

UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALFENAS

SÔNIA LAGO AMARIZ

**A POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR EM BURITIZEIRO/MG
(2023): UMA ANÁLISE DOS IMPACTOS NO COTIDIANO
ESCOLAR E FAMILIAR DOS ESTUDANTES**

VARGINHA/MG

2025

SÔNIA LAGO AMARIZ

**A POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR EM BURITIZEIRO/MG
(2023): UMA ANÁLISE DOS IMPACTOS NO COTIDIANO
ESCOLAR E FAMILIAR DOS ESTUDANTES**

Dissertação apresentada como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Gestão Pública e Sociedade, pela Universidade Federal de Alfenas. Área de concentração: Gestão Pública e Sociedade.

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Carla Leila Oliveira Campos

Coorientador: Prof. Dr. Gabriel Rodrigo Gomes Pessanha

VARGINHA/MG

2025

Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal de Alfenas
Biblioteca Campus Varginha

Amariz, Sônia Lago.

A política de transporte escolar em Buritizeiro/MG (2023): uma análise dos impactos no cotidiano escolar e familiar dos estudantes/ Sônia Lago Amariz. - Varginha, MG, 2025.

126 f. : il. -

Orientador(a): Carla Leila Oliveira Campos.

Dissertação (Mestrado em Gestão Pública e Sociedade) - Universidade Federal de Alfenas, Varginha, MG, 2025.

Bibliografia.

1. Política de transporte escolar. 2. Indicadores educacionais. 3. Buritizeiro – Minas Gerais. I. Campos, Carla Leila Oliveira , orient. II. Título.

SÔNIA LAGO AMARIZ**POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR EM BURITIZEIRO/MG (2023): UMA ANÁLISE DE SEUS IMPACTOS NO COTIDIANO ESCOLAR E FAMILIAR DOS ESTUDANTES, COM BASE NA PERSPECTIVA DE SEUS USUÁRIOS**

A Presidente da banca examinadora abaixo assina a aprovação da Dissertação apresentada como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestra em Gestão Pública e Sociedade pela Universidade Federal de Alfenas. Área de concentração: Gestão Pública e Sociedade.

Aprovada em: 08 de setembro de 2025.

Profa. Dra. Carla Leila Oliveira Campos
Presidente da Banca Examinadora
Instituição: Universidade Federal de Alfenas

Prof. Dr. Gabriel Rodrigo Gomes Pessanha
Instituição: Universidade Federal de Alfenas

Prof. Dr. Adílio Renê Almeida Miranda
Instituição: Universidade Federal de Alfenas

Profa. Dra. Ivana Carneiro Almeida
Instituição: Universidade Federal dos Vales de Jequitinhonha e Mucuri



Documento assinado eletronicamente por **Carla Leila Oliveira Campos, Professor do Magistério Superior**, em 08/09/2025, às 16:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.unifal-mg.edu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **1613356** e o código CRC **18A89200**.

Dedico esse trabalho aos meus pais Francisco Lago de Figueiró e Julieta de Fátima Barbosa Lago que não tiveram a oportunidade de estudar, mas sempre souberam e nos transmitiram a importância da educação.

AGRADECIMENTOS

Algumas pessoas parecem acreditar mais na gente que nós mesmos. Tenho sorte, tenho amizades de longas datas, que se preocupam e se fazem presentes. Queria agradecer em especial à minha amiga Luciene Rocha, com quem aprendo constantemente que desistir nunca é opção.

Aos meus colegas e amigos servidores da Superintendência Regional de Ensino de Pirapora por me inspirarem e me fazerem visitar cada comunidade rural que atendíamos. Vocês são servidores públicos incríveis.

Aos gestores do município de Buritizeiro: Prefeito Pedro Braga, Secretários de Educação Paulo George/Fabício Mota e ao administrador do Setor de Transporte Escolar CórJesus, por não impor obstáculos à realização desta pesquisa, por facilitarem meu acesso aos dados e pelos momentos de aprendizado.

Aos colegas do mestrado que eu hoje considero como amigos (uma mão não larga a outra) eu carregarei pela vida. Em especial agradeço ao companheirismo de Heverton Ferreira.

À minha orientadora Prof^a Dra Carla Leila de Oliveira, por quem neste processo adquirei enorme admiração e respeito. Ao orientador Prof. Dr. Gabriel Rodrigo Pessanha, que a minha falta de habilidade para as exatas seja compensada pela oportunidade que o senhor me deu de compreender outro lado desta pesquisa. Obrigada mestres!

À minha família: às minhas irmãs tão diferentes de mim, mas tão iguais na forma de me amar e de me incentivar. Ao meu irmão Adailton (*in memoriam*) que vibraria tanto com essa conquista. Aos meus sobrinhos e sobrinhas por todo carinho. Aos meus pais Francisco e Júlia que são exemplos de determinação. Aos meus filhos Davi e Enzo que me olham como se eu fosse a pessoa mais inteligente e obstinada do mundo, perdão pelas ausências.

E por fim, o que seria de mim sem você marido Aécio Arley Antunes Amariz? Esteve comigo a cada ciclo e a cada conclusão dizia: claro que você ia conseguir, eu já sabia! Nunca haverá no mundo exemplo de parceria maior do que você meu amor! Perdão pelo estresse e ansiedade e gratidão pelo suporte que recebi de ti.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

O sertão é do tamanho do mundo.

(Rosa, 2001, p. 26).

RESUMO

O objetivo desta dissertação é analisar o serviço de transporte escolar da rede pública estadual do município de Buritizeiro e seus impactos no cotidiano escolar e familiar dos estudantes, com base na percepção dos próprios alunos e de especialistas da educação básica. Vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Gestão Pública e Sociedade da Universidade Federal de Alfenas – PPGPS/Unifal-MG, a pesquisa foi desenvolvida em dois artigos: 1) levantamento da produção acadêmica brasileira sobre transporte escolar e sua conexão com indicadores de desempenho e qualidade educacional; 2) análise da percepção de estudantes e especialistas da rede estadual de escolas rurais de Buritizeiro – MG sobre a política de transporte escolar e seus impactos nas rotinas escolares e familiares. A Revisão Sistemática da Literatura (RSL) mostrou que a produção nacional se concentra em quatro eixos: (i) nucleação escolar e ampliação da demanda por transporte; (ii) desigualdades regionais e desafios de financiamento; (iii) fragilidades de gestão associadas a longos percursos, estradas precárias e veículos em más condições; e (iv) impactos nos indicadores educacionais, ainda pouco explorados quantitativamente. O segundo artigo, qualitativo, utilizou entrevistas semiestruturadas analisadas pelo método da Análise Temática (Braum; Clarke, 2006) e revelou falhas estruturais no serviço, como precariedade dos veículos, má conservação das vias e insuficiência na garantia de acesso regular e seguro à escola, fatores que impactam negativamente a aprendizagem. Conclui-se que, embora o transporte escolar seja um direito legalmente assegurado, sua oferta no município ainda apresenta fragilidades que comprometem permanência, rendimento e bem-estar dos estudantes, além de sobrecarregar as famílias. A pesquisa reforça a necessidade de investimentos públicos, planejamento intersetorial e participação comunitária para que a política de transporte escolar promova, de fato, a equidade educacional no campo.

Palavras-chave: política de transporte escolar; indicadores educacionais; Buritizeiro – Minas Gerais.

ABSTRACT

The objective of this dissertation is to analyze the school transportation service of the state public network in the municipality of Buritizeiro and its impacts on the students' school and family routines, based on the perception of the students themselves and basic education specialists. Linked to the Graduate Program in Public Management and Society at the Federal University of Alfenas – PPGPS/Unifal-MG, the research was developed in two articles: (1) a survey of Brazilian academic production on school transportation and its connection with student performance and educational quality indicators; and (2) an analysis of the perception of students and specialists from state rural schools in Buritizeiro – MG regarding school transportation policy and its impacts on school and family routines. The Systematic Literature Review (SLR) showed that national production is concentrated in four areas: (i) school nucleation and the increased demand for transportation; (ii) regional inequalities and funding challenges; (iii) management weaknesses associated with long routes, poor road conditions, and inadequate vehicles; and (iv) impacts on educational indicators, still little explored quantitatively. The second article, qualitative in nature, used semi-structured interviews analyzed through Thematic Analysis (Braun & Clarke, 2006) and revealed structural flaws in the service, such as precarious vehicles, poor road maintenance, and insufficient provision to ensure regular and safe access to schools, which negatively affect learning. It is concluded that although school transportation is a legally guaranteed right, its provision in the municipality still presents shortcomings that compromise student retention, academic performance, and well-being, in addition to overburdening families. The research reinforces the need for public investment, intersectoral planning, and community participation so that school transportation policy can, in fact, promote educational equity in rural areas.

Keywords: school transportation policy; educational indicators; Buritizeiro – Minas Gerais.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Etapas de exclusão e inclusão dos estudos.....	28
---	----

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 – Escola da Comunidade São Bento.....	62
Fotografia 2 – Escola da comunidade de Cachoeira do Teobaldo	63
Fotografia 3 – Escola do Assentamento Santa Helena.....	63
Fotografia 4 – Escola da Vila Sambaíba.....	63

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Distribuição dos estudos por ano de publicação	28
Gráfico 2 – Publicações por regiões do Brasil	29
Gráfico 3 – Distribuição dos estudos por tema	33
Gráfico 1– Indicador de Esforço Docente x Localização.....	56

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Termos e combinações utilizadas nas buscas	26
Quadro 2 – Procedimentos metodológicos.....	30
Quadro 3 – Temas mais discutidos pelos estudos incluídos.....	31
Quadro 1 – Perfil dos estudantes entrevistados	64
Quadro 2 – Categorização Temática: Transporte Escolar de Buritizeiro (2023).....	67
Quadro 3 – Sugestões de melhoria para o Transporte Escolar em Buritizeiro (2023).....	93

LISTA DE SIGLAS

ASU	Assessoria de Ensino Superior
AT	Análise Temática
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CEP	Conselho de Ética em, Pesquisa
CONEP	Comissão Nacional de Ética em Pesquisa
DF	Distrito Federal
DED	Diário Eletrônico Digital
EEB	Especialista de Educação Básica
EF	Ensino Fundamental
EM	Ensino Médio
ENEM	Exame Nacional do Ensino Médio
FAE	Fundação de Assistência ao Estudante
FNDE	Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICSA	Instituto de Ciências Sociais Aplicadas
IDEB	Índice de Desenvolvimento da Educação Básica
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
INEP	Instituto Nacional de e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira
MEC	Ministério da Educação
ONGs	Organizações Não Governamentais
PNATE	Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar
PNTE	Programa Nacional de Transporte Escolar
PPGPS	Programa de Pós-Graduação em Gestão Pública e Sociedade
PPP	Projeto Político Pedagógico
PTEMG	Programa de Transporte Escolar de Minas Gerais
RS	Revisão Sistemática

RSL	Revisão Sistemática da Literatura
SE	Subsecretaria de Articulação Educacional
SEEMG	Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais
SEMED	Secretaria Municipal de Educação
SIMADE	Sistema Mineiro de Administração Escolar
SRE	Superintendência Regional de Ensino
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
TCUD	Termo de Compromisso na Utilização dos Dados

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO GERAL	16
2	TRANSPORTE ESCOLAR NO BRASIL E SUA INFLUÊNCIA NO DESEMPENHO OU INDICADORES EDUCACIONAIS DOS ESTUDANTES: UMA REVISÃO SISTEMÁTICA DA LITERATURA (2015-2024)	22
3	A POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR DO MUNICÍPIO DE BURITIZEIRO – MINAS GERAIS SOB A PERSPECTIVA DOS ESTUDANTES E ESPECIALISTAS DE EDUCAÇÃO BÁSICA	47
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS	102
	REFERÊNCIAS	105
	APÊNDICES	108
	ANEXOS	115

1 INTRODUÇÃO GERAL

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (Brasil, 2022), a cidade de Buritizeiro, Norte do estado de Minas Gerais, possui área territorial de 7.218,401 km², população residente de 23.910 pessoas e densidade demográfica estipulada em 3,31 hab/km².

É um município de grande extensão territorial, sendo o quarto maior município do estado de Minas Gerais, possuindo uma área urbanizada de apenas 8,32 km², tendo, portanto, 7.210,081 km² de área rural.

O município é rico em recursos hídricos, está localizado à margem esquerda do rio São Francisco ao longo de aproximadamente 300 quilômetros da sua extensão. Confronta com 11 municípios, sendo eles: Ponto Chique, Santa Fé de Minas, Brasilândia de Minas, João Pinheiro, São Gonçalo do Abaeté, Três Marias, Lassance, Várzea da Palma, Pirapora, Lagoa dos Patos e Ibiaí (Brasil, 2022).

As famílias das zonas rurais do município geralmente vivem da cultura de pesca, lavoura de subsistência ou trabalham para as fazendas agrícolas locais, ainda segundo o IBGE (Brasil, 2022). Suas residências ficam a grandes distâncias do centro urbano, com acesso por estradas não pavimentadas e/ou através de embarcações.

Quanto à educação, a taxa de escolarização, do ano de 2022, de 6 a 14 anos de idade, era de 96,8%. Essa taxa, em comparação com outros municípios do estado de Minas Gerais, posicionava Buritizeiro na posição 615 de 853 (Brasil, 2022). E em relação ao Índice de Desenvolvimento Básico da Educação - IDEB, no ano de 2021 o indicador pontuava 5,2 para os anos iniciais do ensino fundamental na rede pública e 4,4 para os anos finais. Em comparação a outros municípios do estado, Buritizeiro ocupava a posição 640 e 613, respectivamente, de 853 (Brasil, 2022).

O transporte escolar de Buritizeiro é pauta frequente nas discussões gerenciais da Superintendência Regional de Ensino de Pirapora, devido às dificuldades dos gestores do município em manter suas linhas regulares e em seguir os calendários escolares das escolas rurais da rede estadual da educação (Minas Gerais, 2023).

Além disso, Buritizeiro possui rotas muito extensas, o que aumenta o custo do transporte escolar (Minas Gerais, 2023). As rotas escolares das zonas rurais do município possuem extensas quilometragens, seus itinerários são de difícil execução, com poucos estudantes por veículo, muitas paradas nos percursos, em estradas de chão e precárias, com trechos interligados e dependentes do funcionamento de balsas, cruzamentos de rios sem pontes, morros íngremes

e esburacados (Buritizeiro, 2023).

Para Costa *et al.* (2021), a manutenção do transporte escolar nos municípios que possuem baixa densidade demográfica e grandes extensões territoriais torna-se ainda mais complexa. Em sentido semelhante, Ferreira e Brandão (2017) explicam que transporte escolar é uma política educacional de custo alto.

Assim, considerando as características geográficas e hidrográficas do município de Buritizeiro, o custo dessa política educacional fica ainda mais elevado, pois os veículos são constantemente danificados, consomem mais combustível, a contratação de motoristas e mecânicos têm valor elevado.

A política de transporte escolar dos estudantes das escolas rurais da rede estadual de ensino de Buritizeiro é realizada pela Secretaria de Educação do município, por meio de convênio firmado entre a prefeitura e a Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais – SEEMG (Programa Transporte Escolar de Minas Gerais – PTEMG).

O PTEMG está vigente em Minas Gerais por meio da Lei nº 21.777/2015 e foi regulamentado pelo Decreto nº 46.946/2016. Os municípios mineiros demonstram seu interesse no PTEMG fazendo adesão ao programa anualmente. Após a adesão do município, a SEEMG descentraliza 10 parcelas de valores iguais, durante o ano contratual vigente, para que o município realize o transporte escolar dos estudantes da rede estadual de ensino.

Neves (2019) informa que valores investidos em manutenção do transporte escolar representam percentuais consideráveis em relação aos recursos aplicados pelos municípios em manutenção e desenvolvimento do ensino, portanto, as descentralizações de recursos pelos programas de transporte escolar são essenciais para que os municípios de baixa arrecadação possam manter a prestação do serviço de transporte escolar e, conseqüentemente, para a assiduidade dos estudantes às aulas.

Certo é que, por mais que exista a previsão do direito de acesso à educação, nem sempre sua efetivação é cumprida. Para que uma política pública tenha êxito e alcance os objetivos de sua criação, Anselmo Filho e Nogueira (2021) entendem que há a necessidade de elaboração de políticas públicas descentralizadas, na perspectiva de uma construção direcionada às particularidades regionais, com reconhecimento dos potenciais dos estados e municípios.

Silva e Yamashita (2010) explicam que deveria ser aplicado às políticas de descentralização de recursos para custeio do transporte escolar no Brasil, o Princípio da Equidade e não o Princípio da Igualdade, pois, dessa forma, os seus cálculos levariam em consideração para os repasses as realidades socioeconômicas e características geográficas dos

municípios brasileiros.

Até 2023, os recursos descentralizados por meio do PTEMG levavam em consideração o quantitativo de alunos das zonas rurais que utilizavam o serviço de transporte escolar (Minas Gerais, 2015). Essa forma de descentralização de recursos acabava por favorecer os municípios com alta densidade demográfica e penalizava os municípios do interior de Minas Gerais com baixa densidade demográfica, grandes extensões territoriais e vias não pavimentadas.

Assim, os municípios com população mais vulnerável, com baixo IDH e baixa densidade demográfica, que possuem menor arrecadação fiscal ficavam com sérias dificuldades de manter a regularidade do serviço de transporte escolar (Silva; Yamashida, 2010) e, muitas vezes, os estudantes deixavam de frequentar as aulas por falta de transporte sendo suprimido seu acesso ao processo educacional.

A educação é entendida como direito de todos e, segundo a Constituição Federal Brasileira, cabe aos entes federados a promoção do acesso e permanência dos estudantes nas suas escolas (Brasil, 1996).

Para Costa *et al.* (2021), o direito à educação é fruto de muitas reivindicações e lutas por parte da sociedade civil, principalmente dos movimentos sociais, que lutam por igualdade de direitos e de oportunidades. Esses pesquisadores informam que a acessibilidade para os estudantes rurais se dá pelo transporte, pela efetivação da igualdade de condições de acesso às salas de aula, tendo em vista a extensão territorial do nosso país, esse fator tão relevante na dinâmica da educação rural.

Silva e Ramos (2019) acrescentam a modalidade de ensino Educação do Campo, nasceu das lutas sociais dos povos camponeses pelo reconhecimento e valorização da cultura do campo e ainda para manutenção das escolas rurais em seus territórios. Lotta (2019) complementa falando da necessidade de no âmbito do debate educacional dar ênfase aos contextos em que foram elaboradas as políticas públicas das áreas rurais, uma vez que, para sua efetivação, deve existir um alinhamento entre o que está previsto nas leis e as realidades das regiões para que a educação seja efetivamente acessível a todos.

Por esse motivo, é importante discutir a política educacional do transporte escolar no município de Buritizeiro – Norte de Minas Gerais, compreendendo suas características, os motivos que dificultam sua execução e analisando a percepção dos estudantes rurais e dos especialistas de educação básica, já que são eles que vivenciam a realidade do uso do transporte escolar cotidianamente.

Para Corrêa (2020) um dos grandes problemas dessa política é que a oferta de vagas em

escolas públicas rurais é deficitária, forçando alunos do campo a percorrerem longos caminhos para ter acesso ao ensino.

É o que aponta o Relatório sobre o Transporte Escolar – 2023 realizado pelo Setor de Rede Física da Superintendência Regional de Ensino de Pirapora, que identificou que, além das longas durações das viagens, há estudantes das zonas rurais do município de Buritizeiro que deixam suas casas às três horas da manhã, utilizando barcos para o deslocamento custeado pelos seus pais. Esses estudantes chegam às seis da manhã no local de embarque do ônibus escolar e ainda têm que se deslocar até suas escolas por mais uma hora para dar início aos estudos às sete da manhã (Minas Gerais, 2023).

Os deslocamentos provocam cansaço e, nas palavras de Goulart, Moraes e Viera Júnior (2019), influenciam no processo de aprendizagem. Mas há outras questões também a serem consideradas na rotina escolar desses estudantes e nos seus resultados, como a alimentação escolar, que deve ser organizada de maneira a fornecer os estudantes usuários do transporte escolar alimentos, em quantidade, qualidade e diversidade adequadas, como prevê a Lei nº 24.574 de 2023 (Minas Gerais, 2023).

É nesse contexto que a presente pesquisa se desenvolve, buscando responder aos seguintes questionamentos: como os estudantes das escolas estaduais rurais de Buritizeiro conciliam o transporte escolar com suas rotinas escolares e familiares? Essa política atende às especificidades dos estudantes e das suas escolas?

Com vistas a responder a esses questionamentos, esta pesquisa teve como objetivo geral analisar o serviço de transporte escolar da rede pública estadual do município de Buritizeiro e seus impactos no cotidiano escolar e familiar dos estudantes, com base na percepção dos estudantes e especialistas de educação básica.

Como objetivos específicos este estudo buscou: a) fazer um levantamento da produção acadêmica brasileira e sua relação com os indicadores de desempenho e qualidade educacionais dos estudantes; b) analisar a percepção dos estudantes e dos especialistas de educação básica da rede estadual de ensino das escolas rurais de Buritizeiro – MG sobre o transporte escolar e compreender como o seu uso afeta ou não suas rotinas escolares e familiares.

Nesse sentido, essa dissertação está estruturada em dois artigos científicos, cada um com objetivos específicos e metodologias complementares. O primeiro artigo apresenta uma Revisão Sistemática da Literatura (RSL) com base no protocolo metodológico proposto por Roever (2017), contemplando publicações no período de 2015 a 2024. As buscas foram realizadas nas bases de dados Periódicos CAPES, SciELO, Oasisbr e Web of Science,

utilizando doze combinações de descritores relacionados a transporte escolar, políticas públicas e indicadores educacionais. A triagem dos estudos seguiu as quatro etapas clássicas da RSL: identificação, triagem, elegibilidade e inclusão. O software Mendeley foi utilizado como gerenciador de referências e controle do processo. Ao final da análise, foram selecionados 56 estudos, organizados por região geográfica, tema central, tipo de abordagem e natureza da publicação.

O segundo artigo adota uma abordagem qualitativa e se baseia na realização de entrevistas semiestruturadas com dois grupos de participantes: (1) estudantes da rede estadual de ensino residentes em áreas rurais e usuários do transporte escolar; e (2) especialistas da educação básica (EEBs) que atuam em escolas rurais do município de Buritizeiro/MG. A seleção dos participantes foi realizada levando em consideração os sujeitos com vínculo direto e cotidiano com a política pública analisada no ano de 2023. Ao todo, foram entrevistados 32 estudantes e 3 (três) especialistas no ano de 2025.

Para a análise dos dados, foi utilizado o método da Análise Temática, conforme proposto por Braum e Clark (2006), seguindo uma abordagem híbrida, que combina categorias dedutivas, fundamentadas nos objetivos e questões da pesquisa, com categorias indutivas, emergentes da leitura atenta e repetida do material empírico. Um exemplo relevante de categoria emergente foi o tema “Envolvimento da comunidade no transporte escolar”, não previsto inicialmente no roteiro de entrevistas, mas identificado de forma recorrente nas falas dos entrevistados.

O processo de codificação foi realizado manualmente, com marcações por cores em cada transcrição, organização dos dados em planilhas e posterior agrupamento em conjuntos temáticos. As unidades temáticas e seus respectivos subtemas foram definidos a partir da frequência, coerência interna e relevância em relação aos objetivos do estudo.

A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Alfenas (UNIFAL-MG), conforme Parecer Consubstanciado nº 6.945.760, de 12 de julho de 2024 (Anexo B), e respeitou todos os preceitos éticos exigidos para pesquisas com seres humanos, incluindo o uso do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) e o compromisso com o sigilo das identidades dos participantes. Possui anuência da Secretaria de Estado de Educação, analisada pela Assessoria de Ensino Superior – ASU/SEEMG e concedida pelo Termo de Anuência - SEE/ASU/PESQUISA/EXTENSÃO de 02 de abril de 2024 (Anexo A).

Como estratégia de validação, os dados foram continuamente discutidos com os orientadores, e os achados empíricos foram confrontados com os resultados da revisão

sistemática, o que contribuiu para ampliar a robustez da análise.

A combinação entre a revisão sistemática da produção acadêmica nacional e a investigação empírica em campo permitiu compreender tanto o panorama geral da política de transporte escolar no Brasil quanto suas implicações práticas no cotidiano dos estudantes e profissionais da educação rural em Buritizeiro/MG.

Assim, acredita-se que essa pesquisa possa contribuir na identificação de pontos de atenção da política de transporte escolar de Buritizeiro – Minas Gerais, ao evidenciar os desafios enfrentados por estudantes e profissionais da educação no contexto rural . Ao dar voz aos sujeitos diretamente impactados por essa política pública, o estudo busca ampliar a compreensão sobre as implicações do transporte escolar na aprendizagem, na permanência escolar e na equidade educacional. Espera-se, assim, subsidiar gestores, pesquisadores e formuladores de políticas com dados relevantes para o aprimoramento dessa política, contribuindo para a garantia do direito à educação em condições dignas e seguras.

A seguir, apresentam-se os capítulos que compõem esta dissertação, organizados sob a forma de dois artigos científicos, interligados por uma problematização comum, mas com objetivos específicos e complementares.

2 TRANSPORTE ESCOLAR NO BRASIL E SUA INFLUÊNCIA NO DESEMPENHO OU INDICADORES EDUCACIONAIS DOS ESTUDANTES: UMA REVISÃO SISTEMÁTICA DA LITERATURA (2015-2024)¹

RESUMO

A Política de Transporte Escolar tem o objetivo de melhorar a acessibilidade dos estudantes que residem em áreas rurais do Brasil ao sistema educacional. Sua implementação é desafiadora devido à diversidade geográfica, social e econômica do país. Este estudo realiza uma revisão sistemática da literatura sobre o transporte escolar, utilizando o método de Revisão Sistemática de Literatura proposto por Roever (2017), com a análise de pesquisas publicadas entre 2015 e 2024 em quatro bibliotecas virtuais: Periódicos Capes, Oasisbr, SciELO e *Web of Science*. A revisão abrangeu 56 estudos que abordam temas como Política de Nucleação Escolar, Educação do Campo, Programas de Transporte Escolar e seu Financiamento. Desses trabalhos, sete focaram em indicadores educacionais como a frequência escolar, evasão, IDEB e desempenho no ENEM. Os dados quantitativos revelam a necessidade de amostras mais robustas e análises matemáticas detalhadas para avaliar o impacto do transporte escolar no desempenho dos alunos, mas podem-se destacar problemas como a falta de transporte regular, baixo investimento, longos percursos e má gestão dos recursos, que prejudicam o desempenho educacional. Em contraste, o Programa Caminho da Escola/Ceará se destacou positivamente, mostrando um aumento significativo no IDEB das escolas rurais do estado após sua implementação.

Palavras-chave: Transporte escolar. Brasil. Revisão Sistemática da Literatura.

SCHOOL TRANSPORTATION IN BRAZIL AND ITS INFLUENCE ON STUDENT PERFORMANCE OR EDUCATIONAL INDICATORS: A SYSTEMATIC REVIEW OF THE LITERATURE (2015-2024)

ABSTRACT

The School Transportation Policy aims to improve the accessibility of students living in rural areas of Brazil to the educational system. Its implementation is challenging due to the country's

¹ Artigo publicado na Revista Exitus (v. 14, n. 1, 2025) do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal do Oeste do Pará/UFOPA, ISSN: 2237-9460 (online). Disponível em: <https://portaldeperiodicos.ufopa.edu.br/index.php/revistaexitus/article/view/2711>.

geographical, social, and economic diversity. This study conducts a systematic review of the literature on School Transportation, using the study selection method proposed by Roever (2017). Research published between 2015 and 2024 was analyzed from four virtual libraries: Periódicos Capes, Oasisbr, SciELO, and Web of Science. The review covered 56 studies addressing topics such as School Nucleation Policy, Rural Education, School Transportation Programs, and their Financing. Among the reviewed studies, seven focused on educational indicators such as School Attendance, Dropout Rates, IDEB, and performance in ENEM. Quantitative data reveal the need for more robust samples and detailed mathematical analyses to assess the impact of school transportation on student performance. Qualitative research highlights issues such as lack of regular transportation, low investment, long routes, and poor resource management, which negatively affect educational performance. In contrast, the Caminho da Escola Program in Ceará stood out positively, showing a significant increase in the IDEB of rural schools in the state of Ceará following its implementation.

Keywords: School transportation. Brazil. Systematic Review of the Literature.

TRANSPORTE ESCOLAR EN BRASIL Y SU INFLUENCIA EN EL RENDIMIENTO O EN LOS INDICADORES EDUCATIVOS DE LOS ESTUDIANTES: UNA REVISIÓN SISTEMÁTICA DE LA LITERATURA (2015-2024)

RESUMEN

La Política de Transporte Escolar tiene el objetivo de mejorar la accesibilidad de los estudiantes que residen en áreas rurales de Brasil al sistema educativo. Su implementación es desafiante debido a la diversidad geográfica, social y económica del país. Este estudio realiza una revisión sistemática de la literatura sobre el Transporte Escolar, utilizando el método de selección de estudios propuesto por Roever (2017). Se analizaron investigaciones publicadas entre 2015 y 2024 en cuatro bibliotecas virtuales: Periódicos Capes, Oasisbr, SciELO y Web of Science. La revisión abarcó 57 estudios que tratan temas como Política de Nucleación Escolar, Educación Rural, Programas de Transporte Escolar y su Financiación. Entre los estudios revisados, siete se centraron en indicadores educativos como la Asistencia Escolar, la Deserción, el IDEB y el rendimiento en el ENEM. Los datos cuantitativos revelan la necesidad de muestras más robustas y análisis matemáticos detallados para evaluar el impacto del Transporte Escolar en el rendimiento de los estudiantes. Las investigaciones cualitativas destacan problemas como la

falta de transporte regular, la baja inversión, los largos trayectos y la mala gestión de los recursos, que perjudican el rendimiento educativo. En contraste, el Programa Caminho da Escola en Ceará destacó positivamente, mostrando un aumento significativo en el IDEB de las escuelas rurales del estado de Ceará tras su implementación.

Palabras clave: Transporte Escolar. Brasil. Revisión Sistemática de la Literatura.

2.1 INTRODUÇÃO

Para assegurar o acesso universal à educação, as políticas de transporte escolar desempenham um papel fundamental, garantindo que os estudantes da Educação Básica, que residem em áreas rurais, tenham acesso ao processo educacional. Isso se dá por meio do financiamento de veículos ou embarcações, manutenção da frota, contratação de serviços e de pessoal (Brasil, 2004). Essas medidas visam promover o deslocamento desses alunos pelo trajeto que vai de suas residências até as suas escolas, e vice-versa.

No Brasil, as políticas públicas de transporte escolar tiveram início nos anos 1990, no Ministério da Educação (MEC), mais precisamente em 1993, na Fundação de Assistência ao Estudante (FAE). Já, em 1994, foi criado o primeiro programa de transporte escolar, por meio da Portaria MEC nº 955, no governo do então presidente Itamar Franco, com a designação de Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) (Brasil, 1994).

O PNTE objetivava contribuir financeiramente com os municípios e Organizações não Governamentais (ONGs) para a aquisição de veículos automotores zero quilômetro, destinados ao transporte diário dos alunos da rede pública de ensino (Brasil, 1994). Cruz e Moura (2013) explicam que o PNTE era uma modalidade de assistência financeira voluntária, que dependia da elaboração de Planos de Trabalho Anuais como condição para a celebração de convênio entre o governo federal, estados e municípios.

Decorridos dez anos, o Governo Lula implementou duas outras políticas de transporte escolar: o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola (Brasil, 2004).

O PNATE foi criado pela Lei nº 10.880/2004 e era gerido pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). Objetivava garantir aos alunos residentes na zona rural acesso e permanência nos estabelecimentos escolares de ensino fundamental público, por meio de assistência suplementar a estados, DF e municípios. Tal assistência dava-se por meio de transferências automáticas aos entes federados, independentemente de celebração de convênios

com a União. A base de custeio levava em consideração o quantitativo de alunos residentes na zona rural informados pelo Censo Escolar, realizado pelo Instituto Nacional de Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP).

Já o Programa Caminho da Escola foi instituído pela Resolução FNE nº 03/2007 (Brasil, 2007). O programa concedia linha de crédito especial aos estados e municípios para aquisição de ônibus, micro-ônibus zero quilômetro e embarcações novas para uso no transporte escolar, sendo o contrato formalizado por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Mais tarde, a Medida Provisória nº 455/2009 (Brasil, 2009), convertida na Lei nº 11.947, ampliou o programa a todo aluno da educação básica e não apenas aos do Ensino Fundamental. Essa foi uma importante mudança, pois permitiu que os programas federais de transporte escolar ampliassem o atendimento aos estudantes da Educação Infantil ao Ensino Médio brasileiros.

É acerca do tema “a influência das políticas de transporte escolar brasileiras sobre o desempenho escolar de estudantes” que o presente trabalho se debruça. Apresenta-se, então, uma revisão sistemática da literatura, com o objetivo de compreender a abordagem da produção acadêmica sobre a relação entre indicadores de desempenho e qualidade educacionais de estudantes usuários do transporte escolar na Educação Básica.

Para alcançar esse objetivo foram formuladas duas questões norteadoras: a) O que os pesquisadores estão estudando sobre as políticas de transporte escolar brasileiras? b) As pesquisas sobre as políticas de transporte escolar apontam relações entre o uso do transporte escolar e as políticas a ele aplicadas e o desempenho ou indicadores educacionais dos estudantes usuários do serviço?

O artigo está organizado da seguinte forma: inicialmente, são descritos os procedimentos metodológicos da pesquisa; na sequência, apresentam-se os resultados e discussões, com a caracterização dos estudos, abordagens, procedimentos metodológicos e assuntos tratados nos trabalhos incluídos; e, por fim, a conclusão.

2.2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Os procedimentos metodológicos aplicados nesta pesquisa envolvem o levantamento da produção acadêmico-científica acerca das políticas de transporte escolar e a análise da influência nos indicadores de desempenho e qualidade educacionais dos estudantes da Educação Básica brasileira.

A propósito disso, Roever (2017) compreende que “a Revisão Sistemática (RS) é uma forma rigorosa de resumir as evidências científicas disponíveis que são derivadas de vários ensaios clínicos, estudos de diagnóstico e prognóstico, ou de um método em particular”. Este estudo utilizará o protocolo sugerido pelo autor para compor um portfólio de pesquisas para análise e discussão dos resultados. Quatro bases de buscas ou bibliotecas virtuais foram utilizadas para pesquisa de artigos, dissertações e teses, sendo elas: Periódicos Capes, Scielo, Oasisbr e *Web of Science*.

As buscas nas bases acadêmicas ocorreram entre 14 e 18 de junho de 2024. Para obter os resultados, recorreu-se a 12 combinações de palavras, apresentadas no Quadro 1, que poderiam aparecer em qualquer parte dos estudos, não se limitando apenas ao título, resumo ou palavras-chave e que foram escolhidas em congruência com o problema geral da pesquisa e seus objetivos. Em termos de recorte temporal, as buscas foram restritas a publicações dos últimos 10 anos, de 2015 a 2024, com o propósito de incluir as pesquisas mais recentes sobre o tema.

O Software Mendeley (gerenciador de referências acadêmicas) foi usado para organização dos estudos identificados durante as buscas e nas etapas de inclusão e exclusão das pesquisas, descritas a seguir:

Etapa 1) Identificação: obtiveram-se, após as buscas iniciais, 469 resultados, abarcando 281 do Oasisbr, 172 do Portal Capes Periódicos, 8 do Scielo e 8 do *Web of Science*. Dos 469 estudos, 22 *links* geraram erros ou eram inacessíveis. Portanto, o resultado inicial na etapa de identificação foi o de 447 pesquisas identificadas:

Quadro 1 – Termos e combinações utilizadas nas buscas

(continua)

TERMOS E COMBINAÇÕES			RESULTADOS OBTIDOS NAS BIBLIOTECAS			
TERMO 1	OPERADOR	TERMO 2	CAPES	SCIELO	OASISBR	WEB OF SCIENCE
Transporte Escolar	AND	Política Pública	14	01	53	01
		Política	30	01	87	02
		Indicadores Educacionais	02	00	02	00
		IDEB	02	00	05	00

Quadro 1 – Termos e combinações utilizadas nas buscas

(conclusão)

	Educação Básica	23	02	26	01
	Política Educacional	12	00	12	01
	Impacto	22	00	34	00
	Rendimento	07	00	06	00
	Evasão	16	01	15	01
	Reprovação	02	00	04	00
	Permanência	28	01	31	01
	Frequência	14	02	06	01

Fonte: Autores (2024).

