradas que dão acesso às zonas rurais.

Ter acesso à escola de forma segura é um direito do estudante e garantido pelos órgãos governamentais. Portanto, para garantir melhores condições de acesso aos estudantes de Cuitegi/PB à escola, a gestão municipal, junto com o governo do Estado, deve aumentar a demanda de veículos no município com mais ORE1 ou ORE-2.

Quanto à desqualificação dos motoristas, cabe ao gestor municipal ser mais técnico ao contratar profissionais para atuarem no transporte de estudantes, de modo que a CNH categoria D seja uma exigência no processo de contratação. A Prefeitura deve promover formação para os motoristas que ainda não têm curso especializado para transportar estudantes, a fim de garantir a segurança e de melhorar a qualidade do deslocamento dos educandos que dependem dos serviços do transporte escolar para terem acesso à escola.

Além disso, é preciso urgentemente pensar no contexto das crianças e dos jovens das zonas rurais do município de Cuitegi/PB, mais especificamente, do sítio Chã de Mucunã, em razão das péssimas condições das estradas, e no deslocamento diário dos alunos para irem às escolas que são localizadas na zona urbana, uma vez que o percurso que os(as) estudantes fazem diariamente é de, aproximadamente, 2km. Pensar numa política de pavimentação, pelo menos, nos trechos mais acidentados que dão acesso a Chã de Mucunã também é uma necessidade urgente, não só para garantir o acesso dos estudantes à escola, como também para assegurar a todos os moradores da comunidade melhores condições de vida e acesso às suas necessidades fundamentais: saúde, segurança, água, energia, acesso a serviços comerciais, entre outros.

Apesar da política de transporte escolar, pensada para garantir melhores condições de acesso e de permanência dos estudantes das zonas rurais nos sistemas escolares, também tirou o direito de muitas crianças estudarem em suas comunidades, contribuindo com a política de fechamento das escolas nesses espaços que, apesar de não ser nosso objeto de estudo nessa pesquisa, o resultado demonstra o quanto é urgente e necessário compreender a atuação da política de transporte escolar e sua implicação, também, com a Educação do Campo.

## Referências

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. 4 ed. Lisboa: Edições 70, 2010.

BALL, Stephen J.; MAGUIRE, Meg; BRAUN, Annette. Como as escolas fazem as políticas: atuação em escolas secundárias. Trad.: Janete Bridon. Ponta Grossa: Editora UEPG, 332p. 2016.

BRASIL. Lei de Diretrizes e Bases. **Lei nº 9.394/96, de 20 de dezembro de 1996**. Disponível em:  
[http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/lei9394\\_ldbn1.pdf](http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/lei9394_ldbn1.pdf).  
Acesso em: 25 Jan. 2019.

BRASIL. [Constituição (1988) ]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em:  
[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm).  
Acesso em 25 Mai. 2020.

BRASIL. Ministério da Educação. **Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação**. Resolução/CD/FNDE nº. 3, de 28 de março de 2007. Cria o Programa Caminho dFEa Escola. Brasília, DF. Disponível em:  
<https://br.search.yahoo.com/search?fr=mcafee&type=E210BR91213G0&p=%3A+http%3A%2F%2Fwww.fnde.gov.br%2Fprogramas%2Ftransporteescolar%2Ftransporte-+escolar-legislacao>. Acesso em: 20 jan. 2019.

FNDE. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Guia do Transporte Escolar. Brasília**. Disponível em:  
<http://www.fnde.gov.br/centrais-deconteudos/publicacoes/category/131-transporte-escolar?download=6897:guia-dotransporte-escolar>. Acesso em: 19 Ago. 2019.

FEIJÓ, Patrícia Collat Bento. **Transporte escolar: a obrigação do poder público municipal no desenvolvimento do programa**. Aspectos jurídicos relevantes. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 11, n. 1259, 12 dez. 2006. Disponível em:  
<https://jus.com.br/artigos/9239>. Acesso em: 19 jan. 2021.

FLICK, Uwe. **Introdução à pesquisa qualitativa**. 3 eds. Porto Alegre: Artmed, 2009.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico.**

2010. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/cuitegi/panorama>. Acesso em: 04 Jan. 2020.

MAINARDES, Jefferson. **Abordagem do ciclo de políticas:** uma contribuição para a análise de políticas educacionais. Educação e Sociedade, Campinas, v. 27, n. 94, p. 47-69, jan. /abr. 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/es/v27n94/a03v27n94.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2020.

MAINARDES, Jefferson. **Políticas Educacionais:** questões e dilemas. São Paulo: Cortez, 2011.

MOURA, Ana Paula Monteiro; CRUZ, Rosana Evangelista. **A política do transporte escolar no Brasil.** 2013. Disponível em: <https://anpae.org.br/simposio26/1comunicacoes/AnaPaulaMonteirodeMoura-ComunicacaoOral-int.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2021.

MOURA, Elton Oliveira, HONORATO, Rafael Ferreira de Souza; OLIVEIRA, Ramon Olímpio de; PEREIRA, Maria Zuleide da Costa. **Como as escolas fazem as políticas:** atuação em escolas secundárias. Revista Teias, v. 20, n. 56, p. 203-213, 2019. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistateias/article/view/38727>. Acesso em: 20 Jan. 2021.

SANTOS, Karina Correia, SANTOS, Viviane Correia, RODRIGUES, Walter. Jardim. **Condições do transporte escolar e seus impasses no ensino e na aprendizagem em escolas do campo:** o caso do município do Acará. Estado do Pará/ Karina Correia Santos, Viviane Correia Santos e Walter Jardim Rodrigues. 1 ed. - Ananindeua: Itacaíunas, 76p. 2015.

Recebido em: *Março/2023*

Aprovado em: *Maió/2023*