

**AS ESCOLAS NO CAMPO E O TRANSPORTE DE ALUNOS
NO ESTADO DE SÃO PAULO NOS ANOS DE 2009 E 2010: ALGUMAS
CONSIDERAÇÕES**

**THE SCHOOLS IN RURAL AREAS AND THE TRANSPORTATION OF STUDENTS
IN THE STATE OF SÃO PAULO IN THE YEARS OF 2009 AND 2010: SOME
CONSIDERATIONS**

[1] Jaqueline Daniela Basso
Jaqueline.basso@uems.br

Resumo O Estado de São Paulo é tido como modelo de urbanização e industrialização no Brasil, o que poderia levar a crer que o quantitativo populacional que vive e trabalha em áreas rurais não é representativo e, conseqüentemente, não demandaria a manutenção de escolas no campo. Entretanto, em 2010 aquele estado contava cerca de 1.700.000 residentes em áreas rurais, parte deles se encontrava em idade escolar, o que nos motivou a compreender a dimensão, condições materiais e de acesso à educação oferecida àquela população. Deste modo, objetivamos aqui dimensionar a rede escolar nas áreas rurais do Estado de São Paulo e discutir a questão do acesso à escola por meio do transporte escolar. Para tanto, a partir do método materialista histórico dialético, lançamos mão de revisão bibliográfica e de análise estatística dos microdados dos Censos Escolares dos anos de 2009 e 2010 e dos indicadores do Censo Demográfico de 2010. Concluímos que transporte massivo de alunos do campo paulista para escolas nas cidades resulta do histórico processo de fechamento de escolas rurais e atende a fins orçamentários, desconsiderando os riscos sofridos e as perdas no processo de escolarização dos alunos do campo. **Palavras-chave:** Educação no Campo. Escolas no Campo. Transporte Escolar. Estado de São Paulo.

Abstract The State of São Paulo is considered a model of urbanization and industrialization in Brazil, which could lead one to believe that the population that lives and works in rural areas is not representative and, consequently, would not require the maintenance of schools in the countryside. However, in 2010 that state had about 1,700,000 residents in rural areas, part of it was of school age, which motivated us to understand the size, material conditions and access to education offered to that population. In this way, we aim dimension to the school network in the rural areas of the State of São Paulo and discuss the issue of access to school through school transportation. Therefore, based on the dialectical historical materialist method, we have used bibliographical review and statistical analysis of the microdata of the School Censuses of the years 2009 and 2010 and the indicators of the Demographic Census of 2010. We conclude that the mass transportation of students from the countryside of São Paulo to schools in the cities results from the historic process of closing down rural schools and serves budgetary purposes, disregarding the risks suffered and losses in the schooling process of the students in rural areas. **Keywords:** Education in Rural areas. Schools in Rural areas. Transportation of Students State of São Paulo.

Introdução

Este trabalho apresenta parte dos resultados de pesquisa em nível de mestrado realizada entre os anos de 2011 e 2013, que teve por objetivo realizar um levantamento das escolas no campo no Estado de São Paulo, bem como suas condições infraestruturais, materiais e de acesso.

Uma das motivações para a pesquisa foi demonstrar que existe demanda por escolas no campo no Estado de São Paulo, fato que se comprova tanto pelo pequeno número de unidades escolares em áreas rurais (se comparadas às urbanas), quanto pelo expressivo número de alunos que são transportados diariamente das áreas rurais para escolas urbanas, questão que nos propomos a discutir neste texto. Para tanto, a partir do método materialista histórico dialético, lançamos mão de revisão bibliográfica e de análise estatística dos microdados dos Censos Escolares dos anos de 2009 e 2010¹ e indicadores do Censo Demográfico de 2010.

Deste modo, iniciaremos expondo indicadores populacionais e educacionais que nos permitirão dimensionar o rural paulista e sua rede escolar para, então, apresentarmos os dados referentes ao transporte dos alunos das áreas rurais para as escolas urbanas, questão muitas vezes naturalizada pelas próprias famílias, mas que nos exige reflexão por considerar mais questões orçamentárias do que a dimensão humana que envolve.