Após o *download* dos arquivos, os estudos foram organizados utilizando o Software Mendeley (Organizador de Referências Acadêmicas) em uma Coleção Principal (*library*) e em subcoleções nomeadas conforme base de dados originária e combinações utilizadas nas buscas.

Etapa 2) Triagem: utilizou-se a função “*duplicates*” do Software Mendeley, para eliminar estudos identificados em duplicidade. Essa ação foi realizada após a conferência e complementação de dados (quando necessário) dos estudos, como: título, autoria, ano, cidade, instituição, resumo etc. no aplicativo. Cada pesquisa apontada em duplicidade foi confirmada individualmente pela conferência dos textos e dados.

Etapa 3) Elegibilidade: após a exclusão de estudos em duplicidade, restaram 201 pesquisas para realização da elegibilidade. Nesta etapa, foi realizada a leitura dinâmica do título, resumo e palavras-chave para verificar se o estudo teria aderência ao tema da RSL. Para a inclusão nesta pesquisa, os estudos deveriam: a) tratar sobre o tema transporte escolar brasileiro; b) pertencer a estudos sobre a Educação Básica; e c) ser trabalhos completos (trabalhos só em resumo ou incompletos seriam excluídos da etapa seguinte).

Foram excluídos nesta etapa 145 estudos que, dentre outros assuntos, tratavam do transporte escolar, mas relacionado a: Ensino Superior, Medicina, Saúde Ocupacional, Fisioterapia, Educação Física, Física, Contabilidade, instituições privadas, mobilidade urbana, transporte para deficientes, transporte escolar e alimentação, passe livre para estudantes, desempenho das cidades, transporte interestadual, transporte de material perigoso e transporte coletivo.

Etapa 4) Inclusão por relevância: nesta última etapa, os estudos foram lidos dinamicamente, em sua totalidade, para avaliar sua relevância e aderência aos objetivos desta pesquisa. Assim, incluíram-se 56 estudos:

Figura 1 – Etapas de Exclusão e Inclusão dos Estudos



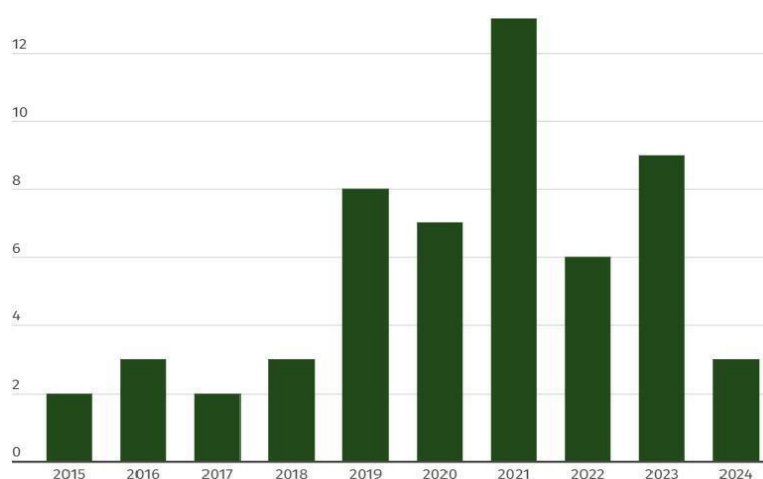
Fonte: Autores (2024), elaborada a partir de Roever (2017).

Os estudos incluídos foram analisados para identificar as respostas às questões norteadoras formuladas, conforme ilustram os resultados apresentados nas seções seguintes.

2.3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

O recorte temporal desta pesquisa foi de 2015 a 2024 e os estudos incluídos foram organizados por ano de publicação:

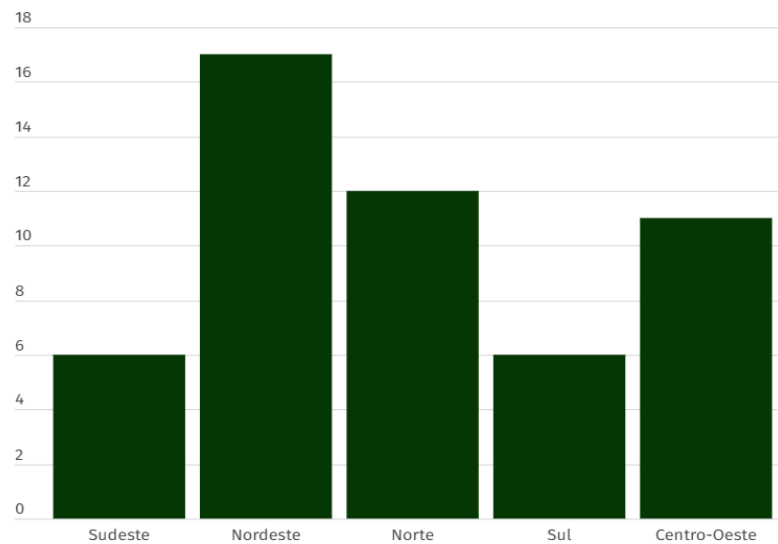
Gráfico 1 – Distribuição dos Estudos por Ano de Publicação (2015-2024)



Fonte: Autores (2024).

Como as regiões brasileiras possuem suas próprias Políticas de Transporte Escolar e devido às peculiaridades ligadas às suas características geográficas e socioeconômicas, os estudos selecionados foram organizados levando em consideração a abrangência territorial das pesquisas. Neste caso o Gráfico 2 apresenta a distribuição dos estudos pelas regiões brasileiras:

Gráfico 2 – Publicações por Regiões do Brasil (2015-2024)



Fonte: Autores (2024).

A maioria dos estudos incluídos tem como *locus* de pesquisa as regiões Nordeste (17 pesquisas), Norte (12 pesquisas) e Centro-Oeste (11 pesquisas). As regiões Sul e Sudeste apresentaram 6 pesquisas cada. Houve 4 estudos com abrangência nacional e que abordaram as políticas e programas nacionais de transporte escolar.

2.3.1 Caracterização dos estudos, das abordagens e dos procedimentos utilizados

Os estudos incluídos são em sua maioria artigos (37) que perfizeram o percentual de 66% dos trabalhos, seguidos por dissertações (12), com percentual de 21%, e, por fim, de teses (7), com 13%.

Identificou-se que os estudos incluídos utilizaram abordagens e procedimentos de pesquisas variados. A abordagem de estudo mais utilizada pelos pesquisadores foi a Abordagem Qualitativa (65%), seguida por estudos com Abordagem Híbrida (24%). Já os estudos com Abordagem Quantitativa foram menos frequentes (11%).

Em relação aos tipos de procedimentos metodológicos utilizados pelos pesquisadores, foi possível identificar que a maior parte das pesquisas qualitativas e híbridas utilizaram o método bibliográfico e/ou documental, enquanto as pesquisas de natureza quantitativa adotaram o método descritivo, alinhado a pesquisas de campo, estudos de caso e modelos matemáticos:

Quadro 2 – Procedimentos Metodológicos

(continua)

Tipo de Abordagem	Procedimento Metodológico	Procedimentos para coleta de dados	Autoria
Qualitativa	Bibliográfica e/ou Documental	Pesquisas, Leis, Documentos Institucionais, outros.	Amorim e Leite (2021); Anselmo Filho, Nogueira e Paula (2020); Carmo (2016); Cavalcanti e Carvalho (2021); Costa <i>et al.</i> (2021); Ferreira (2020), Freitas e Bezerra Neto (2023); Groff E Antonio(2018); Mendonça, Nascimento e Silva (2024); Souza e Bezerra Neto (2019); Ribeiro e DeJesus (2015); groff e Bezerra Neto(2022); Schuh <i>et al.</i> (2019); Souza (2019), Ribeiro e Da Silva (2021); Rocha (2022); Silva e Pastorio e Cardoso (2015); Silva e Santos (2023); Silva, Tubaldini e Melo (2018); Souza (2021); Souza (2022); Souza <i>et al.</i> (2016); Tavares e Cêa (2019).
	Pesquisa de Campo	Análise de Documentos e Dados Institucionais de estados, cidades, assentamentos	Amorim e Leite (2021); Anselmo Filho e Nogueira (2021); Carmo (2016); Carmo, Cunha e Prazeres (2020); Costa (2024); Costa <i>et al.</i> (2021); Nascimento, Dourado e Andrade (2023); Rinaldi (2022); Santos e Rodrigues (2023); Santos (2021), Santos e Silva, Tubaldini e Melo (2018).
	Estudo de Caso	Documentos institucionais como atas escolares e entrevistas com a comunidade local.	Groff (2018); Kelfer e Santos (2020); Pastorio e Cardoso (2015); Sanches e Oliveira (2019); Souza (2022).
	Pesquisa Participante	Entrevistas, rodas de conversa, fórum.	Amorim e Leite (2021), Castilho e França (2022); Prata, Souza e Leite (2023); Silva, Tubaldini e Melo (2018);
	Etnografia Geertziana	Observação participante, grupo focal, questionário semiestruturado	Castilho e França (2022).
	História Oral	Entrevistas	Novaes, Sousa e Formigosa (2021).
Quantitativa	Descritiva	Análise de Documentos Institucionais, Correlação de Spearman, Questionários.	Corrêa e Velloso (2020); Kloeckner (2023); Nascimento <i>et al.</i> (2021); Tavares e Alves (2015).
	Estudo de caso	Modelo de Nucleação de Alunos.	Kloeckner (2023); Nascimento <i>et al.</i> (2021).

Quadro 2 – Procedimentos Metodológicos

(conclusão)

Híbrida	Documental e/ou Bibliográfica	Documentos institucionais, Leis, pesquisas.	Brunet e Vargas (2023); Cardoso, Santos e Santos (2022); Farias e Viana (2024); Frozza (2017); Goulart, Morais e Vieira Jr. (2019); Neves (2019); Silva, Cabral e Foschieira (2019); Silva, Piatrafesa e Alves (2021); Soares e Vidal (2021); Silva, Lima e David (2021).
	Revisão Sistemática da Literatura	Pesquisas, Leis, Documentos.	Silva, Lima e David (2021).
	Descritiva	Base de dados documentais.	Silva, Piatrafesa e Alves (2021).

Fonte: Autores (2024).

2.3.2 Análise dos assuntos mais abordados pelos estudos incluídos

Com o objetivo de responder a primeira questão norteadora desta pesquisa “O que os pesquisadores estão estudando sobre as políticas de transporte escolar brasileiras?”, os estudos incluídos foram categorizados de acordo com o tema principal de discussão:

Quadro 3 – Temas mais discutidos pelos estudos incluídos

(continua)

Tema de Relevância	Estudos
Fechamento de Escolas ou Política de Nucleação Escolar	Amorim e Leite (2021); Carmo (2016); Farias e Viana (2024); Freitas e Bezerra Neto (2023); Novaes, Sousa e Formigosa (2021); Rinaldi (2022); Pastorio e Cardoso (2015); Rocha (2022); Sanches e Oliveira (2019); Santos e Silva (2016); Silva e Ramos (2019); Souza (2019); Tavares e Cêa (2019); Valadão <i>et al.</i> (2021).
Educação do Campo	Brunet e Vargas (2023); Cardoso, Santos e Santos (2022); Carmo, Cunha e Prazeres (2020); Cavalcanti e Carvalho (2021), Costa <i>et al.</i> (2021); Groff (2018); Kelfer e Santos (2020); Melo e Pereira (2020); Prata, Souza e Leite (2023); Ribeiro e Da Silva (2021); Silva, Cabral e Foschieira (2019); Souza (2021).
Programas e Políticas de Transporte Escolar	Anselmo Filho e Nogueira (2021); Anselmo Filho, Nogueira e Paula (2020); Costa e Mineiro (2023); Ferreira (2020); Nascimento <i>et al.</i> (2021); Nascimento, Dourado e Andrade (2023); Pergher e Farenzena (2017); Pinto <i>et al.</i> (2023); Ribeiro e De Jesus (2015); Santos (2021); Santos e Rodrigues (2023); Souza (2022).

Quadro 3 – Temas mais discutidos pelos estudos incluídos

(conclusão)

Indicadores Educacionais de Desempenho Escolar	Corrêa e Velloso (2020); Costa (2024); Goulart, Moraise Vieira Jr. (2019); Mendonça, Nascimento e Silva (2024); Silva, Lima e David (2021); Silva e Rocha (2022); Silva e Santos (2023).
Financiamento e Custeio do Transporte Escolar	Frozza (2017); Neves (2019); Neves e Mesquita (2020); Schuh <i>et al.</i> (2019), Tavares e Alves (2015).
Modelo para Nucleação de Alunos	Kloekner (2023).
Educação Quilombola	Castilho e França (2022).
Exclusão Camponesa	Silva, Piatrafesa e Alves (2021).
Classes Multisseriadas	Souza <i>et al.</i> (2016).
Reordenamento da Educação	Soares e Vidal (2021).

Fonte: Autores (2024).

Os resultados apurados indicam que a Política de Nucleação Escolar ou de Fechamento de Escolas de Campo foi o assunto mais abordado pelos estudos selecionados sobre o transporte escolar brasileiro, sendo tema principal de catorze estudos. Em seguida, identificou-se a Política de Educação do Campo, com treze estudos. As Políticas e Programas de Transporte Escolar (Caminho da Escola, PNATE etc.) foram tema central de doze estudos. Sete estudos abordaram os indicadores escolares ou de desempenho educacional. O financiamento e/ou custeio do transporte escolar brasileiro foram discutidos em cinco dos estudos incluídos. Por fim, os temas da Nucleação de Alunos, Educação Quilombola, Exclusão Camponesa, Classes Multisseriadas e Reordenamento da Educação fizeram parte de um estudo cada.

A seguir, ilustra-se graficamente em ordem crescente de incidência dos estudos, por tema adotado:

Gráfico 3 – Distribuição dos Estudos por Tema



Fonte: Autores (2024).

2.3.3 As Políticas de Nucleação Escolar, Educação do Campo e os Programas e Políticas de Transporte Escolar

Nesta sessão consta a análise dos estudos que abordam temas de relevância presentes no Quadro 3, relativos à primeira questão norteadora lançada nesta pesquisa: O que os pesquisadores estão estudando sobre as políticas de transporte escolar brasileiras? Assim sendo, a Política de Nucleação Escolar teve seu início na década de 80, mas ganhou mais força na década seguinte. Já a Política de Educação do Campo tem sua origem na década seguinte. Enquanto a primeira objetivava promover o encerramento de escolas de campo, como explicam Ferreira e Brandão (2017), a segunda objetiva atender às peculiaridades dos estudantes e população do campo, reconhecendo e valorizando sua cultura, aumentando o acesso à educação por meio da implantação de escolas nas zonas rurais, adaptando currículo e calendário escolar às comunidades a que as escolas pertencem. Então de certa maneira, são políticas que se opõem.

Segundo Ferreira e Brandão (2017), entre os anos 1996 e 2002, foram fechadas 22.983 (vinte e duas mil novecentos e oitenta e três) escolas do campo no Brasil, o que reduziu a acessibilidade dos estudantes rurais às suas escolas. Os autores explicam ainda que, ao

promover o encerramento dessas instituições educacionais, os governos não consultaram as comunidades rurais e os municípios aos quais pertenciam às escolas, de maneira que:

A política de Nucleação Escolar seria, na verdade, um processo de esvaziamento do meio rural, ou seja, da expulsão das populações do espaço rural brasileiro para os centros urbanos. Isto acontecia devido à falta de condições de estudo que pressionavam as famílias a deixarem suas comunidades rurais em busca de escolas para seus filhos (Ferreira; Brandão, 2017, p. 77).

Ocorre que, ao promover o encerramento de escolas de campo, os estudantes de zonas rurais deveriam estudar nas escolas urbanas. As famílias que não se mudassem para as cidades, para que seus filhos pudessem estudar, deveriam optar (quando disponível) pelo deslocamento cotidiano de seus filhos pelo transporte escolar. Em estudo recente, Cardoso, Santos e Santos (2022) observaram que o transporte escolar vem servindo a outros propósitos, como a retirada do aluno do campo para a cidade proporcionando, assim, a perda de vínculo com o ambiente em que reside, além de desmerecer as suas peculiaridades e saberes e romper com suas tradições e culturas campesinas.

As políticas públicas para a Educação do Campo vêm acontecendo sempre em detrimento da educação urbana, o que deixa a população do campo sempre em desvantagem e que giram em torno de interesses capitalistas visando principalmente a preparação de mão de obra dócil e com menores condições de reivindicar direitos estando à disposição da classe dominante para lhes proporcionar mais lucro (Cardoso; Santos; Santos, 2022, p. 10).

A não escuta e a não participação das comunidades rurais nos processos decisórios das políticas educacionais fez parte das reformas políticas promovidas após a Segunda Guerra Mundial. Elas aconteceram com o processo de financeirização da educação e controle capitalista, que se propagou para os países da América Latina, por meio do Banco Mundial (ator político, intelectual e financeiro), como práticas gerenciais de controle, como apontam Amorim e Leite (2021, p. 678):

É tanto que o MEC não fala, em nenhum momento, em práticas democráticas, práticas coletivas, pensadas e construídas, por exemplo, pelos próprios sujeitos envolvidos no processo educativo (professores, alunos, pais, comunidade), mas, sim, no absorvimento dos referidos pacotes de serviços, produtos e assistência técnico-financeira. Sendo assim, em Casa Nova-BA, ao passarmos pelas estradas de terra que ligam as comunidades rurais do município, encontramos dezenas delas fechadas, embora continue havendo, dezenas dessas escolas no município em funcionamento. Essa política de fechamento escolar foi massiva em todo o Norte e Nordeste do país para atender aos ditames do imperialismo (Banco Mundial).

Amorim e Leite esclarecem ainda que o Programa Caminho da Escola e o Programa de Apoio ao Transporte Escolar fazem parte dos pacotes de investimento do Fundescola e Banco Mundial:

[...] nos pacotes de investimentos do Fundescola/Banco Mundial, alguns programas criados ganharam destaque nas referidas regiões, assim como o município em estudo, dentre eles: o Projeto de Adequação dos Prédios Escolares (PAPE), o Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE). O PAPE significou, pois, um grande impacto na educação camponesa, sobretudo pela proposta de construção de ‘escolas polos’, resultando no fechamento das escolas rurais, em geral multisseriadas (Amorim; Leite, 2021, p. 678).

À medida que as escolas do campo eram aglutinadas em comunidades maiores ou centros urbanos, houve um aumento dos gastos com o transporte escolar. Isso se dava porque os estudantes das escolas encerradas teriam que se deslocar para as escolas longe de suas residências. Amorim e Leite (2021) evidenciam que os recursos destinados ao PNATE pelo MEC/Banco Mundial para financiar o transporte escolar são irrisórios diante da demanda criada no município após o fechamento das escolas, o que transforma a política de educação em uma lógica mercadológica de transporte.

Caldas e Mouette (2015) corroboram o estudo de Amorim e Leite (2021) quando explicam que “o processo de fechamento de escolas nas zonas rurais, por um lado contradiz o esforço de universalização do ensino e, por outro, amplia a demanda por deslocamento dentro de determinada área rural ou da área rural para a área urbana”. Assim, o deliberado processo de fechamento das escolas do campo se acentuou em detrimento de uma política de transporte escolar, no caso o PNATE e Caminho da Escola. Tal concepção é reafirmada por Santos e Silva (2016, p. 34) nos seguintes termos:

[...] a implementação de tais programas e/ou políticas públicas tem em contrapartida ao fechamento das escolas rurais, o suposto propósito de combater, ou pelo menos, amenizar as desigualdades regionais e escolares dos sujeitos que vivem em áreas rurais.

O estudo de Lord explora as relações existentes entre o Estado e as comunidades rurais. O autor menciona que, ao encerrar as escolas, o Estado, que já se fazia pouco presente nestas localidades, acabava por praticamente ali inexistir:

Para a população rural brasileira, o poder público está distante tão quanto estão distantes suas casas dos postos de saúde, os hospitais, as delegacias de polícia, a prefeitura e suas secretarias. [...] A materialização que essa população tem do poder público são as escolas [...] (Lord, 2008, p. 132).

Sousa, Silva e Goelzer (2023) lembram o papel social das escolas do campo para as comunidades rurais, como espaço de representatividade com “grande importância na garantia dos direitos das comunidades rurais onde estão inseridas”. Nesse sentido, Lord arremata a questão, indicando que elas não podem ser desconsideradas na implementação das políticas educacionais:

A escola multisseriada – que até 1996 era um prédio pequeno formado de uma grande sala, um banheiro e uma cozinha, funcionando com um funcionário e um professor que reunia os alunos de primeira à quarta séries do ensino fundamental em um mesmo espaço também era próxima das casas das famílias rurais. Inclusive a localização dessas escolas multisseriadas se dava pela expectativa de levar a escola para o mais próximo possível das residências rurais. Com a nucleação aconteceu o oposto: ao centralizar as atividades educacionais nos vilarejos maiores, também distanciou a escola das demais famílias, sobretudo daquelas residentes em regiões menos providas de acesso e serviços (Lord, 2008, p 133).

Em contrapartida à Política de Nucleação Escolar é que se encontra a Política de Educação do Campo. Ela surge como uma luta social das comunidades rurais pelo acesso e pela preservação das escolas do campo. A Educação do Campo surge das lutas dos Movimentos Sociais na busca por garantias dos direitos da população campesina. Devido à ausência de políticas públicas direcionadas a essa realidade social e, ainda, por seus vestígios históricos sobre a negação de direitos às populações do campo, surgem preocupações e políticas com o objetivo de reverter essa realidade (Santos; Silva, 2016).

Com o encerramento das escolas, restava como opção, quando o havia disponível para os estudantes rurais, o transporte escolar. Ferreira e Brandão (2017) pontuam que, ao serem transportados para os centros urbanos, não havia preocupação dos governantes quanto à qualidade do transporte rural oferecido aos estudantes residentes no campo. Cabe ainda dizer que, além do desconforto e maior morosidade no deslocamento, há negligência quanto à segurança dos estudantes usuários do serviço.

Quando se iniciou o processo de nucleação escolar, o Poder Executivo acreditava que o encerramento das escolas iria diminuir os gastos públicos, já que a manutenção das escolas de áreas rurais era alta, quando comparadas às escolas urbanas. Isso porque os gastos eram contabilizados levando em consideração o quantitativo de alunos atendidos. As escolas rurais normalmente atendem a números inferiores de estudantes, devido à característica própria da baixa densidade demográfica dessas áreas.

Nesse sentido, o estudo realizado por Ferreira e Brandão na cidade de Morrinhos/Goiás, constatou que, para justificar o fechamento das escolas rurais, a Prefeitura alegou que a maior delas apresentava baixa demanda, ou seja, reduzido número de alunos por unidade de ensino,

sendo mais viável para as finanças do município o incremento do transporte escolar para levar as crianças do meio rural para estudar nas escolas urbanas. mas isso não correspondia à realidade:

Constatamos um aumento significativo no volume de dinheiro destinado ao transporte escolar rural para os centros urbanos, contradizendo as administrações públicas quanto à redução de gastos, uma vez que os dados demonstram alto custo por aluno transportado para as escolas urbanas, revelando falta de planejamento na gestão do ensino ou má intenção no uso – ou desvio – do dinheiro público por parte dos gestores públicos (Ferreira; Brandão, 2017, p. 82).

Sousa, Silva e Goelzer informam que o mesmo aconteceu em distritos da cidade de Santa Maria/Rio Grande do Sul, onde as escolas “pequenas” e com turmas multisseriadas se tornaram alvos do processo de Nucleação Escolar:

Além da maioria das escolas rurais possuírem pelo menos uma classe multisseriada, alguns distritos sequer possuem escolas, como é o caso de Arroio Grande e Arroio do Só. Nesses casos, ocorre a nucleação escolar, aplicada quando há poucos estudantes em cada escola e, assim, o poder público opta por aglutinar esse público em uma única escola. Desse modo, as crianças e adolescentes residentes nestes distritos precisam, obrigatoriamente, se deslocar até outro distrito para estudar, dependendo do transporte escolar (Sousa; Silva; Goelzer, 2023, p. 585).

Há uma contradição nessa lógica de custo, já que, ao direcionar os estudantes das zonas rurais para as cidades, os gastos com transporte escolar aumentavam, como demonstrado no estudo de Ferreira e Brandão (2017, p. 81). Os autores identificaram que, entre 2002 e 2009, 9,43% de escolas do campo foram fechadas e, em contrapartida, houve uma política de supervalorização do transporte escolar neste mesmo período, o que não trazia economia aos cofres públicos.

Para Mazur e Antonio (2016), na visão desses governos, fechar uma escola no campo e transportar os alunos remanescentes é menos oneroso ao erário público e, de quebra, mais civilizatório ou modernizante. Já para Basso e Bezerra Neto (2014), uma das principais motivações dos governos em favor da nucleação é a redução do custo médio por aluno, mas como sabe-se não há economia aos cofres públicos, mas sim remanejamento dos custos para o transporte escolar.

Acredita-se que a oferta do transporte escolar brasileiro é crescente no Brasil, mas sua demanda se expandiu também, como demonstraram os estudos aqui citados, devido ao encerramento das escolas de campo sem que a comunidade rural pudesse participar das decisões. Fato que diminuiu ou dificultou o acesso dos estudantes rurais ao seu processo de escolarização e aumentou os gastos despendidos com a política de transporte escolar. Por esse

motivo, a Política de Nucleação Escolar foi tema prioritário dos estudos selecionados e o mais triste desse fato é que:

Prevalece, nas decisões políticas de fechamento das escolas do campo, o princípio de que os educandos do campo querem estudar e morar nas cidades, o que, na maioria das vezes, não procede, caracterizando-se como manipulação política dos gestores sobre pais e alunos das áreas campestres com informações de que estudar nas escolas das cidades é mais proveitoso, caminho propício às condições para o fechamento. (Ferreira; Brandão, 2017, p. 83).

Assim, durante a Nucleação Escolar, as famílias eram apenas informadas a respeito. Nurmberg e Castanha (2018) investigaram sobre o processo de nucleação escolar na cidade de Enéas/Paraná e trouxeram depoimentos das pessoas das comunidades rurais que passaram pelo encerramento de suas escolas e ainda atas das reuniões promovidas para informar a comunidade local que se mostrava contrária e preocupada com o destino de seus filhos, como se verifica neste relato:

No dia doze de dezembro de um mil novecentos e noventa e dois às nove horas da manhã reuniram-se os pais dos alunos matriculados... Nesta reunião os pais presentes falaram a respeito da nuclearização dos alunos onde os pais presentes discordaram com a opinião, os pais presentes querem uma reunião com a presença dos prefeitos dos 2 municípios para entrarem num acordo. A pretensão dos pais presentes é que a escola permaneça aqui, construindo o prédio que está em situação precária (Nurmberg; Castanha, 2018, p. 46).

Nuremberg e Castanha (2018) colheram também o depoimento de um morador da comunidade após o processo de Nucleação Escolar. O morador lhes informou que houve atrito em reunião feita pelo governo local e comunidade quando do aviso do fechamento da escola, mas apesar da inconformidade os pais foram obrigados a mandar seus filhos para estudar longe.

Ferreira e Brandão (2017) explicam que o traslado e a concentração de alunos no meio urbano ofendem os direitos básicos das crianças e dos adolescentes em idade escolar, conforme Lei nº 8.069/1990. Os autores citam prejuízos causados aos estudantes transportados que vão desde à própria identidade cultural, até a aprendizagem, formação e desenvolvimento cognitivo, por perderem a vivência da infância durante os longos trajetos até as escolas situadas nos centros urbanos.

Por fim, concluem que o processo se dá, unicamente, para preencher critérios de conveniências políticas das administrações municipais e estaduais, sem estudos científicos e sociais que comprovem as decisões dos gestores públicos.

2.3.4 Financiamento e custeio do transporte escolar brasileiro

Quanto ao financiamento e o custeio do transporte escolar brasileiro cinco dos estudos incluídos tratam sobre o assunto. Trata-se de uma política pública que pesa nos cofres, principalmente dos municípios e estados mais pobres, com condições de estrutura viária precárias – daqueles com grandes extensões territoriais e com características geográficas e hidrográficas desafiadoras.

Nesse sentido, a utilização de critérios de custeio/financiamento com base apenas no quantitativo de estudantes da zona rural não promove a equidade no atendimento. Isso porque cada estado e município possui características geográficas, sociais e econômicas que podem aumentar ou diminuir os gastos com o transporte escolar.

Silva e Yamashita (2010) explicam que a distribuição dos recursos PNATE aos municípios deve atender aos princípios da igualdade e da equidade. Isso significa que, aos alunos aplica-se o princípio da igualdade de recursos, visto que as crianças em idade escolar têm direito ao mesmo benefício, independentemente da localidade em que residam. Para estes autores aos municípios, cabe o princípio da equidade de recursos, a fim de minimizar os problemas geográficos, naturais e/ou financeiros.

Como exemplo, dentre os fatores que implicam no aumento do custo com o transporte escolar constam: o tipo de transporte oferecido (terrestre, aquaviário, misto etc.); o tipo de via (de chão ou asfaltadas); utilização de outros meios auxiliares (por exemplo, as balsas, que aumentam o tempo de espera e, por consequência, a duração do itinerário); o tipo de veículo (ônibus, micro-ônibus, kombis, barcos manuais ou eletrônicos etc.); e a quantidade de barreiras geográficas e naturais, como rios, riachos, pontes, morros etc.

Para que não ocorra o subfinanciamento das Políticas de Transporte Escolar e a consequente sobrecarga dos cofres públicos dos municípios, executores finais do transporte escolar, os pesquisadores Silva e Yamashita (2010) relatam a importância de considerar, para o repasse, diversas variáveis na definição dos critérios de distribuição dos recursos suplementares para o transporte escolar. Ressaltam também que os dados utilizados devem ser confiáveis, atualizados e que precisam ser consideradas as características, particularidades e/ou dimensões dos municípios.

Lord (2008) corrobora o estudo de Silva e Yamashita (2010), explicando que algumas regiões brasileiras são mais prejudicadas, enquanto outras são beneficiadas, já que “o repasse do financiamento do transporte escolar ocorre por número de alunos e [...] todas as regiões da

federação recebem o mesmo valor/aluno transportado”. Por isso a importância da revisão dos critérios utilizados nas políticas de financiamento do transporte escolar.

Silva e Yamashida (2010) atentam para a necessidade de aplicação do Princípio da Equidade na distribuição dos recursos de transporte escolar, como forma de evitar o favorecimento de alguns municípios em detrimento de outros. Há regiões que mal possuem estradas e outras em que a única opção de transporte é o aquaviário.

2.3.5 A influência do uso do transporte escolar no desempenho ou indicadores educacionais

No decurso desta seção envereda-se pela busca de resposta à segunda questão norteadora formulada: as pesquisas sobre as políticas de transporte escolar apontam que há relação entre o uso desse transporte e o desempenho escolar dos estudantes usuários do serviço?

Foram sete os estudos incluídos que tratam de Indicadores de desempenho educacional, relacionando-os ao uso do Transporte Escolar ou às políticas concernentes.

Costa (2024) realizou um estudo na Vila Curuai/município de Santarém/Pará, sobre a influência do baixo investimento público nas escolas modulares. Em sua pesquisa, 30% dos pesquisados apontaram o baixo investimento no transporte escolar e na alimentação escolar, como fator relevante para o alto índice de evasão na referida Vila. Já 67% dos entrevistados apontaram o descaso geral governamental com as escolas do campo.

Silva e Rocha (2022), em estudo sobre a Educação de Jovens e Adultos, realizado no estado do Pará, verificaram que no rol de 5.670 matriculados (2003 a 2017), 2.696 estudantes desistiram dos estudos, ou seja, o abandono escolar atingiu 47,5% ao longo de 15 anos. Dentre as causas apontadas pelos alunos entrevistados, estava a falta de transporte público regular, para se deslocarem rumo à cidade mais próxima.

Silva e Santos (2023) constataram que a evasão se dá de forma holística e que o abandono escolar rural está relacionado à própria localização geográfica das escolas rurais, que leva os estudantes a percorrerem longas distâncias em estradas e condições climáticas adversas, o que se torna especialmente difícil sem transporte público acessível.

Por sua vez, Corrêa e Velloso (2020) realizaram um estudo em Brasília/ DF e descobriram que a oferta do transporte escolar bem como o modo como ele é ofertado influenciam no desempenho dos estudantes rurais (mesmo que não sejam as variáveis

determinantes para isso). Os pesquisadores fizeram o uso da Correlação de Spearman para mensurar o impacto que as deficiências no transporte escolar rural acarretam no desempenho dos estudantes e identificaram, mesmo que não significativamente, a correlação positiva entre os índices de taxas de reprovação e distância percorrida pelos estudantes durante a primeira análise da pesquisa.

Esses autores relataram, entretanto, dificuldades na obtenção dos dados secundários das instituições governamentais relativos às informações sobre o transporte escolar e dados educacionais, fato que deixou a primeira análise com uma amostra menos robusta do que esperavam. A segunda análise não conseguiu demonstrar a influência do transporte escolar nos indicadores de evasão e reprovação, mesmo sendo mais robusta. Os pesquisadores explicam que a correlação pode ter sido desprezível devido ao uso de amostras aleatórias.

Em pesquisa sobre acesso e permanência dos estudantes rurais no município de Apiacá/Espírito Santo, Mendonça, Nascimento e Silva (2024) constataram que desafios logísticos ligados à gestão eficiente de recursos em um município de dimensões reduzidas possui influência na pontualidade e frequência dos estudantes.

Goulart, Morais e Vieira Jr. (2019) pesquisaram sobre o desempenho dos estudantes do Campus Novo Paraíso, localizado na zona rural de Caracaraí/Roraima, do Instituto Federal de Roraima, e verificaram que os que se deslocam em tempo maior do que o recomendável (45 minutos) tiveram desempenho menor no Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM) do que a média nacional.

Para culminar a análise ora em foco, efetuam-se alguns destaques. Um estudo importante foi o realizado por Silva, Lima e David (2021), no qual os pesquisadores identificaram a melhoria do IDEB/Ceará, após a adesão dos municípios ao Programa Caminho da Escola. A pesquisa observou uma redução de 21% na evasão/Nordeste, 25% na taxa de evasão/Ceará e 23% no Brasil (2008 e 2014). O Ceará obteve, nesse intercurso, a taxa de 99,9% de adesão dos seus municípios ao Programa Caminho da Escola.

Goulart, Morais e Vieira Jr. (2019) verificaram que os estudantes que se deslocavam com o transporte escolar por um tempo entre 2h14 a 4h30, em percursos longos para fazer o Ensino Médio, obtiveram notas inferiores à média nacional do ENEM. O estudo demonstra as dificuldades das rotas e itinerários enfrentados, mas não correlaciona as variáveis do transporte escolar com os resultados do ENEM.

Portanto, apesar de os estudos selecionados demonstrarem que há uma influência negativa da instabilidade na política do transporte escolar em relação aos indicadores de Desempenho Educacionais, não há como afirmar relação funcional nessa correlação.

2.4 CONCLUSÃO

Em relação à primeira questão de pesquisa proposta – O que os pesquisadores estão estudando sobre as políticas de transporte escolar brasileiras? –, os estudos incluídos nesta RSL apontam que os assuntos mais pesquisados pelos estudiosos acerca das políticas de transporte escolar do Brasil são: as políticas de Nucleação Escolar e de Educação do Campo, os programas e políticas de transporte escolar e o financiamento e custeio do transporte escolar e que o transporte escolar influencia os indicadores educacionais.

Os estudiosos brasileiros indicam a Política de Nucleação Escolar como responsável pelo encerramento de muitas escolas rurais no Brasil após a década de 80 e, conseqüentemente, responsável pelo aumento do investimento nas políticas de transporte escolar (financeirização do transporte escolar). Constatou-se também que a Política da Nucleação Escolar se deu de forma arbitrária, sem consulta às comunidades campesinas que, em contrapartida, iniciaram uma política educacional para reafirmar o valor da cultura do campo e garantir o acesso à educação a seus filhos, que é a Política de Educação do Campo.

Já os estudos dos programas de transporte escolar, principalmente o Programa Caminho da Escola e PNATE, anunciam que esses programas foram implementados diante da necessidade do uso do transporte escolar para garantia da educação dos estudantes rurais. O PNATE e Programa Caminho da Escola se mostraram políticas essenciais aos cofres dos municípios. Seus repasses possibilitam a regularidade na prestação do transporte escolar, mas cabe salientar que os pesquisadores informaram que as políticas concernentes ao transporte escolar têm custado mais aos cofres públicos que a manutenção das escolas nas zonas rurais fechadas.

Os estudiosos também convergem sobre a necessidade de equidade na distribuição dos recursos dos programas governamentais, que só serão mais justos quando levarem em consideração as características geográficas e socioeconômicas para seus repasses.

