

A IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE ESCOLAR NA EDUCAÇÃO: UM ESTUDO DE CASO SOBRE TRANSPORTE ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE GUARATUBA – PARANÁ

Débora Ribeiro Gonçalves¹

Clóvis Wanzinack²

RESUMO: O presente trabalho refere-se à gestão do transporte escolar no município de Guaratuba - Paraná. O objetivo é demonstrar a importância do orçamento público no funcionamento do transporte escolar e a preocupação com a uniformização das normas prevista constitucionalmente verificando a prestação de contas na aplicação dos recursos aplicados. O trabalho tem como a primeira etapa da metodologia a busca de referências às legislações vigentes e às produções bibliográficas sobre a importância do transporte escolar na educação. A segunda etapa da pesquisa foi a aplicação de um questionário/Check List individual das condições dos veículos apresentado pela Empresa, vencedora do Certame Licitatório Pregão do ano de 2015, com a finalidade de conferir se os serviços prestados ao município estão atendendo aos dispositivos elencados no contrato vigente. Estavam presentes vinte e dois (22) ônibus e micro-ônibus, destes, nenhum apresentaram os requisitos da pesquisa em fase de 100% da regulamentação exigida. Dentre estas, o que mais se destacou foram: não possuir estepe em condições de uso; macaco hidráulico compatível com o peso e carga do veículo e a chave de roda; sendo estes, parte do Kit Obrigatório Veicular; junto com uma grande parcela ao qual apresentou extintor vencido, perdendo assim a sua eficácia. Levando-se em consideração esses aspectos, muitas vezes a colocação da vida dos/as alunos/as e demais presentes em risco. Dado o exposto, observa-se que não adianta apenas oferecer às escolas o transporte, é preciso também oferecer meios para que os/as alunos/as cheguem até lá com segurança. Para que tais políticas sejam implementadas de maneira correta, é preciso que a sociedade conheça sua importância, identificando os sujeitos responsáveis.

Palavras-chave: Transporte Escolar, Gestão, Orçamento Público, Educação, Guaratuba.

¹ Graduada em Administração Pública pela UFPR, Setor Litoral.

² Docente do Curso de Administração Pública e do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Territorial Sustentável - Universidade Federal do Paraná – Setor Litoral.



INTRODUÇÃO

O transporte escolar consiste em uma política educacional fundamental para o acesso de muitos/as estudantes de escolas públicas ao ambiente escolar. Nesse sentido, a política do transporte escolar vem ganhando centralidade nas discussões educacionais e em estudos e pesquisas, de âmbito nacional, regional e local, no intuito de contribuir para o bom desenvolvimento desta política nas diferentes regiões brasileiras.

Os recursos utilizados para o desenvolvimento da política de transporte escolar na rede municipal são advindos de três fontes de financiamento: recursos federais descentralizados pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento de Educação (FNDE), por meio do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate) e do Programa Caminho da Escola; recursos do Fundeb.

A disponibilidade de recursos federais e municipais é um condicionante fundamental que implica na oferta do transporte (próprio ou terceirizado) e, principalmente, na qualidade dos serviços prestados.

O transporte escolar é, portanto, uma política educacional essencial para o acesso de um considerável número de alunos/as de escolas públicas ao ambiente escolar, condição para que se garanta o direito à educação. Reconhecendo a importância do transporte escolar, o governo federal promove programas nesta área, desde o ano de 1994, mediante ações do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE).

Os principais programas são o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), que vigorou de 1994 a 2007, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), em vigência desde 2004, e o Programa Caminho da Escola, criado em 2007 como linha de financiamento do BNDES para a aquisição de veículos novos para o transporte de estudantes.

O PNTE é uma política de assistência financeira voluntária, afeta aos intervenientes político-partidários no momento da definição daqueles municípios que seriam contemplados. Essa realidade só foi modificada com a instituição do PNATE, já que o financiamento passou a ser na modalidade de assistência financeira automática, incluindo critérios objetivos para a distribuição dos recursos do Programa entre as unidades da federação (percentual da população rural do município; área do município e percentual da população abaixo da linha de pobreza).

Programa foi ampliado, em 2007, com a inclusão de todas as matrículas da

educação básica rural. O esforço do governo federal para criar critérios mais equitativos de distribuição dos recursos do transporte escolar deve ser reconhecido, uma vez que é fundamental considerar as especificidades de cada região, estado e ente federado.