1. As escolas no campo e o transporte de alunos para as escolas urbanas

O estado de São Paulo é tido como modelo de urbanização e desenvolvimento industrial no Brasil, o que poderia nos levar a crer que o rural é pouco expressivo e não demandaria a manutenção das escolas no campo. Entretanto, em 2010, o Censo Demográfico mostrou que o Estado de São Paulo contava com 1.699.926 habitantes no meio rural, o que representa cerca de 4,12% do total de sua população. Outro dado importante é que todos os municípios paulistas possuem um percentual de população rural, ou seja, em maior ou menor proporção, todos os municípios possuem pessoas que vivem do e no campo.

Os sujeitos dessa população que estão em idade escolar ou precisam frequentar a educação de jovens e adultos tem direito ao acesso à escola próxima de suas moradias², assim como os demais cidadãos paulistas, contudo, não são todos os municípios do Estado de São Paulo que possuem escolas no campo, como mostram os indicadores:

Tabela 1. Frequência de escolas no campo nos municípios do Estado de São Paulo- 2009- 2010

Ano	Municípios com escolas no campo	Total de	Percentual de municípios com escolas no campo
2009	265	645	41,08%
2010	263	645	40,77%

Fonte: Censos Escolares 2009 e 2010

¹ Indicadores extraídos com o uso do Software estatístico SPSS.

² Direito previsto no Estatuto da Criança e do Adolescente

**AS ESCOLAS NO CAMPO E O TRANSPORTE DE ALUNOS NO ESTADO DE SÃO PAULO
NOS ANOS DE 2009 E 2010**

Os dados nos mostram que, há uma década, mais da metade daqueles que viviam no campo e queriam estudar precisavam se deslocar para as cidades para fazê-lo. Vejamos então, a cargo de quais esferas administrativas estavam as escolas remanescentes no campo no Estado de São Paulo:

**Tabela 2. Escolas no campo por dependência administrativa- Estado de São Paulo
2009- 2010**

Ano	Federal	Estadual	Municipal	Privada	Total
2009	1	574	1 420	51	2 046
2010	1	579	1 443	56	2 079

Fonte: Microdados do Censo Escolar 2009 e 2010

Quase dois terços das escolas no campo paulistas eram administrados pelo poder público municipal, o que reflete a política de municipalização do ensino que vem sendo desenvolvida no país, que transfere a responsabilidade pelo Ensino Fundamental progressivamente do Estado para os municípios. A Rede Estadual fica encarregada de praticamente um quarto das escolas no campo. Aparecem ainda, algumas escolas privadas, o que demonstra que o campo também sente os reflexos das políticas neoliberais³ que incentivam a atuação da iniciativa privada na educação, uma vez que, as instituições privadas acabam suprindo as lacunas deixadas pelo sistema educacional público. Já o governo federal era responsável, tanto em 2009 quanto em 2010, por apenas uma escola no campo paulista. Quanto aos níveis e modalidades atendidos no campo, no ano de 2010, tínhamos a seguinte realidade:

Tabela 3. Níveis e Modalidades de Ensino ofertados nas escolas do Estado de São Paulo - 2010

	urbana	Rural
Creche	11 010	185
Pré- Escola	11 845	659
Fundamental de 8 anos	7 513	641
Fundamental de 9 anos	11 065	1 071
Ensino Médio	5 808	166
Ensino Médio integrado	97	19
Ensino Médio Normal	9	0
Ensino Médio Profissionalizante	1 221	34
EJA Fundamental	2 742	139
EJA Médio	1 893	72
Educação Especial	740	12
Total	53 943	2998

Fonte: Microdados do Censo Escolar- 2010

³ Questão trabalhada em Basso e Bezerra Neto, 2014.

É importante ressaltarmos que a oferta dos níveis e modalidades de ensino superam o número de escolas tanto nas áreas rurais quanto urbanas, pois, uma escola pode oferecer mais de um nível de ensino ao mesmo tempo, como creche e pré-escola e Ensinos Fundamental e Médio, por exemplo. Ou então, oferecer modalidades diferentes de um mesmo nível de ensino, como o Ensino Fundamental Regular, para alunos entre 6 e 14 anos, e Educação de Jovens e Adultos para pessoas com mais de 15 anos, e tantas outras combinações de níveis e modalidades possíveis.

Os indicadores nos permitiram visualizar o alinhamento da rede escolar paulista com a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, a obrigatoriedade do Ensino Fundamental⁴ e implementação desta etapa em nove anos, visto que é o nível de ensino mais oferecido tanto na cidade quanto no campo e a progressiva oferta do Ensino Médio, cuja diminuída presença no campo torna-se um obstáculo à continuidade da escolarização dos alunos que vivem naquele meio.