Quanto a relação do uso do transporte escolar e sua influência nos indicadores de desempenho e qualidade educacionais de estudantes usuários do transporte escolar na Educação Básica, segunda questão de pesquisa deste artigo, foi possível constatar que o transporte escolar

impacta o desempenho dos estudantes. Portanto, esse estudo respondeu às questões norteadoras e objetivos a que se propôs. Todavia, os pesquisadores destacam a necessidade de amostras mais robustas e análises estatísticas para corroborar os seus resultados quanto às relações existentes entre o uso do transporte escolar e o desempenho ou indicadores educacionais dos estudantes usuários do serviço.

Considerando a importância das políticas nacionais de transporte escolar como mecanismo para assegurar o acesso universal à educação e os desafios na implementação de tais políticas, este artigo buscou trazer uma contribuição às pesquisas na área ao fazer um levantamento da produção científica com o intuito de guiar novas pesquisas sobre a temática a partir da identificação de lacunas nesses estudos. Nesse sentido, observou-se a importância de que novas pesquisas sejam realizadas sobre as políticas de transporte escolar, principalmente sobre sua influência, ou não, nos indicadores de desempenho educacionais.

REFERÊNCIAS

- AMORIM, F. C. L. de; LEITE, M. J. S. As políticas educacionais e o processo de fechamento das escolas do campo no município de Casa Nova – BA. **Germinal: marxismo e educação em debate**, v. 13, n. 2, p. 676-694, ago. 2021. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/revistagerminal/article/view/43555>. Acesso em: 10 jun. 2024.
- BASSO, D. J.; BEZERRA NETO, L. B. As implicações das políticas nas escolas no campo no estado de São Paulo a partir do final da década de 1980. **Revista HISTEDBR On-line**, Campinas, v. 14, n. 55, p. 312–322, 2014. DOI: 10.20396/rho.v14i55.8640477. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/8640477>. Acesso em: 25 jun. 2024.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990.
- BRASIL. Ministério da Educação. Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB/96). **Diário Oficial da União**, n. 248, Brasília, DF, 1996.
- BRASIL. **Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004**. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e garante o repasse automático, em caráter suplementar, de recursos para custear despesas com manutenção de veículos ou de serviços terceirizados destinados ao transporte escolar nas redes de ensino público estadual e municipal. Brasília, DF, 2004.
- BRASIL. **Portaria Ministerial nº 955, de 21 de junho de 1994**. Cria o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE). Brasília, DF, 1994.
- BRASIL. **Medida Provisória nº 455/2009**. Amplia o programa a todo aluno da Educação Básica e não apenas aos do Ensino Fundamental. Brasília, DF, 2009.
- BRASIL. **Lei nº 11.947, de 16 de junho de 2009**. Transforma a Medida Provisória nº 455/2009 em lei. Brasília, DF, 2009.
- BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Resolução nº 3, de 28 de março de 2007**. Cria o Programa Caminho da Escola. Brasília, DF, 2007.
- CALDAS, E.; MOUETTE, D. Transporte Público Escolar: de uma iniciativa local a uma política nacional. **Revista Gestão & Políticas Públicas**, p. 1-16, 2015. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2237-1095.v5p1-16>. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/rgpp/article/view/126364>. Acesso em: 10 jun. 2024.
- CARDOSO, E. A. M.; SANTOS, I. C. dos; SANTOS, A. R. dos. Educação do Campo no marco do estado capitalista: a realidade de Vitória da Conquista/BA. **Acta Educ.**, Maringá, v. 44, e54080. 2022. DOI: <https://doi.org/10.4025/actascieduc.v44i1.54080>. Disponível em: http://educa.fcc.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2178-52012022000100110&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 10 jun. 2024.

CORREIA, G. T.; VELLOSO, M. S. **Investigação da relação entre a deficiência do transporte escolar rural e o baixo desempenho dos alunos das escolas rurais de Brasília.** Brasília, DF: UniCEUB, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5102/pic.n0.2019.7440>. Acesso em: 25 maio 2024.

COSTA, F. de A. do N. Sistema Modular de Ensino Médio: da implantação ao esvaziamento na Vila de Curuai-Pará. **Revista Exitus**, Santarém, v. 14, , n. 1, p. e024011, 2024. DOI: 10.24065/re.v14i1.2520. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.ufopa.edu.br/index.php/revistaexitus/article/view/2520>. Acesso em: 25 jun. 2024.

CRUZ, R. E. da; MOURA, A. P. M. de. A Política do Transporte Escolar no Brasil. *In*: SIMPÓSIO DA ANPAE, 26., 27-30 maio 2013, Recife. **Anais...** Recife, 2013.

FERREIRA, F.; BRANDÃO, E. Fechamento de escolas do campo no Brasil e o transporte escolar entre 1990 E 2010: na contramão da educação do campo. **Imagens da Educação**, [S. l.], v. 7, n. 2, p. 76-86, 2017. DOI: <https://doi.org/10.4025/imagenseduc.v7i2.36910> . Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/ImagensEduc/article/view/36910>. Acesso em: 25 jun. 2024.

GOULART, L. M. L.; MORAIS, A. A. de; VIEIRA JÚNIOR, N. Tempo de permanência no transporte escolar sobre o desempenho estudantil. **Interritórios / Revista de Educação**, Caruaru, v. 5, n .9, 2019. DOI: <https://doi.org/10.33052/inter.v5i9.243594>. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/interritorios/article/view/243594#siteNav>. Acesso em: 10 fev. 2023.

LORD, L. Financiamento do transporte escolar e a questão das zonas rurais no Brasil. **Revista da Faculdade de Educação**, [S. l.], v. 9, n. 1, p. 129–140, 2008. Disponível em: <https://periodicos.unemat.br/index.php/ppgedu/article/view/3614>. Acesso em: 14 out. 2025.

MAZUR, I. P.; ANTÔNIO, A; C. O ensino fundamental no campo em Itapejara D'Oeste/PR: da oferta ao fechamento e tentativas de fechamento das escolas no campo. *In*: Reunião Científica Regional da ANPED. **Educação, movimentos sociais e políticas governamentais.** UFPR/Paraná, 2016.

MENDONÇA, R. A.; NASCIMENTO, L. A. L. do; SILVA C. B. L. da. O acesso à educação: os desafios do transporte escolar na zona rural do município de Apiacá/ES. **Research Society and Development**, [S. l.], v. 13, p. 1–17, 2024. DOI: <https://doi.org/10.33448/rsd-v13i3.45421>. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/45421>. Acesso em: 10 jun. 2024.

NURMBERG, Maricélia Aparecida; CASTANHA, Andre Paulo. Memória educacional no município de Enéas Marques-PR: décadas de (1960-1990) – Das escolas rurais à nuclearização. **Revista Brasileira de Educação do Campo**, [S. l.], v. 3, n. 1, p. 30–56, 2017. DOI: 10.20873/uft.2525-4863.2018v3n1p30. Disponível em: <https://periodicos.ufnt.edu.br/index.php/campo/article/view/4035>. Acesso em: 10 jun. 2024.

ROEVER, L. Compreendendo os estudos de revisão sistemática da literatura. **Rev Soc Bras Clin Med.** [S.l.], v. 15, n. 2, p. 127–157, 2017. Disponível em: <https://www.sbcm.org.br/ojs3/index.php/rsbcm/issue/view/17>. Acesso em: 25 jun. 2024.

SANTOS, F. R.; SILVA, A. M. Fechamento das escolas rurais e transporte escolar no município de Morrinhos/GO. **Interfaces Da Educação**, [S. l.], v. 21, p. 23-42, 2016. Disponível em: <https://periodicosonline.uems.br/index.php/interfaces/article/view/1222>. Acesso em: 25 jun. 2024.

SILVA, M. G. T. da.; SANTOS, M. P. M. dos. O ABANDONO ESCOLAR NA ZONA RURAL. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**, [S. l.], v. 9, n. 11, p. 4242–4256, 2023. DOI: 10.51891/rease.v9i11.12181. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/12181>. Acesso em: 12 jul. 2025.

SILVA, A. R. da; YAMASHITA, Y. Modelo de distribuição de recursos para o transporte escolar rural a partir dos princípios da igualdade e da equidade. **Transportes**, [S. l.], v. 18, n. 3, p. 88-96, 2010. DOI: 10.14295/transportes.v18i3.455. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/455>. Acesso em: 17 fev. 2024.

SILVA, M. C.; ROCHA, C. G. S. Abandono escolar no Ensino de Jovens e Adultos na Escola Abraham Lincoln, Medicilândia, Pará. **Research, Society and Development**, [S. l.], v. 11, n. 3, 2022. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/26365>. Acesso em: 22 jun. 2024.

SILVA, V. P.; VASCONCELOS, F. H. L.; DAVID, P. B. Programa Caminho da escola: Impactos na política educacional nos índices educacionais rurais do estado do Ceará. **Conexões, Ciência e Tecnologia**, [S. l.], v. 15, p. e021016, 2021. DOI: 10.21439/conexoes.v15i0.2107. Disponível em: <https://conexoes.ifce.edu.br/index.php/conexoes/article/view/2107>. Acesso em: 11 ago. 2024.

SOUSA, J.; SILVA R. M. da; GOELZER, S. Educação no/do campo: características e dificuldades a partir da visita às escolas Dom Érico Ferrari, em Nova Palma, e Major Tancredo Penna de Moraes, em Santa Maria/RS. **Estrabão**, [S. l.], v. 4, 582-589, 2023. Disponível em: <https://revista.estrabao.press/index.php/estrabao/article/view/112>. Acesso em: 25 jun. 2024.

3 A POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR DO MUNICÍPIO DE BURITIZEIRO – MINAS GERAIS SOB A PERSPECTIVA DOS ESTUDANTES E ESPECIALISTAS DE EDUCAÇÃO BÁSICA

RESUMO

O transporte escolar é uma política pública fundamental para garantir o acesso dos estudantes das zonas rurais à educação. Para que seja efetiva, essa política deve ser planejada considerando as especificidades dos estudantes e de suas comunidades. Este estudo teve como objetivo analisar o serviço de transporte escolar da rede pública estadual do município de Buritizeiro e seus impactos no cotidiano escolar e familiar dos estudantes, com base na percepção dos próprios estudantes e dos especialistas de educação básica, no ano de 2023. Com abordagem qualitativa, a pesquisa foi realizada por meio de entrevistas semiestruturadas com 32 estudantes e 3 EEBs de quatro escolas rurais localizadas em Buritizeiro. Os dados foram analisados com base na técnica de análise temática, conforme proposta por Braum e Clark (2006). Os resultados indicam que, apesar de o transporte escolar ser percebido como, em geral, seguro e satisfatório, foram relatadas constantes falhas nos veículos e más condições das estradas, especialmente no período chuvoso, o que contribuiu para elevados índices de inassiduidade. Esses fatores afetaram diretamente a frequência escolar, o desempenho acadêmico e a rotina familiar, exigindo adaptações no cotidiano das famílias. Os participantes também destacaram o impacto físico e emocional causado pela imprevisibilidade e pela irregularidade das rotas. Conclui-se que, embora o transporte escolar seja um direito assegurado, sua execução no município apresenta fragilidades estruturais que comprometem sua efetividade. A pesquisa reforça a necessidade de maior investimento público, planejamento intersetorial e escuta ativa das comunidades escolares, a fim de garantir o acesso, a permanência e a equidade educacional dos estudantes do campo.

Palavras-chave: transporte escolar; perspectiva; escolas rurais; Buritizeiro.

ABSTRACT

School transportation is a fundamental public policy for ensuring access to education for students living in rural areas. For this policy to be effective, it must be planned with consideration for the specific needs of students and their communities. This study aimed to analyze the perceptions of students and Basic Education Specialists (EEBs) from the state

school network in rural areas of the municipality of Buritizeiro in 2023, regarding the school transportation service, as well as to understand how they reconcile this routine with their school and family responsibilities. Using a qualitative approach, the research was conducted through semi-structured interviews with 32 students and three EEBs from four rural schools located in northern Minas Gerais. Data were analyzed using the thematic analysis method proposed by Braum and Clark (2006). The results indicate that although school transportation is generally perceived as safe and satisfactory, participants reported frequent vehicle breakdowns and poor road conditions, especially during the rainy season, which contributed to high rates of absenteeism. These factors directly affected school attendance, academic performance, and family routines, requiring daily adaptations. Participants also highlighted the physical and emotional impact caused by the unpredictability and irregularity of transportation routes. It is concluded that although school transportation is a legally guaranteed right, its implementation in the municipality presents structural weaknesses that hinder its effectiveness. The research reinforces the need for greater public investment, intersectoral planning, and active engagement with school communities to ensure access, retention, and educational equity for rural students.

Keywords: school transportation, user perspectives, rural schools, Buritizeiro.

3.1 INTRODUÇÃO

A vida escolar dos estudantes das zonas rurais está diretamente atrelada à oferta do transporte escolar, pois este se configura como a única forma de seu acesso à escola, ficando os estudantes divididos entre a rotina escolar e as viagens do transporte (Anselmo Filho; Nogueira; Paula 2020).

Os estudos de Goulart, Morais e Viera Júnior (2019) identificaram que o rendimento dos estudantes é afetado pelo cansaço e desgaste do uso do transporte escolar. A forma como é realizado o transporte escolar - TE (se por veículos confortáveis, com segurança, por exemplo) reflete na capacidade de concentração dos estudantes nas salas de aula. Por esse motivo e pelas realidades plurais da educação brasileira, as políticas públicas educacionais do país devem atender as singularidades de seus estudantes dando a todos a oportunidade de acesso aos estudos e proporcionando sua permanência no percurso escolar.

Nesse sentido, o Princípio da Igualdade, uma das bases da nossa legislação constituinte, diz que todos são iguais perante a lei, portanto, todo estudante tem direito à

escolarização. Entretanto, o acesso proporcionado aos estudantes das zonas rurais brasileiras à educação é diferente daquele oferecido aos estudantes das zonas urbanas. O oferecimento de escolas com estruturas físicas adequadas, com profissionais qualificados, transporte escolar regular mitigam as diferenças entre o aluno do campo e o aluno da cidade.

Como estratégia para a concretização do acesso à educação pelos estudantes camponeses, Anselmo Filho, Nogueira e Paula (2020) assinalam a importância de um debate no âmbito nacional, que ocorra no contexto em que foram elaboradas as políticas direcionadas às zonas rurais, para se compreender além do investimento no transporte escolar, mas principalmente a efetividade dessa política pública. Os pesquisadores apontam a necessidade de escutar aqueles que utilizam a política de transporte escolar para que a política conquiste os seus objetivos, concretizando o acesso educacional efetivo e de qualidade aos estudantes das zonas rurais.

Nesse sentido, este estudo objetiva analisar o serviço de transporte escolar da rede pública estadual do município de Buritizeiro e seus impactos no cotidiano escolar e familiar dos estudantes, com base na percepção dos próprios estudantes e especialistas de educação básica, no ano de 2023.

Como objetivos específicos pretendeu-se: a) compreender as condições do deslocamento vivenciadas pelos usuários do transporte escolar e sua relação com a participação e permanência nas atividades escolares; b) identificar se há e como se dá a organização pedagógica para o atendimento dos estudantes usuários do transporte escolar das escolas estaduais da zona rural de Buritizeiro; c) Compreender a percepção dos estudantes e dos especialistas da educação básica sobre o transporte escolar ofertado no município de Buritizeiro, considerando aspectos como qualidade, eficiência, adequação às necessidades da comunidade escolar e impactos na conciliação entre as rotinas escolares e familiares.

Neste estudo, a **qualidade** do transporte escolar é entendida como a capacidade do serviço de atender de forma segura, pontual, confortável e adequada às necessidades da comunidade escolar, conforme a percepção dos estudantes e especialistas de educação básica. Já a **eficiência** é compreendida como o grau de aproveitamento dos recursos públicos empregados na oferta do transporte escolar, considerando custos, otimização das rotas e adequação da frota à demanda de estudantes.

Para alcançar os objetivos acima propostos, optou-se por um estudo qualitativo, desenvolvido por meio de entrevistas semiestruturadas. As entrevistas foram realizadas com os estudantes de quatro escolas estaduais das zonas rurais de Buritizeiro – Minas Gerais pertencentes aos anos finais do ensino fundamental e ensino médio e com os especialistas de educação básica responsáveis pela coordenação pedagógica dessas escolas no ano de 2023.

Para análise dos dados coletados nas entrevistas, foi utilizada a Análise Temática - AT

proposta por Braum e Clark (2006), que é uma estratégia de redução de dados por segmentação, sumarização, categorização e de reconstrução, de forma a captar os conceitos importantes dentro de um conjunto de dados qualitativos.

Este estudo torna-se relevante na medida em que permite compreender a política de transporte escolar na sua efetivação, por meio do olhar dos estudantes e dos profissionais da educação que a vivenciam cotidianamente e, com isso, apontar limites de seu alcance e possibilidades de melhoria. Espera-se, assim, contribuir com os estudos sobre a Educação do Campo e com uma educação futura com equidade.

Quanto à organização deste segundo artigo: inicialmente faz-se um referencial teórico sobre a Modalidade de Ensino da Educação do Campo, situando-a junto à política de transporte escolar. Discorre-se então sobre as diferenças entre o atendimento educacional que é prestado ao estudante camponês e aquele prestado ao aluno da zona urbana. Após a revisão bibliográfica, explica-se o método da realização dessa pesquisa que tem como sujeitos os estudantes e especialistas de educação básica de quatro escolas rurais do município de Buritizeiro - Norte de Minas e, por fim, realiza-se a análise dos dados por meio da Análise Temática e discute-se os resultados obtidos.

3.2 REFERENCIAL TEÓRICO

3.2.1 A educação camponês

Segundo o Educacenso realizado pelo Instituto Nacional de Geografia e Estatística Anísio Teixeira (INEP) (2023), o Brasil tinha 178,5 mil escolas, sendo que apenas 29,1% estavam localizadas em áreas rurais. O número de escolas rurais deveria ser maior se não fosse a Política de Nucleação Escolar implementada no Brasil desde a década de 1970, mas que ganhou força a partir da década de 1990. Com o fechamento das escolas rurais os estudantes precisam migrar para as escolas urbanas usando o transporte escolar, o que reduz significativamente as matrículas no campo que, segundo Educacenso (2019), tiveram queda de 145.233 no número de alunos.

A Política de Nucleação Escolar até hoje determina o encerramento de escolas camponêsas. Para se ter uma ideia, o número de escolas encerradas no Brasil, entre 2020 e 2021, conforme o Educacenso (2022), foi de 151 mil escolas brasileiras. Das escolas

encerradas, 105.385 pertenciam aos territórios rurais, ou seja, 69,79% das escolas encerradas *versus* 30,21% de escolas urbanas.

A Política de Nucleação impacta na diminuição das matrículas nas escolas do campo, o que se comprova após análise das matrículas efetivadas, a exemplo, entre os períodos de 2020 e 2023, conforme Censo Escolar (2023), aproximadamente 41.993.893 foram realizadas nas zonas urbanas e apenas 5.310.739 nas zonas rurais do Brasil.

Essa política educacional refletiu sobre a política de transporte escolar em várias regiões brasileiras, aumentando a distância entre as residências e as escolas dos estudantes rurais. A exemplo, em estudo realizado no estado do Paraná sobre o encerramento de escolas rurais ou Nucleação Escolar, Silva e Ramos (2019, p. 21) destacam o agravamento do fenômeno, que acontece:

[...] sobretudo no âmbito dos sistemas estaduais e municipais de ensino, onde a legalidade da não oferta escolar em comunidades com baixa densidade populacional se sustenta em resoluções normativas aprovadas pelos próprios conselhos de educação. Nestas resoluções, onde geralmente se manifestam concepções urbanocêntricas na orientação da organização dos sistemas, comumente aprovadas sem a problematização da realidade de abrangência das redes escolares no campo, há linhas que determinam quantitativos mínimos de matrículas para composição e oferta de turmas, desconsiderando as características das comunidades e seus territórios. Desta forma se legitima com o aval do controle social, a invisibilidade das especificidades da educação no campo, cujos reflexos vêm se arrastando historicamente na precariedade das estruturas físicas, logísticas e pedagógicas, das quais são frutos as escolas/classes multisseriadas, discutidas insuficientemente pelos conselhos no ato de suas disposições, quando não, citadas unicamente para a regulamentação da política de nucleação escolar.

Cardoso, Santos e Santos (2022) explicam que as dificuldades enfrentadas pela Educação do Campo são históricas e que as justificativas mencionadas pelos governos não são mais aceitas pela população camponesa, que está cansada de ouvir que as dificuldades e dimensões geográficas do país não as favorecem. Para esses pesquisadores há a existência de descaso dos governantes com a Educação do Campo.

De acordo com Santos e Silva (2016), são perceptíveis as desigualdades educacionais entre as distintas regiões geográficas brasileiras e, mais especificamente, entre as áreas rurais e urbanas e, mesmo após décadas de lutas em prol da elaboração e implantação de políticas públicas que contemplem as necessidades dos sujeitos que residem em áreas rurais, persevera o sistemático processo de fechamento das escolas do e no meio rural.

Políticas educacionais que contemplem a realidade dos sujeitos e territórios são históricas na educação brasileira e na Educação do Campo os movimentos sociais são fundamentais como formas de conter a Política de Nucleação (Cardoso; Santos; Santos, 2022).

Um dos exemplos de movimentos sociais importantes para a Educação do Campo foi o Enera – Encontro Nacional de Educadores da Reforma Agrária realizado em Brasília em 1997 e depois dele as lutas e reivindicações sociais se intensificaram com o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra – MST, Movimento dos Pequenos Agricultores – MPA, Movimento de Luta pela Terra – MLT, além dos indígenas e quilombolas (Cardoso; Santos; Santos, 2022).

O Enera reafirmou a luta por uma política de educação do campo como a criação de programas de projetos para atender às demandas e singularidades da população do campo. Mas, para Cavalcante e Carvalho (2021), a educação do campo ainda não é prioritária nas agendas governamentais, seja pela ação da política de nucleação escolar e ainda pela:

[...] insuficiência de recursos financeiros destinados às escolas; predominância de um ensino tradicional com ausência e/ou fragilidade de princípios, políticas e práticas da educação do campo; falta de formação continuada de professores e incentivos financeiros que diminua a rotatividade desses profissionais nas escolas; quebra e atraso no transporte escolar; estrutura física limitada e fechamento de escolas (Silva, 2019, p. 8).

Silva, Cabral e Foschiera (2019) acreditam que o maior problema é que o governo pensa a educação como gasto e não como um investimento. Nos cálculos governamentais, a manutenção das escolas de campo sai cara e os custos por aluno não justificariam sua existência. Os autores ressaltam a importância da organização coletiva da luta para combate ao fechamento de escolas por meio da organização da comunidade, das parcerias com instituições jurídicas que atendam ao interesse educacional e social do educando e sua comunidade;

Souza (2021) aponta também desafios na garantia do direito à educação dos estudantes do campo e relata que eles são marcados pela precariedade das estradas, centralidade do transporte escolar, dificuldade com a continuidade dos professores nas escolas etc. A pesquisadora relata ainda que

[...] Municípios extensos territorialmente tendem a ter concentração da terra e da propriedade, que se somam à produção de grãos e pecuária destinados à exportação. Registram baixa densidade demográfica. A concentração fundiária e a frágil política de apoio aos agricultores familiares reforçam os processos migratórios em direção às cidades, especialmente por parte da juventude do campo, bem como intensificam os conflitos agrários (Souza, 2021, p. 3).

As políticas educacionais voltadas ao campo precisam ser um diálogo constante na agenda pública para que sejam dignas e respeitadas com as comunidades campesinas. Nesse sentido, Costa *et al.* (2021) lembram que os estudantes do campo têm direito a uma educação de qualidade, assim como os estudantes urbanos, mas pesquisas educacionais indicam as desigualdades no campo, como a falta de bibliotecas, laboratórios e acesso à internet, maior distorção idade-série, menor escolaridade da população etc.

Para Costa *et al.* (2021), as desigualdades entre campo e cidade são expressão de processos sociais contraditórios e históricos no Brasil, de acumulação de riqueza e pobreza, de construção de políticas públicas compensatórias e paliativas, que não modificam os condicionantes estruturais socioeconômicos e políticos. O transporte escolar veio para assegurar a acessibilidade dos estudantes das zonas rurais, mas estaria entre as políticas escolas de compensação ou oportuna o acesso à uma educação com as mesmas condições da oferecida aos alunos das áreas urbanas?

3.2.2 A política de transporte escolar e o estudante do campo

Como visto, os investimentos em infraestrutura pública são diferentes entre as zonas rurais e zonas urbanas. No campo é difícil encontrar vias pavimentadas e o transporte escolar nas escolas rurais, segundo Evangelista *et al.* (2021), apresenta-se como um desafio, porque há comunidades nas quais o transporte escolar não chega, estradas que não apresentam condições de trânsito ou são utilizados veículos impróprios para o transporte escolar.

Portanto, as condições do transporte nas zonas rurais são dificultadas pela falta de infraestrutura das estradas, pelo número insuficiente de veículos, pela desqualificação profissional dos motoristas, pela situação precária das estradas que dão acesso ao perímetro rural e pela redução das escolas rurais (Santos; Rodrigues, 2023).

Em estudo realizado no município de Arraias – Tocantins, verificou-se que a realidade do transporte escolar é agravada quando ele se dá em municípios com grande extensão territorial pois:

Alguns alunos percorrem quilômetros até chegarem ao local onde o transporte escolar passa, necessitando saírem ainda na madrugada, das suas casas, para pegarem o transporte. A maioria dos alunos chegam a dormir dentro do ônibus devido ao cansaço do dia a dia, já que muitas vezes os veículos ficam horas atolados, quebrados ou esperando as águas nas estradas diminuírem para que consigam passar. Faz parte da rotina desses alunos pegarem chuva, sol ou terem que voltar para casa porque o ônibus não passou, pois estava quebrado. Tudo isso influencia e muito na aprendizagem desses estudantes. A situação aqui apresentada, referente ao

transporte escolar rural, é uma realidade da grande maioria dos municípios brasileiros, havendo, portanto, a necessidade de realizar medidas que possam efetivamente melhorar as condições de qualidade do serviço prestado aos educandos (Costa *et al.*, 2021, p. 50843).

A aprendizagem é dificultada pelas longas horas de viagens sem contar que falta tempo em casa para os deveres escolares e estudos. E as famílias campesinas, muitas vezes, dependem do trabalho dos membros da família para suas subsistências. Às vezes, as rotas escolares nem são tão longas, mas as condições dos trajetos, os períodos de chuvas e a falta de veículo adequado para as vias aumentam o tempo de deslocamento dos estudantes (Costa *et al.*, 2021).

Mas, não é apenas a duração do deslocamento no transporte escolar que interfere no desempenho dos estudantes, a qualidade do serviço prestado é outro ponto fundamental. Nascimento, Dourado e Andrade (2023), em pesquisa sobre a qualidade do transporte escolar, demonstraram que são importantes para os estudantes a regularidade/pontualidade, o conforto, a segurança e o tempo de viagem.

Corrêa e Velloso (2020) e Goulart, Moraes e Viera Júnior (2019) concluíram em suas pesquisas que os alunos que fazem uso de transporte escolar têm apresentado desempenho inferior aos estudantes que não o utilizam. Todavia, a política de transporte escolar pode ser otimizada de maneira que se diminuam os reflexos do uso do transporte escolar no desempenho dos estudantes e na participação das tarefas e convivência familiar (Silva; Lima; David, 2021).

Por isso é importante que a política de transporte escolar seja interesse recorrente dos pesquisadores brasileiros. Os estudiosos e universidades devem aderir aos movimentos e lutas por uma educação do campo de qualidade, que considere o território e o sujeito do campo, que ouça os profissionais da educação e os estudantes rurais em todas as etapas de construção das políticas públicas educacionais a eles direcionadas. Só assim os impactos negativos das políticas educacionais do campo e para o campo serão minimizados e uma educação igualitária poderá ser construída.

3.2.3 O ensino nas escolas de zona rural *versus* o ensino nas escolas urbanas

As escolas das zonas rurais brasileiras têm apresentado historicamente um desempenho inferior nas avaliações sistêmicas para verificação da qualidade do ensino, como descrevem Silva, Lima e David (2021), ao compararem os resultados de escolas de zonas rurais e urbanas no Nordeste do Brasil.

O IDEB – Índice de Desenvolvimento da Educação Básica, que, segundo o Censo Escolar (2023), é um indicador sintético que relaciona as taxas de aprovação com as médias de desempenho em língua portuguesa e matemática dos estudantes no Sistema de Avaliação da Educação Básica é calculado pelo produto entre o indicador de rendimento e a nota média padronizada. O IDEB é um índice que tem apontado quantitativamente a discrepância entre o ensino da zona rural e o ensino da zona urbana no Brasil e é impactado negativamente pelo baixo rendimento escolar (notas nas avaliações sistêmicas) e pelo fluxo escolar (taxa de abandono e de reprovação).

No Educacenso de 2023 diagnosticou uma queda na taxa de abandono dos estudantes do Ensino Fundamental – Anos Finais na educação básica brasileira, entre os anos de 2014 e 2023. Como dito, a taxa de abandono escolar impacta negativamente no IDEB brasileiro. Apesar das melhoras nessa variável, em 2023, o Educacenso relatou que dos abandonos ocorridos no Brasil nesse ano, 73% eram de estudantes das escolas da zona rural. A cena se agrava no Ensino Fundamental - Anos Iniciais, onde no mesmo período 75% dos abandonos ocorridos aconteciam com os estudantes rurais (Brasil, 2023).

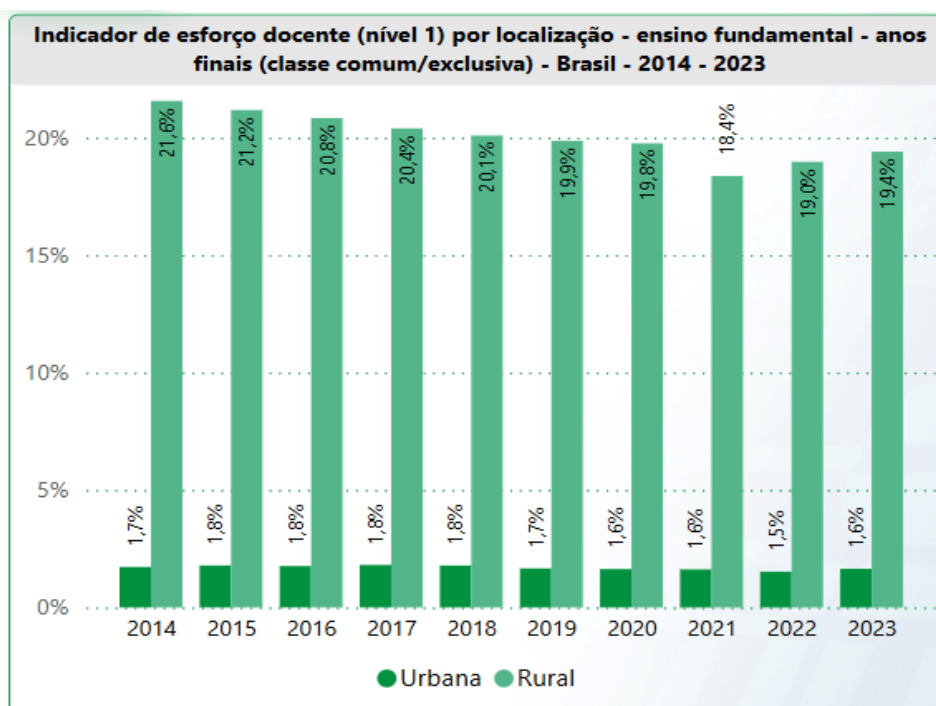
Já a distorção idade/série é o indicador que permite avaliar o percentual de alunos que possuem idade superior à recomendada para a série frequentada (atraso escolar). O ensino rural, mais uma vez, supera (negativamente) o ensino urbano, no Ensino Fundamental – Anos Finais, pois 64,2% dos estudantes com atraso escolar nessa etapa, pertenciam às escolas rurais brasileiras. O mesmo padrão acontece no Ensino Médio em 2023, onde 63% dos estudantes com atraso são das escolas campesinas.

Quanto à quantidade de estudantes por sala de aula, o Educacenso (2023) indica que o campo possui um número menor de estudantes, sendo a média no Ensino Fundamental – Anos Finais de 19 estudantes/sala, enquanto nas cidades a média de estudantes/sala é de 28,3 nessa etapa. Já no Ensino Médio a média de estudantes/sala é de 20,8 no campo e de 29,8 na cidade.

As escolas das zonas rurais normalmente são escolas menores, suas salas de aulas não seguem os padrões definidos nas normativas educacionais e muitas vezes são locais improvisados, como sedes de associações, construções de fazendas e outros locais comunitários. Não há um investimento em infraestrutura como ocorre nas escolas da cidade (Costa, 2024). Uma das justificativas utilizadas para o encerramento das escolas de campo é justamente o custo do aluno, como apontam os estudos realizados por Mazur e Antonio (2016) e Ferreira e Brandão (2017).

É no indicador de esforço docente que a comparação do ensino oferecido nas escolas das zonas rurais fica ainda mais divergente das escolas urbanas. Esse indicador avalia o docente que, em geral, tem até 25 alunos, atua num turno, escola e etapa. Acredita-se que uma característica que eleva a dificuldade de atuação do professor nas escolas rurais é a multisseriação. Um mesmo professor fica responsável por atender estudantes de séries diferentes, aumenta a complexidade do planejamento e do atendimento escolar oferecido. A realidade dos professores do campo diverge dos docentes das escolas urbanas e essa realidade tem se perpetuado, como se pode observar no gráfico 1, que analisa o esforço docente por localização (rural e urbana) entre os anos de 2014 e 2023:

Gráfico 1 – Indicador de Esforço Docente x Localização



Fonte: INEP – Educacenso (2023).

O indicador de promoção indica a proporção de alunos de determinada etapa de ensino, que no ano seguinte progrediram de série (passaram de ano). No Ensino Fundamental – Anos Finais, os estudantes das zonas rurais têm percentual de promoção menor que os estudantes das zonas urbanas. Apesar de no ano de 2020 o percentual de promoção ter melhorado nas escolas campesinas, acredita-se que essa melhora possa ser reflexo da política educacional de ensino híbrido/remoto durante a Pandemia Covid 2019, como explicam Vieira e Seco (2020), ou seja, as medidas de distanciamento social sugeridas pela Organização Mundial de Saúde

(OMS) e adotadas na maioria dos países que causaram o fechamento das escolas, impondo um novo modelo educacional, sustentado pelas tecnologias digitais e pautado nas metodologias da educação online.

Durante a pandemia, nos estados brasileiros e especialmente em Minas Gerais, houve a adoção da progressão continuada excepcionalmente para o ciclo de 2020-2021, para todos os níveis e modalidades de ensino, nas escolas da rede pública estadual (Minas Gerais, 2020). Como a reprovação impacta negativamente nos indicadores de qualidade educacionais, essa medida pode ter interferido nos resultados da época.

Portanto, os indicadores educacionais brasileiros demonstram que a qualidade do ensino no campo tem sido inferior ao ensino das zonas urbanas. Esses dados são instrumentos fundamentais na discussão de políticas públicas voltadas ao ensino rural. Neste sentido, é importante que os pesquisadores continuem a investigar as causas das discrepâncias entre o ensino rural e ensino urbano para propor soluções que atendam a realidade dos sujeitos e comunidades escolares das escolas rurais brasileiras.

3.2.4 O ensino rural e o ensino urbano de Buritizeiro

Buritizeiro possui, pelo Censo de 2023, 27 escolas públicas. Destas, 18 são urbanas e 9 (nove) são rurais. As escolas rurais de Buritizeiro ainda não possuem a denominação de escolas do campo. A Escola de Paredão de Minas (Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio cód. 346233) já deu início ao processo de reconhecimento da escola como escola de campo. Para ser reconhecida como uma escola de campo, a comunidade escolar precisa ser formada e reconhecida com ao menos 50% de sujeitos do campo (Minas Gerais, 2015). Após o registro formal do reconhecimento da comunidade escolar, a denominação é requerida junto aos órgãos competentes.

Ao ser reconhecida como escola de campo, a escola se vale de políticas educacionais voltadas especificamente para a realidade do campo. Tais políticas valorizam e reconhecem os sujeitos das comunidades de campesinas e possibilitam melhor adequação pedagógica e administrativa das escolas e das demandas de suas comunidades, como a Pronacampo, que é um conjunto de ações articuladas para a melhoria do ensino nas redes existentes, a formação dos professores, produção de material didático específico, acesso e recuperação da infraestrutura e qualidade da educação no campo em todas as etapas e modalidades (Brasil, 2010).