Ao que tudo indica, o Fator de Necessidade de Recursos, instituído no âmbito do PNATE, foi um importante esforço neste sentido, fundamental para que a União exerça sua função supletiva e redistributiva com vistas à equalização das oportunidades educacionais no Brasil.

Por se tratar de um sistema que exige grande quantidade de recursos, seus custos merecem destaque. Neste contexto, o presente trabalho buscou contribuir para a discussão do transporte escolar no município de Guaratuba, resgatando elementos importantes das ações sociais do Estado para o desenvolvimento de políticas e gerar conhecimento para o setor público no que diz respeito aos custos relacionados a esse setor.

O trabalho foi realizado no município de Guaratuba região litoral do Paraná, o qual mantém quase a totalidade de seus serviços de transporte escolar de forma terceirizada.

O custo aluno/a pôr quilometro é calculado pelo Sistema de Gestão do Transporte Escolar – SIGET, através do preenchimento pelos Municípios sempre tomando como base o ano anterior, onde seus recursos são transferidos diretamente ao município em dez parcelas, entre o período de fevereiro a novembro do ano em curso, ao qual deverão ser utilizados exclusivamente no custeio de despesas com o transporte dos/as alunos/as da rede pública estadual de ensino.

Para fiscalização e averiguação de todos os requisitos listados é criado o Comitê Municipal do Transporte Escolar, através de uma Lei Municipal, onde analisa os relatórios bimestrais e aplicação de recursos.

Levando em conta o que foi apresentado, para que tudo funcione em perfeita harmonia é necessário e imprescindível a manutenção dos veículos, e a melhor maneira de isso acontecer é que sempre seja feita no tempo adequado. Quando um veículo apresenta defeito, o transporte e o desempenho dos estudantes são comprometidos, pois sem a oferta diária e gratuita do transporte escolar, muitos/as alunos/as encontram dificuldades para chegar à escola e acabam abandonando os estudos. (BRASIL, Cartilha do Transporte Escolar, pg. 04).

A manutenção preventiva evita possíveis surpresas desagradáveis no meio de uma rota, como por exemplo, a verificação rotineira dos faróis, alerta e lanternas podem reduzir problemas de sinalização e visibilidade em períodos de chuva ou



durante a noite. Aumentando assim seu rendimento, e diminuindo gastos futuros no orçamento.

A manutenção corretiva acontece depois que alguma peça ou equipamento do veículo falha ou para de funcionar, além de seu custo ser maior, é necessário o encostamento do veículo para consertos e só assim a esta frota volta a rodar sem problemas.

Tendo em vista esses critérios, e ciente da importância do Transporte Escolar no Brasil, o Governo Federal mantém desde 2005, uma parceria com o Centro Interdisciplinar de Estudos em Transporte da Universidade de Brasília, onde são produzidas as Cartilhas do Transporte Escolar disponibilizadas pelo FNDE.

No decorrer dos anos vem-se criando diferentes programas voltados para à melhoria da educação pública, e a democratização de acesso aos mesmos. Incluindo ações que visam à permanência do/a aluno/a na escola, dentre elas está o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE).

Analisando a importância destas políticas educacionais, os entes públicos buscam desenvolver por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), programas, políticas e ações para tentar combater, ou amenizar as desigualdades existentes nas regiões do Brasil. Já que, uma das questões para a evasão escolar, é dada pela dificuldade de acesso, ou seja, distância entre a casa dos/as alunos/as e a escola.

O transporte escolar consiste em uma política assegurada pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 208, pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), no artigo 4, e pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em seu artigo 54, com o objetivo de promover o acesso dos/as alunos/as às escolas, condição básica para a garantia do direito à educação.

Segundo Freitas e Battezzat (2011) Reconhecer a importância e qualidade do Transporte Escolar e garantir o acesso dos/as alunos/as deste as escolas mais próximas quanto as rurais sendo um direito de todos/as e é responsabilidade dos órgãos públicos melhorar esta qualidade uma vez que está responsabilidade faz parte das Políticas Públicas Educacionais.