Se a distância entre os alunos que vivem no campo e a escola já era grande, quando falamos em Ensino Médio ela se alarga, visto que, apenas 166 das 2.079 escolas no campo existentes no Estado de São Paulo em 2010 ofereciam este nível de ensino. O que nos coloca dois questionamentos quanto ao destino dos alunos do campo que concluem o Ensino Fundamental, estes alunos se sujeitarão ao transporte, geralmente no período noturno, para escolas das cidades ou comunidades distantes para realizarem o Ensino Médio ou abandonarão o processo de escolarização?

Vemos também a pouca oferta do Ensino Médio profissionalizante em ambas localidades (rural e urbana), o que limita a possibilidade de melhoria na qualificação profissional, empregabilidade e renda dos trabalhadores. A presença da modalidade EJA- Educação de Jovens e Adultos evidencia outro déficit da educação escolar brasileira e paulista, a presença de adultos não alfabetizados e que não conseguiram concluir o Ensino Fundamental e Médio na idade certa. Embora não existam mais níveis alarmantes de analfabetismo, o Estado de São Paulo ainda existe uma parcela da população que, por algum motivo não se escolarizou em idade adequada e, tem o feito por meio desta medida educacional compensatória que é a Educação de Jovens e Adultos.

Além disto, fica clara a carência de creches nas áreas rurais, fato que ao mesmo tempo fere o direito da criança à educação e interfere diretamente nas condições de empregabilidade das mulheres. As pré-escolas aparecem em maior quantidade que as creches, porém, não podemos afirmar a partir dos dados que o número existente poupava as crianças menores de seis anos que residem no campo de serem transportadas para as cidades.

Assim, já temos a dimensão da educação que ocorre no campo paulista. Menos da metade dos municípios possuem escolas no campo, o que impulsiona o deslocamento de alunos para as cidades, como nos evidenciam os seguintes indicadores:

Tabela 4. Localização residencial X localização da escola - matrículas - Estado de São Paulo 2009 - 2010

⁴ Até a aprovação do Plano Nacional de educação que ampliou a obrigatoriedade da escolarização dos quatro aos dezessete anos, abrangendo da pré-escola ao Ensino Médio.

**AS ESCOLAS NO CAMPO E O TRANSPORTE DE ALUNOS NO ESTADO DE SÃO PAULO
NOS ANOS DE 2009 E 2010**

Ano	Total de	Situação				Total de	
		Reside e estuda na cidade	Reside e Estuda no Campo	Reside na cidade e estuda no campo	Reside no campo e estuda na cidade		
2009	10 812 005	10300425	102 346	73 059	336 175	175 405	511 580
2010	10 729 290	10194408	104 559	68 556	361 767	173 115	534 882

Fonte: Microdados do Censo Escolar 2009 e 2010

Estes indicadores nos impõem olhar para o número de alunos que vivem na cidade e são atendidos no campo, que em 2010, chegou a cerca de 70.000. A nosso ver isso pode ser explicado por dois fatores, o primeiro deles a realidade dos municípios em que a pequena área urbana guarda características rurais e tem sua população predominantemente ocupada em atividades rurais. O segundo fator é a classificação de escolas urbanas cuja demanda em sua maioria é composta pelas populações do campo e faz com que elas sejam classificadas como escolas rurais.

De acordo com o decreto 7352/2010 que dispõe sobre a política de educação do campo e o Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária- PRONERA, as populações do campo são compostas por agricultores familiares, extrativistas, pescadores, ribeirinhos, assentados e acampados da reforma agrária, os trabalhadores assalariados rurais, os quilombolas, os caiçaras, povos da floresta, caboclos e outros que produzam sua subsistência por meio do trabalho rural, e a escola que os atenderá, a escola do campo, é aquela localizada em área rural, assim classificada pelo IBGE, ou aquela situada em área urbana, desde que atenda predominantemente as populações do campo (BRASIL, 2010).