Dentre as escolas situadas na zona rural, está a Escola Estadual Cachoeira do Manteiga, ela fica em um distrito rural (Cachoeira do Manteiga) e não tem reconhecimento de escola de campo e não existe o processo nem requerimento neste sentido, junto aos órgãos competentes. Atualmente, possui um endereço vinculado (escola indígena, a aldeia Pataxós) e, até 2023, possuía mais dois endereços vinculados, sendo as escolas da comunidade de Cachoeira de Teobaldo e de São Bento, ambas objeto desta pesquisa (Minas Gerais, 2023) e que agora possuem autorização de funcionamento como escolas autônomas.

Assim, as quatro escolas das comunidades campesinas de Buritizeiro, objetos deste estudo, são de zonas rurais, sendo dos distritos de: Cachoeira de Teobaldo, Cachoeira de São Bento, Assentamento Santa Helena e Vila Sambaíba. Todas adquiriram autonomia administrativa em abril de 2024 e possuem características semelhantes de atendimento.

É sob o olhar dos estudantes e especialistas de educação básica destas quatro escolas campesinas, com características administrativas e gerenciais próximas que se objetiva enxergar a política de transporte escolar do município de Buritizeiro compreendendo a realidade daqueles que são do campo, que estudam no campo através de seus olhares. A seguir expõem-se os procedimentos metodológicos da realização deste estudo.

3.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esta é uma pesquisa de natureza qualitativa, de cunho descritivo-analítico que objetiva analisar a percepção dos estudantes e dos especialistas de educação básica da rede estadual de ensino das escolas rurais de Buritizeiro – MG sobre o transporte escolar e compreender como o seu uso afeta ou não suas rotinas escolares e familiares.

O foco deste estudo esteve na escuta dos sujeitos diretamente impactados pela política de transporte escolar. Os dados foram coletados por meio de entrevistas semiestruturadas com estudantes da zona rural matriculados em 4 (quatro) escolas estaduais de Buritizeiro, bem como com especialistas (profissionais da educação). A análise dos dados foi realizada por meio da categorização temática, conforme proposto por Braum e Clark (2006) resultando em sete unidades temáticas.

A Análise Temática pode ser utilizada tanto por meio de uma abordagem indutiva e baseada nos dados, que não pretende partir de uma grade pronta de categorias ou temas para analisar os dados, bem como dedutiva ou teórica, que parte de um conjunto preestabelecido de categorias ou temas bem definidos. Seja qual for a abordagem, a AT é uma técnica eficaz de análise textual, pela sua praticidade e ampla aplicabilidade, pois pode ser utilizada em quase todo tipo de análise qualitativa (Souza, 2019, p. 53).

O critério de seleção dos participantes foi a experiência direta com o transporte escolar em 2023. A escolha metodológica buscou valorizar a perspectiva dos sujeitos, compreendendo suas vivências e percepções como centrais para a avaliação da política pública em questão.

As escolas estudadas estão localizadas na zona rural de Buritizeiro sendo elas: a Escola Estadual de Ensino Fundamental - Anos Finais e Ensino Médio, criada pelo Decreto NE nº 196, de 24 de abril de 2024 (Cód. INEP 384755), localizada no Assentamento Santa Helena; a Escola Estadual de Ensino Fundamental - Anos Finais e Ensino Médio, criada pelo Decreto NE nº 298, de 24 de abril de 2024 (Cód. INEP 384780), localizada no distrito rural de Cachoeira do Teobaldo; a Escola Estadual de Ensino Fundamental - Anos Finais e Ensino Médio, criada pelo Decreto NE nº 197, de 24 de abril de 2024 (Cód. INEP 384771), localizada no distrito rural de São Bento; e a Escola Estadual de Ensino Fundamental - Anos Finais e Ensino Médio, criada pelo Decreto NE nº 295, de 24 de abril de 2024 (Cód. INEP 384780), localizada na Vila Sambaíba.

As escolas foram selecionadas levando em consideração que todas são situadas na zona rural do município e que, no ano de 2023, funcionavam como endereço vinculado, ou seja, dependiam administrativa e pedagogicamente de uma escola da sede urbana para o seu funcionamento (não possuíam *status* de escolas) e seus discentes são, em sua maioria, usuários da política de transporte escolar, por possuírem residência nas zonas rurais de Buritizeiro. Portanto, são escolas com características organizacionais semelhantes.

As quatro instituições adquiriram o *status* de escola pelo Governo de Minas Gerais em abril de 2024. Ainda não passaram por um processo de denominação, sendo suas denominações *sui generis* diferenciadas pelo Código de Identificação gerado pelo INEP. Essas escolas são comumente identificadas pela população e comunidade escolar pelos nomes das comunidades e distritos em que estão localizadas.

Informa-se que esta pesquisa foi desenvolvida de acordo com as diretrizes e normas para pesquisas com seres humanos contidas na Resolução 466/2012 e 510/2016 do Conselho Nacional de Saúde – CNS e foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Alfenas, através da Plataforma Brasil com Parecer Consubstanciado nº 6.945.760, de 12 de julho de 2024 (Anexo B). Ainda, foi submetida à anuência da Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais – SEEMG, sendo analisada e autorizada pela Assessoria de Ensino Superior – ASU, em 2 de abril de 2024 (Anexo A).

Após a etapa de autorização formal pelos órgãos competentes (CEP UNIFAL-MG e ASU-SEEMG), os gestores e especialistas das escolas foram contatados por celular e e-mail e informados sobre a realização do estudo, dos objetivos pretendidos e foi organizado um cronograma de visitas para cada uma das comunidades. Como não há transporte público para as comunidades rurais em que estão localizadas as escolas, contou-se com a cooperação do

setor de transporte escolar da Secretaria de Educação da Prefeitura de Buritizeiro no deslocamento para a coleta de dados.

Posteriormente à definição do calendário de visitas, as escolas foram avisadas acerca dessa etapa por meio do e-mail institucional e celular (mensagens de aplicativo) e os gestores devidamente orientados, por meio do Processo de anuência da ASU/SEEMG) e noticiados pela Superintendência Regional de Ensino de Pirapora. As etapas de coletas de dados deram-se da seguinte maneira:

As entrevistas foram agendadas com os especialistas de educação básica a fim de intervir o mínimo possível no andamento da rotina das escolas, evitando coincidir com as programações pedagógicas previstas nos calendários escolares.

A primeira comunicação com as instituições ocorreu no mês de setembro de 2024, mês ainda em que os documentos de autorização de participação foram apresentados aos gestores e especialistas das escolas (o cronograma, à época, previa 3 (três) dias consecutivos em cada uma das escolas, entretanto, como já explicado, por motivo de fortes chuvas, dois especialistas informaram que boa parte dos estudantes usuários do transporte escolar estavam faltosos. Foi necessário repensar o cronograma e aguardar que “o tempo das águas” cessasse).

Novo contato com os gestores aconteceu no mês de fevereiro de 2025, pois era início de novo ano letivo. Novo cronograma para execução das visitas foi feito e nova comunicação foi feita com os gestores escolares e especialistas de educação básica das escolas. Solicitou-se aos gestores do transporte escolar do município de Buritizeiro o auxílio com o deslocamento até as comunidades rurais, já que não há transporte público até as comunidades e mesmo um transporte particular seria inviável já que os GPS não funcionam sem sinal de telefone e os itinerários até as escolas eram desconhecidos pelos pesquisadores.

O gestor do transporte escolar do município demonstrou disponibilidade na oferta da condução até às comunidades escolares. Entretanto, devido a acidente com o veículo da prefeitura que havia sido programado para realização das visitas, novo cronograma foi feito e as entrevistas reagendadas para início no mês de abril/2025 e ocorreram conforme previstas em novo cronograma.

Explica-se, que devido a espera da autorização dos órgãos competentes e as dificuldades relativas ao acesso às comunidades e escolas na época das águas, a etapa de coleta de dados foi adiada por 2 (duas) vezes. Portanto, as entrevistas ocorreram no início do ano de 2025, mas a respeito do transporte escolar oferecido no ano de 2023. Fato que trouxe preocupação quanto a memória dos participantes sobre o transporte ocorrido há mais de um

ano.

Por isso, os participantes foram lembrados continuamente durante a realização das entrevistas, que as informações deveriam ser sobre o transporte escolar do ano de 2023. Alguns participantes relataram realidades vivenciadas em 2023 e que perduraram no ano de 2025. Apesar do receio quanto às dificuldades dos participantes em recordar os acontecimentos do ano de 2023, estes não evidenciaram obstáculos, mas ao contrário, lembravam até dos nomes dos estudantes que já haviam saído das rotas por motivo de conclusão da etapa de Ensino Médio e nomes dos motoristas das rotas.

Para delimitação amostral e alcance dos objetivos propostos neste estudo, as entrevistas presenciais foram realizadas com roteiros pré-definidos (Apêndices B e C). As visitas ocorreram entre os dias 7 a 25 de abril. Foram ouvidos os estudantes das escolas rurais que preenchessem os seguintes critérios para composição amostral:

a) estar matriculado no ano de 2023 nos anos finais do ensino fundamental ou do ensino médio;

b) ser usuário do transporte público escolar do município Buritizeiro no ano de 2023.

Identificados os estudantes com o auxílio dos gestores escolares e Especialistas da Educação Básica - EEBs, foi realizado um primeiro contato com os alunos nas próprias salas de aulas e feito o convite para participação no estudo.

Foram entregues aos estudantes menores de 18 anos o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - TCLE, que deveria ser devolvido assinado por seus pais ou responsáveis no dia das entrevistas, caso optassem por participar da pesquisa. Não houve escuta de estudantes maiores de 18 anos. E a todos os participantes foram entregues o TCLE, e, após leitura, também devolveram o documento assinado e corroborado pelos TCLE de seus pais ou responsáveis. Os EEBs também compuseram a amostra. A participação desses profissionais é de relevância para o estudo já que são eles os responsáveis pela coordenação pedagógica das escolas e poderiam fornecer detalhes organizacionais e pedagógicos sobre a política pública de transporte escolar do município e como ela afeta ou não a rotina escolar dos estudantes. Como critério para a participação do EEB, o profissional deveria ter atuado no ano de 2023 em uma das quatro escolas rurais. Assim como com os estudantes, os profissionais foram convidados a compor a amostra da pesquisa durante a visita à sua escola de campo e, após a resposta positiva ao convite, assinaram o termo de consentimento e entrevista foi realizada no próprio ambiente escolar e local definido pelo especialista para sua escuta e dos estudantes.

Todas as entrevistas foram gravadas em aparelho celular e os áudios utilizados para

posterior transcrição e análise de dados. Ao todo, foram entrevistados 32 estudantes (15,84% do total de usuários do transporte escolar) e 3 especialistas da educação básica (75% do total de especialistas das quatro escolas envolvidas).

O número de estudantes entrevistados reflete a quantidade de alunos que aceitaram participar da pesquisa, apresentaram os devidos termos de consentimento assinados e compareceram nos dias agendados. Além disso, as entrevistas foram realizadas até o ponto de saturação das respostas em cada unidade escolar. Já os especialistas foram selecionados com base no critério de ocuparem, em 2023, o cargo de Especialista da Educação Básica (EEB) nas escolas que compõem o recorte deste estudo.

As entrevistas foram realizadas a partir de um roteiro básico, que aborda temas relacionados ao uso do transporte escolar no ano de 2023 e sua conciliação com a rotina escolar e familiar.

Os participantes foram entrevistados no espaço que cada uma das escolas tinha para oferecer e que preservava a sua intimidade. Em três das escolas foi utilizada a sala da especialista, entretanto, na escola de Cachoeira de Teobaldo, por se tratar de uma casa escola (estrutura física pequena e simples), a direção, administrativo e pedagógico funcionam em uma mesma sala e, por esse motivo, os participantes foram escutados embaixo de uma árvore próxima à escola.

Fotografia 1 – Escola da comunidade São Bento



Fonte: Autora (2025).

As entrevistas foram realizadas até chegar ao ponto de saturação (com os estudantes), fase em que nenhuma informação nova é acrescentada à pesquisa. Findada a etapa coleta de dados (gravações em áudio das entrevistas), foram realizadas as transcrições do material. Após a transcrição, todos os áudios foram definitivamente apagados do aparelho para preservar a

identidade dos sujeitos e o sigilo da pesquisa.

Fotografia 2 – Escola da comunidade Cachoeira do Teobaldo e sala utilizada para coleta



Fonte: Autora (2025).

Fotografia 3 – Escola do Assentamento Santa Helena



Fonte: Autora (2025).

Fotografia 4 – Escola da escola da Vila Sambaíba



Fonte: Rede Física - SRE Pirapora (2023).

A técnica utilizada para análise dos dados foi a de Análise Temática, segundo Braum e

Clark (2006). Para essas autoras, o uso da Análise Temática em dados qualitativos, não é um processo linear, mas antes um processo recursivo. Isso significa que o pesquisador pode mover-se pelas etapas durante a realização da análise dos dados conforme sua necessidade.

Ainda, para as autoras, a Análise Temática segue seis fases: 1) familiarização com os dados; 2) geração códigos iniciais; 3) busca de temas; 4) revisão de temas; 5) definição e nomeação de temas; 6) produção do relatório.

Procedeu-se então à leitura e releitura aprofundada dos dados, sendo estes revisitados sempre que necessário. Em seguida, buscou-se identificar as temáticas presentes, recorrendo-se aos objetivos e questões norteadoras do estudo. Identificadas as temáticas, realizou-se nova verificação para confirmação dos temas e reflexão acerca deles. Refizeram-se, então, as fases e se confirmou a pertinência ou não dos eixos temáticos. A partir dessa etapa, os dados foram segmentados em unidades temáticas (organizadas em planilhas) conforme eram compreendidos os conceitos importantes e identificados os padrões no conjunto de respostas dos participantes. Por último, foi construído um relatório com para subsidiar as discussões e responder às questões levantadas por este estudo.

Com o objetivo da manutenção do sigilo das identidades dos estudantes entrevistados desta pesquisa, optou-se pela utilização de codinomes. O Quadro 1 apresenta os codinomes utilizados e características dos estudantes entrevistados:

Quadro 1 – Perfil dos Estudantes Entrevistados

(continua)

Nº	Nome	Idade	Sexo	Etapa de Ensino
1	Eva	16	Feminino	Ensino Médio
2	Gilberto	16	Masculino	Ensino Médio
3	Regina	14	Feminino	Ensino Fundamental
4	Roberto	17	Masculino	Ensino Médio
5	Maria	17	Feminino	Ensino Médio
6	Elza	15	Feminino	Ensino Médio
7	Leila	17	Feminino	Ensino Médio
8	Bernardo	16	Masculino	Ensino Médio
9	Gabriela	17	Feminino	Ensino Médio
10	Raul	16	Masculino	Ensino Médio
11	Antônio	16	Masculino	Ensino Médio
12	Natália	14	Feminino	Ensino Médio
13	Simone	17	Feminino	Ensino Médio
14	Vinícius	15	Masculino	Ensino Médio
15	Diogo	16	Masculino	Ensino Médio
16	Geraldo	17	Masculino	Ensino Médio

Quadro 1 – Perfil dos Estudantes Entrevistados

(conclusão)				
17	Rita	17	Feminino	Ensino Médio
18	Caetano	15	Masculino	Ensino Médio
19	Cássia	17	Feminino	Ensino Médio
20	Francisco	17	Masculino	Ensino Médio
24	Nayara	14	Feminino	Ensino Fundamental
25	Alcione	14	Feminino	Ensino Fundamental
26	Marina	14	Feminino	Ensino Fundamental
27	Otília	16	Feminino	Ensino Médio
28	João	17	Masculino	Ensino Médio
29	José	16	Masculino	Ensino Médio
30	Fernando	16	Masculino	Ensino Médio
31	Lourdes	14	Feminino	Ensino Fundamental
32	Dolores	17	Feminino	Ensino Médio

Fonte: Autora (2025).

Quanto às demais participantes deste estudo, Especialistas de Educação Básica –EEBs, achou-se prudente, para garantia do anonimato, a utilização da sigla referente ao cargo (EEB) seguida da numeração correspondente à ordem cronológica da escuta de cada uma, pois qualquer outra caracterização (como a idade) facilitaria a identificação, já que são apenas 3 (três) profissionais participantes.

Assim suas falas serão identificadas com as seguintes siglas: EEB1, EEB2, EEB3. No próximo tópico, são apresentados os resultados e discussões obtidos por meio das entrevistas realizadas com os 32 (trinta e dois) estudantes e as 3 (três) especialistas das 4 (quatro) escolas campesinas do município de Buritizeiro – Norte de Minas, organizados de acordo com as Unidades Temáticas inferidas.

3.4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

Para a análise, os dados foram organizados em dois conjuntos: um composto pelas entrevistas com os estudantes e outro pelas entrevistas com as especialistas. Nos casos em que os temas se mostraram comuns a ambos os grupos, a análise foi realizada de forma integrada.

A categorização dos dados seguiu a abordagem da Análise Temática proposta por Braum e Clark (2006), utilizando um modelo híbrido — dedutivo e indutivo. A análise dedutiva foi guiada por um quadro teórico previamente estabelecido, construído com base nas perguntas de pesquisa e nos roteiros das entrevistas. Já a abordagem indutiva permitiu a identificação de categorias emergentes diretamente dos dados, como foi o caso da unidade temática "Envolvimento da comunidade no transporte escolar", que não estava prevista no referencial inicial, mas surgiu de forma recorrente durante a leitura e familiarização com os dados.

A flexibilidade metodológica da Análise Temática, conforme destacam Braum e Clark (2006), possibilita constantes revisões e ajustes ao longo do processo analítico, respeitando a

complexidade dos dados qualitativos. O processo de análise é recursivo e interativo, exigindo que o pesquisador avance ou retome as etapas até que compreenda completamente os dados;

Os dados foram inicialmente segmentados manualmente por cores em cada entrevista, categorizados e posteriormente organizados em conjuntos textuais e planilhas, o que facilitou a nomeação e a estruturação de temas e subtemas. Após sucessivos refinamentos e combinações, chegou-se à definição das unidades temáticas e subtemas que embasaram a discussão dos resultados, conforme apresentado a seguir no Quadro 2:

Quadro 2 – Categorização Temática: Transporte Escolar em Buritizeiro (2023)

(continua)

Temas	Subtemas	Aspectos Observados
1. Condições do Transporte Escolar Oferecido	Condições dos veículos	<ul style="list-style-type: none"> - Veículos antigos, inadequados e frequentemente quebrados - Desconfortáveis e ausência de dispositivos de segurança - Falta de manutenção regular e vistorias periódicas - Ausência de acessibilidade para estudantes com Deficiência
	Prestação do serviço	<ul style="list-style-type: none"> - Atrasos recorrentes e irregularidade nos horários - Falta de motoristas habilitados - Superlotação dos veículos
2. Condições em que Ocorreu o Transporte Escolar	Condições das vias	<ul style="list-style-type: none"> - Estradas não pavimentadas e em péssimo estado - Baixa trafegabilidade, especialmente em zonas rurais
	Barreiras naturais	<ul style="list-style-type: none"> - Enchentes, atoleiros, pontes improvisadas - Grotas, morros, serras, riachos e córregos - Acesso comprometido no período chuvoso

Quadro 2 – Categorização Temática: Transporte Escolar em Buritizeiro (2023)

(conclusão)

3. Influência do Transporte Escolar na Aprendizagem e no Cotidiano Escolar		<ul style="list-style-type: none"> - Chegada atrasada às aulas - Cansaço físico e sonolência - Faltas escolares por falhas no transporte <ul style="list-style-type: none"> - Prejuízos na relação professor-aluno - Desprogramação das atividades pedagógicas - Impacto negativo no desempenho acadêmico - Exigência de estratégias autodidatas pelos estudantes
4. Interferência no Cotidiano Familiar dos Estudantes		<ul style="list-style-type: none"> - Alterações na rotina familiar <ul style="list-style-type: none"> - Comprometimento do trabalho doméstico e das atividades rurais
5. Transporte Escolar, Saúde e Segurança Alimentar		<ul style="list-style-type: none"> - Longos deslocamentos sem alimentação e hidratação - Acesso limitado e inadequado à merenda escolar
6. Envolvimento das Comunidades no Transporte Escolar		<ul style="list-style-type: none"> - Demandas das comunidades ignoradas pelo poder público - Iniciativas comunitárias para suprir o transporte (ex.: transporte improvisado por familiares) - Valorização da educação pelas famílias apesar das Dificuldades
7. Sugestões de Melhoria para o Transporte Escolar		<ul style="list-style-type: none"> - Renovação e manutenção periódica da frota - Pavimentação de vias, construção de pontes e manutenção das estradas - Pagamento regular aos motoristas contratados <ul style="list-style-type: none"> - Fiscalização e acompanhamento sistemático do serviço

Fonte: Autora (2025).

3.4.1 Unidade temática 1: condições do transporte escolar

Castro e Amaral (2021) demonstraram que o serviço de transporte escolar exerce influência significativa na qualidade de vida dos usuários. Em seus estudos, ao investigarem os fatores que contribuem para um atendimento mais adequado aos estudantes, os autores identificaram elementos como a segurança, a qualidade do serviço, as condições dos veículos e das vias, as características estruturais dos automóveis, além do cumprimento dos horários e rotas estabelecidas.

Nesta pesquisa, quando perguntados sobre as condições dos veículos utilizados para o transporte, foram relatados pelos entrevistados estudantes três tipos de veículos em serviço no ano de 2023: a van, a kombi e o ônibus.

A maioria dos estudantes participantes deste estudo circularam em kombis no ano de 2023, o que correspondeu ao percentual de 71,87%. As Vans foram sinalizadas por 18,75% dos estudantes como veículos utilizados naquele ano e os demais estudantes (9,43%), informaram que foram transportados em ônibus escolares.

Quanto às características dos veículos utilizados no ano de 2023 foram descritos pelos participantes estudantes em sua maioria (total de 87,5%) como veículos desconfortáveis, inadequados, duros, velhos, com bancos que não se inclinam, não são acolchoados, inseguros, com cintos de segurança que não “prestam”, janelas ou portas quebradas, com forte odor de gasolina e que entram muita poeira:

Já, já aconteceu, quando quebra na estrada, mas sempre chega... às vezes quebra, às vezes a estrada é muito ruim. Em 2023 eu vinha em outra rota, então tinha uma serra, tinha caminhão, aí demorava passar [...] chovia muito, às vezes atolava, mas sempre vinha. [...] Era uma van. [...] tem um cheiro de gasolina... a porta, nossa, teve uma vez que a porta até caiu com a gente. [...] as janelas funcionam” (Regina).

O ônibus, tipo assim, ele quebra demais, então toda semana trocava de ônibus, uns era bom outros já num era. Não dá pra dormir não (sobre as poltronas), não (não inclinam). [...] Nunca vi um carro assim, decente... pra não entrar poeira. [...] Assim... os que tinha (ar condicionado) entrava tudo poeira, quando ligava assim, chegava tampar, chegava assim ficar vermelho, de tanta poeira. [...] de lá que veio, foi dois ônibus uma vez que veio que não dá pra inclinar. Os outros, sabe aqueles ônibus de lotação, aqueles duro, só plástico? Então... já veio assim. [...] Horríveis, na época da

chuva então nem se fala. Tinha ônibus que numa época da chuva aí, nós ficô até um tempo sem ir pra escola. Alguns alunos ficô, já outros vinha. Aí num tinha janelas nos ônibus, teve uma época que teve que juntar todo mundo de um lado dos ônibus, é... (pra não molhar). É porque a chuva vinha de vento, é pra não molhar... aí juntava todo mundo de um lado só dos ônibus. Porque tinha uns que num tinha janelas (Simone).

Hummmm, hummmms, mais ou menos... confortável, não muito! Poeira até que não, mas é os bancos... são desconfortáveis (Cássia).

O veículo, lá de 2023, era a van de Fulano. [...] Não (se sentia segura), porque a van andava muito, assim ... tinha uns buracos e a gente levantava pra cima, porque não tinha cinto nem nada. Ficava pulando (Marina).

Kombis. Mais ou menos (se a kombi era confortável). Eu acho que tem (segurança). [...] Não, não uso cinto. É, tem. A kombis tem, a gente não usa (Francisco).

Tipo assim, nem muito tão bom não, né? Não (se era confortável) mas tá bom. Ah, moça... se for falar verdade, dá uma conversa. Não é muito seguro não. O cinto? Não, a gente não usa, não presta (Roberto).

Às vezes sim, às vezes não (se tinha lugar para todos sentarem). Esse ano tá tendo mas o ano passado tinha que dar duas voltas. Tinha que dar duas voltas pra poder ir, mas agora mudou o transporte que me puxa, a rota é outra agora. Agora tá cabendo, mas lá em 2023 não cabia (Antônio).

Era confortável, só que quando vinha todo mundo já estava muito atrasado, não dava para ele trazer uns aqui e depois voltar para buscar os outros, ficava apertado porque tinha muita gente (Maria).

Ah, sim, né? Segura, segura, a gente não se sente não, mas... não, de verdade, não é segura (Dolores).

Quando cai a gasolina na kombi [...] ele fede ... [...] cheiro forte. [...] e... tem a poeira também (Fernando).

Porque era uma Kombi muito velha. Era muito velha. Aí ia dar muito problema. A gente nem passava muito tempo na Kombi. A gente ia um dia para a escola e no outro dia a Kombi já estava quebrada. Então faltava... um ano que eu mais faltei (Rita).

Era a Kombi mesmo. Ah, eu não acho que é segura, mas dá, tipo, dá para vir, né? Dá para vir (Geraldo).

A gente tava sentada, tipo, nisso aqui, ó. Numa pedra. Mas teve um tempo que colocaram um bom. Tipo assim, parecia aqueles ônibus de viagem (Clara).

Não, a janela abria. Entra muito poeira (Nayara).

Ao serem questionados sobre o uso do cinto de segurança, todos os estudantes entrevistados disseram que não utilizaram cinto de segurança no ano de 2023, seja por falta de hábito ou por não sentirem necessidade da utilização. A partir dos relatos dos entrevistados percebe-se que há veículos que possuem o dispositivo de segurança, outros com os dispositivos sem condições de uso e há veículos com os bancos sem cintos de segurança:

[...] aqui a gente tem costume de não usar, na roça quase ninguém lembra de colocar cinto (Geraldo).

Não. Eu não uso. Não é muito necessário. [...] Não, anda devagar. Sinto seguro, mas às vezes não... mais por causa da estrada (Fernando).

Tipo assim, alguns tem outros não () e nem eles obrigam a usar não (Simone).

Quanto perguntados sobre a segurança do transporte escolar no ano de 2023, os estudantes, em sua maioria, informaram que se sentiam seguros (total de 78,12% dos entrevistados), mas, contraditoriamente, esses mesmos estudantes, em sua maioria (90, 62%), afirmaram, posteriormente, na entrevista, que os veículos que utilizaram no ano de 2023 quebraram com frequência e 100% deles não utilizaram cinto de segurança.

Com relação à segurança dos veículos, uma das especialistas entrevistadas demonstrou preocupação com a qualidade do transporte escolar oferecido aos estudantes de sua escola:

A qualidade dos carros não é boa, porque entra muita poeira, são kombis antigas, então poderia estar proporcionando com veículos melhores e uma assistência melhor também nas estradas, para que eles possam realmente chegar até a escola. Não ter perca nas suas cargas horárias, que muitas vezes o transporte quebra, fica semanas sem um aluno vir à escola (EEB3).

A especialista (EEB3), além de falar da qualidade dos carros, lembra da importância que é ter os alunos na escola, desses alunos serem assistidos caso o veículo quebre, mas, principalmente, que as viagens tenham o mínimo de conforto para que os estudantes possam chegar à escola em condições de aprendizagem.

Sobre a prestação do serviço, foram apontados atrasos e irregularidade nos horários, ausência de motoristas e superlotação pelos entrevistados:

Várias vezes, ahnran! Principalmente começo de ano, começo de ano o transporte já começa atrasado. Aí a gente vem o mês inteiro tipo com pai ou com mãe. É! (se vem de carro), tem uns meninos que vem de bicicleta, outros de a pé! Ahnran! Tem uns que vem, Ahnran... de moto (Regina).

Nós saía de lá umas onze e meia, peraí, eu acho que demorava mais, era pra chegar lá uma hora, mas nós chegava mais cedo um pouco. Se fosse pra ser direto eu acho que diria tipo uns dezoito quilômetro, mas num é, aí tem que fazer um trajeto, tipo uns quarenta quilômetro. [...] Fico lá uns vinte dez minutos aí ele chegava (sobre o ponto de embarque). Tinha vez que ele atrasava e tinha vezes que ele chegava mais cedo. Quando atrasava, normalmente era tipo porque o município e estado trabalhava junto, aí atrasava a linha deles, ou talvez soltava eles mais tarde (Vinícius).

Era assim, tem um colchete aí, eles vinham até o outro colchete da casa. Mas era mais perto pra gente ir, é pertinho mesmo. Sim, já demorou muito pra chegar [...] Acho que é porque quebrava muito. Tinha hora que atrasava, porque furava pneu na estrada, uma zona. Quase não ia muito assim. Em 2023, quase sempre o transporte faltava (Marina).

Atrasava um pouco. Não, eu acho que não era nada não... uns cinco minutos, nunca atrasou demais não. [...] Já quando quebrava eu faltava (Diogo).

Tinha vezes que atrasava, né? Acontecia alguma coisa do carro esquentar, aqueles problemas de quebrar, mas muitas vezes também é que saía tarde aqui na escola. Tinha vez que era por causa dos dois meninos, o motorista esperava eles chegar (Fernando).

Tinha uma vez é porque o carro quebrava. Quebrava lá, já lá pro meio da estrada e quebrava. Mas muitas vezes eu não ficava sabendo. [...] Aí depois eu ia ficar sabendo. E muitas vezes, não sei explicar o porquê, mas falhava (Fernando).

Saía dez e meia. Ah... Se o carro não quebrasse, a gente chegava em torno de umas seis horas. Seis horas. Eu acho por conta que a kombi deu um problema. Quebrou. Aí veio quebrar o carro pra cá. [...] Foi por conta que a kombi quebrou. Porque na linha era a kombi que mais dava problema. Não sei se é porque a kombi era velha. Então ela sempre dava problema. Aí a gente ficava sem. [...] Hoje, eu acho que porque diminuiu mais a linha. Diminuiu a linha. [...] Saiu (alunos da rota). As pessoas lá da Pindaíba. Da Pindaíba, que eu cheguei a buscar. Acabaram que foram embora. Mas antes, quando eles estavam, era mais pesado. Nossa... era uma coisa que a gente tinha que sair mais cedopra chegar ainda. Pra ver se conseguia chegar na escola, né? Porque não era certeza (Rita).

Ah, não atrasava, não. Atrasava, tipo, quando dava um problema e a gente pegava e não vinha. Era só mais assim, quando dava um problema. Tipo, o carro quebrar, essas coisas. [...] Quebrava, como ia buscar a gente, né? E aí não tinha problema. Então, aí atrasava um pouco. Normalmente, chegava na hora certa”. Antes esse transporte demorava a pagar. Tem muito isso, não sei se vocês sabem... atrasa o salário, os motoristas e eles fazem greve. A gente ficava... Teve época que foi duas semanas sem ir. Ficava chato pra caramba, eu pegava de moto. Não, vou falar, eu piloto, né? Eu vinha sozinho. Você vinha sozinho, mas você conseguia chegar, né? Eu chegava (Geraldo).

Atrasa [...] Eu tenho que pegar dois transportes, né? [...] O transporte, ele pega eu, ele pega lá na minha casa e a gente ficava esperando lá no Petkov em 2023. [...] Não, a gente fica esperando lá na porteira. É, por causa que tem a outra escola, né, dos pequenos. [...] Ou quebrava, ou o ônibus não vinha porque o motorista não vinha da cidade. [...] Ou quebrava antes de chegar lá na escola, antes de chegar nas casas, sabe? Ou quebrava aqui na escola. [...] Todo mundo tava falando aí das quebradeiras que acontecia. [...] “Não, é porque também ele tinha que passar tipo na certeza em 2023 o ônibus tinha aluna que vinha na época era outra rota. [...] Era. Lá de cima... o ônibus vinha da Itatiara. Às vezes estragava. Às vezes atravessava e na volta não passava (Clara).

Meus pais traziam... Em 2003 começou com o transporte. É que tem anos que a maioria não começa com o transporte. Em 2003 foi o único ano que começou todos com o transporte. Aí quando faltava, se fosse só eu, trazia de moto, aí depois esse cara começou também trazendo a gente de carro (Nayara).

De vez em quando ele atrasava por causa que o mesmo transporte que puxava no município, ele puxava tarde. Aí tinha hora que o município atrasava, então tinha hora que saía mais cedo. A gente tinha que vir mais cedo e ficar esperando até dar a hora. [...] Às vezes. Dependia do município. Se talvez soltasse mais cedo, ele ia mais cedo. Porque como as crianças eram pequenas, não tinha como ficar. E quando atrasava alguma coisa, ou então o ônibus quebrava alguma coisa, que era coisa rápida, que arrumava hora, atrasava um pouco. [...] E quando ele pára, eu já estoulá (no ponto). [...] Eu acho que igual tinha um menino que estava na sala de cima, a casa dele é um pouco longe do ponto onde a gente ficava. Aí a gente parava e buzina, tinha dia que eles já estavam lá, ou tinha dia que a gente ia mais cedo, ou esperava um pouquinho

e eles vinham. Influenciava bastante. Porque na época de chuva, como tinha essas serras, essas coisas, tinha certas áreas que a gente não ia ou então tinha dia que nem puxava... por causa do córrego e tal. O motorista sempre avisa quando não pode. Ele que ficava por conta (Elza).

Os relatos dos estudantes evidenciam que os veículos utilizados no transporte escolar em 2023 apresentavam más condições, desconforto e falta de segurança como a ausência de cintos, bancos duros, portas defeituosas e forte presença de poeira. Tais problemas não são pontuais, mas estruturais, indicando a fragilidade da política pública local.

Conforme destacam Castro e Amaral (2021), a qualidade do transporte escolar afeta diretamente o direito à educação, ao expor os estudantes a riscos e comprometer sua permanência na escola. A literatura reforça que um transporte escolar seguro e digno é componente essencial para garantir a equidade educacional, sobretudo em territórios rurais (Oliveira, 2004; Caldart, 2007).

Os dados coletados neste estudo corroboram essas reflexões: estudantes e especialistas relatam veículos frequentemente inadequados, atrasos, falta de segurança e ausência de acessibilidade, fatores que comprometem tanto a segurança quanto a regularidade da frequência escolar. Essa realidade evidencia que, mesmo em 2025, os problemas operacionais do transporte escolar nas zonas rurais persistem, reforçando a necessidade de políticas públicas que assegurem condições seguras e dignas para todos os usuários, em consonância com o direito à educação e a promoção da equidade educacional.

3.4.2 Unidade temática 2: condições em que ocorria o transporte escolar

Esta temática diz respeito às condições das vias (estradas) em que o transporte foi prestado no ano de 2023, sendo realizado por vias terrestres (estradas não pavimentadas ou de chão) e em vias fluviais. Os dados demonstram que o transporte escolar das escolas deste estudo ocorreu no ano de 2023 em péssimas condições de trânsito e com a transposição de barreiras naturais e artificiais como: atoleiros, pontes improvisadas, grotas, morros, serras, riachos e córregos. Os relatos demonstraram que as dificuldades do transporte eram agravadas pelo período chuvoso que fazia com que, na maioria das vezes, o transporte fosse inviabilizado ou atrasasse.

As condições das vias relatadas pelos entrevistados demonstra que, mesmo no período da seca, havia estudantes para os quais o transporte escolar não era realizado até as proximidades de seus lares por causa dos arames divisórios entre as propriedades que obstam

os veículos e por falta de via transitável para os veículos (caminho da roça). Os relatos apontam falta de infraestrutura como pontes sobre rios, córregos e riachos e necessitam de manutenção das estradas com patrolas e cascalhos.

Essa precariedade das vias utilizadas é também responsável pela quebra dos veículos, pela mão de obra mais cara com a manutenção dos veículos, pela dificuldade de encontrar e manter motoristas, pela intransitividade das rotas, pela maior duração dos itinerários/rotas, pelo cansaço dos estudantes e pelas faltas e atrasos às aulas (Santos; Rodrigues, 2023). Abaixo alguns dos relatos sobre as condições em que o transporte ocorria em 2023:

Em 2023 tinha uma serra, uma pontezinha [...] uma ponte, uma serra... na época tinha... é duas serras, mas na época que eu vinha era só isso. Quando chovia, tinha vez que a van não subia a serra, tava muito lamiado, aí volta (retorna para casa) (Regina).

Hummmmm, eu acho que agora vai ficar difícil, porque tinha uma subida, que agora..., tinha quebra-mola, agora vai ficar escorregando. (sobre a época das chuvas) (Gabriela).