METODOLOGIA

Esta pesquisa tem um caráter qualitativo onde que de acordo com Arilda Godoy



(1995), a pesquisa pode ser mais bem compreendida no contexto em que ocorre, e do qual é parte, devendo ser analisado numa perspectiva integrada. O pesquisador/a vai a campo, buscando “captar” o fenômeno em estudo a partir da perspectiva das pessoas nele envolvidas, considerando todos os pontos de vista relevantes. Vários tipos de dados são coletados e analisados para que se entenda a sua dinâmica.

A pesquisa do trabalho constituiu em estudos documentais e bibliográficos. A revisão bibliográfica contemplou produções relacionadas às temáticas: política educacional, financiamento da educação e transporte escolar.

A segunda etapa da pesquisa se deu através da coleta de dados por meio de um questionário ao qual possibilitaram identificar a situação atual da qualidade do transporte ofertado pela empresa terceirizada no município de Guaratuba – Paraná.

O modelo do questionário (anexo 1), foi retirado do Comitê do Transporte Escolar, designado pela Portaria nº 11.191/2019, ao qual encontra-se na Sede da Secretaria Municipal da Educação do município. Seu intuito é acompanhar os trabalhos de vistoria fazendo a verificação das condições de segurança, e conferência dos documentos de autorização para os serviços realizados.

O Check list foi aplicado no dia onze de junho de 2019, onde encontravam-se presentes todos os vinte e dois ônibus e micro-ônibus que realizam as rotas. Após junção dos documentos foi feito uma planilha no Excel para elaboração dos resultados.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O município de Guaratuba abrange 37 escolas públicas e privadas, nas áreas urbanas e rurais. Conforme os dados fornecidos pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP, no ano de 2018 tiveram 1.284 matrículas em creche, 1.064 matrículas em pré-escolas, 3.177 matrículas anos iniciais, 2.406 matrículas anos finais, 1.616 matrículas no ensino médio, 316 matrículas EJA e 322 matrículas educação especial. Guaratuba se encontra com um cenário de 10.185 estudantes, destes 9.116 de escolas públicas tem direito ao transporte escolar.

No ano de 2018 o município realizou 3.849 cadastros para utilização do transporte na Secretaria Municipal da Educação, sendo 519 cadastros para frota própria do município, e 3.330 para frota terceirizada, lembrando que dentre as escolas 8 estão na área rural da cidade, assim dificultando o acesso.

No dia onze de junho de dois mil e dezenove, foi aplicado um Check List, com

o intuito de verificar a qualidade dos estados dos veículos que executam os serviços de transporte escolar no município, e as especificações emitidas pelos órgãos de fiscalização, com os veículos que estavam presentes na data citada nas dependências da Garagem da Empresa, sendo um total de vinte e dois Ônibus e Micro-ônibus, para fins de vistoria dos mesmos, com a finalidade de conferir se os serviços prestados ao município estavam atendendo aos dispositivos elencados no contrato vigente e as leis que regem o Transporte Escolar.

A primeira questão a apresentar divergência foi sobre o registro estar afixado visivelmente no interior do veículo e indica a lotação permitida. Destes, oito (36%) não possuíam.

No que diz “Possui inspeção semestral do DETRAN referente aos equipamentos e segurança? Se sim, anexar cópia de documento comprovante.” Sete (32%) veículos não apresentara. De acordo com o DETRAN, para obter este documento é necessário, dentre elas o veículo estar licenciado para o ano de exercício.

A questão que se referia se o veículo possuía tacógrafo, um dispositivo para monitorar o tempo de uso, a distância percorrida e a velocidade que desenvolveu. Desses dois (10%) não apresentavam. No Brasil é de uso obrigatório desde 23 de setembro de 1997, pela Lei 9503, artigo 136, inciso IV:

Capítulo XIII da Condução de Escolares

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

IV - equipamento registrador instantâneo inalterável de velocidade e tempo;

O tacógrafo é um instrumento de uso obrigatório pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) para veículos de transporte e de condução escolar, transporte de passageiros com mais de dez lugares e os de carga com peso bruto total superior a 4.536 toneladas. Permitindo determinar o tempo de direção e de parada dos condutores. Além disso, permite a reconstituição e a elaboração de laudos técnicos em caso de acidente com produção de provas aceitas legalmente (INMETRO, 2013).