O decreto mencionado, assim como tantas outras leis brasileiras, dá margem para diversas interpretações, visto que delimita claramente a composição das populações do campo, porém, diz que a escola do campo tanto pode ser aquela situada no meio rural definido pelo IBGE, quanto aquela localizada na cidade e que atende mormente a população rural. Assim, ele atende as reivindicações dos movimentos sociais do campo por uma escola com especificidades para o campo, mas não necessariamente está no local onde as pessoas residem. Ou seja, é uma escola do campo que não está no campo e que assim, descumpra o que rege o Estatuto da Criança e do Adolescente quanto à proximidade da escola ao local de moradia dos alunos, e que acaba não classificando a população do campo como demanda escolar das escolas no campo.

Ao admitir que escolas urbanas que atendem alunos do meio rural sejam consideradas escolas do campo, o decreto 7352/2010, abre ainda mais espaço e justifica a política de transporte de alunos do meio rural para as cidades, que está longe de ser uma política para a ampliação das possibilidades de escolarização das populações do campo, mas uma ferramenta em favor da economia dos gastos públicos com a educação.

Assim, mesmo com leis que impulsionam o transporte dos alunos do campo para as cidades e transformam a demanda por escolas no campo em demanda escolar das cidades, embasados no que preza o Estatuto da Criança e do Adolescente em seu 53º artigo, e em seu inciso V, que a criança e o adolescente tem direito a educação que preze por seu pleno desenvolvimento

e preparo para o exercício da cidadania e trabalho, assegurando-lhes o acesso a escola pública e gratuita próxima de sua residência e considerando fatores humanos e não orçamentários, acreditamos ser nítido que há demanda por educação escolar no campo no Estado de São Paulo, uma vez que, no ano de 2010, somando os alunos que residiam no campo que eram atendidos em escolas do campo e das cidades, tínhamos um total 438.521 educandos, destes, 336.175 transportados para as cidades e poderiam estar sendo atendidos no próprio meio rural.

Embora o transporte de alunos possibilite o acesso à educação escolar, desconsidera a distância entre os alunos e a escola e as perdas humanas nele contidas, como o cansaço dos alunos e os riscos de acidentes no transporte, daí defendermos a existência de escolas no campo, próxima à moradia dos alunos.

Desta maneira, os indicadores apresentados evidenciaram a expressão do rural no Estado de São Paulo, pois, vemos que de um ano para outro aumentou o número de alunos do campo transportados para as cidades, ou seja, uma parcela da população paulista se mantém no campo e carece de educação ali, onde vivem e trabalham. Este crescente número de alunos transportados para as cidades é reflexo do processo de fechamento das escolas no campo, que atinge a educação paulista desde as Reformas do Ensino de 1890 e 1920 e que passou por momentos de intensificação em 1988 e 1995/1996⁵. Vejamos os indicadores:

Tabela 5. Transporte- Matrículas de residentes no campo- Estado de São Paulo-2009-2010

Ano	Usa transporte público para estudar na cidade	Usa transporte público para estudar no campo
2009	191 788	61 705
2010	198 699	66 683

Fonte: Microdados do Censo Escolar 2009 e 2010

Tabela 6. Matrículas⁶- alunos residentes no campo que usam transporte escolar por etapa e modalidade de ensino 2009-2010

Ano	Ensino	Ensino Médio	Educação Profissional	Educação de Jovens e Adultos	Total	
2009	14 430	179 587	49 194	196	9 408	252 815
2010	17 104	187 664	53 429	33	6 465	264 695

Fonte: Microdados do Censo Escolar 2009- 2010

Diariamente, no ano de 2010, aproximadamente 199.000 alunos faziam uso de transporte público para frequentar escolas nas cidades e outros quase 67.000 utilizavam para chegar às

⁵ Questão trabalhada em Basso, 2013.

⁶ Os números das matrículas são aproximados, uma vez que, houve uma perda de 1% nos dados do ano de 2009 e 1,6% de 2010.

escolas no próprio campo e que estão muito distantes de suas moradias. A maioria dos alunos transportados estava cursando o Ensino Fundamental, evidenciando que este é o nível escolar mais comum à população do campo. Estes alunos diariamente tem que passar grande parte do tempo dentro de ônibus, nem sempre adequados e, em estradas, que na maioria dos casos não são pavimentadas para ter a acesso à escola.