Tinha morro, buraco, uns dois córregos. Hanram, passava (se a kombi passava dentro dos córregos). Agora tem a ponte já... esse córrego que a gente travessava era até grande... no caso da época da chuva nós ficava do lado de lá. E tinha um morro que num subia não. Aí no caso, é do trajeto de casa pra escola, na ida (Vinícius).

É bem ruim, porque tem uns buracos cheios d'água, de lama. [...] Tem uma ponte, uma mini pontinha lá em casa. [...] A gente passa, aí a gente sai pra cima e nós subimos. [...] Ah, tem muita lama pra sair lá de dentro de casa pro ponto. Hum. Mas até que não. Mas muito como aguarda do garoto andando assim perto, influencia (Marina).

Lá tá ruim, mas tem um lugar que a gente passa aí que tá meio ruim, mas dá pra passar. É, buraco, areia. Tem um lugarzinho lá que tem uma areia, mas dá pra passar. [...] Tem um bocado de buraco na estrada. [...] Armaria, pára muito. [...] Tem, tem uma subida também, mas na época não era muito das grande (Diogo).

Só tem a subida aqui mesmo [...] Só que é ruim quando atola demais, né? Direto atola (Roberto).

Na época da chuva fica meio ruim. É muito poço de lama. Aí fica esburacado demais... É porque fica ruim pra sair de casa, mas esse lugar é meio que é perto, é só um espaço [...] E até quando dá pra passar também escorrega. [...] Tem uma grota, tem a ponte... em 2023 era ruim, sim mas agora nós arrumamos [...] foi... nós mesmo... com areia, colocamos uns saco na ponte (Antônio).

As estradas não estão muito boas não... tem muito buraco. [...] Vem balançando. [...] Sim, um pouco. Ah, eu acho que sim, né? Que por causa da estrada é muito cansativo. Tem, tem um córrego aqui, outro ali embaixo. Na época de chuva é complicado, na época de chuva é muito complicado (Eva).

Quando chove... Não venho, nem invento de vim. [...] Atolava, então não conseguia subir uma subida bem grande, que é onde mais ou menos... perto de casa. [...] Ele tentava muitas vezes e não dava conta do motor (Natália).

Não, porque, tipo, tem a estrada, né? Ele passa pela estrada e a minha casa é um pouco mais para dentro da estrada. Então, desde quando eu comecei a estudar, eu tenho que

descer até a estrada para pegar a van. [...] Não, não é tão longe. Só que, tipo, se às vezes quando está chovendo, muitas vezes eu não venho, porque aí não tem como eu descer para um ponto para esperar a Kombi com a chuva (Maria).

Entra viu [...] porque não dá para ficar com a janela fechada por conta do calor e a janela aberta entra poeira viu. [...] Sim, as vezes que ele estava quebrado e não tinha outro carro para recorrer. [...] Sim, muitas vezes a van atola quando está lá para baixo, porque até chegar na minha casa ele tem que buscar um monte de alunos. Aí tem lugares que tem muita areia para ele passar, e muitas vezes ele atolava e muitos poços de lama também atrasam ele. [...] Vixe Maria, não dá nem para chamar de estrada. Na porta da minha casa, moça, tem dois buracão, de tanto que as carretas passam. [...] Tem, tem umas casas lá para baixo que ele tem que passar no córrego. Quando chove e o córrego está cheio não tem como ele passar, aí a gente não vem (Maria).

Ela não é muito boa, né? Tem muitos buracos, às vezes é poeira, né? Poeira é danada. A gente chega e é todo vermelho no escolar. É difícil... e tem o calor ainda... (Dolores).

Tem sim, tem uma bastante subida. [...] Não, não tem serra não, mas é uma subida grande sim. [...] Quando chove escorrega bastante... (Dolores).

Só buraco, riacho. [...] Até quando eu estava lá (em outra comunidade), eu até que conseguia chegar até a escola. [...] Sim, conseguia. [...] Eles que ficava mais pra cima não conseguia passar (Fernando).

Não, só grotas. Sim, tem hora que escorregava. [...] Sim, porque ela tinha tipo... Não tinha muito acesso. Quando ia subir... dava rabiada. E porque ela também tinha umas grotas, tipo assim, do tamanho que... Se você ver, é perigoso até cair dentro, né? (Rita).

Quando chovia forte, não passava. Passava num riacho, aí num tinha como passar mais (Raul).

Na época, tipo, tem época que é ruim, né? Bastante, viu? Principalmente naquela época quando a gente subia a serra, a estrada era bem ruim, bem ruim mesmo. Tinha muita poeira, a gente entra e chegava na escola sujo. Era bem ruim naquela época. E calor? Calor também, que esquentava muito. [...] Ah, tipo, igual nessa serra, era bem ruim. E lá, tipo assim, na época de chuva, lá não passava, a gente lá não sobe a serra. Então, ficava para trás, ficava fácil. [...] Pera, ruim demais com buraco e quando chove, poça de lama (Caetano).

No meu caso, eu não. Saía lá de baixo eu não conheço as estradas, mas dos de cima tem o córrego. [...] Ah, muito difícil (na época das chuvas). Ou então passava, ou dava volta, ou córrego enchia e ficava do outro lado. [...] Esse (córrego do município de João Pinheiro) tem a ponte, aí esse outro córrego é lá de cima (Nayara).

Tinha um espaço da estrada que a gente passava por uma serra. Porque antes, era por uma serra. Saía da minha casa, subia uma serra, a serra era mais ou menos. Quando chovia, não dava pra passar. Era muito rio. Escorregava muito. Muito medo. Só que é uma estrada que dá pra andar. Não é nem tão ruim, nem tão boa. Mas era razoável. Só que quando chovia, não podia... Não podia ... porque, como é a serra, ela escorregava demais da conta. Então era até perigoso pra quebrar. [...] A gente passava dentro de um córrego. Na Fazenda tem um córrego que tem a passagem onde a gente passa. Só que lá, ele enche, mas ele esvazia rapidinho. Só quando chovia, tipo assim, chovia beme a gente tinha que passar lá e não dava por causa do rio. Mas se deixasse umas duas horas parar de chover, ele escorria (Elza).

Atende, porque tem muitas casas que não dá pra chegar, tipo, se fosse uma van em 2023, dava para pegar todo mundo. Só que uma van não ia dar para entrar em algumas casas, porque são um beco de arame e às vezes era muito fechado, não ia dar para

passar uma van (Maria).

Os estudos de Evangelista (2021) apontaram essas mesmas dificuldades enfrentadas no transporte rural, inclusive relatou a existência de comunidades onde o transporte escolar não chegava. Essas são algumas realidades enfrentadas pelos usuários do transporte rural. Uma das especialistas entrevistadas conta um pouco sobre o que é trabalhar numa escola rural:

O transporte escolar é algo muito dificultoso para a educação no meio rural, porque ele tem muita falta devido às estradas, devido aos córregos, devido ao quebrar e não ter um carro de suporte. Então, nossos alunos ficam muito prejudicados nessa questão do transporte escolar. Em 2023, alguns dos carros, eles eram melhores. Hoje, os carros que nós temos, infelizmente, deixam muito a desejar (EEB3).

Os gestores públicos de Buritizeiro, quando procurados pelos pesquisadores deste estudo, demonstraram interesse na pesquisa, auxiliaram com o transporte até as comunidades rurais e forneceram informações quando havia dúvidas sobre a política de transporte escolar do município. Manifestaram interesse também no resultado desta pesquisa, e explicaram que devido a extensão territorial o município não consegue realizar todas as melhorias nas malhas viárias rurais.

O gestor do setor de transportes do município conhece a realidade das estradas das comunidades, conduziu os pesquisadores até as escolas, mostrou presencialmente algumas situações peculiares das vias da região e informou que “as condições da política de transporte escolar em Buritizeiro são agravadas pelas dificuldades de manutenção da malha viária rural em condições viáveis de trânsito, o que eleva os custos, dificulta a regularidade da prestação de serviços e aumenta os gastos com a manutenção dos veículos”².

Uma especialista explica como lida com a impossibilidade do transporte escolar em sua comunidade:

Já aconteceu dos alunos não poderem retornar para suas casas. Já aconteceu situação que eu tive que levá-los para a minha casa, comunicar para os pais, eles dormirem na minha casa e conseguir retornar para a residência deles só no dia seguinte quando os córregos permitiam atravessar. Isso acontece praticamente todo ano (EEB,3).

Como pode-se observar, a servidora, mesmo sem a obrigatoriedade, acaba assumindo situações que não são de competência e deveriam ser solucionadas pelo poder público. Quando questionada sobre a quantidade de estudantes que “se hospedavam” em sua casa, a EEB3

² Informação fornecida pelo coordenador do setor de transporte escolar da prefeitura de Buritizeiro em abril de 2025.

informou que “às vezes são três ou quatro, outras vezes seis”, e disse ainda que “o transporte escolar: “não é só sobre ir para escola, mas também sobre retornar os alunos em segurança aos lares”.

Os relatos dizem respeito às más condições das estradas rurais como: lama, atoleiros, serras, riachos e pontes precárias que dificultam ou impedem o transporte em épocas chuvosas. Em diversos casos, estudantes ficaram sem ir à escola ou foram obrigados a enfrentar situações perigosas. Essas barreiras físicas reforçam a exclusão territorial já discutida por Caldart (2007) e Oliveira (2004), que denunciam a desigualdade de acesso à educação no campo como uma expressão da negligência histórica do Estado com populações rurais. A precariedade das vias também evidencia a ausência de articulação entre setores da administração pública, como Transporte e Infraestrutura, tal como alertam Mendes e Rodrigues (2020).

Os dados revelam, portanto, a urgência de ações integradas entre os setores de Educação, Transporte e Infraestrutura da administração pública municipal e da educação estadual. A criação de fóruns permanentes de planejamento intersetorial e a adoção de mecanismos de gestão compartilhada podem otimizar o uso dos recursos públicos e promover maior efetividade à política, como também recomendam os estudos sobre políticas públicas em territórios rurais (Mendes; Rodrigues, 2020).

Assim, a análise dos depoimentos aponta não apenas para a descrição dos problemas enfrentados, mas também para a necessidade de repensar o modelo de governança do transporte escolar, alinhando-o às diretrizes de equidade, acessibilidade e permanência na escola, previstas na legislação educacional brasileira.

3.4.3 Temática 3: a influência do TE na aprendizagem e no cotidiano escolar

Analisados os dados das entrevistas, identificou-se que existe uma influência multifatorial do TE sobre a aprendizagem e no cotidiano escolar, quais sejam:

- a) chegada atrasada às aulas e cansaço e sonolência dos alunos;
- b) faltas frequentes devido à ausência de transporte;
- c) impacto na relação professor-aluno;
- d) desprogramação das atividades pedagógicas previstas;
- e) impacto na aprendizagem e no desempenho dos estudantes;
- f) imposição de aprendizagem autodidata e a sobrecarga dos estudantes na recomposição da aprendizagem dos conteúdos defasados.

Pegava o caderno do colega e copiava! Quando chegava em casa, ficava assim, no meio do mato e não tinha muito ... internet. [...] Atrapalha e muito, ahnran... mesmo o pessoal da Serra Norte quebra muito, atola... é o que vem do Petkov, anhran... (Regina).

Ah...tem tem, igual, como a estrada é ruim, tem época de chuva tem época que nem vem, por que num tem jeito de passar. Ah, por que a estrada é ruim demais. [...] Ahh, avisa, avisa quando chega em casa ou então dá falta porque não chegou. Na segunda feira, ontem mesmo, o transportenão veio porque de algum problema lá, toda semana é um trem (Simone).

Agora, é igual eu te falei... agora esse ano e um pouco do ano passado eu mudei a rota. Esse agora que eu venho é até mais tranquilo, porque agora eu tô acordando quatro horas, porque eu saio lá de casa cinco e pouca. Mas na época era ruim, chegava e tinha aluno que dormia e tinha professor que achava ruim. Professor reclamando. É, é porque acorda cedo demais, né? Agora, agora eu tô dormindo umas oito horas (da noite), mas mesmo assim, né? Por que levanto um pouco mais tarde (Simone).

Não, hum hum (se deixou de ir às aulas). Em 2023? Em 2023 não, mas agora, nós tava ali perto, nós teve que vir de pé. Aí na volta, na volta não, na volta conseguiu arrumar, meu pai arrumou. Meu pai também é motorista (Gabriela).

Hummm, é uma kombi. [...] A estrada... hummmm, é um pouco precária, tipo muito buraco, principalmente quando chove. Principalmente quando chove aí normalmente eu não venho. Mais por conta da chuva, porque atolava e não conseguia subir uma subida bem grande... que é aonde mais ou menos, antes de chegar em casa. [...] ficava esperando e não vinha. [...] Tem córregos, buracos. Não (se tinha medo), não o córrego é raso. Na época da chuva que enchia e aí num passa. [...] “Pessoalmente (avisa professores sobre a falta do TE). Aviso quando volto porque eles moram longe de mim. Na verdade, não tem comonem avisar, nem... quando eu falto, quando eu venho, em outro dia, eu peço ao professor na sala de aula. Aí, tem minha mãe. É por que minha mãe, é... cumé que fala? Prio.. rs, prioriza estudo (Cássia).

Aí fica pendente a maioria (das matérias). Eles já tão acostumados (sobre avisar os professores que eles não iriam para a escola). [...] De primeiro as notas não atrapalhava muito não, mas a gente acaba num aprendendo (Vinícius).

Ah, eu chegava aqui na escola no outro dia quando o transporte vinha e pegava o caderno emprestado [...] tinha muita matéria depois pra copiar. Eu não gostava muito. Mas até que eu me acostumei (Marina).

Ah, tinha vez que eu pegava com os colegas. Ah, tipo assim, atrapalhou muito que eu peguei (aprendi), né? Pra estudar, você teria mais tempo também? Você acha, por exemplo, que quando você chega lá, por causa do transporte escolar, te sobra menos tempo, te deixa menos motivado? Uhummm, taria... sobra menos tempo e cansa também (Roberto).

Quando ... normalmente, quando eu perdia, quando eu ia, eu perguntava aos professores o que eu perdi para eles poderem me instruir, para se estudar em casa”. [...] Que nesse período de transporte é um pouco assim... corrido. Acorda mais cedo, dorme mais cedo, acorda mais cedo e se ajuda em casa (Natália).

Às vezes atrasa, em 2023 mesmo, tinha muita gente e era só uma Kombi. Então, tinha casas que ele tinha que ir, era muito longe da estrada, não tinha como os alunos irem até a estrada pegar, ele tinha que entrar. Aí, às vezes, atrasava, muitas vezes o transporte quebrava quando estava indo buscar os alunos. Muitas vezes a gente chegava depois de sete horas porque o transporte atrasava. [...] Prejudica, porque o nosso caderno fica atrasado e aí a gente tem que copiar o do dia e ainda copiar o dos anteriores que você faltou (Maria).

Eu sempre pego com o colega. [...] Prejudica [...] Não é a mesma coisa (Dolores).

Influencia. Quando chove acaba que estraga mais as estradas. Hoje ela está um pouco melhor. Porque lá no ano de 2003 a gente fazia um percurso lá para Indaíba. E era uma estrada horrível, horrível mesmo. Muitos buracos. Que você só puxava mesmo. Puxava o tempo todo. E era horrível. [...] tinha grotas, a gente ia passar como na chuva. “Agora eu tenho tempo, mas em 2023 não. [...] Porque cansava muito. Eu já chegava tarde. Já desanimava pra ir pra escola. Porque o carro quebrava toda hora, tinha dia que não vinha. E tipo assim, eu chegava pra questão de prova e eu não tinha estudado nada, eu só pegava e fazia. [...] Não, eles só passavam os conteúdos que eles passavam pros alunos que ia [...] Sim, pegava com os meus colegas. Não, eu achoque, assim... Se eu... Se eu tiver uma explicação do professor aí eu ia conseguir estudar em casa... Mas sem a explicação do professor é mais difícil (Rita).

Eu pego com os colegas. [...] Porque é mais difícil aprender sozinha. [...] Falo a casa, falo a casa, cuido dos bichos e arrumo o lavabo. Lá em casa também eu coloco os meus irmão pra jantar, faço comida.... Acho que por causa da viagem... eu acho que na escola eu fico cansada (Leila).

Não. O carro puxava (a kombi) e não vinha a aula. No dia que eu chegava aqui, já tava fazendo outras matérias (Raul).

Em 2023 atrapalhava. Bastante. Era cansativo. A gente saía às 6h20, saía às 6h e chegava lá em casa. Às 7h30, por exemplo, saía às 11h e chegava 1h. Era muito cansativo. Essa estrada era muito enjoada passando por cima. Agora tá melhor, né? Agora ficou bem melhor (Geraldo).

Eu sempre costumo copiar. Quando eu falto, eu sempre costumo copiar dos meninos que vem. Só que na minha sala só tem um aluno que mora no São Bento. O resto é tudo do transporte. Os professores também, eles ajudavam. Eles entendiam um pouquinho o caso, a situação. Eles sempre ajudavam. Se passava uma atividade, a gente não fez. Aí na outra aula, eles explicavam a gente mais ou menos, a gente fazia em casa. [...] Mesmo que eles explicassem, mas era uma explicação mais rápida, porque senão ia perder a outra aula. Aí a gente tentava fazer em casa (Elza).

Com relação às faltas às aulas devido ao transporte escolar, a maioria dos estudantes entrevistados apontaram que elas aconteceram por motivo da quebra dos veículos (65,62%). Os demais (34,38%) disseram que elas aconteceram por inviabilidade de trânsito nas vias na época das chuvas. Já as especialistas entrevistadas apontaram ambas as situações como motivo de falta dos estudantes em 2023.

A EEB3 explica sobre a tentativa do corpo pedagógico em reduzir os prejuízos educacionais dos alunos faltosos por inatividade do transporte escolar nas comunidades que sua escola atende:

Até o planejamento é pensado para atender esses alunos, porque acontece, às vezes, até da questão do horário, de chegar atrasado porque as estradas não são boas, e aí é tudo pensado para que eles não fiquem prejudicados. Hoje nós não temos o projeto político-pedagógico na escola, porque a escola é nova, ela foi emancipada agora, mas nós seguimos o da escola anterior, que sim, e era previsto. Mas o da escola já está sendo construído e com certeza prevendo as necessidades do transporte escolar.

Outra especialista explica que o transporte escolar prejudica a organização pedagógica escolar, que ele modifica a rotina da escola, pois os especialistas precisam muitas vezes refazer o planejamento junto ao corpo docente, pois não podem contar com a presença dos estudantes.

A gente tenta seguir a programação que o estado passa, mas não dá certo. Na época das avaliações sistêmicas mesmo, a gente faz de tudo para conseguir aplicar as provas, mas aí os alunos não vêm pra escola e não adianta marcar prova quando tá na época das chuvas (EEB1).

Para recompor a aprendizagem, quando não conseguiam ir às aulas, os estudantes disseram que procuravam os colegas frequentes e estes lhes emprestavam seus cadernos para atualizarem o conteúdo perdido. Foi relatado por 3 (três) estudantes entrevistados que os professores lhes enviavam os conteúdos. Outros 2 (dois) estudantes disseram que alguns professores se negavam a repassar os conteúdos perdidos.

Com relação à falta justificada pela não viabilidade do transporte escolar, é importante que seja observado o cumprimento da carga horária obrigatória pelas escolas estaduais de Minas Gerais como observa o Memorando-Circular nº 62/2024/SEE/SE - ORIENTAÇÃO:

[...] a exigência é que se cumpra de forma conjunta o disposto na legislação e não apenas um desses parâmetros - dias letivos e carga horária. No caso específico da rede estadual de ensino de Minas Gerais, a Resolução SEE nº 4.928, de 17 de novembro de 2023, que estabelece para a Rede Pública Estadual de Ensino de Educação Básica os procedimentos de ensino, diretrizes administrativas e pedagógicas do Calendário Escolar do ano de 2024 também prevê, em seu artigo 1º, a garantia do cumprimento dos dias letivos e carga horária, conforme as etapas e modalidades ofertadas. Isso significa que nenhuma escola estadual poderá descumprir o que determina a legislação, ou seja, os 200 dias letivos para a organização anual e 100 para a semestral, assim como a carga horária estabelecida na matriz curricular, conforme etapas e cursos ofertados (Minas Gerais, 2024, p. 01).

Portanto, quando, por motivos alheios, houver interrupção da oferta dos dias letivos ou da carga horária obrigatória, podem incidir duas situações: o déficit de dias letivos e o de déficit de carga horária obrigatória. Dessa maneira, devem as escolas e seus profissionais promover o cumprimento dos dias letivos ou cargas horárias perdidas pelos estudantes usuários do transporte escolar conforme instruções em Minas Gerais (2024). Portanto, o estudante não pode ser prejudicado por não ter como ir para suas escolas.

Compete ao professor do componente curricular viabilizar a retomada das atividades para a recuperação da aprendizagem dos estudantes relativas aos temas/conteúdos trabalhados no período de sua ausência. Não se trata aqui de déficit de carga horária, mas de conteúdo, que

deve ser desenvolvido pelo professor para a garantia da aprendizagem dos estudantes. Nesse caso, os registros de frequência e atividades trabalhadas no(s) dia(s) de ausência do professor devem ser realizados no diário de classe.

Para 90,62% dos estudantes, faltar às aulas causava prejuízo, pois era difícil ter que aprender sozinhos, sem a explicação dos professores, o que demonstra a importância da relação professor-aluno para que a aprendizagem aconteça. Os estudantes tentam, esforçam-se para manter seus cadernos atualizados, tentam ser autodidatas, mas os dados evidenciam a importância da explicação do professor da disciplina.

Outra interferência apontada pelos estudantes entrevistados foi o cansaço provocado pelas viagens. Os alunos que moram muito distantes da escola, não conseguem ter disposição para assistirem às aulas, o cansaço interfere na aprendizagem como demonstraram em seus estudos Anselmo Filho, Nogueira e Paula (2020).

A EEB1 preocupa-se com o esgotamento dos estudantes na escola:

Falta de interesse, parece que eles chegam cansados, desmotivados, preguiça. Tudo isso. Pelo horário que sai de casa, pelo horário que vai chegar. Então acho que tudo isso já fica pesado. Levando já pensando que tem que vir, voltar, chega à noite. Então eles chegam muito desmotivados. E eu penso que um pouco dessa desmotivação é o transporte. A distância. A distância que eles vêm para a escola.

Considerando que a falta de transporte escolar justifica as faltas às aulas dos estudantes, mas que estas não deixam de ser faltas. Ainda persevera a necessidade de recomposição da carga horária, da aprendizagem (habilidades não consolidadas), da recomposição das notas (reaplicação das atividades avaliativas).

Os professores não podem se negar a realizarem as recomposições, conforme o art.107 da Resolução SEE/MG Nº 4948/2024. Até mesmo quando o estudante está presente na sala de aula, mas sem condições de aprendizagem, é importante o planejamento de atividades de recomposição da aprendizagem perdida.

Aos professores das escolas rurais a tarefa de planejar e replanejar suas atividades parece ser constante. Esses profissionais lidam com a necessidade latente de seguir um currículo sem assiduidade dos estudantes em suas salas de aulas. E no caso das faltas ocorridas pela inviabilidade do transporte escola:

A escola deverá oferecer aos estudantes diferentes oportunidades de aprendizagem com atividades de intervenções pedagógicas ao longo de todo o ano letivo, a saber: I - estudos contínuos de recuperação, ao longo do processo de ensino e aprendizagem, em sala de aula, constituídos de atividades específicas para o atendimento ao

estudante ou grupos de estudantes que não desenvolveram as habilidades trabalhadas;
 II - estudos periódicos de recuperação, aplicados ao final de cada bimestre, antes da realização do Conselho de Classe, para o estudante ou grupo de estudantes que não desenvolveram as habilidades previstas para o bimestre;

III - estudos independentes de recuperação, realizados após o último conselho de classe, com atividades avaliativas a serem aplicadas antes do encerramento do ano escolar, quando as estratégias de intervenção pedagógica previstas nos incisos I e II não tiverem sido suficientes para atender às necessidades mínimas de aprendizagem do estudante.

Parágrafo único. Para os estudos independentes de recuperação, deverá ser elaborado, pelo professor responsável pelo componente curricular, um plano de estudos, com orientações e atividades que contemplem o(s) objeto(s) do conhecimento e a(s) habilidade(s) que não foram consolidadas pelo estudante (Minas Gerais, 2024)

Quando questionadas sobre a comunicação da inviabilidade do transporte escolar, a EEB2 disse que “a escola é comunicada da impossibilidade de transporte pelos próprios motoristas, pelo setor de transporte da prefeitura, pelos alunos e pessoas da comunidade”. A EEB1 complementa a informação anterior e diz que “a prefeitura mantém contato regular com os gestores escolares para acompanhamento dos dias trabalhados e não trabalhados pelos motoristas, que justificam se for o caso”. “Os próprios profissionais da escola têm ciência quando as vias não estão em condições adequadas, seja pela cheia dos rios ou pelos estragos das chuvas” (EEB3).

No caso das faltas justificadas pela ausência do transporte escolar, os especialistas e professores devem planejar as atividades perdidas pelos estudantes visando recompor tanto a carga horária quanto às habilidades não consolidadas pelos estudantes (Minas Gerais, 2024).

Nesse sentido, é importante que as escolas tenham previsto em seus Regimentos e em seus Projetos Político Pedagógicos - PPPs, o atendimento aos estudantes usuários do transporte escolar, para que sejam formalizados dentro da legislação escolar, os procedimentos a serem seguidos especificamente para este público. Essa discussão deve ser realizada com a presença da comunidade escolar e a Resolução 4849/2024 prevê que:

§ 2º As Escolas do Campo poderão adequar o calendário escolar às fases do ciclo agrícola, às condições climáticas e às características socioculturais da região, respeitados o início e término dos períodos letivos (Minas Gerais, 2024).

Tendo em vista essa previsão, percebe-se a importância de as escolas darem início ao processo de reconhecimento como escolas de campo, para ingressarem na Modalidade de Ensino da Educação do Campo, para que possam aplicar a Pedagogia da Alternância que propõe a alternância entre períodos de estudo na escola e períodos de vivência e trabalho na comunidade, buscando a integração entre teoria e prática:

A importância da metodologia [...] está na organização que reúne eixos, como: participação das famílias numa gestão democrática, a integração proposta na filosofia da pedagogia da alternância, calendário flexível, podendo ser adaptado de acordo com a necessidade de cada região, para assim atender as exigências de uma educação diferenciada. Há o alinhamento entre conhecimento formal e o informal das famílias atendidas pelas EFAs, contribuindo para o fortalecimento nas atividades agrícolas promovidas nelas e em algumas propriedades familiares. Assim, a escola exerce o seu papel importante, melhorando a qualidade de vida local e o desenvolvimento socioeconômico (Lomba; Cardoso, 2020).

Assim elas terão autonomia para a adequação dos seus calendários escolares às realidades das comunidades rurais em que estão inseridas, evitando infrequência dos estudantes e profissionais na “época das águas” e evitando assim retrabalho e replanejamento das ações pedagógicas.

Quanto aos processos de recomposição (de carga horária e de aprendizado), estes devem ser formalizados nas documentações das secretarias escolares e diários escolares, mas por outro lado, a realidade dos profissionais das escolas de campo deve ser levada em consideração pelos Poder Público para evitar sobrecarga de trabalho e replanejamento curricular.

Por fim, os estudantes relataram atrasos constantes, faltas por quebra dos veículos, sono, cansaço e dificuldade de concentração, o que interfere diretamente no processo de aprendizagem. Essa realidade corrobora os estudos que demonstram como fatores externos à escola – como o transporte escolar – influenciam no desempenho acadêmico, principalmente em regiões periféricas e rurais (Lima, F.; Lima, J., 2019; Castro; Amaral, 2021).

Além disso, a falta de um serviço estável compromete não apenas a assiduidade, mas também o envolvimento com o processo pedagógico, desorganizando o trabalho dos professores e exigindo estratégias de compensação individual por parte dos alunos.

3.4.4 Unidade Temática 4: interferências do TE no cotidiano familiar dos estudantes

Todos os estudantes entrevistados afirmaram que auxiliavam suas famílias nos serviços domésticos, na agricultura de subsistência, no manejo de animais e no emprego de seus pais/responsáveis.

Durante as entrevistas 78,12% dos estudantes relataram que o transporte escolar alterava suas rotinas e de seus familiares, principalmente dos pais que deixavam seus afazeres para acompanhar ou mesmo substituir o transporte dos seus filhos. Afirmaram também que chegavam em casa cansados, atrasados e que não conseguiam auxiliar nos serviços domésticos ou rurais:

Em tudo! Eu tiro leite, aparto vaca [...] casa, cozinha. Agora justamente minha mãe tá grávida, aí é [...] rs! Conseguiria viu ... (sobre ajudar mais em casa se não tivesse que usar TE) [...] Acho que sim, porque a estrada bate muito, é muito baque... a gente já

chega dormindo. (Regina).

Ajudo! Ahhh, eu ajudo com coisa em casa, porque meu pai mexe com gado aí eu ajudo ele. Eu acho que sim viu! (se ajudaria mais em casa se não tivesse que usar transporte para escola). É, porque igual lá (em 2023), a gente chegava cansado demais [...] É ... é comê tomar banho e dormir (Simone).

Ah, ajudava, eu ajudava. Eu assim arrumava casa, lavava vasilha, olhava meu irmão... [...] sim, atrapalha, se chega tarde num tem jeito de fazer as coisas (Gabriela).

Eu ajudo meu tio a mexer com gado. nós tira leite também mas é mais de engorda e vende (Vinícius).

[...] Sim... lavar uma louça, que meus pais trabalham. Meu pai é tratorista e minha mãe trabalha na sede (Geraldo).

Teve um dia que teve um problema na escola e não teria o transporte porque estava quebrado. Aí meu pai me trouxe. Meu pai, ele vem cá, ele me trouxe aqui. Nessa época meu irmão também estudava e vem nós dois, ele trouxe a gente. Lá (em 2023) eu acho que se trouxe foi uma ou duas vezes (Elza).

Não, porque aí ia ser mais cansativo, porque eu ia ter que vir para a escola em outros meios. E nem sempre o meu pai, porque ele tem moto, né? Nem sempre ele ia estar lá para me trazer. Então, eu ia ter que vir ou até eu de bicicleta. [...] Sim. Algumas vezes. Algumas vezes eles trazem, ou então eu venho também [...] dá uns 40 minutos caminhando. Aí na chuva nem veio. Não tem jeito. Porque tem chuva, tem lama. Tem rio, né? É meio difícil, né? É meio complicado (Maria).

Não! Não trouxe porque é muito longe, agora buscar no meio do caminho, porque quebra. Aí ia lá, com carro deles, no meio do caminho e buscava a gente, os alunos que desse pra levar eles levava e entregava na casa deles (Simone).

Sim, várias vezes já aconteceu os alunos não poderem retornar para suas casas. Já aconteceu situação que eu tive que levá-los para a minha casa, comunicar para os pais, eles dormirem na minha casa e conseguir retornar para a residência deles só no dia seguinte quando os córregos permitiam atravessar. [...] Sim, temos vários alunos nossos que atravessam tanto o Rio de Janeiro quanto o Rio São Francisco para poder pegar o transporte terrestre. E essa travessia é feita pela família, a família que banca porque a necessidade deles era ter uma lancha escolar, mas infelizmente até hoje não conseguimos para a nossa comunidade. Acontece nos períodos de chuva, às vezes mesmo molharem dentro dos barcos, muitas vezes não conseguem sair das ilhas para poder chegar para pegar o transporte e também perder aula (EEB3).

Uma estudante, a Gabriela, que já é mãe, disse que precisa conciliar seus estudos com o cuidado doméstico e com a sua filha de seis meses. “a minha sogra cuida dela pra mim quando eu tô aqui na escola”. Quando perguntada sobre a continuidade dos seus estudos, ela disse: “tenho vontade de continuar estudando, mas só se eu não precisar sair daqui (da comunidade

onde mora)''.

A situação relatada por Gabriela evidencia como o transporte escolar impacta diretamente a vida familiar e a organização cotidiana dos estudantes. O tempo despendido no deslocamento, somado às responsabilidades domésticas e familiares, limita a dedicação a os estudos e reduz os momentos de convívio com a família. Nesse sentido, torna-se fundamental que as escolas considerem essas condições ao planejar atividades pedagógicas, promovendo flexibilizações e adequações que permitam a conciliação entre os trajetos, os estudos e a vida familiar, contribuindo para a permanência e o sucesso escolar dos estudantes rurais.

3.4.5 Unidade temática 5: transporte escolar, saúde e segurança alimentar e nutricional

A segurança alimentar e nutricional, segundo a Lei nº 11.346, de 15 de setembro de 2006, é definida no art. 2º, que diz que:

A alimentação adequada é direito fundamental do ser humano, inerente à dignidade da pessoa humana e indispensável à realização dos direitos consagrados na Constituição Federal, devendo o poder público adotar as políticas e ações que sejam necessárias para promover e garantir a segurança alimentar e nutricional da população (Brasil, 2006, p. 1).

Portanto, os cardápios das escolas devem garantir aos estudantes alimentação adequada para o período em que ficam afastados de suas residências. Cada escola deve organizar a alimentação de seus alunos com base nas realidades vivenciadas. Por isso, é essencial que o acompanhamento nutricional seja organizado de acordo com as distâncias e tempos de deslocamentos dos estudantes usuários do transporte escolar.

Pelos dados, podem-se identificar duas situações preocupantes quanto à saúde e segurança alimentar e nutricional dos estudantes usuários do transporte escolar em 2023: a primeira é que os estudantes passam longo tempo em deslocamento sem alimentação e hidratação adequada e a segunda é que a merenda escolar foi apontada no ano de 2023 como insuficiente ou não adequada para os usuários do transporte escolar:

Não, eu não tomo café em casa, eu não gosto, não gosto de café da manhã. É, de vez em quando eu tomo café na escola, mas só! Não [...] hoje tem café ou chá quando a gente chega e a merenda normal. É arroz... é mais arroz, ahnran... Quando tem sexto horário... meio dia e dez, mas quando horário é normal onze e quarenta, onze e cinquenta (Regina).

Tinha... o café da manhã, que era só ... foi dar biscoito, esses trem, de uns tempo pra cá, mas era só o café mesmo. E a merenda [...] tinha vez que era arroz doce, só o copinho sabe? Como era doce, não sustentava. A gente chegava lá na Petkove já tava

cum fome. Ahhh, deu ... deu uma melhorada esse ano, porque ano passado também não tava lá essas coisas não. [...] Seria bom viu! (se fosse uma refeição). Eu falo, é... por onde lá onde a gente morava mermo, tinha uns menino chegando muito tarde, pra eles mermo, tinha que ser uma coisa que sustentasse, um almoço, uma outra coisa assim (Simone).

Geralmente, antes de sair eu tomava café. [...] é boa... não (se a merenda era suficiente), eu acho que não precisa não. Raramente eu trago alguma coisa. Agora tem mais refeições [...] a partir do ano passado, do meio do ano passado (sobre o aumento das refeições da escola). Antes era só uma, antes era a tarde, era três e meia e liberava seis. Chegava em casa uma seis e... seis e... quase umas sete horas (Cássia).

Não, hum hum (sobre comer algo no percurso). Água, também não, não carregava. Mas tinha água dentro da garrafa lá (na kombi). O motorista deixava a gente beber (Vinícius).

Eu acho que não, porque como eu sou muito de fome ... aí chegar a comer um pouquinho de comida e depois voltar pra casa cum fome era muito ruim (Marina).

Água? Não, não carrego, eu não (Roberto).

Só uma, em 2023 era só uma. Pra mim era suficiente, mas tem gente que mora muito mais longe, aí eu já acho que não. [...] Então... eu acho que ele era uns 50 quilômetros pra frente de casa (Antônio).

[...] tipo, às vezes era muito repetitiva a comida e a gente não comia. Tinha a merenda. Eu não lembro se a gente já tomava café quando a gente chegava. É? Acho que não ainda. Eu acho que não. A gente começou a tomar café ano passado (Maria). É importante comer sim, ainda mais para quem mora muito longe de casa e eles demoram para chegar. [...] Muitas vezes falta água, mas não é sempre (Maria).

Acho que naquela época não. Só que eu quase não comia na escola. Passei a comer de dois mil e vinte e quatro para dois mil e vinte e cinco. Eu não comia na escola. Agora está bem melhor". [...] Eu acho que só tinha uma. Agora tem três. [...] A de agora é melhor (Fernando).

O café era cedo, aí tinha a merenda. [...] A gente ficava com fome (Clara).