No quesito “Possui cintos de Segurança em número igual à capacidade de sua lotação?”. Dois (10%) dos veículos apresentam irregularidades neste quesito, necessitando de troca ou regulagem dos mesmos.



Vale lembrar a importância deste item para proteger e reduzir as consequências de um eventual acidente. Dispositivo de segurança de uso obrigatório no Brasil desde novembro de 1994, o cinto de segurança vem reduzindo o índice de vítimas fatais ou com lesões graves decorrentes dos acidentes automobilísticos. (SANTOS, 2014, pg. 63).

Foi analisado se possuía apoios de embarque e desembarque (pega-mão) uma estrutura que serve de apoio para quem está em pé ou circulando nos veículos, um item de acessibilidade. Pode verificar que dois (10%) não obtinham o acessório.

Em relação a possuir grade de separação aluno/a-motor, conforme análise da pesquisa, dois (10%) não apresentava o item.

Na questão sobre iluminação interna, dois (10%) ônibus não apresentavam iluminação interna, lembrando a importância principalmente aos veículos que circulam em horários noturnos, ou até mesmo em dias com pouca claridade, tendo em vista o grande número de alunos/as e sua falta pode ocasionar uma eventual queda, ou até mesmo perca ou dificuldade de encontrar algum objeto. A iluminação também facilita o cuidado e atenção que o monitor precisa ter perante os/as estudantes, devido à diferença de idade, tamanho, etc.

Nesta questão de não possuir dispositivos refletivos de segurança afixados nas laterais e para-choque traseiro, dois (10%) ônibus apresentaram ausência. Sendo um dispositivo de baixa iluminação, entretanto de suma importância já que sua função é tornar o veículo visível para outros motoristas e pedestres, inclusive com o fator climático, podendo ser usado com chuva ou neblina.

Conforme quesito, veículo não possuía extintor de incêndio. Um acessório ao qual pode combater o início de um grave acidente. Tendo em vista a importância do extintor de incêndio, nesta questão foi analisado que oito (36%) estavam com o extintor vencido, lembrando que ele perde toda sua eficácia, e assim não fazendo jus a sua utilidade.

Na questão onde se refere se o veículo possui estepe em condições de uso, a grande maioria, cerca de dezesseis (72%) dos ônibus não apresentavam. Sendo um item essencial, trafegar sem estepe coloca em risco a vida de todos no trânsito, o perigo de ficar na beira da estrada, correndo o risco de um acidente ou até mesmo um assalto.

Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, o pneu reserva é um item de segurança indispensável. O artigo 1º da Resolução nº14 de 06 de fevereiro de 1998 estabelece a obrigatoriedade da “roda sobressalente”, ou seja, o estepe.

No quesito do veículo possui macaco hidráulico, uma ferramenta utilizada para auxiliar na troca de pneus, e se estava em condições de uso e compatível com o peso e carga do veículo, dezesseis (72%) não obtinham este acessório. A importância de estar compatível com o peso e carga do veículo, se deve ao fato de que ele sustentará o ônibus/micro até que o pneu defeituoso seja substituído.

No que diz respeito em possuir chave de roda em condições de uso, dezesseis (72%) não apresentavam este item. Utilizado na troca de pneus para afrouxar os parafusos.

Na questão possuir triângulo de emergência em condições de uso, cinco (23%) ônibus/micro não possuíam. É um item obrigatório em todos os automóveis, serve para alertar os condutores que estão vindo que há um carro parado à frente, impossibilitado de andar, como por exemplo por ter um pneu furado, assim evitando possíveis acidentes.

Foi elencado se o veículo possuía lavador de para-brisa (obrigatório em veículos produzidos a partir de 01/01/1999), dentre os ônibus/micro ao qual foram vistoriados, nove (41%) não possuíam, tendo em vista que todos eram dos anos 2008/2010/2013. É um item de suma importância, pois é responsável pela boa visibilidade do motorista, em caso de chuva, eliminando o excesso de água.

Independente de alguns tópicos aparecem percentual baixo, é obrigação da empresa prestadora de serviço zelar 100% pela segurança de todos/as alunos/as que utilizam do meio de transporte, tanto para chegar ao ambiente escolar e retornar a suas casas em segurança.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho sobre a política do transporte escolar observa que não adianta apenas oferecer as escolas, transporte público gratuito, é preciso também oferecer meios para que os/as alunos/as cheguem até lá e permaneçam. Mas para que tais políticas sejam implementadas de maneira correta, é preciso que a sociedade conheça e reconheça sua importância, identificando os sujeitos responsáveis, fiscalizando e acompanhando a efetivação das mesmas.