Tedesco, Gasparini e Menezes, realizaram um estudo em 2008 em que analisaram o transporte rural escolar, em uma amostra de dezesseis municípios de doze Estados brasileiros, dentre eles São Paulo, que possuíam um número elevado de alunos que residiam no campo e usavam o transporte escolar. Com base em 105 rotas, o estudo mostrou que em média, os ônibus escolares percorriam, desde a saída da garagem à chegada na escola 27,07 Km. Um município do interior do Estado de São Paulo apresentou a maior média, 47,8 Km. O tempo médio de viagem, da saída do veículo da garagem à chegada na unidade escolar foi de oitenta minutos, contudo, em outros municípios da região Norte, este tempo chegou a 118 minutos (TEDESCO; GASPARINI; MENEZES, 2008). O tempo médio de viagem parece ser discrepante se comparado à distância das rotas, porém, ele se deve à precariedade das estradas no campo, que nem sempre são pavimentadas, e as voltas que os ônibus dão e fazem com que os primeiros alunos que embarcam fiquem quase duas em seu interior.

O Relatório da Pesquisa Ônibus Rural Escolar do Brasil, elaborado pelo FNDE- Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação em parceria com o Ceftru-Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes mostrou que, em 2009, os alunos do campo no país, levavam em média noventa minutos para se deslocarem até o ponto de embarque e o tempo médio de viagem era de 241 minutos, em ambos os casos considerando ida e volta. O relatório ainda aponta as questões da superlotação dos ônibus e tempo de uso da frota, que em média era de treze anos, mas, que em alguns casos chegava a vinte e seis (FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO, 2009).

Ou seja, o relatório, nos mostrou que o grande número de pessoas que fazem uso do transporte escolar rural tem que enfrentar longas caminhadas até chegarem aos pontos de embarque, e depois que entram nos veículos, levam em média mais de duas horas para chegarem à escola. Não bastasse a distância e o tempo de permanência, os alunos se deparam com ônibus velhos e lotados, que certamente pioram ainda mais as condições da viagem.

Se compararmos o estudo de Tedesco, Gasparini e Menezes ao Relatório de Pesquisa Ônibus Escolar Rural veremos que, o tempo médio de viagem aumentou de 2008 para 2009, o que evidenciaria um aumento na distância entre as escolas e as comunidades do campo, que já não era pequena em 2008, uma vez que, os alunos se sujeitavam a viagens de, em média, vinte e sete quilômetros de distância para chegar às escolas.

O transporte em massa de alunos do campo para as cidades parece ser um processo de difícil reversão, visto que, o número de alunos transportados é crescente. Tudo isto nos leva a refletir sobre a questão dos custos da educação no campo e do gasto com transporte. Governos se apoiam na economia orçamentária para justificar o fechamento das escolas no campo, porém, desconsideram questões humanas como o risco que os alunos correm ao serem transportados e o desgaste físico a que são submetidos nos longos trajetos em estradas de chão.

De acordo com Vasconcellos (1991) a questão do transporte escolar está diretamente

relacionada ao acesso das crianças do campo à escola, visto que tanto a oferta de ensino no campo quanto a distância entre as moradias e a escola, que foram aumentadas pelo processo de nucleação, influem diretamente na possibilidade de escolarização dos alunos do campo. Na década de 1990, a maioria das crianças chegava às escolas do campo de primeira à quarta série, a pé, tendo que percorrer longas distâncias, o que já excluía parte dos alunos do sistema escolar, seja pelo cansaço, ou então, pelas dificuldades encontradas nas caminhadas cotidianas.

Naquele período, quando as crianças terminavam a quarta série no campo, tinham que se deslocar para as cidades, visto que os anos finais do Ensino Fundamental quase não existiam no campo. Devido à falta de transporte público, bem como a dificuldade dos pais custearem um transporte privado, parte das crianças parava de estudar, e outra parte delas o fazia pela necessidade de ingresso no mercado de trabalho ou então em atividades laborais informais (VASCONCELLOS, 1991).

Percebemos que, em pouco mais de duas décadas, a tendência ao transporte de alunos do meio rural se manteve, visto que, desde os anos 1990 o deslocamento se dá prioritariamente para que os alunos frequentem o Ensino fundamental.

O programa de transporte de escolares tem um caráter mais emergencial, derivado do fato de que, por meio do transporte, se procura levar as crianças até as escolas disponíveis, normalmente localizadas na zona urbana. Este direcionamento reforça o ensino urbano em detrimento do rural, tendo portanto implicações culturais, sociais e políticas importantes, que precisam ser avaliadas. Este modelo é o que tem sido seguido, por exemplo, na maioria das cidades do Estado de São Paulo (VASCONCELLOS, 1991, p. 95).