No meu caso era. Eu sou mais perto que os outros alunos. Às vezes eu acho que não era muito bom. [...] Sim, eu tinha que vir dos outros lugares, Serra Norte. [...] Eles acordam em torno de 3h da manhã e saem 4h. [...] Acho que tá melhor, porque agora eles dão ... agora uma coisa de manhã (Nayara).

Em 2023 não tinha o sexto horário, então não tinha essa merenda do sexto horário. Tinha o café e tinha a merenda três e meia e não tinha mais nada. Depois que o Ciclano entrou (diretor da escola), que aí colocou no sexto horário, aí sempre melhorou. Até a merenda de ser feita, de ter melhor, depois que o Ciclano entrou, foi bem melhor. Porque ele conseguiu as coisas. A escola ficou mais organizada, então ficou bem melhor do que era antes. E também entre 2023 e 2022, a escola estava *muito mal* organizada. Então a gente tinha dia que a gente ia três e meia na hora da merenda, não tinha merenda, a gente ia embora. [...] Tinha vez que até faltava água na escola, mas não era sempre isso (Elza).

Quando questionados sobre a qualidade da alimentação oferecida pelas escolas em 2023 (se era adequada para os estudantes usuários do transporte escolar), dezesseis dos estudantes entrevistados (50%) disseram que não era.

Nas entrevistas, três especialistas (100%) disseram que os cardápios de 2023 não eram organizados para o atendimento dos estudantes usuários do transporte escolar e, por isso, não levava em consideração o tempo de deslocamento dos estudantes. A EEB3 relatou que, após 2023, houve oferecimento de café na chegada e de almoço no retorno para os estudantes do transporte escolar.

Ao serem questionados sobre a frequência em que eram oferecidas as alimentações (merendas escolares), 27 (84,37%) estudantes disseram que suas escolas ofereciam apenas uma refeição, normalmente durante o recreio. Os demais estudantes (25,63%) narraram que quando chegavam às suas escolas, era servido a eles o café preto (sozinho).

Há a preocupação de alguns dos estudantes com colegas de rotas mais distante:

Bom... assim, pra mim, como eu não sou de... , mas não era muito suficiente, porque tinha gente... porque tinha gente de outras linhas, né? Que ia muito mais cedo do que a gente. E tinha hora que nem tinha merenda. Nem tinha merenda... Ah, em 2023, começou a dar café de uns tempos para cá, antes não dava. Agora tem um café e no recreio, mas nessa época não tinha ainda não (Geraldo).

Apenas dois dos estudantes entrevistados disseram levar lanches durante o uso do transporte escolar de 2023 (6,25%). Com relação à hidratação, o percentual também é preocupante, apenas 15,62% levam água durante a realização dos percursos do TE. Dois estudantes disseram que os motoristas levavam água e se hidratavam com a reserva deles durante as viagens.

A especialista EEB3 fez a seguinte observação sobre a saúde nutricional dos estudantes que sua escola atende:

A orientação é sempre da escola. A escola sempre orientou para que os pais disponibilizassem uma garrafinha para que os mesmos pudessem estar levando sua água nesse percurso, que acontece muitas vezes, até mesmo do carro quebrar, atolar. E nós não pedimos só a água, pedimos até que eles levem alguma coisa quando possível, até um biscoito, alguma coisa, principalmente nos períodos de chuva. [...] A questão de atendê-los é pensar num calendário para eles, pensar no horário, na alimentação, porque nós temos alunos que passam 3 horas e meia, 4 horas nesse transporte, saem muito cedo de casa e chegam muito tarde. Então tem pensado em atendê-los da melhor forma, buscando também carros que tenham uma qualidade melhor para proporcionar um conforto melhor nesses trajetos.

Os Regimentos Escolares e PPPs das escolas com estudantes usuários do transporte escolar devem prever a alimentação que ofereça suporte alimentar de acordo com os casos concretos dos estudantes. Portanto, as escolas devem ter ciência dos percursos e distâncias

realizadas pelos estudantes e repassar à nutricionista essas informações para que a alimentação seja oferecida de acordo com a necessidade nutricional dos estudantes usuários do transporte escolar.

Os longos deslocamentos, realizados sem alimentação adequada, em veículos inseguros e desconfortáveis, afetam a saúde física e emocional dos estudantes. Há relatos sobre sensação de insegurança, sono, fome e indisposição para participar das aulas. Isso confirma o que apontam Castro e Amaral (2021) e Oliveira (2004): o transporte escolar deve ser pensado não apenas como um meio de locomoção, mas como parte de sistema de garantias que envolvem saúde, nutrição e aprendizagem. O direito à educação passa também por condições dignas de acesso e permanência.

3.5.6 Unidade Temática 6: envolvimento das comunidades no transporte escolar

Percebeu-se, que durante as entrevistas, mesmo que as perguntas fossem de cunho pessoal, os estudantes as respondiam de maneira coletiva ou complementavam as informações com dados sobre outros colegas que passaram por situações de transporte escolar agravadas pela distância, pelas dificuldades de acesso ou/e pelo tempo de viagem. Notou-se que o transporte escolar das comunidades era uma preocupação coletiva não só por parte dos estudantes, mas também das comunidades rurais em que as escolas estavam situadas.

Nas comunidades rurais é comum que os moradores tenham proximidade já que a quantidade de habitantes é menor quando comparadas às zonas urbanas. Outra questão é que a distância entre as comunidades e o órgão público responsável pelos serviços públicos acaba por fazer com que as lideranças locais assumam e mobilizem os moradores para a solução de problemas. Como todos se conhecem, o problema acaba sendo comunitário e quando possível é resolvido pela comunidade.

Os dados apontaram a existência de demandas ignoradas pelo poder público e iniciativas comunitárias de enfrentamento das falhas (ex.: transporte comunitário improvisado) e que a comunidade valoriza e prioriza a educação:

Meus pais traziam... Em 2023 começou com o transporte. É que tem anos que a maioria não começa com o transporte. Em 2023 foi o único ano que começou todos com o transporte. Aí quando faltava, se fosse só eu, trazia de moto, aí depois esse cara começou também trazendo a gente de carro (Nayara).

[...] e o motorista que a gente anda, tem três anos que a gente anda com ele, ele é... Como se diz? Conhecido da gente. Eu já morei aqui, eu morei em São Bento, hoje

em dia eu moro na fazenda. A casa dele é vizinha com a minha. Então eu sempre tive convívio com ele, com a mulher dele, então... Tem confiança, né? Tem confiança, é normal. [...] Então, se acontece de quebrar e a gente tá na estrada ele pede ajuda pra quem passar (Elza).

Não! Não trouxe porque é muito longe, agora buscar no meio do caminho, porque quebra. Aí ia lá, com carro deles, no meio do caminho e buscava a gente, os alunos que desse pra levar eles levava e entregava na casa deles (Simone).

Em 2023 o começo foi sem transporte. Minha irmã vinha, né, quando estava no terceiro. Ela me trazia de bicicleta. Daí vinha eu, ela, meu sobrinho e minha outra sobrinha (Marina).

Só os meninos lá de cima aqui não conseguem. Eu consigo. É menor meu trajeto (Diogo).

Não, nunca. É longe demais, né? Não dá conta (sobre alguém tentar levar na escola) (Roberto).

Teve (se teve alguma vez que TE quebrou em 2023. Nós já viemos de bicicleta (Antônio).

Não, porque aí ia ser mais cansativo, porque eu ia ter que vir para a escola em outros meios. E nem sempre o meu pai, porque ele tem moto, né? Nem sempre ele ia está lá para me trazer. Então, eu ia ter que vir ou até eu de bicicleta. [...] Sim. Algumas vezes. Algumas vezes eles trazem, ou então eu venho também [...] dá uns 40 minutos caminhando. Aí na chuva nem veio. Não tem jeito. Porque tem chuva, tem lama. Tem rio, né? É meio difícil, né? É meio complicado (Regina).

Antes eu vinha, até no passado, eu ia com o meu irmão, porque ele também estudava aqui (quando quebrava). Aí esse ano não, eu estou indo sozinha. Sim, ele é mais velho. Ele se formou no ano passado. [...] Agora eu tenho certeza que os alunos que estudam muito longe, eles chegam aqui cansados. E para voltar também, porque eles voltam no calor, com a kombi quente. [...] Claro. E assim, tem gente que faz uma rota maior que você e você acaba ficando aguardando o carro passar para poder pegar você por último. [...] Eu nunca presenciei, porque eu moro muito para cima dos córregos. Não, porque eu moro do lado de cá da estrada, eu não preciso passar por eles. Mas pra quem passa é complicado, não tem jeito (Maria).

Tinha (buracos), a gente arrumava com cascalho. [...] Eles colocavam as pedras, as areias lá para ver se estrada dava firmada. [...] Uma vez por acaso, eu posso arrumar. Mas não tem como pagar pra arrumar (Raul).

“Tem uma grota, tem a ponte... em 2023 era ruim, sim mas agora nós arrumamos [...] foi... nós mesmo... com areia, colocamos uns saco na ponte” (Antônio).

Que em 2023, passava, tipo assim, a gente ia, passava por aqui, lá na fazenda, e tinha uma menina que estudava cá em cima. Ah, então a rota era maior. A gente não vinha direto para São Bento, a gente passava na fazenda. Para pegar ela, né? Não, Porque é muito longe, não dá pra eles trazer a gente (Clara).

Sim. Só que a gente andava mais, era mais longo e tal. Agora não, agora tá bem perto. [...] É, porque ela (aluna que deixou a rota) estudava e a casa dela era mais longe, ela morava mais em cima. [...] Teve um dia que teve um problema na escola e não teria o transporte porque estava quebrado. Aí meu pai me trouxe. Meu pai, ele vem cá, ele me trouxe aqui. Nessa época meu irmão também estudava e vem nós dois, ele trouxe a gente. Lá (em 2023) eu acho que se trouxe foi uma ou duas vezes (Elza).

Hoje, eu acho que porque diminuiu mais a linha. Diminuiu a linha. [...] Saiu (alunos da rota). As pessoas lá da Pindaíba. Da Pindaíba, que eu cheguei a buscar. Acabaram

que foram embora. Mas antes, quando eles estavam, era mais pesado. Nossa... era uma coisa que a gente tinha que sair mais cedo pra chegar ainda. Pra ver se conseguia chegar na escola, né? Porque não era certeza (Rita).

Até na época de chuva, eles dão um jeitinho. Dão um jeitinho de vir (EEB1). Já aconteceu dos alunos não poderem retornar para suas casas. Já aconteceu situação que eu tive que levá-los para a minha casa, comunicar para os pais, eles dormirem na minha casa e conseguir retornar para a residência deles só no dia seguinte quando os córregos permitiam atravessar. Isso acontece praticamente todo ano”. [...] “Sim, várias vezes já aconteceu os alunos não poderem retornar para suas casas. Já aconteceu situação que eu tive que levá-los para a minha casa, comunicar para os pais, eles dormirem na minha casa e conseguir retornar para a residência deles só no dia seguinte quando os córregos permitiam atravessar. [...] Sim, temos vários alunos nossos que atravessam tanto o Rio de Janeiro quanto o Rio São Francisco para poder pegar o transporte terrestre. E essa travessia é feita pela família, a família que banca porque a necessidade deles era ter uma lancha escolar, mas infelizmente até hoje não conseguimos para a nossa comunidade. Acontece nos períodos de chuva, às vezes mesmo molharem dentro dos barcos, muitas vezes não conseguem sair das ilhas para poder chegar para pegar o transporte e também perder aula (EEB3).

Os relatos demonstraram que, quando o transporte escolar quebrava, as soluções para a realização das viagens eram pensadas pela comunidade rural local. Foram citados motoristas que também eram pais de alunos e residiam nas comunidades, pais e moradores locais que dispunham de seus veículos particulares para que os alunos pudessem seguir suas rotas para suas casas ou escolas.

Notou-se, pelas entrevistas, que a educação é valorizada e um agir em coletividade impulsiona as comunidades para que seus filhos possam estar presentes nas aulas. A estudante Cássia relata que o seu estudo é prioridade para sua mãe e, por isso, a mãe faz de tudo para que ela não falte à escola: “Aí, tem minha mãe. É por que minha mãe, é... cumé que fala? Prio.. pri... rs, prioriza estudo”.

Os entrevistados informaram que os motoristas contratados pela prefeitura para atuarem no transporte escolar são das comunidades atendidas pelas escolas. Os estudantes apontaram essas contratações locais como um fator positivo, pois se comprometem com a busca de soluções e são pessoas acessíveis por serem vizinhos ou conhecidos das comunidades em que residem.

As iniciativas comunitárias de enfrentamento das falhas (ex.: transporte comunitário improvisado) não exime o poder público de suas responsabilidades com o transporte escolar, mas o senso de coletividade das comunidades viabilizou a frequência dos estudantes nas aulas de 2023 e, assim, diminuem os prejuízos educacionais aos estudantes.

Há outras situações que a comunidade escolar não consegue solucionar. A exemplo, o estudante Roberto contou que, em 2023, alguns estudantes moravam após as serras e morros que eram intransitáveis na época das chuvas, pois os veículos não conseguiam passar e as rotas

eram muito distantes, então nem havia a possibilidade de uma organização da comunidade para substituir o transporte escolar.

Uma especialista (EEB3) disse que a comunidade e pais custeavam o transporte a barco de alunos no ano de 2023. Acrescentou que, quando “apertava” para os pais, a comunidade ajudava.

Há previsão de transporte hídrico pelo PTEMG, mas, na prática, não foi ainda custeado pelo governo de Minas Gerais. Com relação ao transporte escolar aquaviário, há a preocupação pelo Conveniado em como lidar com mão de obra do transporte hídrico: “não é só comprar a lancha, tem que ter habilitação, tem que ter manutenção e não é fácil na zona rural a gente conseguir pessoas com esse perfil. E é muito caro”³.

A presença da comunidade nas decisões sobre o transporte escolar, observada de forma espontânea em algumas falas, revela um potencial a ser institucionalizado. Sugere-se, portanto, que os conselhos escolares incluam representantes das comunidades rurais e que o poder público crie mecanismos regulares de escuta e participação popular.

Cabe aos gestores públicos buscar soluções para que esses estudantes sejam assistidos e frequentem regularmente as suas escolas. O diálogo entre os órgãos deve ser constante e deve se estender à comunidade escolar. Os desafios e busca de soluções para o transporte escolar devem surgir de maneira colaborativa.

Mesmo em um único município, como o de Buritizeiro, as realidades de cada uma das escolas de campo e suas necessidades são diferentes. Por isso, insiste-se na importância da escuta dos moradores nos processos decisórios da política de transporte escolar.

A literatura sobre participação social nas políticas públicas aponta que a mobilização local pode ser um fator importante para pressionar mudanças (Souza, 2018), mas que, sozinha, não substitui a responsabilidade do Estado. É preciso haver canais permanentes de escuta e diálogo com as comunidades, integrando seus saberes à gestão do transporte escolar.

3.4.7 Unidade Temática 7: sugestões de melhoria para o transporte escolar

Foram assinaladas as seguintes sugestões (e soluções) para a melhoria do transporte escolar pelos entrevistados: renovação, vistoria e manutenção da frota, pavimentação, construção de pontes e manutenção regular das estradas, pagamento em dia dos motoristas e a

³ Informação fornecida pelo coordenador do setor de transporte escolar da prefeitura de Buritizeiro em abril de 2025.

fiscalização e acompanhamento mais rigorosos do serviço de transporte escolar do município de Buritizeiro.

Trocar as van por ônibus, porque é muita poeira, é muito cheiro de gasolina. Ahhh como eu falei, teve uma vez que a gente foi fechar a porta e a porta caiu. Mas foi tipo assim, várias vezes! Não teria cheiro de gasolina, mais novo, com lugar pra todo mundo porque tem vez que vai um no colo do outro. Apertado assim. Tem vez que tem que dar duas viagens porqueno cabe todo mundo. Mas eu acho que é isso, mudar pra um veículo maior (Regina).

Ahhh, um transporte assim que desse pelo menos pra gente poder dormir né? De lá aqui. Uma coisa que não quebrasse toda semana. Porque acaba que a gente perde muita matéria e os professor cobra demais. Aí tem uns que falta, aí a gente tem que ficar mandando atividade. Tem uns que falta e tem professor que fala que num vai passar de novo. É, não repõem e fala que vai deixar a nota que tiver. É porque eles tem que dar aula deles, ensinar a gente e a gente num tá dando conta, não dá pra prestar atenção (Simone).

Ah, todo dia eu revisava a kombi, todo dia eu olhava tudo, tipo os pneu e esses trem. A estrada agora tá melhorzinha, porque eles mexeram nela então nem precisa mais (Gabriela).

Humm, um banco mais confortável, hummm... um ar condicionado, que é muito calor aqui (risos) e, e o cinto de segurança. Eu acho que poderia trocar (a kombi) por uma van mais confortável e é só (Cássia).

Sim, que eles esperassem mais de andar... Eu tamparia todos os buracos e para os motoristas não passar totalmente no meio dos buracos, pra não pular tanto (Marina).

Os carros melhores, hanran.. uns carros novo, toda vez que esses carros que a gente anda aí, toda hora tá quebrando. Aí ter uns carros novo é melhor” (Diogo). “Melhoraria os bancos, desses trem. Os bancos deles lá é muito seco e... eles não descem não. [...] Mas é daquele sequinho que não tem nada cima e pula, ixi. As estrada? Ixi. Nossa Senhora. Ah, ruim também. Dava pra jogar uns cascais [...] tem buraco demais... tem a ponte também, assim, Só que ela não tem corrimão assim não (Roberto).

Colocar mais uma van pra ficar um percurso melhor. [...] Eu colocaria outro modelo melhor de van (Antônio).

Que tivesse não só um carro de transporte dentro da comunidade, tivesse dois, porque dava para buscar todo mundo e a gente não ia chegar atrasado na escola. Porque a gente chega atrasado, o professor já está dentro da sala. E a gente gosta também de chegar mais cedo e conversar com os amigos antes de ir para dentro da sala. Que o carro quebrasse menos ou que tivesse outro também para ajudar, né? Quando um quebra, poder usar o outro (Dolores).

Melhorar o carro. Não era confortável. [...] Nossa senhora, é, as estradas, precisa melhorar (Fernando).

Melhoraria as estradas e daria o... Veículo, o Veículo... eu acharia uma van. Com mais espaço, mais ar condicionado, pra não entrar poeira, né? Uma van pra não quebrar... um veículo mais seguro, né? Porque acaba que... Tem umas que não entra muito poeira, mas tem outras que é só poeira mesmo. [...] É, né? É difícil (Rita).

Arrumar as estradas, tipo assim passar um trator de vez em quando (Raul).

Eu melhoraria... As estradas, os carros. Colocava uns carros mais modernos, porque essas Kombis é bem atrasada. Um carro bem mais confortável ... colocava... Aí tem os monitores, né? Tem que pagar os que vem no Kombi, esses trem (Geraldo).

Ih, bastante. Colocar uma van boa, mais nova. Ter ar-condicionado (Caetano).

Trazer um ônibus bom, né? Confortável. Com uma cadeira boa... tipo assim, é... Como é que chama? Cadeira, assim, mais confortável. Um ar-condicionado... ou senão, janela grande, porque tem umas janelas que nem abre. Nem dá pra abrir, aí faz calor. [...] Também tem que, tipo assim, ser aquele ônibus bem fechado pra não entrar poeira. Porque o ônibus lá, ele entra mais poeira do que ar (Clara).

Eu acho que seria melhor se fosse uma ônibus mesmo. Porque agora tá sendo o carro. Aí a ônibus ia ser melhor. Caberia (mais alunos) (Nayara).

Eu trocaria o transporte por uma Doblô. Porque no município mesmo, quem puxa os meninos e os jovens, você dá uma Doblôzinha. Como a nossa rota, a estrada agora, a estrada é bem boa e tal, eu trocaria a Kombi por uma Doblôzinha (Elza). Que colocassem transportes mais seguros e que avisassem quando o transporte não for passar. Um transporte mais confortável, mais seguro e com mais espaço (João).

O Quadro 3 organiza as sugestões dos entrevistados para a melhoria do transporte escolar:

Quadro 3 – Sugestões de melhoria para o transporte escolar em Buritizeiro (2023)

(continua)

Categoria	Sugestões Apontadas	Fonte
Veículos	Troca por ônibus ou vans maiores, novos e mais confortáveis; Instalação de ar-condicionado; Eliminação de odores de combustível	Estudantes e EEBs
Segurança	Uso obrigatório e funcionamento de cintos de segurança; Portas e janelas em pleno Funcionamento	Estudantes
Infraestrutura viária	Pavimentação das estradas; Patrolamento e cascalhamento frequente; Construção de pontes sobre córregos e riachos	Estudantes e EEBs
Gestão e operação do serviço	Fiscalização rigorosa do transporte; Manutenção e vistoria regulares dos veículos; Pagamento em dia dos Motoristas	Estudantes e EEBs
Comunicação e previsibilidade	Aviso prévio quando o transporte não for operar	Estudantes e EEBs

Quadro 3 – Sugestões de melhoria para o transporte escolar em Buritizeiro (2023)

(conclusão)		
Conforto	Bancos acolchoados e mais espaçosos; Menor superlotação	Estudantes e EEBs
Participação comunitária	Inclusão das comunidades na tomada de decisão; Escuta ativa das demandas Locais	Estudantes e EEBs
Assistência nos casos extremos	Alternativas de transporte aquaviário com mão de obra Capacitada	EEBs (sobre lancha)

Fonte: Autora (2025).

A maioria dos alunos entrevistados (90,62%) deixou como sugestão de melhoria para o transporte escolar em Buritizeiro, a troca dos veículos antigos por carros novos e mais confortáveis. 28,12% desses estudantes disseram que os novos veículos poderiam ter ar condicionado, pois a região é quente e com as janelas abertas entra muita poeira no interior dos carros; Já 6,25% sugeriram que o veículo não tivesse odor de gasolina.

Com relação à segurança, os estudantes sugeriram que houvesse cintos, janelas e portas “funcionando” nos carros.

A especialista EEB3 deixou como sugestão:

Que tivéssemos um olhar principalmente para os carros que transportam nossas crianças, que deixam muito a desejar mesmo. [...] A qualidade, porque entra muita poeira, são kombis antigas, então poderia estar proporcionando com veículos melhor e uma assistência melhor também nas estradas, para que eles possam realmente chegar até a escola. Não ter perca nas suas cargas horárias, que muitas vezes o transporte quebra, fica semanas sem um aluno vir à escola.

As falas dos estudantes e especialistas indicam que, mesmo diante das adversidades enfrentadas diariamente como: veículos precários, atrasos constantes, ausência de motoristas, falta de manutenção das estradas e insegurança no trajeto, os sujeitos persistem em frequentar a escola, ainda que com dificuldades.

Relatos como o de estudantes que iam a pé, de bicicleta, moto ou com apoio de familiares quando o transporte escolar falhava, demonstram uma atitude de resistência e valorização da educação.

As sugestões apresentadas por eles não envolvem grandes reivindicações: desejam apenas veículos que não quebrem com frequência, com cintos de segurança funcionais, menos poeira e mais conforto; e estradas transitáveis, sobretudo no período das chuvas. Essa postura evidencia um comportamento resiliente por parte dos entrevistados, que, apesar das condições

precárias enfrentadas, demonstram compromisso com os estudos e esperam, ao menos, condições mínimas de segurança e dignidade para ir à escola. De acordo com Castro e Amaral (2021) e o próprio FNDE (2022), essas medidas são, na verdade, requisitos mínimos de uma política pública eficiente.

3.4 CONCLUSÕES

A análise do transporte escolar nas quatro escolas rurais do município de Buritizeiro (MG) evidenciou que se trata de uma política pública de alta complexidade operacional, especialmente devido às características territoriais e hidrográficas da região. A existência de mais de 80 linhas diárias, a presença de barreiras naturais (como grotas, morros, riachos e pontes improvisadas), aliada à falta de pavimentação das vias, torna o acesso escolar extremamente desafiador – sobretudo durante o período chuvoso.

As entrevistas com estudantes e especialistas em educação básica revelaram a precariedade tanto dos veículos utilizados quanto da malha viária. O estudo reforça os apontamentos de Silva e Yamashita (2010), que defendem a necessidade de políticas de financiamento diferenciadas para municípios e a inserção de critérios na base de cálculos que levem em consideração o tipo de vias, a distância das rotas, o desgaste e manutenção dos veículos e não apenas a quantidade de estudantes que utilizam o serviço.

Em consonância com os achados de Santos e Rodrigues (2023) e Lord (2008), verifica-se que a ineficiência do transporte escolar nas zonas rurais revela a histórica negligência do poder público com as comunidades do campo. Essa ineficiência se manifesta, sobretudo, na aplicação ineficaz dos recursos públicos, uma vez que a frota disponibilizada é insuficiente ou inadequada às condições das estradas, gerando custos elevados de manutenção e substituição. Além disso, a ausência de planejamento adequado das rotas resulta em longos percursos e em excesso de tempo de deslocamento dos estudantes, comprometendo tanto a rotina escolar quanto a familiar. Tais fatores evidenciam que, embora haja investimento público, ele não se traduz em um serviço eficiente, pois os recursos não são otimizados e a oferta não atende de forma satisfatória à demanda local.

Essa constatação foi confirmada na realidade de Buritizeiro, onde os dados coletados evidenciam trajetos longos e exaustivos, veículos em más condições de conservação e frequentes atrasos nos horários de chegada à escola. Além disso, diversos estudantes relataram desconforto durante os percursos e insegurança em dias de chuva, o que, em muitos casos, comprometeu a frequência às aulas. Tais elementos reforçam como a precariedade dos serviços de transporte escolar, além de dificultar o acesso à escola, aprofunda as desigualdades educacionais e sociais já existentes.

Quanto à diminuição dos impactos do transporte escolar na organização pedagógica das escolas, é importante resolver questões gerenciais simples, que diminuiriam a infrequência dos estudantes, como a formulação de calendários escolares que previssessem os recessos escolares e períodos de férias na época das águas. Para tanto, os setores competentes da Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais e do município de Buritizeiro devem manter diálogo próximo e planejar juntos com as comunidades o atendimento do transporte escolar das escolas campesinas.

Sugere-se que seja realizado o reconhecimento formal das escolas estudadas como escolas do campo (que são). Este reconhecimento flexibiliza as normativas educacionais vigentes da Secretaria de Estado da Educação de Minas Gerais, pois as incluiria na Modalidade de Ensino da Educação do Campo.

O aluno do campo já possui o transporte escolar como fator de desgaste físico e emocional, melhorar as condições em que é realizado o transporte escolar afetaria positivamente na aprendizagem e no cotidiano dos estudantes e seus familiares como demonstraram os estudos de Silva e Santos (2023), Corrêa e Velloso (2020) e Goulart, Morais e Vieira Jr. (2019).

Por fim, é importante registrar que a realização deste estudo foi marcada por significativos desafios logísticos, especialmente no que diz respeito ao acesso da pesquisadora às comunidades rurais onde se localizavam as escolas analisadas. O deslocamento até essas localidades somente foi viabilizado com o apoio da Prefeitura Municipal de Buritizeiro, tendo em vista a inexistência de transporte público regular para essas regiões.

Cabe destacar, no entanto, que os percursos utilizados pela pesquisadora se deram pelas vias em melhores condições de trafegabilidade entre a zona urbana do município e as sedes das comunidades, o que difere substancialmente dos trajetos enfrentados cotidianamente pelos estudantes participantes deste estudo. Esses alunos percorrem caminhos mais longínquos, com pouca ou nenhuma manutenção e maior presença de obstáculos naturais, submetendo-se, diariamente, a condições significativamente mais adversas para acessar a escola.

Além disso, a pesquisa enfrentou limitações relacionadas ao tempo disponível para sua execução e à escassez de recursos que possibilitassem a ampliação da amostra por meio da escuta de um número maior de participantes. Em diversos períodos, a chegada às comunidades escolares tornou-se inviável devido às condições precárias de acesso, o que restringiu ainda mais a coleta de dados no campo.

A realização de estudos em comunidades remotas e de difícil acesso é fundamental para

revelar as múltiplas realidades que compõem o estado de Minas Gerais — essas “Minas” que, como dizia Guimarães Rosa (2001), são muitas e diversas. Assim como existem várias Minas, também há muitos Brasis ainda pouco explorados pela pesquisa, especialmente no campo educacional. Investigar essas realidades é essencial para que as políticas públicas de educação se tornem mais justas, equitativas e sensíveis às particularidades regionais, contribuindo efetivamente para a ampliação do acesso e da permanência dos estudantes na escola.

Os achados deste estudo dialogam diretamente com a literatura revisada na etapa da revisão sistemática. Autores como Santos e Rodrigues (2023) e Lord (2008) já evidenciavam que a precariedade das rotas, a insuficiência de investimentos e a invisibilidade das especificidades do campo comprometem a efetividade do transporte escolar. A pesquisa realizada em Buritizeiro confirma tais apontamentos, ao demonstrar que os trajetos percorridos pelos estudantes são ainda mais desafiadores do que aqueles considerados viáveis pela gestão municipal. Ao mesmo tempo, contribui de forma original ao trazer a percepção direta dos usuários sobre os impactos dessa realidade em sua rotina escolar e familiar, aspecto pouco explorado nos estudos anteriores. Dessa forma, amplia-se o entendimento sobre a política de transporte escolar em contextos rurais, reafirmando a necessidade de políticas educacionais mais sensíveis às diversidades territoriais.

Torna-se imperativo que a política de transporte escolar seja pensada como parte integrante das políticas educacionais e não apenas como serviço complementar. Reafirma-se a urgência de medidas que envolvam investimentos estruturais, fiscalização contínua, escuta ativa das comunidades e planejamento intersetorial. Somente assim será possível assegurar o direito à educação com qualidade, equidade e respeito à realidade dos estudantes do campo.

REFERÊNCIAS

ANSELMO FILHO, S.; NOGUEIRA, E. M. L. PAULA, M. dos S. A trajetória da política pública de transporte escolar rural no modo aquaviário. **Nuances: Estudos sobre Educação**, Presidente Prudente, v. 31, p. 413–426, 2020. DOI:10.32930/nuances.v31i0.8335. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/Nuances/article/view/8335>. Acesso em: 10 jun. 2024.

BRASIL. Ministério da Educação. Decreto nº 7.352/2010. Dispõe sobre a política de educação do campo e o Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária - PRONERA. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 5 nov. 2010.

BRASIL. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep). **Resumo Técnico: Censo Escolar da Educação Básica 2022**. Brasília, DF: Inep, 2022.

BRASIL. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep). **Censo da Educação Básica 2022: notas estatísticas**. Brasília, DF: Inep, 2023.

BRASIL. Lei nº 11.346, de 15 de setembro de 2006. Sistema Nacional de Segurança Alimentar e Nutricional (SISAN), com vistas a assegurar o direito humano à alimentação adequada e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 18 set. 2006.

CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE (Brasil). **Resolução Nº 466 de 12 de dezembro de 2012**. Aprova as seguintes diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos; Revoga as (RES. 196/96); (RES. 303/00); (RES. 404/08). Brasília, DF: CNS, 2012.

CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE (Brasil). **Resolução nº 510 de 07 de abril de 2016**. Dispõe sobre os Procedimentos Metodológicos Característicos das Áreas de Ciências Humanas e sociais. Brasília, DF: CNS, 2012.

BRAUM, V.; CLARK, V. Using thematic analysis in psychology. **Qualitative Research in Psychology**, [s. l.], v. 3, n. 2, p. 77-101, 2006. DOI: <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1191/1478088706qp063oa>. Acesso em: 27 set. 2024.

CALDART, R. S. O campo da educação do campo. *In*: MOLINA, M. C.; JESUS, S. M. S. A. de (org.). **Por uma educação do campo: contribuições para a construção de um projeto de educação do campo**. Brasília: Articulação Nacional Por uma Educação do Campo, 2007. p. 35-64.

CARDOSO, E. A. M.; SANTOS, I. C. dos; SANTOS, A. R. dos. Educação do Campo no marco do estado capitalista: a realidade de Vitória da Conquista/BA. **Acta Educ.**, Maringá, v. 44, p. e54080, 2022. DOI: <https://doi.org/10.4025/actascieduc.v44i1.54080>. Disponível em: http://educa.fcc.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2178-52012022000100110&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 10 jun. 2024.

CASTRO, A. A. de; AMARAL, P. F. do. A qualidade do transporte escolar como política pública: entre a infraestrutura e o direito à educação. **Revista Brasileira de Educação**, [s. l.], v. 26, 2021.

CAVALCANTI, A. P. de H.; CARVALHO, W. L. de. A Educação do campo no cenário da política educacional brasileira: breve histórico. **Revista Temas Em Educação**, João Pessoa, v. 30, n. 2, p. 1-18, maio/ago. 2021. DOI: <https://doi.org/10.22478/ufpb.2359-7003.2021v30n2.54213>. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/rteo/article/view/54213>. Acesso em: 10 jun. 2024.

CORRÊA, G. T.; VELLOSO, M. S. **Investigação da relação entre a deficiência do transporte escolar rural e o baixo desempenho dos alunos das escolas rurais de Brasília**. Brasília, DF: UniCEUB, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5102/pic.n0.2019.7440>. Acesso em: 25 maio 2024.

COSTA, F. de A. do N. Sistema Modular de Ensino Médio: da implantação ao esvaziamento na Vila de Curuai-Pará. **Revista Exitus**, Santarém, v. 14, n. 1, p. e024011, 2024. DOI: 10.24065/re.v14i1.2520. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.ufopa.edu.br/index.php/revistaexitus/article/view/2520>. Acesso em: 25 jun. 2024.

COSTA, M. C. G.; ARAÚJO, S. R. E.; XAVIER, L. de A. M.; FURTUNATO, K. V.; ABREU, M. C. de; TAVARES, H. S.; SILVA TAVARES, H. Os desafios do transporte Escolar no Município de Arraias-TO. **Brazilian Journal of Development**, [s. l.], v. 5, p. 50832– 50846, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.34117/bjdv7n5-468>. Acesso em: 16 ago. 2024.

EVANGELISTA, J. C. S. *et al.* A política do transporte escolar na educação do campo: impactos e desafios na realidade escolar. In: EVANGELISTA, J. C. S. *et al.* (ed.). **Políticas públicas, educação e diversidade: uma compreensão científica do real**. Guarujá, SP: Científica Digital, 2021. p. 39-53.

FERREIRA, F.; BRANDÃO, E. Fechamento de escolas do campo no Brasil e o transporte escolar entre 1990 E 2010: na contramão da educação do campo. **Imagens da Educação**, [s. l.], v. 7, n. 2, p. 76-86, 2017. DOI: <https://doi.org/10.4025/imagenseduc.v7i2.36910> . Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/ImagensEduc/article/view/36910>. Acesso em: 25 jun. 2024.

GOULART, L. M. L.; MORAIS, A. A. de; VIEIRA JÚNIOR, N. Tempo de permanência no transporte escolar sobre o desempenho estudantil. **Interritórios / Revista de Educação**, Caruaru, v. 5, n. 9, 2019. DOI: <https://doi.org/10.33052/inter.v5i9.243594>. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/interritorios/article/view/243594#siteNav>. Acesso em: 10 fev. 2023.

LIMA, F. S.; LIMA, J. M. O transporte escolar como fator de exclusão/inclusão no contexto da educação rural. **Revista Ibero-Americana de Estudos em Educação**, Araraquara, v. 14, n. 1, p. 66–82, 2019.

LOMBA, R. M.; CARDOSO, J. P. Educação do campo e pedagogia da alternância: uma análise das escolas família agrícola do Amapá. **REVISTA NERA**, [s. l.], n. 53, p. 361–384, 2020. DOI:10.47946/rnera.v0i53.6568. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/nera/article/view/6568>. Acesso em: 25 jun. 2024.

LORD, L. Financiamento do transporte escolar e a questão das zonas rurais no Brasil.

Revista da Faculdade de Educação, [s. l.], v. 9, n. 1, p. 129–140, 2008. Disponível em: <https://periodicos.unemat.br/index.php/ppgedu/article/view/3614>. Acesso em: 14 out. 2025.

MAZUR, I. P.; ANTONIO, A; C. O ensino fundamental no campo em Itapejara D'Oeste/PR: da oferta ao fechamento e tentativas de fechamento das escolas no campo. *In*: REUNIÃO Científica Regional da ANPED: educação, movimentos sociais e políticas governamentais. Paraná: UFPR, 2016.

MENDES, C. H.; RODRIGUES, W. G. A intersetorialidade como estratégia de gestão na implementação de políticas públicas: desafios e possibilidades. **Revista de Administração Pública (RAP)**, [s. l.], v. 54, n. 2, p. 370–389, 2020.