No Check List individual das condições dos veículos apresentado, com a finalidade de conferir se os serviços prestados ao município estão atendendo aos dispositivos elencados no contrato vigente com trinta e nove (39) questões.



Verificação das condições e segurança dos veículos, e conferência dos documentos de autorização para os serviços realizados. Estavam presentes vinte e dois (22) ônibus e micro-ônibus, destes, nenhum está 100% regular. Das trinta e nove (39) questões, apenas quinze (15) corresponderam ao quesito nos vinte e dois (22) veículos, as demais apresentaram irregularidades.

Cerca de 72% dos veículos não possuem estepe e chave de roda em condições de uso nem macaco hidráulico em condições compatíveis com o peso e carga do veículo, sendo estes, parte do kit obrigatório veicular e indispensáveis para segurança de todos presentes, em primordial dos/as alunos/as.

Por vezes, 36% dos veículos estavam com o extintor vencido na data apresentada, perdendo assim toda sua eficácia. E 23% não possuíam triângulo de emergência, 41% dos veículos não possuem lavadores de para-brisa, item obrigatório em veículos produzidos a partir de 01/01/1999, de suma importância para boa visibilidade do motorista principalmente em dias chuvosos.

Ao verificar a importância dos itens, do transporte e manutenção, transporte e educação, para saúde, bem estar e segurança dos principais beneficiários do programa, os/as alunos/as e em virtude do que foi mencionado, o município deverá enviar expediente a empresa, solicitando providências quanto à situação dos veículos que apresentaram irregularidades.

A importância de uma vistoria constante dos veículos possibilidade manutenção/ troca por aqueles que atendam a legislação assim garantindo uma segurança para os/as estudantes.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art41>. Acesso 01 de nov. de 2019.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil, art. 165§5º; art. 84 XXIII. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 18 out. 2019.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. Programas - Transporte Escolar. 2011.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. Programas de Transporte do Escolar. Brasília: MEC, FNDE, SEED. 2008.



CARTILHA, Programas de Transporte do Escolar: Brasília: MEC, FNDE, SEED, 2008. (Formação pela Escola).

FNDE. Disponível em: www.fnde.gov.br/index.php/tranp-dados-estatisticos. Acesso em 25 out. 2018.

FREITAS D. P. e BATTEZZAT S. C. C. O Transporte escolar e sua influência no aprendizado do aluno do campo, Ministério da Educação Universidade Federal do Paraná Setor Litoral. 2011.

FUNDO DE MANUTENÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO BÁSICA E DE VALORIZAÇÃO DOS PROFISSIONAIS DA EDUCAÇÃO FUNDEB. Perguntas Frequentes. Disponível em: file:///C:/Users/Recep%C3%A7%C3%A3o/Downloads/perguntas_frequentes_versao_para_impressao.pdf. Acesso em: 15 de nov. de 2019.

GODOY, Arilda Schmidt. PESQUISA QUALITATIVA TIPOS FUNDAMENTAIS. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rae/v35n3/a04v35n3.pdf>. Acesso em: 25 de out. de 2019.

Guaratuba. Prefeitura Municipal. Disponível em: <http://servicos.guaratuba.pr.gov.br:8097/portaltransparenciaapi/api/files/arquivo/40016432>. Acesso em: 10 de nov. de 2019.

INEP. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. Disponível em: <http://portal.inep.gov.br/web/guest/inicio>. Acesso em: 05 de dez. de 2019.

ORÇAMENTO PÚBLICO. Disponível em: <http://www.portaltransparencia.gov.br/entenda-a-gestao-publica/orcamento-publico>. Acesso em 25 out. 2018.

SANTOS. Tatiára Monteiro Marques. Transporte escolar Rural na perspectiva de Gestores e Planejadores/Operadores: subsídios para Políticas Públicas. Disponível em: https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/7178/1/2010_TatiaraMonteiroMarquesdosSantos.pdf. Acesso em: 10 de nov. de 2019.