Vasconcellos tomou como base a realidade da década de 1990, destacando o caráter emergencial do programa de transporte escolar, porém, conforme os dados apresentados anteriormente, evidenciamos o crescimento no número de alunos do campo que são transportados diariamente, ou seja, se há pouco mais de vinte anos o deslocamento de alunos do campo para as escolas das cidades era uma medida tida como emergencial, hoje ela é regra ao acesso à educação da maior parte daqueles que vivem no campo, visto que, devido a políticas de financiamento da educação, o transporte dos alunos do campo para as cidades tem sido visto como medida de enxugamento dos gastos públicos na área social.

Até 1988, a legislação brasileira não previa o transporte escolar como direito da criança, porém, com a promulgação da nova Constituição Federal naquele ano, ele aparece ao lado de outros auxílios aos alunos como a merenda e a assistência médico-odontológica, visando garantir o acesso do maior número de indivíduos ao Ensino Fundamental, obrigatório no país. Antes mesmo desta disposição legal, alguns Estados brasileiros já realizavam o transporte escolar no campo e dentre os casos mais expressivos, quantitativamente falando, está o Estado de São Paulo. O transporte escolar foi regulamentado no Estado de São Paulo em 1976, e na década 1990, atendia 480 dos, até então, 570 municípios paulistas, transportando cerca de 180.000 crianças diariamente com recursos advindos das esferas municipais e estadual (VASCONCELLOS, 1991, p. 96).

Assim, a política de transporte dos alunos do campo vem se fortalecendo ano a ano, reforçando a ideia disseminada pelo Banco Mundial, de uma educação prioritariamente voltada para o Ensino Fundamental, etapa obrigatória da escolarização brasileira até a aprovação do Plano Nacional de Educação. Portanto, é importante que analisemos os dados disponibilizados pelo governo para aferirmos se o transporte dos alunos do campo para as escolas das cidades representa uma economia de recursos.

Os investimentos no transporte escolar de alunos do campo vêm de dois programas executados pelo Ministério da Educação e Cultura-MEC, são eles: o Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar-Pnate, ambos voltados para o atendimento dos alunos do campo. O Caminho da Escola foi criado em 2007 e concede, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES, crédito especial para que os Estados e municípios adquiram ônibus, miniônibus, micro-ônibus zero quilômetro e embarcações novas, muito utilizadas no transporte de alunos da região Norte. O Pnate é anterior, instituído em 2004, objetivava inicialmente, garantir o acesso e permanência dos alunos residentes em áreas rurais nos estabelecimentos de Ensino Fundamental públicos por meio de transporte escolar, oferecendo aos Estados, municípios e Distrito Federal, assistência financeira em caráter complementar.

Em 2009, uma medida provisória ampliou o programa para a Educação Básica, passando a favorecer também os estudantes da Educação Infantil e Ensino Médio que residem no campo. Assim, o programa transfere automaticamente recursos para o custeio de reformas, seguros, impostos e taxas, pneus, combustível e tantos outros quantos forem necessários para a manutenção de veículos e embarcações utilizados no transporte dos alunos da Educação Básica pública, advindos do campo. O valor repassado per capita por ano varia entre R\$ 120,73 e R\$ 172,24 de acordo com a área rural⁷ do município, a população residente no campo e a localização do município na linha de pobreza.

Embora o custo per capita por ano com transporte escolar seja baixo, representa um grande volume de investimentos no decorrer do ano, como nos mostra a tabela 13:

Tabela 7. Orçamento do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - Pnate - Brasil

Ano	Investimento-em milhões	Alunos atendidos
2009	R\$ 418,50	4.648.107
2010	R\$ 596,40	4.900.000

Fonte: Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação

Ou seja, o volume final de investimentos no transporte de alunos do campo para as cidades no Brasil é representativo. O que não nos surpreende, visto que, a educação brasileira visa se alinhar às exigências do Banco Mundial, que com sua orientação neoliberal não vê o acesso das pessoas aos conhecimentos como prioridade, assim, a educação aparece como uma medida compensatória (FONSECA, 2007).

⁷ Lembrando que o governo segue a classificação população urbana e rural, daí esta nomenclatura.