MINAS GERAIS. **Resolução SEE nº 2.820, de 11 de dezembro de 2015**. Institui as Diretrizes para a Educação Básica nas escolas de campo de Minas Gerais. 2015. Disponível em: <https://www.acervodenoticias.educacao.mg.gov.br/images/documentos/2820-15-r.pdf>. Acesso em: 13 jan. 2025.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais. **Resolução SEEMG nº 4468, de 22 de dezembro de 2020**. Estabelece Regime de Progressão Continuada excepcionalmente para o ciclo 2020-2021, para todos os níveis e modalidades de ensino, nas escolas da rede pública estadual de ensino de Minas Gerais. 2020. Disponível em: <https://www.acervodenoticias.educacao.mg.gov.br/images/documentos/RESOLUC%CC%A7A%CC%83O%20SEE%20N%C2%BA%204.468%20DE%2021%20DE%20DEZEMBRO%20DE%202020..pdf>. Acesso em: 13 jan. 2025.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Educação. **Resolução nº 4.928, de 17 de novembro de 2023**. Estabelece para a Rede Pública Estadual de Ensino de Educação Básica os procedimentos de ensino, diretrizes administrativas e pedagógicas do Calendário Escolar do ano de 2024. 2023. Disponível em: <https://www.educacao.mg.gov.br/wp-content/uploads/2023/11/4928-23-r-Public.-18-11-23.pdf>. Acesso 13 jan. 2025.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Educação. **Memorando de 16 de abril de 2024**. Orientações para garantia da oferta dos dias letivos e da carga horária aos estudantes, 2024. [S. l.: s. n.], 2024.

OLIVEIRA, J. F. de. Educação no campo: velhos problemas, novos desafios. **Educação e Sociedade**, Campinas, v. 25, n. 89, p. 25-47, 2004.

NASCIMENTO, M. V. L. de A.; DOURADO, A. B. de F.; de ANDRADE, M. O. Avaliação do transporte escolar rural pelos usuários em pequena cidade no agreste de Pernambuco. **Observatório de la Economía Latino Americana**, [s. l.], v. 21, n. 8, p. 9331–9349, 2023. DOI: 10.55905/oelv21n8-081. Disponível em: <https://ojs.observatoriolatinoamericano.com/ojs/index.php/olel/article/view/1156>. Acesso em: 14 ago. 2025.

ROSA, J. G. **Grande sertão: veredas**. 3. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001.

SANTOS, L. A.; RODRIGUES, A. C. da S. Atuação da política de transporte escolar no município de Cuitegi/PB: contribuições para o acesso e permanência. **Revista Educação e Emancipação**, São Luís, v. 16, n. 2, p. 87-114, 2023. DOI: <https://doi.org/10.18764/2358-4319v16n2.2023.24>. Disponível em:

<https://periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/reducacaoemancipacao/article/view/21074>. Acesso em: 17 ago. 2024.

SANTOS, F. R.; SILVA, A. M. Fechamento das escolas rurais e transporte escolar no município de Morrinhos/GO. **INTERFACES DA EDUCAÇÃO**, [s. l.], v. 7, n. 21, p. 23–42, 2016. DOI: 10.26514/inter.v7i21.1222. Disponível em: <https://periodicosonline.uems.br/interfaces/article/view/1222>. Acesso em: 25 jun. 2024.

SILVA, J. N. da. **Entre números e narrativas, um estudo sobre o fechamento de escolas e localidades rurais na Amazônia Paraense**. 2019. 124 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Antrópicos na Amazônia) -- Campus Universitário de Castanhal, Universidade Federal do Pará, Castanhal, 2019. Disponível em: <http://repositorio.ufpa.br:8080/jspui/handle/2011/12522>. Acesso em: 12 jul. 2025.

SILVA, M. G. T. da.; SANTOS, M. P. M. dos. O ABANDONO ESCOLAR NA ZONA RURAL. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**, [s. l.], v. 9, n. 11, p. 4242–4256, 2023. DOI: 10.51891/rease.v9i11.12181. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/12181>. Acesso em: 12 jul. 2025.

SILVA, A. R. da; YAMASHITA, Y. Modelo de distribuição de recursos para o transporte escolar rural a partir dos princípios da igualdade e da equidade. **Transportes**, [s. l.], v. 18, n. 3, p. 88-96, 2010. DOI: 10.14295/transportes.v18i3.455. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/455>. Acesso em: 17 fev. 2024.

SILVA, L. M. da. **Desafios e perspectivas da educação do campo: uma análise em Porto Nacional – TO**. 2019. 102 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Tocantins, Porto Nacional, 2019. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11612/1197>. Acesso em: 11 fev. 2024.

SILVA, V. P.; VASCONCELOS, F. H. L.; DAVID, P. B. Programa Caminho da escola: Impactos na política educacional nos índices educacionais rurais do estado do Ceará. **Conexões, Ciência e Tecnologia**, [s. l.], v. 15, p. e021016, 2021. DOI: 10.21439/conexoes.v15i0.2107. Disponível em: <https://conexoes.ifce.edu.br/index.php/conexoes/article/view/2107>. Acesso em: 11 ago. 2024.

SOUZA, C. Participação, desenho institucional e desempenho de políticas públicas. **Revista de Sociologia e Política**, Curitiba, v. 26, n. 66, p. 33-55, 2018.

SOUZA, M. A. de. Educação e contradição no campo: e as escolas públicas?. **Revista Ibero-Americana de Estudos em Educação**, Araraquara, v. 16, n. esp2, p. 1231–1252, 2021. DOI: 10.21723/riaee.v16iesp2.15123. Disponível em: <https://periodicos.fclar.unesp.br/iberoamericana/article/view/15123>. Acesso em: 10 jun. 2024.

SOUZA, L. K. de. Pesquisa com análise qualitativa de dados: conhecendo a análise temática. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, Rio de Janeiro, v. 71, n. 2, p. 51-67, 2019. DOI: <https://doi.org/10.36482/1809-5267.ARBP2019v71i2p.51-67>. Disponível em: https://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1809-52672019000200005. Acesso em: 10 jun. 2024.

VIEIRA, M. de F.; SECO, C. M. A Educação no contexto da pandemia de COVID-19: uma

revisão sistemática de literatura. **Revista Brasileira de Informática na Educação**, [s. l.], v. 28, p. 1013–1031, 2020. DOI: 10.5753/rbie.2020.28.0.1013. Disponível em: <https://journals-sol.sbc.org.br/index.php/rbie/article/view/4232>. Acesso em: 10 jun. 2024.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta dissertação teve como objetivo geral analisar o serviço de transporte escolar da rede pública estadual do município de Buritizeiro e seus impactos no cotidiano escolar e familiar dos estudantes, com base na percepção dos próprios usuários no ano de 2023.

Para sua realização, buscou-se responder a três questões centrais: (1) Como os estudantes das escolas estaduais rurais de Buritizeiro conciliam o uso do transporte escolar com suas rotinas escolares e familiares? (2) Como se dá a execução da política de transporte escolar no município? (3) Essa política atende às especificidades dos estudantes e de suas escolas?

Como objetivos específicos, buscou-se: (a) realizar um levantamento da produção acadêmica nacional relacionada ao tema e à sua relação com indicadores de desempenho e qualidade educacional; e (b) analisar a percepção dos estudantes e dos Especialistas de Educação Básica (EEBs) da rede estadual das escolas rurais de Buritizeiro sobre o transporte escolar e compreender como ele interfere, ou não, em suas rotinas escolares e familiares.

Optou-se por organizar o estudo em dois artigos. O primeiro consistiu em uma Revisão Sistemática da Literatura, utilizando o método proposto por Roever (2017), com base em 57 estudos publicados entre 2015 e 2024 nas plataformas Periódicos CAPES, Oasisbr, SciELO e Web of Science. A revisão abordou temáticas como a Política de Nucleação Escolar, a Educação do Campo, programas e financiamento do transporte escolar. Desses, sete trabalhos se dedicaram diretamente à análise de indicadores educacionais como frequência escolar, evasão, IDEB e desempenho no ENEM.

Os dados revelaram a carência de amostras mais robustas e análises estatísticas aprofundadas para mensurar com precisão o impacto do transporte escolar no desempenho dos estudantes. Ainda assim, identificaram-se fatores recorrentes que comprometem os resultados educacionais: a ausência de transporte regular, o baixo investimento, as longas distâncias percorridas e a má gestão dos recursos públicos. Como contraponto positivo, destacou-se a experiência do estado do Ceará, onde a implementação do Programa Caminho da Escola resultou em um aumento significativo no IDEB das escolas rurais atendidas.

O segundo artigo, de natureza qualitativa, baseou-se em entrevistas semiestruturadas com 32 estudantes e 3 (três) EEBs de quatro escolas rurais de Buritizeiro. Os dados foram analisados com base na técnica de análise temática (Braun; Clark, 2006). Os resultados identificaram problemas recorrentes, como a precariedade dos veículos e das estradas, especialmente durante o período chuvoso. Tais falhas foram apontadas como responsáveis diretas pela elevada taxa de inassiduidade no ano de 2023.

Os dados também revelaram a necessidade de ajustes na organização pedagógica das escolas, com destaque para a formulação de calendários que considerem os períodos de chuvas,

a formalização de estratégias de recomposição da carga horária e da aprendizagem, bem como a adaptação do Regimento Escolar e do Projeto Político-Pedagógico (PPP) para contemplar as especificidades dos alunos que utilizam o transporte escolar, inclusive em relação à alimentação escolar.

Os veículos foram percebidos como desconfortáveis, mas adequados às condições adversas das estradas. Entre as sugestões apresentadas, destacam-se o investimento em veículos mais modernos, manutenção preventiva, melhoria das rotas e construção de pontes e vias transitáveis. Além disso, os estudantes relataram uma sobrecarga nas rotinas familiares: muitos dedicam longas horas ao deslocamento e, ainda assim, são responsáveis por tarefas domésticas. Há famílias que dependem da presença dos filhos para garantir sua própria subsistência, o que torna ainda mais desafiadora a conciliação entre escola e vida cotidiana.

Outro aspecto revelado foi o envolvimento das comunidades escolares na busca por soluções. Muitas vezes, os próprios moradores assumem responsabilidades que caberiam ao poder público, reforçando a relevância social das escolas do campo e sua centralidade na vida comunitária (Souza; Silva; Goelzer, 2023). Os dados analisados revelam que, apesar das dificuldades enfrentadas no ano de 2023, os estudantes e especialistas demonstraram forte compromisso com a permanência na escola. Em seus relatos, observam-se marcas de resiliência e resistência, expressas em atitudes cotidianas diante de atrasos, veículos precários, superlotação e falhas no serviço. No entanto, essa perseverança não pode ser romantizada, pois ela convive com violações do direito à educação, à segurança e à dignidade.

Com base nos achados, constata-se que a política de transporte escolar em Buritizeiro apresenta fragilidades que extrapolam o campo técnico-operacional, demandando uma análise sob a perspectiva da justiça educacional. Observa-se um tratamento desigual do Estado em relação à educação campesina, expresso na precariedade do serviço e nas dificuldades de acesso, permanência e desempenho escolar de estudantes das zonas rurais, cenário que revela desigualdades históricas e persistentes.

Nesse contexto, a reflexão de Boaventura de Sousa Santos (2007) é fundamental. Para o autor, a exclusão do acesso a direitos básicos, como o transporte escolar, configura não apenas uma injustiça material, mas também simbólica, ao desconsiderar os modos de vida, saberes e

necessidades das populações rurais. Trata-se de uma forma de “injustiça territorial e epistêmica”, que atinge de forma direta os sujeitos marginalizados pelo sistema educacional.

Dessa forma, para que o transporte escolar rural se consolide como política pública de garantia de direitos, é imprescindível que o Estado adote uma postura democrática, que valorize a escuta ativa, promova o planejamento participativo e implemente ações concretas voltadas à equidade educacional. Como afirmam Boaventura de Sousa Santos e Giddens, a justiça educacional não se realiza apenas por meio de normas e decretos, mas por práticas cotidianas que sejam, de fato, inclusivas, participativas e transformadoras.

Em última instância, as políticas públicas de transporte escolar no Brasil devem não apenas prever mecanismos que melhorem a qualidade do serviço e adotem critérios de equidade no financiamento, especialmente para municípios com características geográficas e hidrográficas desafiadoras, como Buritizeiro, mas também garantir dignidade aos estudantes do campo, reconhecendo e respeitando sua realidade.

Como desdobramento da presente pesquisa, recomenda-se que estudos futuros explorem de forma mais aprofundada a relação entre tempo de deslocamento, fadiga e desempenho escolar, além de investigar os impactos do transporte sobre a alimentação escolar, a saúde mental e o bem-estar físico dos estudantes do campo.

REFERÊNCIAS

- ANSELMO FILHO, S.; NOGUEIRA, E. M. L. **Enfrenta o banheiro que hoje tem aula**. Universidade Federal Do Amazonas. 2021. 117 f. Dissertação (Mestrado em Ensino de Ciências e Humanidades), Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2021. Disponível em: <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/8350>. Acesso em: 10 jan. 2024.
- BRASIL. Ministério da Educação. Lei nº 9.394 de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB/96). **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, n. 248, 23 dez. 1996.
- BRAUM, V.; CLARK, V. Using thematic analysis in psychology. **Qualitative Research in Psychology**, [s. l.], v. 3, n. 2, p. 77-101, 2006. DOI: <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1191/1478088706qp063oa>. Acesso em: 27 set. 2024.
- BURITIZEIRO (MG). Secretaria de Educação. **Relatório de Transporte Escolar de Buritizeiro**. Buritizeiro: Prefeitura de Buritizeiro, 2023.
- CORRÊA, G. T.; VELLOSO, M. S. **Investigação da relação entre a deficiência do transporte escolar rural e o baixo desempenho dos alunos das escolas rurais de Brasília**. Brasília, DF: UniCEUB, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5102/pic.n0.2019.7440>. Acesso em: 25 maio 2024.
- COSTA, M. C. G.; ARAÚJO, S. R. E.; XAVIER, L. de A. M.; FURTUNATO, K. V.; ABREU, M. C. de; TAVARES, H. S.; SILVA TAVARES, H. Os desafios do transporte Escolar no Município de Arraias-TO. **Brazilian Journal of Development**, [s. l.], v. 5, p. 50832– 50846, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.34117/bjdv7n5-468>. Acesso em: 16 ago. 2024.
- FERREIRA, F.; BRANDÃO, E. Fechamento de escolas do campo no Brasil e o transporte escolar entre 1990 E 2010: na contramão da educação do campo. **Imagens da Educação**, [s. l.], v. 7, n. 2, p. 76-86, 2017. DOI: <https://doi.org/10.4025/imagenseduc.v7i2.36910> . Disponível em: <https://periodicos.uem.br/ojs/index.php/ImagensEduc/article/view/36910>. Acesso em: 25 jun. 2024.
- GIDDENS, A. **A constituição da sociedade**: bases para a teoria da estruturação. São Paulo: Martins Fontes, 2002.
- GOULART, L. M. L.; MORAIS, A. A. de; VIEIRA JÚNIOR, N. Tempo de permanência no transporte escolar sobre o desempenho estudantil. **Interritórios / Revista de Educação**, Caruaru, v. 5, n. 9, 2019. DOI: <https://doi.org/10.33052/inter.v5i9.243594>. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/interritorios/article/view/243594#siteNav>. Acesso em: 10 fev. 2023.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Buritizeiro**. 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/buritizeiro/panorama>. Acesso em: 29 set. 2024.
- LOTTA, G. **Teorias e análises sobre implementação de políticas públicas no Brasil**.

Brasília, DF: ENAP, 2019.

MINAS GERAIS. **Decreto 46.946, 01 de fevereiro de 2016.** Regulamenta a Lei nº 21.777, de 29 de setembro de 2015, que instituiu o Programa Estadual de Transporte Escolar - PTE-MG -, direcionado a alunos da rede estadual de ensino residentes em zona rural, e dá outras providências. Belo Horizonte: Assembléia Legislativa de Minas Gerais, 2016. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/legislacao-mineira/DEC/46946/2016/>. Acesso em: 10 jan. 2024.

MINAS GERAIS. **Lei 21.777, de 29 de setembro de 2015.** Institui o Programa Estadual de Transporte Escolar – PTE-MG –, direcionado a alunos da rede estadual de ensino residentes em zona rural. 2015. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/legislacao-mineira/LEI/21777/2015/>. Acesso em: 10 jan. 2024.

MINAS GERAIS. **Lei nº 24.574, de 20 de novembro de 2023.** Institui a Política Estadual de Abastecimento Alimentar – Peaa. Belo Horizonte: Assembléia Legislativa de Minas Gerais, 2023. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/legislacao-mineira/texto/LEI/24574/2023/#:~:text=Institui%20a%20Pol%C3%ADtica%20Estadual%20de,Art.> Acesso em: 10 jan. 2024.

MINAS GERAIS. **Relatório sobre o Transporte Escolar do município de Buritizeiro.** Rede Física, Superintendência Regional de Ensino de Pirapora, Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais, 2023. [s. l.: s.n.], 202-.

NEVES, L. K. D. N. **O impacto dos recursos aplicados no transporte escolar em relação à gestão político-financeira da educação básica:** um estudo do financiamento da educação em municípios de Goiás. 2019. 121 f. Dissertação (Mestrado em Educação), Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia-GO. Disponível em: <https://tede2.pucgoias.edu.br/handle/tede/4276>. Acesso em: 25 jan. 2024.

ROEVER, L. Compreendendo os estudos de revisão sistemática da literatura. **Rev Soc Bras Clin Med.** [s. l.], v. 15, n. 2, p. 127–157, 2017. Disponível em: <https://www.sbcm.org.br/ojs3/index.php/rsbcm/issue/view/17>. Acesso em: 25 jun. 2024.

SANTOS, B. de S. **A gramática do tempo:** para uma nova cultura política. 2. ed. São Paulo: Cortez, 2007.

SILVA, A. R. da; YAMASHITA, Y. Modelo de distribuição de recursos para o transporte escolar rural a partir dos princípios da igualdade e da equidade. **Transportes**, [s. l.], v. 18, n. 3, p. 88-96, 2010. DOI: 10.14295/transportes.v18i3.455. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/455>. Acesso em: 17 fev. 2024.

SILVA, J. N. da. **Entre números e narrativas:** um estudo sobre o fechamento de escolas em localidades rurais na Amazônia paraense. 2019. 124 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Antrópicos na Amazônia) - Campus Universitário de Castanhal, Universidade Federal do Pará, Castanhal, 2019. Disponível em: <http://repositorio.ufpa.br:8080/jspui/handle/2011/12522>. Acesso em: 25 jan. 2024.

SOUSA, J.; SILVA, M. da.; GOELZER, S. Educação no/do campo: Características e dificuldades a partir da visita às escolas Dom Érico Ferrari, em Nova Palma, e Major Tancredo Penna de Moraes, em Santa Maria/RS. **Estrabão**, [s. l.], v. 4, n. 1, p. 582–589,

2023. DOI: 10.53455/re.v4i1.112. Disponível em:

<https://revista.estrabao.press/index.php/estrabao/article/view/112>. Acesso em: 25 jan. 2024.

APÊNDICE A - LISTA DE ESTUDOS INCLUÍDOS NA REVISÃO SISTEMÁTICA DA LITERATURA

AMORIM, F. C. L. de.; LEITE, M. J. dos S. As políticas educacionais e o processo de fechamento das escolas do campo no município de Casa Nova - BA. **Germinal: Marxismo e Educação Em Debate**, [s. l.], v. 13, n. 2, p. 676–694, 2021. DOI: 10.9771/gmed.v13i2.43555. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/revistagerminal/article/view/43555>. Acesso em: 17 maio 2024.

ANSELMO FILHO, S.; NOGUEIRA, E. M. L. Enfrenta o banheiro que hoje tem aula. **Educação Em Revista**, [s. l.], v. 23, n. 1, p. 233-248, 2021. DOI: <https://doi.org/10.36311/2236-5192.2022.v23n1.p233>. Disponível em: <https://revistas.marilia.unesp.br/index.php/educacaoemrevista/article/view/13481>. Acesso em: 10 ago. 2023.

ANSELMO FILHO, S.; NOGUEIRA, E. M. L.; PAULA, M. dos S. A trajetória da política pública de transporte escolar rural no modo aquaviário. **Nuances: Estudos sobre Educação**, Presidente Prudente, v. 31, p. 413–426, 2020. DOI: 10.32930/nuances.v31i0.8335. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/Nuances/article/view/8335>. Acesso em: 10 ago. 2023.

BRUNET, A. F. D. S. **Educação do campo e educação ambiental na reforma agrária: caminhos e descaminhos percorridos nos assentamentos Indaiás I, II, III e IV em Aquidauana/MS**. 2023. 173 f. Tese (Doutorado em Educação Ambiental) - Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, Campus de Campo Grande, 2023. Disponível em: https://bdtd.ibict.br/vufind/Record/UFMS_3da11c355b98fe1d3a96fc7251bb0400. Acesso em: 11 fev. 2024.

CARDOSO, E. A. M.; SANTOS, I. C. dos; SANTOS, A. R. dos. Educação do Campo no marco do estado capitalista: a realidade de Vitória da Conquista/BA. **Acta Educ.**, Maringá, v. 44, e54080. 2022. DOI: <https://doi.org/10.4025/actascieduc.v44i1.54080>. Disponível em: http://educa.fcc.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2178-52012022000100110&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 10 jun. 2024.

CARMO, E. S. do. **A nucleação das escolas do campo no município de Currealinho – arquipélago do Marajó: limites, contradições e possibilidades na garantia do direito à educação**. 2016. 274 f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências da Educação, Belém, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufpa.br/items/668f45b5-69ae-4564-8414-5bc801525024>. Acesso em: 11 fev. 2024.

CARMO, E. S.; CUNHA, F. F.; PRAZERES, M. S. C. dos. Transporte escolar na Amazônia: uma análise dos condicionantes de acesso de estudantes ribeirinhos à escola do campo. **Revista Brasileira de Educação do Campo**, [s. l.], v. 5, p. e6897, 2020. DOI: 10.20873/uft.rbec.e6897. Disponível em: <https://periodicos.ufnt.edu.br/index.php/campo/article/view/6897>. Acesso em: 11 fev. 2024.

CASTILHO, S. D.; FRANÇA, M. C. Transporte escolar e implicações para acessibilidade, permanência e êxito de estudantes quilombolas. **Roteiro** [s. l.], v. 47, p. e29393, 2022. DOI: 10.18593/r.v47.29393. Disponível em:

<https://periodicos.unoesc.edu.br/roteiro/article/view/29393>. Acesso em: 17 maio 2024.

CAVALCANTI, A. P. de H.; CARVALHO, W. L. de. A Educação do Campo no cenário da Política Educacional brasileira: breve histórico. **Revista Temas Em Educação**, João Pessoa, v. 30, n 2, p. 1-18, maio/ago., 2021. DOI: <https://doi.org/10.22478/ufpb.2359-7003.2021v30n2.54213>. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/rteo/article/view/54213>. Acesso em: 10 jun. 2024.

CORRÊA, G. T.; VELLOSO, M. S. **Investigação da relação entre a deficiência do transporte escolar rural e o baixo desempenho dos alunos das escolas rurais de Brasília**. Brasília, DF: UniCEUB, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.5102/pic.n0.2019.7440>. Acesso em: 25 maio 2024.

COSTA, F. de A. do N. Sistema Modular de Ensino Médio: da implantação ao esvaziamento na Vila de Curuai-Pará. **Revista Exitus**, Santarém, v. 14, n. 1, p. e024011, 2024. DOI: 10.24065/re.v14i1.2520. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.ufopa.edu.br/index.php/revistaexitus/article/view/2520>. Acesso em: 25 jun. 2024.

COSTA, L. L.; MINEIRO, M. Gestão dos recursos do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE): primeiras aproximações. **Revista de Políticas Públicas e Gestão Educacional (POLIGES)**, [s. l.], v. 4, n. 1, p. 137–161, 2023. DOI: 10.22481/poliges.v4i1.12483. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/poliges/article/view/15291>. Acesso em: 17 maio 2024.

COSTA, M. C. G.; ARAÚJO, S. R. E.; XAVIER, L. de A. M.; FURTUNATO, K. V.; ABREU, M. C. de; TAVARES, H. S.; SILVA TAVARES, H. Os desafios do transporte Escolar no Município de Arraias-TO. **Brazilian Journal of Development**, [s. l.], v. 5, p. 50832– 50846, 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.34117/bjdv7n5-468>. Acesso em: 16 ago. 2024.

FARIAS, E. de S.; VIANA, M. R. Direito à educação e controle do Ministério Público nas políticas de transporte escolar e fechamento de escolas no Piauí. **Revista Linhas**, Florianópolis, v. 25, n. 57, p. 200–226, 2024. DOI: 10.5965/1984723825572024200. Disponível em: <https://revistas.udesc.br/index.php/linhas/article/view/23895>. Acesso em: 11 fev. 2024.

FERREIRA, L. da S. Política do transporte escolar: especificidades na Educação Básica do Município de Nova Mamoré/RO. **Revista Culturas & Fronteiras**, [s. l.], vol. 3, n. 1, p. 227–234, 2020. DOI: <https://doi.org/10.48212/c&f.v3i1.5881>. Disponível em: <https://periodicos.unir.br/index.php/culturaefronteiras/article/view/5881/0>. Acesso em: 11 fev. 2024.

FREITAS, W. F. **O fechamento da escola no campo em Aporé/GO sob a hegemonia Neoliberal no campo**. 2023. 193 f. Tese (Doutorado em Educação) - Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2023. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/handle/20.500.14289/17759>. Acesso em: 11 fev. 2024.

FROZZA, M. de O. **Custo aluno/ano e condições de qualidade em escolas do campo da rede estadual do Rio Grande do Sul**. 2017. 166 f. Dissertação (Mestrado em Educação) -

Universidade Federal Do Rio Grande Do Sul, Porto Alegre, 2017. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/171963>. Acesso em: 11 jan. 2023.

GOULART, L. M. L.; MORAIS, A. A. de; VIEIRA JÚNIOR, N. Tempo de permanência no transporte escolar sobre o desempenho estudantil. **Interritórios / Revista de Educação**, Caruaru, v. 5, n. 9, 2019. DOI: <https://doi.org/10.33052/inter.v5i9.243594>. Disponível em: <https://periodicos.ufpe.br/revistas/index.php/interritorios/article/view/243594#siteNav>. Acesso em: 10 fev. 2023.

GROFF, I. B. **O acesso e a permanência à educação escolar no município de Renascença-PR**: percurso de crianças do campo à única escola municipal. 2018. 183 f. Dissertação (Mestrado em Educação), Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Francisco Beltrão, 2018. Disponível em: <http://tede.unioeste.br/handle/tede/4046>. Acesso em: 22 jan. 2023.

KELFER, G. **História da implantação da educação do campo na comunidade de São João da Barra Seca, Colatina-ES**: implicações na emancipação social dos camponeses. 2020. 155 f. Dissertação (Mestrado em Educação Agrícola) - Instituto de Agronomia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2020. Disponível em: <https://rima.ufrj.br/jspui/handle/20.500.14407/12755>. Acesso em: 22 jan. 2023.

KLOECKNER, N. V. da R. A nucleação de alunos no transporte escolar. **Revista de Gestão e Secretariado**, [s. l.], v. 14, n. 8, p. 13392–13401, 2023. DOI: 10.7769/gesec.v14i8.2608. Disponível em: <https://ojs.revistagesec.org.br/secretariado/article/view/2608>. Acesso em: 11 fev. 2024.

MELO, K. R. A.; PEREIRA, L. A. Acesso e permanência no ensino médio: desafios da juventude camponesa. **Revista de Educação Popular**, Uberlândia, v. 19, n. 3, p. 99–121, 2020. DOI: 10.14393/REP-2020-53089. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/reveducpop/article/view/53089>. Acesso em: 17 ago. 2023.

MENDONÇA, R. A.; NASCIMENTO, L. A. L. do; SILVA, C. B. L. da O acesso à educação: os desafios do transporte escolar na zona rural do município de Apiacá/ES. **Research Society and Development**, [s. l.], v. 13, n. 3, p. 1–17, 2024. DOI: <https://doi.org/10.33448/rsd-v13i3.45421>. Disponível em: <https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/45421>. Acesso em: 11 maio 2024.

NASCIMENTO, M. V. L. de A.; DOURADO, A. B. de F.; ANDRADE, M. O. de. Avaliação do transporte escolar rural pelos usuários em pequena cidade no agreste de Pernambuco. **Observatório de la Economía Latino Americana**, [s. l.], v. 21, n. 8, p. 9331–9349, 2023. DOI: 10.55905/oelv21n8-081. Disponível em: <https://ojs.observatoriolatinoamericano.com/ojs/index.php/olel/article/view/1156>. Acesso em: 14 ago. 2025.

NASCIMENTO, S. M.; GOMES, K. R. F. P.; ALVES, J. L. Política educacional e o transporte escolar na rede pública de educação: um estudo de caso na gerência regional do Agreste Meridional de Pernambuco. **Caderno Pedagógico**, [s. l.], v. 21, n. 13, p. e12382, 2021. DOI: 10.54033/cadpedv21n13-328. Disponível em: <https://ojs.studiespublicacoes.com.br/ojs/index.php/cadped/article/view/12382>. Acesso em: 17 ago. 2024.

NEVES, L. K. D. N. **O impacto dos recursos aplicados no transporte escolar em relação à**

gestão político-financeira da educação básica: um estudo do financiamento da educação em municípios de Goiás. 2019. 121 f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2019. Disponível em: <https://tede2.pucgoias.edu.br/handle/tede/4276>. Acesso em: 11 fev. 2024.

NEVES, L. K. D.; Mesquita, M. C. das G. D. Política de financiamento do transporte escolar na educação básica: um estudo do custo/aluno/transporte escolar em Goiás. **Revista Fineduca**, [s. l.], v. 10, 2020. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/fineduca/article/view/90625>. Acesso em: 17 ago. 2023.

NOVAES, A. C.; SOUSA, D. M. de.; FORMIGOSA, M. M. Educação do campo: uma análise do processo de fechamento de uma escola do campo em Abaetetuba, estado do Pará. **Periferia**, [s. l.], v. 13, n. 1, p. 177–195, 2021. DOI: 10.12957/periferia.2021.54613. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/periferia/article/view/54613>. Acesso em: 11 fev. 2024.

PASTORIO, E. **Nucleação das escolas do campo:** o caso do município de São Gabriel/RS. 2015. 162 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufsm.br/handle/1/9444>. Acesso em: 12 fev. 2023.

PERGHER, C. J.; FARENZENA, N. Análise de política como metodologia em estudo do transporte escolar rural. **Revista Brasileira de Política e Administração da Educação - Periódico científico editado pela ANPAE**, [s. l.], v. 33, n. 2, p. 449–466, 2017. DOI: 10.21573/vol33n22017.59149. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/rbpaec/article/view/59149>. Acesso em: 17 ago. 2024.

PINTO, G. da S.; LIMA, L. L. dos S.; NASCIMENTO, I. V. L.; LIMA, E. V.; PEREIRA, A. C. S. de O. Programa de transporte escolar em conceição do coité: desafios e possibilidades na manutenção. **Cadernos Macambira**, [s. l.], v. 8, n. especial1, p. 55–61, 2023. DOI: 10.59033/cm.v8iespecial1.1102. Disponível em: <https://revista.lapprudes.net/CM/article/view/1102>. Acesso em: 17 ago. 2024.

PRATA, B. dos S.; SOUZA, É. de S.; LEITE, E. M. N. O transporte escolar nas rodas de conversa do FOPINECAF: desafios de acesso de estudantes às escolas do campo. **Linguagens, Educação e Sociedade - LES**, [s. l.], v. 27, n. 54, p. 254–274, 2023. DOI: 10.26694/rles.v27i54.3724. Disponível em: <https://periodicos.ufpi.br/index.php/lingedusoc/article/view/3724>. Acesso em: 17 ago. 2025.

RIBEIRO, A. C.; DE JESUS, W. F. A trajetória Histórica da política de transporte escolar: um olhar sob a assistência dos programas federais para a educação básica. **Revista HISTEDBR On-line**, Campinas, SP, v. 15, n. 66, p. 135–159, 2016. DOI: 10.20396/rho.v15i66.8643707. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/8643707>. Acesso em: 17 ago. 2025.

RIBEIRO, J. B. **Educação do campo e políticas de permanência na RDS Canumã (2005/2015)**. 2021. 215 f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2021. Disponível em: <https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/8561>. Acesso em: 25 jan. 2024.

- RINALDI, F. C. **O fechamento de escolas rurais do município de Limeira/SP: a negação do direito à educação aos trabalhadores do campo.** 2022. 272 f. Tese (Doutorado em Educação) - Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2022. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/handle/20.500.14289/17209>. Acesso em: 12 fev. 2024.
- ROCHA, C. A. **Análise do financiamento da educação em Bela Vista de Goiás e sua relação com o fechamento das escolas rurais.** 2022. 212 f. Tese (Doutorado em Educação) - Escola de Formação de Professores e Humanidades, Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2022. Disponível em: <https://tede2.pucgoias.edu.br/handle/tede/4861>. Acesso em: 12 fev. 2024.
- SANCHES, V. L.; OLIVEIRA, M. L. C. de. Desruralização escolar: um estudo sobre o fechamento de escolas do campo em um município do Estado do Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Educação do Campo**, [s. l.], v. 4, p. e5906, 2019. DOI: 10.20873/uft.rbec.v4e5906. Disponível em: <https://periodicos.ufnt.edu.br/index.php/campo/article/view/5906>. Acesso em: 17 ago. 2024.
- SANTOS, F. R.; SILVA, A. M. Fechamento das escolas rurais e transporte escolar no município de Morrinhos/GO. **Interfaces da Educação**, [s. l.], v. 7, n. 21, p. 23–42, 2016. DOI: 10.26514/inter.v7i21.1222. Disponível em: <https://periodicosonline.uems.br/interfaces/article/view/1222>. Acesso em: 17 ago. 2024.
- SANTOS, L. A. dos. **A atuação do Programa Caminho da Escola no município de Cuitegi/PB: significações para a Educação do Campo.** 2021. 207 f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Universidade Federal Do Paraíba, João Pessoa, 2021. Disponível em: https://repositorio.ufpb.br/jspui/handle/123456789/21625?locale=pt_BR. Acesso em: 12 fev. 2024.
- SANTOS, L. A. dos; RODRIGUES, A. C. da S. Atuação da política de transporte escolar no município de Cuitegi/PB: contribuições para o acesso e permanência. **Revista Educação e Emancipação**, São Luís, v. 16, n. 2, p. 87–114, 2023. DOI: <https://doi.org/10.18764/2358-4319v16n2.2023.24>. Disponível em: <https://periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/reducaoemancipacao/article/view/21074>. Acesso em: 17 ago. 2024.
- SCHUT, C.; SOUZA, M. A. B. de; RIBEIRO, S. P.; FREITAG, V. C. Análise de viabilidade do transporte escolar em município da região central do Rio Grande do Sul. **Pensar Acadêmico**, [s. l.], v. 17, n. 13, p. 413–429, 2019. DOI: <https://doi.org/10.21576/pa.2019v17i3.1127>. Disponível em: <https://pensaracademico.unifacig.edu.br/index.php/pensaracademico/article/view/1127>. Acesso em: 17 ago. 2024.
- SILVA, J. N. da. **Entre números e narrativas: um estudo sobre o fechamento de escolas em localidades rurais na Amazônia paraense.** 2019. 124 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Antrópicos na Amazônia) - Campus Universitário de Castanhal, Universidade Federal do Pará, Castanhal, 2019. Disponível em: <http://repositorio.ufpa.br:8080/jspui/handle/2011/12522>. Acesso em: 25 jan. 2024.
- SILVA, L. M. da. **Desafios e perspectivas da educação do campo: uma análise em Porto**

Nacional – TO. 2019. 102 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Tocantins, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Nacional, 2019. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11612/1197>. Acesso em: 11 fev. 2024.

SILVA, M. C. da.; ROCHA, C. G. S. Abandono escolar no Ensino de Jovens e Adultos na Escola Abraham Lincoln, Medicilândia, Pará. **Research, Society and Development**, [s. l.], v. 11, n. 3, p. e6911326365, 2022. DOI:10.33448/rsd-v11i3.26365. Disponível em: <https://rsdjournal.org/rsd/article/view/26365>. Acesso em: 25 jan. 2024.

SILVA, M. da G. T. B.; DOS SANTOS, M. P. M. Abandono Escolar na Zona Rural. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação – REASE**, [s. l.], v. 9, n. 11, p. 4242–4256, 2023. DOI: 10.51891/rease.v9i11.12181. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/12181>. Acesso em: 17 ago. 2024.