No campo isto é nítido, para compensar a carência de escolas, o poder público oferece o transporte escolar que, em tese, lhe custa menos do que uma escola com seus funcionários. E este transporte, que submete os alunos à longas e cansativas viagens, acaba aparecendo como um redentor, visto que, torna-se, na maioria dos casos, a única possibilidade daqueles que vivem no campo terem acesso à escola, direito que lhes é garantido constitucionalmente.

Os motivos que levam ao transporte massivo de alunos do campo para as escolas das cidades nos são conhecidos, porém, é preciso compreender em que condições ele se dá. Ribeiro e Estelles (2009) atentam para o fato de que a educação no campo, hoje, representa um desafio tanto para aqueles que a executam quanto para os alunos que vivem neste meio e precisam se deslocar até a escola.

Muitas vezes, o transporte escolar gratuito, oferecido pelo poder público, é a única forma de acesso à escola pelos moradores da área rural. Contudo, existem fatores que limitam e dificultam a prestação do serviço deste transporte, como, por exemplo, vias não pavimentadas, em péssimas condições de circulação, principalmente em período de chuva onde atoleiros e buracos se intensificam. A falta de qualificação dos condutores e a falta de estrutura de apoio para a manutenção e a conservação dos veículos também são limitadores. Desta forma, é comum veículos muito velhos e precários transportarem alunos em área rural. Algumas características geográficas, a baixa densidade demográfica e o isolamento espacial também contribuem para esta problemática (RIBEIRO; ESTELLES, 2009, p. 1).

Lúcio Lord (2008, p. 131), colabora com nossas discussões ao alertar que, não é somente a escola que está distante da população do campo, como mostra o trecho abaixo:

Caso seja dada relevância às condições sócio-econômicas e ao acesso a serviços das populações rurais, suas demandas específicas tornam-se claramente diferenciáveis daquelas demandas de populações urbanas. Para a população rural brasileira, o poder público está distante tão quanto estão distantes de suas casas os postos de saúde, os hospitais, a delegacia de polícia, a prefeitura e suas secretarias. Sobre os demais serviços a distância é igualmente grande, pois assim são distantes os bancos, os comércios especializados, o terminal rodoviário municipal. Assim, a materialização mais próxima que essa população tem do poder público são as escolas, já que esta instituição ou está presente nas diferentes regiões rurais brasileiras, ou atende diariamente quase todas as suas crianças de seis a quatorze anos.

Portanto, a discussão trazida por Lord extrapola os limites do acesso à educação escolar e nos faz refletir que as demandas sociais da população do campo acabam se diferenciando, a medida que tem que reivindicar e se deslocar para ter acesso a serviços públicos presentes nas cidades, como a saúde e segurança. Neste contexto, a educação que acontece no campo se torna

ainda mais relevante visto que, na grande maioria dos casos é o único serviço público que está próximo daqueles que ali vivem.

2. Considerações finais

Já em busca de conclusão, é impossível falar nas escolas no campo e do transporte escolar de alunos sem tocarmos na questão financiamento público e do acesso daqueles que vivem no campo aos bens sociais. Assim, após as análises e discussões aqui realizadas, temos claro que, o transporte massivo de alunos do campo paulista para escolas nas cidades atende a fins econômicos, determinados pelas agências estrangeiras de financiamento e a fins políticos como forma de manutenção do poder, visto que a educação que acontece nas cidades é mais valorizada e dá maior visibilidade às políticas e investimentos públicos.

No ano de 2010, quase 300.000 alunos do campo paulista eram transportados para escolas nas cidades, não para que tivessem melhores condições de aprendizagem, mas, para que os custos com a educação fossem reduzidos. Quase uma década depois, esse processo que sucumbe os alunos à longas viagens em ônibus precários e estradas de chão batido ainda acaba sendo a única alternativa para que muitos dos educandos do campo tenham acesso à escola.

Deste modo, o fechamento de escolas no campo e o distanciamento entre elas e as moradias dos alunos, aliados à uma política compensatória e de baixo investimento de transporte escolar nos dão indícios do quão difícil é para aqueles que vivem no campo terem acesso a serviços públicos essenciais, que estão disponibilizados nas cidades, dentre eles, a educação.

REFERÊNCIAS

BASSO, J. D. **As escolas no campo e as salas multisseriadas no estado de São Paulo: um estudo sobre as condições da educação escolar.** 2013. 155f. Dissertação (Mestrado em Educação). Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.