SILVA, M. L. dos R.; PIETRAFESA, J. P.; ALVES, M. F. Juventudes rurais: a inclusão excludente na educação urbana. **Revista Baru - Revista Brasileira de Assuntos Regionais e Urbanos**, Goiânia, v. 7, n. 1, p. 21, 2021. DOI: 10.18224/baru.v7i1.9251. Disponível em: <https://seer.pucgoias.edu.br/index.php/baru/article/view/e9251>. Acesso em: 25 jan. 2024.

SILVA, M. N. S. **O território camponês como dimensão educativa: desafios e possibilidades da Educação do Campo em Grajaú- MA**. 2018. 207f. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, Minas Gerais, 2018. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/items/27eae737-315c-41b4-9188-57a8494c93b3>. Acesso em: 11 fev. 2024.

SILVA, V. P.; VASCONCELOS, F. H. L.; DAVID, P. B. Programa Caminho da escola: Impactos na política educacional nos índices educacionais rurais do estado do Ceará. **Conexões, Ciência e Tecnologia**, [s. l.], v. 15, p. e021016, 2021. DOI: 10.21439/conexoes.v15i0.2107. Disponível em: <https://conexoes.ifce.edu.br/index.php/conexoes/article/view/2107>. Acesso em: 11 ago. 2024.

SOARES, E. do A.; VIDAL, E. M. O reordenamento da rede escolar de Fortaleza no período pós-LDB. **Educação Unisinos**, [s. l.], v. 26, p. 1–18, dez. 2021. DOI: <https://doi.org/10.4013/edu.2022.261.06>. Disponível em: <https://revistas.unisinos.br/index.php/educacao/article/view/21808>. Acesso em: 25 jan. 2024.

SOUZA, E. C.; ORRICO, N. R.; PINHO, A. S. T. Ritos de passagem de estudantes de classes multisseriadas rurais nas escolas da cidade. **Roteiro**, [s. l.], v. 41, n. 1, p. 219–240, 2016. DOI: 10.18593/r.v41i1.9269. Disponível em: <https://periodicos.unoesc.edu.br/roteiro/article/view/9269>. Acesso em: 25 jan. 2024.

SOUZA, M. A. de. Educação e contradição no campo: e as escolas públicas?. **Revista Ibero-Americana de Estudos em Educação**, Araraquara, v. 16, n. esp2, p. 1231–1252, 2021. DOI: 10.21723/riaee.v16iesp2.15123. Disponível em: <https://periodicos.fclar.unesp.br/iberoamericana/article/view/15123>. Acesso em: 10 jun. 2024.

SOUZA, R. R. de. **A nucleação escolar no Assentamento Vila Amazônia em Parintins/AM e a precarização das condições de acesso, permanência e qualidade social da educação no campo**. 2019. 172 f. Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-

Graduação em Educação da Universidade Federal de São Carlos, São Carlos, 2019.

Disponível em:

https://bdtd.ibict.br/vufind/Record/UNILASALLE_caaf0807387d7d1823c29163ec5f473d.

Acesso em: 25 jan. 2024.

SOUZA, W. E. **Transporte escolar: acesso e permanência dos alunos de escolas rurais e de tempo integral em Carmo do Paranaíba/MG.** 141 f. Dissertação (Mestrado em Gestão e Avaliação em Educação Pública) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2022. Disponível em: <https://repositorio.ufjf.br/jspui/handle/ufjf/16019>. Acesso em: 11 fev. 2024.

TAVARES, J. M. S. **Política de transporte escolar e nucleação de escolas do campo: determinações gerais e especificidades na educação do município de Inhapi – AL (2010-2017).** 2019. 118 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Centro de Educação, Programa de Pós Graduação em Educação, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2019. Disponível em: <https://www.repositorio.ufal.br/handle/riufal/6082>. Acesso em: 25 jan. 2024.

TAVARES, V. B.; ALVES, J. F. B. Políticas públicas: uma análise dos indicadores de desempenho dos gastos públicos em educação básica nos municípios do Cariri Ocidental da Paraíba. **REUNIR Revista de Administração Contabilidade e Sustentabilidade**, [s. l.], v. 5, n. 3, p. 76–92, 2015. DOI: 10.18696/reunir.v5i3.365. Disponível em: <https://reunir.revistas.ufcg.edu.br/index.php/uacc/article/view/365>. Acesso em: 25 jan. 2024.

VALADÃO, A. D.; SANTOS, K. M.; PINTO, T. C.; SILVA, K. A. A Educação do Campo no Brasil sob as lentes dos estudos culturais pós-estruturalista: um olhar para publicações em periódicos científicos. **Revista Brasileira de Educação do Campo**, [s. l.], v. 6, p. e8629, 2021. DOI: 10.20873/uft.rbec.e8629. Disponível em: <https://periodicos.ufnt.edu.br/index.php/campo/article/view/8629>. Acesso em: 25 jan. 2024.

APÊNDICE B - ROTEIRO PARA ENTREVISTAS COM OS ESTUDANTES

CARACTERIZAÇÃO DO ESTUDANTE

Rota do transporte escolar utilizada pelo aluno: _____ Data: __/__/_____

Idade: _____ Sexo: () masculino () feminino

Série que está cursando: _____ Turno: () matutino () vespertino Escola:

CARACTERIZAÇÃO DO DESLOCAMENTO DO ALUNO

- 1) O acesso ao transporte escolar é feito desde a porta de sua casa ou você precisa se deslocar até algum ponto de embarque?
- 2) Como você realiza o trajeto até o ponto de embarque do transporte escolar? Esse percurso tem duração de aproximadamente quanto tempo?
- 3) Você espera o transporte no ponto de embarque por aproximadamente quanto tempo?
- 4) Que horas você normalmente sai de sua casa para ir para escola e que horas você chega em casa após suas aulas?
- 5) Você se alimenta durante o trajeto do transporte escolar? Você acredita que a merenda oferecida pela escola é suficiente para os estudantes que utilizam o transporte escolar?
- 6) Você toma água durante o trajeto do transporte escolar?
- 7) Qual tipo de veículo ou embarcação você utiliza no transporte escolar?
- 8) Que tipo de pavimento ou via é utilizada durante o itinerário entre sua casa e escola e vice-versa? Como são as condições dessas vias?
- 9) Existe alguma barreira natural ou artificial no trajeto entre sua casa e escola e vice-versa? (rios, morros, lamas, buracos, falta de estrada, balsas...)
- 10) Você já chegou atrasado ou faltou às aulas por falta do transporte escolar em 2023? Se sim, você é avisado antecipadamente?
- 11) A época das chuvas influencia no transporte escolar?
- 12) Você utiliza o cinto de segurança ou outro tipo de proteção (como colete salva vidas) durante o trajeto? Desloca-se sempre sentado?
- 13) Seus pais ou responsáveis fazem alguma parte do trajeto com você? Alguma parte do trajeto escolar é custeado por seus pais ou responsáveis?
- 14) Você considera o transporte escolar que você utiliza seguro e confortável?
- 15) Você tem tempo para realizar suas atividades extracurriculares (trabalhos e dever de casa) e estudar para as avaliações em sua casa?
- 16) Você auxilia seus pais ou responsáveis em alguma tarefa em casa ou trabalho da família?
- 17) Você ficou sem transporte escolar no ano de 2023? Se sim, como você fez para recuperar as atividades, conteúdos e avaliações dadas pelos professores nessa época?
- 18) Gostaria de sugerir alguma melhoria para o transporte escolar ?

APÊNDICE C - ROTEIRO DE ENTREVISTAS EEBs

Escola: _____

Data: ___ / ___ / ___ Turno: _____

- 1) Qual o menor e maior horário de deslocamento realizado por estudantes de sua escola?
- 2) Atender estudantes usuários do transporte escolar muda em alguma coisa no cotidiano pedagógico da sua escola?
- 3) O atendimento ao estudante usuário do transporte escolar é previsto no Projeto Político Pedagógico de sua escola? Quais são as propostas específicas para o atendimento desses estudantes?
- 4) A merenda da escola é pensada levando em consideração o tempo gasto pelos estudantes no transporte escolar? E a hidratação durante o uso do transporte escolar foi orientada pela escola ou nutricionista?
- 5) Os estudantes costumam faltar em épocas de chuvas? Se sim, o calendário escolar é adequado a esta realidade?
- 6) O transporte escolar funcionou regularmente no ano de 2023? Se não, explique os motivos.
- 7) Você acredita que os veículos ou meios utilizados pelos estudantes em 2023 eram seguros e confortáveis? Os atuais são?
- 8) O transporte escolar dos estudantes de sua escola é totalmente custeado pelo governo ou prefeitura?
- 9) Algum estudante deixa de ser atendido pelo serviço de transporte escolar público? Como eles se deslocam para a escola?
- 10) Gostaria de deixar alguma sugestão de melhoria para o transporte escolar de sua escola?

ANEXO A – TERMO DE ANUÊNCIA



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS

Secretaria de Estado de Educação

Assessoria de Ensino Superior

Políticas e Programas de Educação Superior

Termo de Anuência - SEE/ASU/PESQUISA/EXTENSÃO

Belo Horizonte, 02 de abril de 2024.

TERMO DE ANUÊNCIA

A Assessoria de Ensino Superior da Secretaria de Estado de Educação, após análise da documentação encaminhada, referente ao Projeto de Pesquisa **A POLÍTICA PÚBLICA DE TRANSPORTE ESCOLAR DO MUNICÍPIO DE BURITIZEIRO - NORTE DE MINAS GERAIS E SEUS IMPACTOS NO DESEMPENHO ESCOLAR DOS USUÁRIOS NO ANO DE 2023**, que será conduzido pela Pesquisadora **SÔNIA LAGO AMARIZ**, sob a orientação do Prof. Dr. **GABRIEL RODRIGO GOMES PESSANHA**, vinculados à **UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALFENAS - UNIFAL**, manifesta-se **ciente e favorável** à realização da pesquisa, **após a aprovação dos respectivos Comitês de Ética em Pesquisa das Instituições envolvidas.**

Todos os dados, arquivos, informações disponibilizadas, deverão ser preservados em sigilo, sendo que a eventual utilização científica deverá observar, as prerrogativas da Constituição da República Federativa de 1988, especialmente, no que tange ao direito da intimidade e a privacidade dos colaboradores da pesquisa; a Lei n.º 8.069, de 13 de julho de 1990 - que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente; a Lei n.º 13.709, de 14 de agosto de 2018 - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD); a Resolução n.º 466, de 12 dezembro de 2012, que aprova as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos; a Resolução n.º 510, de 7 de abril de 2016, que dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais, cujos procedimentos metodológicos envolvam a utilização de dados diretamente obtidos com os participantes ou de informações identificáveis, ou que possam acarretar riscos maiores do que os existentes na vida cotidiana; os princípios éticos para o desenvolvimento da pesquisa das Instituições de Ensino Superior à qual o pesquisador esteja vinculado, entre outros normativos que regem a ética na pesquisa, o envolvimento com seres humanos e o tratamento dos dados.

A identidade dos envolvidos na pesquisa deverá ser mantida em sigilo, de acordo com os normativos legais.

A Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais, as Instituições de Ensino, setores envolvidos e os colaboradores da pesquisa não terão nenhum tipo de ônus.

As informações constantes nos dados, arquivos disponibilizados ou observados deverão ser utilizadas especificamente para fins científicos e acadêmicos, produzidas com essa finalidade, vedado o uso desses dados, arquivos ou informações em outros projetos e estudos.

As informações obtidas por meio dessa pesquisa são exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, sendo vedado o uso dessas informações em quaisquer meios de mídia (jornais, televisão, rádio, cinema, Internet, entre outros aqui não especificados), salvo os resultados da pesquisa que, com a ciência do orientador da Instituição ao qual se vincula o pesquisador, poderão ser cientificamente veiculadas.

Destacamos a necessidade do pesquisador realizar os contatos prévios em articulação com os responsáveis dos Setores e/ou Superintendências Regionais de Ensino, direção das escolas, entre outros colaboradores da pesquisa, apresentando a proposta metodológica e as necessidades da pesquisa. É importante que o pesquisador verifique o interesse dos profissionais, bem como, a disponibilidade dos mesmos em participarem respeitando: os que optarem por não participarem; a confidencialidade das informações, tratamento e veiculação dos dados, a não exposição das escolas e profissionais, de acordo com os normativos legais vigentes, que regem a ética na pesquisa, entre outros documentos legais. **O trabalho e interação do Pesquisador não poderão afetar as atividades/rotinas das escolas e dos setores.**

Ressaltamos que as solicitações para acesso aos dados e documentos serão analisadas considerando a natureza desses conteúdos, em razão de normativos legais e/ou específicos. Alguns desses dados podem necessitar passar por análise de viabilidade no setor detentor e/ou que promova/trabalhe com esses dados/documentos, motivo pelo qual a respectiva solicitação deverá ser encaminhada a esses setores, para a mencionada análise legal sobre a viabilidade, caso seja necessário.

A gestão dos documentos produzidos ou analisados, quanto à sua guarda, preservação, manuseio e descarte, deve observar os normativos legais e éticos sobre a gestão de documentos públicos..

As pesquisas que envolvem a participação de seres humanos devem respeitar os princípios éticos de dignidade, liberdade e autonomia. Assim, a pesquisa deverá prever o processo de consentimento livre e esclarecido para sua realização. O pesquisador deve esclarecer ao participante sobre a pesquisa, em local adequado, com a devida preparação, conceder o tempo necessário para a decisão sobre a participação na pesquisa, obter o consentimento e registrá-lo por meio de um documento que se denomina Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), de acordo com os normativos citados neste termo e outros

normativos legais vigentes e suas alterações. No caso da participação de menores ou incapazes, além do processo de consentimento livre e esclarecido (TCLE) dos pais ou responsáveis, autorizando quem está sob sua tutela, também é necessário realizar o processo de assentimento livre e esclarecido, com a elaboração de um documento que se denomina Termo de Assentimento Livre e Esclarecido (TALE), de acordo com os normativos citados neste termo e outros normativos legais vigentes.

A SEE/MG, caso julgue pertinência, poderá disponibilizar, criar, promover, aprimorar, aperfeiçoar políticas públicas, programas e ações, utilizando-se dos decorrentes dados e/ou dos resultados e estudos publicados.

A emissão deste termo está em consonância com o termo de responsabilidade assinado pelo Pesquisador no que tange à concordância de todos os normativos legais mencionados, entre outros que regem o tema e orientações posteriores.

Esta Anuência refere-se às Escolas Estaduais e Setores jurisdicionados à **Superintendência Regional de Ensino de Pirapora - MG.**

Leandra F. Martins

Assessoria de Ensino Superior
Secretaria de Estado de Educação do Estado de Minas Gerais



Documento assinado eletronicamente por **Leandra Felicia Martins, Assessora Chefe**, em 02/04/2024, às 17:35, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **85335798** e o código CRC **0335B56D**.

ANEXO B- PARECER DO COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA DA UNIFAL

Referência: Processo nº 1260.01.0052222/2024-68 SEI nº 85335798

PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: A Política Pública de Transporte Escolar do município de Buritizeiro - Norte de Minas Gerais e seus impactos no desempenho escolar dos usuários no ano de 2023

Pesquisador: SONIA LAGO AMARIZ

Área Temática: Versão: 2

CAAE: 80925224.3.0000.5142

Instituição Proponente: UNIVERSIDADE FEDERAL DE ALFENAS - UNIFAL-MG

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 6.945.760

Apresentação do Projeto:

- Pesquisa de mestrado do PPGPS da UNIFAL-MG, campus Varginha, com financiamento próprio. Não foi verificado conflito de interesse.
- Local da pesquisa: município de Buritizeiro/MG.
- Participantes da pesquisa: estudantes das escolas de campo ou anexos escolares, pertencentes à rede estadual de ensino, dos anos finais do ensino fundamental ou do ensino médio, que tenham utilizado o transporte escolar no ano de 2023 e maiores de 12 anos. Especialistas de educação básica da rede estadual de ensino que trabalharam nas unidades pesquisadas no ano de 2023.
- Pesquisa de abordagem quali-quantitativa (revisão sistemática da literatura e análise de regressão de Pearson de variáveis para averiguar se há relação entre os dados do transporte escolar e os indicadores educacionais dos estudantes usuários do serviço no ano de 2023).

Objetivo da Pesquisa:

Objetivo Primário:

Analisar o serviço de transporte escolar da rede pública estadual do município de Buritizeiro e seus impactos no desempenho escolar dos usuários no ano de 2023.

Endereço: Rua Gabriel Monteiro da Silva, 700 - Sala O 314 E

Bairro: centro **CEP:** 37.130-001

UF: MG

Município: ALFENAS

Telefone: (35)3701-9153 **Fax:** (35)3701-9153

E-mail: comite.etica@unifal-mg.edu.br

Continuação do Parecer: 6.945.760

Objetivos Secundários:

- Realizar análise da política de transporte escolar do município de Buritizeiro.
- Analisar se os indicadores escolares como a evasão, a reprovação, as faltas, as progressões parciais, as recuperações, as recomposições de aprendizagem dos estudantes são correlacionados às variáveis do transporte escolar como a distância percorrida, o tempo gasto durante o transporte utilizado.
- Analisar a percepção dos usuários sobre a política de transporte escolar.

Análise do CEP:

1. claros e bem definidos;
2. coerentes com a propositura geral do projeto;
3. exequíveis (considerando tempo, recursos e método).

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos:

Aos estudantes:

O risco de estigmatização ou discriminação devido a necessidade de uso de transporte escolar será prevenido ou inibido com a utilização de uma abordagem cautelosa ao participante considerando e respeitando seus valores, cultura e crenças; promovendo a privacidade em ambiente tranquilo e seguro.

Aos especialistas e aos estudantes:

- a) O risco de constrangimento, medo, vergonha ou invasão de privacidade: serão minimizados informando ao participante a liberdade que possui de se recusar a ingressar e participar do estudo, sem penalização alguma por parte dos pesquisadores. Só após a leitura e consentimento as perguntas serão feitas e num ambiente que lhe proporcione estar confortável e não intimidado.
- b) O risco de divulgação da imagem: será oferecido um ambiente que proporcione privacidade durante a coleta de dados, com uma abordagem humanizada, optando-se pela escuta atenta e pelo acolhimento do participante.
- c) Risco de interferência na sua rotina e vida dos participantes: o participante será informado de que não haverá interferência dos pesquisadores nos procedimentos habituais do local de estudo ou na vida do participante.
- d) Risco de identificação: o anonimato dos participantes e de suas contribuições será

Endereço: Rua Gabriel Monteiro da Silva, 700 - Sala O 314 E

Bairro: centro CEP: 37.130-001

UF: MG Município: ALFENAS

Telefone: (35)3701-9153 Fax: (35)3701-9153

E-mail: comite.etica@unifal-mg.edu.br

Continuação do Parecer: 6.945.760

preservado pelos pesquisadores que se comprometem a realizar o armazenamento adequado dos dados coletados, bem como os procedimentos para assegurar o sigilo e a confidencialidade das informações dos(as) participantes da pesquisa. Os pesquisadores também se comprometem a apagar da nuvem/rede todos os dados sobre a pesquisa (inclusive os termos, anuências, consentimentos), e guardá-los em dispositivo eletrônico próprio/local na maior brevidade possível conforme disposto na Carta Circular nº 1/2021/CONEP/SECNS/MS e Ofício Circular nº 23/2022/CONEP/SECNS/DGIP/SE/MS.

Benefícios:

Os benefícios serão: Contribuição para a compreensão dos fatores da utilização de transporte escolar que podem influenciar no rendimento escolar dos alunos da zona rural de Buritizeiro, Minas Gerais e auxílio na obtenção de respostas que viabilizem amenizar os impactos negativos da política de transporte escolar.

Análise do CEP:

1. Os riscos de execução do projeto são bem avaliados, realmente necessários e estão bem descritos no projeto;
2. Os benefícios oriundos da execução do projeto justificam os riscos corridos;
3. Para cada risco descrito, a pesquisadora apresentou uma correta ação minimizadora/corretiva desse risco.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Análise do CEP:

1. Metodologia da pesquisa é adequada aos objetivos do projeto, atualizada;
2. Referencial teórico da pesquisa é atualizado e suficiente para aquilo que se propõe;
3. Cronograma de execução da pesquisa é coerente com os objetivos propostos e adequado ao tempo de tramitação do projeto;
4. Orçamento - presente;
5. Instrumento - presente.

Endereço: Rua Gabriel Monteiro da Silva, 700 - Sala O 314 E

Bairro: centro CEP: 37.130-001

UF: MG Município: ALFENAS

Telefone: (35)3701-9153 Fax: (35)3701-9153

E-mail: comite.etica@unifal-mg.edu.br

Continuação do Parecer: 6.945.760

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

1. Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE): presente e adequado;
2. Termo de Consentimento Livre e Esclarecido do Responsável Legal (TCLE): presente e adequado;
3. Termo de Assentimento Esclarecido (TAE): presente e adequado;
4. Termo de Compromisso para Utilização de Dados e Prontuários (TCUD): não se aplica;
5. Termo de Anuência Institucional (TAI): presentes e adequados (TAI da UNIFAL e TAI da Secretaria de Estado de Educação do Estado de Minas Gerais devidamente assinados).
6. Declaração de responsabilidade do pesquisador responsável: presente e adequada;
7. Folha de rosto: presente e adequada;
8. Projeto de pesquisa completo e detalhado: presente e adequada;
9. Termo de Solicitação de Dispensa de TCLE (quando necessário): não se aplica.

Recomendações:

Não há recomendações.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Recomenda-se aprovação.

Considerações Finais a critério do CEP:

Após análise a coordenação do CEP emite parecer ad referendum.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2295738.pdf	10/07/2024 15:50:04		Aceito
Outros	Carta_Resposta_Pendencia_CEP_UNIFAL_assinado.pdf	10/07/2024 15:48:15	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Folha de Rosto	folhaDeRosto_Atualizada_assinado.pdf	10/07/2024 15:41:08	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_2295738.pdf	09/07/2024 16:08:31		Aceito
TCLE / Termos de Assentimento /	TCLE_Especialista.pdf	09/07/2024 16:08:08	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito

Continuação do Parecer: 6.945.760

Justificativa de Ausência	TCLE_Especialista.pdf	09/07/2024 16:08:08	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Outros	Carta_Resposta_Pendencia_CEP_U NIF AL_assinado.pdf	09/07/2024 16:02:36	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Outros	Carta_Resposta_Pendencia_CEP_U NIF AL_assinado.pdf	09/07/2024 16:02:36	SONIA LAGO AMARIZ	Recusado
Outros	TAE.pdf	09/07/2024 16:02:05	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Outros	TCLE_Responsavel_Legal.pdf	09/07/2024 16:01:39	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Outros	TCLE_estudante_maior_18anos.pdf	09/07/2024 16:00:54	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Outros	TCLE_Estudante_menor_18anos.pdf	09/07/2024 16:00:16	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto_de_Pesquisa.pdf	09/07/2024 15:58:57	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Folha de Rosto	FolhaderostoassinadaICSA.pdf	05/04/2024 13:02:28	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Folha de Rosto	FolhaderostoassinadaICSA.pdf	05/04/2024 13:02:28	SONIA LAGO AMARIZ	Recusado
Outros	Curriculo.pdf	05/04/2024 12:58:45	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Outros	Documentos.pdf	05/04/2024 12:43:51	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Outros	TCUD_Pequisador.pdf	05/04/2024 12:32:30	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Outros	TAI_ICSA_pesquisa_Sonia.pdf	05/04/2024 12:25:27	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Outros	ASU_SEI_85335798_Termo_de_Anuen cia.pdf	05/04/2024 12:21:28	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito
Declaração de Pesquisadores	Declaracao_Compromisso_assinada. pdf	02/03/2024 11:53:51	SONIA LAGO AMARIZ	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

Continuação do Parecer: 6.945.760

ALFENAS, 12 de Julho de 2024

Assinado por:

Neidimila Aparecida Silveira (Coordenador(a))

ANEXO C – DECRETOS AUTORIZATIVOS

Gov

Governador: Romeu Zema Neto

Leis e Decretos

DECRETO NE Nº 295, DE 24 DE ABRIL DE 2024.

Cria unidade escolar na rede estadual de ensino no Município de Buritizeiro.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE MINAS GERAIS, no uso de atribuição que lhe confere o inciso VII do art. 90 da Constituição do Estado e tendo em vista o disposto no art. 10 da Lei Federal nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, na Lei nº 23.197, de 26 de dezembro de 2018, e na Lei nº 24.313, de 28 de abril de 2023,

DECRETA:

Art. 1º – Fica criada a unidade escolar na rede estadual de ensino – Escola Estadual de Ensino Fundamental – anos finais e Ensino Médio, situada no lugar denominado Fazenda Sambaíba, no Município de Buritizeiro.

Art. 2º – A Secretaria de Estado de Educação – SEE, por ato do seu titular, autorizará o funcionamento da unidade escolar criada por este decreto, após a comprovação da existência de condições básicas materiais, de pessoal, de regimento escolar e de plano curricular.

Art. 3º – As despesas decorrentes deste decreto correrão à conta de dotações orçamentárias próprias da SEE.

Art. 4º – A SEE adotará as providências necessárias à efetivação das medidas previstas neste decreto.

Art. 5º – Este decreto entra em vigor na data de sua publicação. Belo Horizonte, aos 24 de abril de 2024; 236º da Inconfidência Mineira e 203º da Independência do Brasil.

ROMEU ZEMA NETO

DECRETO NE Nº 296, DE 24 DE ABRIL DE 2024.

Cria unidade escolar na rede estadual de ensino no Município de Buritizeiro.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE MINAS GERAIS, no uso de atribuição que lhe confere o inciso VII do art. 90 da Constituição do Estado e tendo em vista o disposto no art. 10 da Lei Federal nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, na Lei nº 23.197, de 26 de dezembro de 2018, e na Lei nº 24.313, de 28 de abril de 2023,

DECRETA:

Art. 1º – Fica criada a unidade escolar na rede estadual de ensino – Escola Estadual de Ensino Fundamental – anos finais e Ensino Médio, situada no lugar denominado Assentamento Santa Helena, no Município de Buritizeiro;

Art. 2º – A Secretaria de Estado de Educação – SEE, por ato do seu titular, autorizará o funcionamento da unidade escolar criada por este decreto, após a comprovação da existência de condições básicas materiais, de pessoal, de regimento escolar e de plano curricular.

DECRETO 297 E 298 DE 24 DE ABRIL DE 2024

da SEE. Art. 3º – As despesas decorrentes deste decreto correrão à conta de dotações orçamentárias próprias
decreto. Art. 4º – A SEE adotará as providências necessárias à efetivação das medidas previstas neste
do Brasil. Art. 5º – Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.
Belo Horizonte, aos 24 de abril de 2024; 236º da Inconfidência Mineira e 203º da Independência
ROME U ZEMA NETO

DECRETO NE Nº 297, DE 24 DE ABRIL DE 2024.

Cria unidade escolar na rede estadual de ensino no Município de Buritizeiro.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE MINAS GERAIS, no uso de atribuição que lhe confere o inciso VII do art. 90 da Constituição do Estado e tendo em vista o disposto no art. 10 da Lei Federal nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, na Lei nº 23.197, de 26 de dezembro de 2018, e na Lei nº 24.313, de 28 de abril de 2023,

DECRETA:

Art. 1º – Fica criada a unidade escolar na rede estadual de ensino – Escola Estadual de Ensino Fundamental – anos finais e Ensino Médio, situada no lugar denominado Comunidade São Bento, no Município de Buritizeiro;

Art. 2º – A Secretaria de Estado de Educação – SEE, por ato do seu titular, autorizará o funcionamento da unidade escolar criada por este decreto, após a comprovação da existência de condições básicas materiais, de pessoal, de regimento escolar e de plano curricular.

Art. 3º – As despesas decorrentes deste decreto correrão à conta de dotações orçamentárias próprias da SEE.

Art. 4º – A SEE adotará as providências necessárias à efetivação das medidas previstas neste decreto.

Art. 5º – Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.
Belo Horizonte, aos 24 de abril de 2024; 236º da Inconfidência Mineira e 203º da Independência

do Brasil.

ROME U ZEMA NETO

DECRETO NE Nº 298, DE 24 DE ABRIL DE 2024.

Cria unidade escolar na rede estadual de ensino no Município de Buritizeiro.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE MINAS GERAIS, no uso de atribuição que lhe confere o inciso VII do art. 90 da Constituição do Estado e tendo em vista o disposto no art. 10 da Lei Federal nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, na Lei nº 23.197, de 26 de dezembro de 2018, e na Lei nº 24.313, de 28 de abril de 2023,

DECRETA:

Art. 1º – Fica criada a unidade escolar na rede estadual de ensino – Escola Estadual de Ensino Fundamental – anos finais e Ensino Médio, situada no lugar denominado Comunidade Cachoeira do Teobaldo, no Município de Buritizeiro.

Art. 2º – A Secretaria de Estado de Educação – SEE, por ato do seu titular, autorizará o funcionamento da unidade escolar criada por este decreto, após a comprovação da existência de condições básicas materiais, de pessoal, de regimento escolar e de plano curricular.

Art. 3º – As despesas decorrentes deste decreto correrão à conta de dotações orçamentárias próprias da SEE.

Art. 4º – A SEE adotará as providências necessárias à efetivação das medidas previstas neste decreto.

Art. 5º – Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.
Belo Horizonte, aos 24 de abril de 2024; 236º da Inconfidência Mineira e 203º da Independência

do Brasil.

ROME U ZEMA NETO

DECRETO NE Nº 299, DE 24 DE ABRIL DE 2024.

Cria unidade escolar na rede estadual de ensino no Município de Teófilo Otoni.

Art. 3º – As despesas decorrentes deste decreto correrão à conta de dotações orçamentárias próprias da SEE.

Art. 4º – A SEE adotará as providências necessárias à efetivação das medidas previstas neste decreto.

Art. 5º – Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.
Belo Horizonte, aos 24 de abril de 2024; 236º da Inconfidência Mineira e 203º da Independência do Brasil.

ROMEU ZEMA NETO

DECRETO NE Nº 297, DE 24 DE ABRIL DE 2024.

Cria unidade escolar na rede estadual de ensino no Município de Buritizeiro.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE MINAS GERAIS, no uso de atribuição que lhe confere o inciso VII do art. 90 da Constituição do Estado e tendo em vista o disposto no art. 10 da Lei Federal nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, na Lei nº 23.197, de 26 de dezembro de 2018, e na Lei nº 24.313, de 28 de abril de 2023,

DECRETA:

Art. 1º – Fica criada a unidade escolar na rede estadual de ensino – Escola Estadual de Ensino Fundamental – anos finais e Ensino Médio, situada no lugar denominado Comunidade São Bento, no Município de Buritizeiro;

Art. 2º – A Secretaria de Estado de Educação – SEE, por ato do seu titular, autorizará o funcionamento da unidade escolar criada por este decreto, após a comprovação da existência de condições básicas materiais, de pessoal, de regimento escolar e de plano curricular.

Art. 3º – As despesas decorrentes deste decreto correrão à conta de dotações orçamentárias próprias da SEE.

Art. 4º – A SEE adotará as providências necessárias à efetivação das medidas previstas neste decreto.

Art. 5º – Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.
Belo Horizonte, aos 24 de abril de 2024; 236º da Inconfidência Mineira e 203º da Independência do Brasil.

ROMEU ZEMA NETO

DECRETO NE Nº 298, DE 24 DE ABRIL DE 2024.

Cria unidade escolar na rede estadual de ensino no Município de Buritizeiro.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE MINAS GERAIS, no uso de atribuição que lhe confere o inciso VII do art. 90 da Constituição do Estado e tendo em vista o disposto no art. 10 da Lei Federal nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, na Lei nº 23.197, de 26 de dezembro de 2018, e na Lei nº 24.313, de 28 de abril de 2023,

DECRETA:

Art. 1º – Fica criada a unidade escolar na rede estadual de ensino – Escola Estadual de Ensino Fundamental – anos finais e Ensino Médio, situada no lugar denominado Comunidade Cachoeira do Teobaldo, no Município de Buritizeiro.

Art. 2º – A Secretaria de Estado de Educação – SEE, por ato do seu titular, autorizará o funcionamento da unidade escolar criada por este decreto, após a comprovação da existência de condições básicas materiais, de pessoal, de regimento escolar e de plano curricular.

Art. 3º – As despesas decorrentes deste decreto correrão à conta de dotações orçamentárias próprias da SEE.

Art. 4º – A SEE adotará as providências necessárias à efetivação das medidas previstas neste decreto.

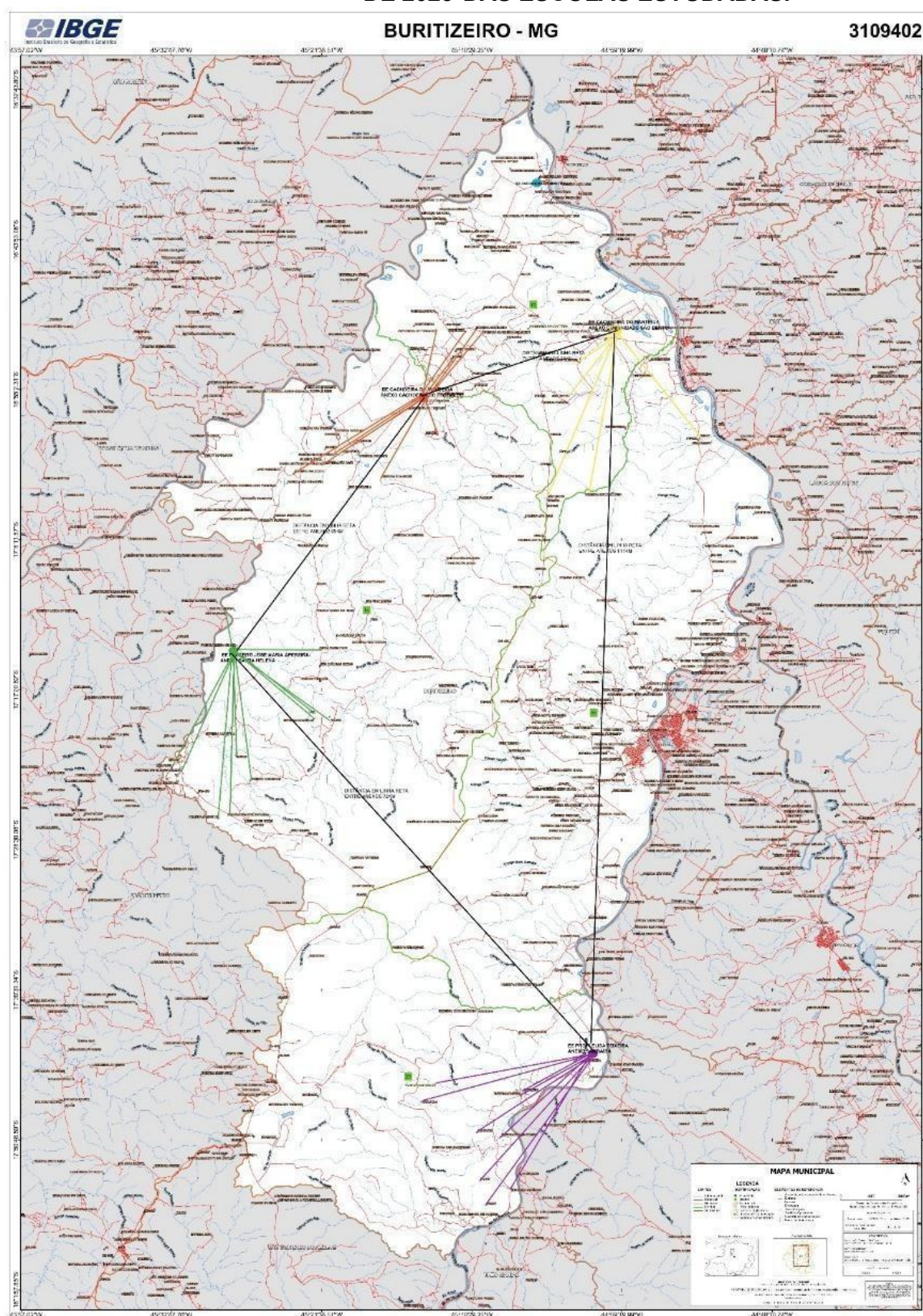
Art. 5º – Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.
Belo Horizonte, aos 24 de abril de 2024; 236º da Inconfidência Mineira e 203º da Independência do Brasil.

ROMEU ZEMA NETO

DECRETO NE Nº 299, DE 24 DE ABRIL DE 2024.

Cria unidade escolar na rede estadual de ensino no Município de Teófilo Otoni.

ANEXO D – MAPA DE BURITIZEIRO COM AS ROTAS DE TRANSPORTE ESCOLAR DO ANO DE 2023 DAS ESCOLAS ESTUDADAS.



Fonte: IBGE (2023).