BASSO, J. D.; BEZERRA NETO, L. As influências do neoliberalismo na educação brasileira: algumas considerações. **Itinerarius/Reflectionis** (Online), v. 10, p. 1-15, 2014.

BRASIL. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **Decreto nº 7.352, de 4 de novembro de 2010.** Brasília, 2010. s.p. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7352.htm> Acesso em: 18 mar. 2013.

BRASIL. Comissão de Educação e Cultura. **Projeto de lei do plano nacional de educação (PNE 2011-2020).** Brasília, 2011. 105 p. Disponível em: <<http://fasubra.org.br/wp-content/uploads/2018/05/projeto-de-lei-do-plano-nacional-de-educac%C3%A7%C3%A3o-pne-2011-2020.pdf>> Acesso em: 22 mar. 2013.

BRASIL. **Estatuto da Criança e do Adolescente.** 3. ed. Brasília, 2001. 94 p. Disponível em: <<http://www.desenvolvimentosocial.sp.gov.br/azsitebox/arquivos/documentos/182.pdf>> Acesso em: 18 mar. 2013.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Programa nacional de apoio ao transporte escolar**. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/index.php/transp-legislacao>> Acesso em: 22 abr. 2012.

FONSECA, M. O financiamento do Banco Mundial à educação brasileira: vinte anos de cooperação internacional. In: TOMMASI, Lívia de; WARDE, Mirian Jorge; HADDAD, Sérgio (orgs.). **O banco mundial e as políticas educacionais**. São Paulo: Cortez, 2007. p. 229- 251.

FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO. **Ônibus rural escolar do Brasil**: relatório. Brasília, 2009. 197 p. Disponível em: <www.fnde.gov.br/index.php/downloads/noticias2009/5.../download> Acesso em: 29 maio 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico 2009**. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/censo2009/primeiros_dados_divulgados/index.php?uf=35> Acesso em: 22 jan. 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico 2010**. Disponível em <http://www.ibge.gov.br/censo2010/primeiros_dados_divulgados/index.php?uf=35> Acesso em: 22 jan. 2011.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA. **Censos escolares 2009 e 2010**: Disponível em: <<http://www.educasensomec.inep.gov.br/basica/censo/default.asp>>. Acesso em: 10 jan. 2011.

LORD, Lúcio. Financiamento do transporte escolar e a questão das zonas rurais no Brasil. **Revista da Faculdade de Educação/ Universidade do Estado de Mato Grosso**: multitemática. Cáceres, MT, ano 4, n. 9, jan.- jun. 2008. p. 129- 140 Disponível em: <http://www2.unemat.br/revistafaed/content/vol/vol_9/Faed_9.pdf> Acesso em: 10 abr. 2012.

RIBEIRO, R. A.; ESTELLES, R. S. A pesquisa transporte escolar rural: levantando dados qualitativos como subsídio às políticas públicas. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 23, 2009, Vitória, ES. **Anais**. p. 1-15. Disponível em: <http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabahas/artigos/gestao/3_356_AC.pdf> Acesso em: 20 abr. 2011.

TEDESCO, G. M.; GASPARINE, R.; MENEZES, P. B. **Conhecendo o transporte escolar rural no Brasil**. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES, 22, 2008, Fortaleza, CE. 2008. Anais. p. 1-12 Disponível em: <http://www.anpet.org.br/2012/publicacoes/anaisDeCongressos_2008_1.html> Acesso em: 20 abr. 2011.

VASCONCELLOS, E. A. Crianças rurais e acesso à escola: sugestões de política pública. **São Paulo em Perspectiva**, vol. 5 n.1, jan./ mar. 1991. p. 93-98. Disponível em: <http://www.seade.gov.br/produtos/spp/vo5no1/vo5no1_13.pdf>. Acesso em: 22 de abr. 2012.

AUTORA

Jaqueline Daniela Basso

Professora Adjunta na Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul – UEMS - Unidade Campo Grande. Doutora e Mestre em Educação pela Universidade Federal de São Carlos - UFSCar. Graduada em Pedagogia.

Recebido em: 26 de Maio de 2019

Aprovado em: 29 de Julho de 2019

Como citar este artigo:

BASSO, J. D. As escolas no campo e o transporte de alunos no Estado de São Paulo nos anos de 2009 e 2010: algumas considerações. *Ipê Roxo. Jardim*, ano 1, n. 1, p. 16-28, jul-dez, 2019.