

Transporte escolar e implicações para acessibilidade, permanência e êxito de estudantes quilombolas

School transportation and implications for the accessibility, permanence, and success of quilombola students

Transporte escolar e implicaciones para la accesibilidad, permanencia y éxito de los estudiantes quilombolas

Suely Dulce da Castilho¹

Universidade Federal de Mato Grosso, Instituto de Educação, Professora Associada III
<https://orcid.org/0000-0002-8070-7174>

Michele Corrêa de França²

Secretaria de Estado de Educação de Mato Grosso, Técnica Administrativa.
<https://orcid.org/0000-0002-4881-3604>

Resumo: Este artigo tem por objetivo problematizar a situação do transporte escolar das escolas quilombolas da rede estadual de Mato Grosso e demonstrar como tem afetado o acesso e o rendimento escolar dos estudantes. Esta pesquisa parte da realidade de duas dessas escolas: Escola Estadual Quilombola Tereza Conceição Arruda, da comunidade Mata Cavalo, e Escola Estadual Quilombola Maria de Arruda Muller, da comunidade Abolição, ambas em Mato Grosso. Metodologicamente, é uma pesquisa qualitativa, cujo método utilizado foi a etnografia geertziana. Quanto aos instrumentos de coleta de dados, utilizamos a observação participante, a entrevista –técnica do grupo focal – e o questionário semiestruturado. Os resultados apontam que a condição precária do transporte escolar, somada à ausência de manutenção das estradas e ao tempo de permanência no interior dos veículos, afeta o rendimento escolar dos estudantes, interferindo no cumprimento da carga horária, dos dias letivos e dos objetos de conhecimento propostos.

Palavras-chave: Educação Escolar Quilombola. Transporte Escolar. Políticas Educacionais.

Abstract: *This article aims to problematize the school transportation situation in quilombola schools of the public system in Mato Grosso and to demonstrate how it has affected the access and school*

¹ Pós-doutora em Antropologia Social pela Universidade Estadual de Campinas; Doutora em Educação pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo; castilho.suely@gmail.com

² Mestre em Educação pela Universidade Federal de Mato Grosso; Especialista em Gestão Pública pela Universidade Federal de Mato Grosso; francamc@hotmail.com

performance of students. This research starts from the reality of two of these schools: *Escola Estadual Quilombola Tereza Conceição Arruda*, from the *Mata Cavallo* community, and *Escola Estadual Quilombola Maria de Arruda Muller*, from the *Abolição* community, both in *Mato Grosso*. Methodologically, it is qualitative research, whose method used was geertzian ethnography. About the data collection instruments, we used participant observation, interviews – focus group technique – and a semi-structured questionnaire. The results indicate that the precarious condition of school transportation, added to the lack of road maintenance and the time spent inside the vehicles, affects the students school performance, interfering in the fulfillment of the workload, of the school days and of the proposed objects of knowledge.

Keywords: *Quilombola School Education. School Transportation. Educational Policies.*

Resumen: Este artículo tiene como objetivo discutir la situación del transporte escolar en las escuelas quilombolas de la red estatal de Mato Grosso y demostrar cómo ha afectado el acceso y el rendimiento escolar de los estudiantes. Esta investigación se basa en la realidad de dos de estas escuelas: la escuela estatal *Tereza Conceição Arruda*, de la comunidad *Mata Cavallo*, y la escuela estatal *Quilombola Maria de Arruda Muller*, de la comunidad *Abolição*, ambas en *Mato Grosso*. Metodológicamente, se trata de una investigación cualitativa, cuyo método utilizado fue la etnografía geertziana. En cuanto a los instrumentos de recolección de datos, utilizamos la observación participante, entrevistas – técnica de grupo focal – y un cuestionario semiestructurado. Los resultados muestran que la precaria condición del transporte escolar, sumada a la falta de mantenimiento vial y al tiempo de permanencia dentro de los vehículos, afecta el rendimiento académico de los estudiantes, interfiriendo con el cumplimiento de horas, jornadas escolares y objetos de conocimiento propuestos.

Palabras clave: *Educación Escolar Quilombola. Transporte escolar. Políticas educativas.*

Recebido em 07 de outubro de 2021

Aceito em 15 de fevereiro de 2022

1 INTRODUÇÃO

Este estudo insere-se no bojo das pesquisas realizadas pelo Grupo de Estudos e Pesquisas em Educação Quilombola (GEPEQ). Tais pesquisas, organizadas em torno da linha de pesquisa Movimentos Sociais, Política e Educação Popular, do Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Mato Grosso (PPGE/UFMT), debruçam-se nos processos educativos da educação quilombola, ofertada nas escolas estaduais quilombolas da rede pública do estado de Mato Grosso.

Atualmente, o quadro das escolas quilombolas estaduais, em Mato Grosso, é composto por cinco unidades escolares, sendo quatro localizadas na zona rural: Escola Estadual Quilombola Reunidas de Cachoeira Rica, em Itambé, Chapada dos Guimarães (MT); Escola Estadual Quilombola José Mariano Bento, no Território Vão Grande, Barra do Bugres (MT); Escola Estadual Quilombola Maria de Arruda Muller, na comunidade Abolição, Santo Antônio de Leverger (MT) e Escola Estadual Quilombola Tereza Conceição Arruda, na comunidade Mata Cavalu, Nossa Senhora do Livramento (MT), e, por último, a Escola Estadual Quilombola Verena Leite de Brito, Vila Bela da Santíssima Trindade (MT), situada na zona urbana.

Desde 2016, as referidas escolas são contempladas por pesquisas provenientes de um projeto maior do grupo pesquisador denominado “Saberes, fazeres e dizeres de docentes atuantes em escolas estaduais quilombolas de Mato Grosso”, financiado pela Fundação de Amparo à Pesquisa de Mato Grosso (Fapemat). (GRUPO DE ESTUDOS E PESQUISAS EM EDUCAÇÃO QUILOMBOLA, 2016).

Esse projeto objetiva construir um mapa de saberes dos educadores que atuam nas cinco escolas estaduais quilombolas do estado de Mato Grosso. Dessa forma, as pesquisas realizadas nessas escolas registram os avanços significativos relacionados à implantação da modalidade de ensino Educação Escolar Quilombola, aos desafios impostos a essas unidades escolares no que se refere a recursos financeiros e aos materiais e, no caso específico deste recorte, a um desafio que tem se tornado um denominador comum das escolas quilombolas: o transporte escolar.

Realizamos uma revisão sistemática no catálogo de teses e dissertações da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), na grande área Ciências Humanas, subárea de concentração Educação. Essa revisão teve como recorte o triênio 2017-2018-2019 e objetivou localizar os estudos que tratassem do tema transporte escolar. Os resultados apontaram 3.900 pesquisas de mestrado e doutorado que abordam a temática.

Ao refinar esses resultados, para apreender aquelas que dialogam com a educação quilombola, o número de pesquisas que retornaram da busca pelo descritor “quilombo” somou 290 no referido triênio. Quando consideramos as mesmas grande área e área de concentração, esse quantitativo caiu para 48 estudos, que discutem com mais afinco as questões identitárias, de lutas pelo território e do currículo. Estes podem até abarcar o transporte escolar, mas sem trazê-lo como ideia principal no contexto das escolas quilombolas.

No âmbito do estado de Mato Grosso, embora seja um problema recorrente nas cinco escolas, este recorte considerará a situação vivenciada por duas delas: Escola Estadual Quilombola Maria de Arruda Muller, localizada na comunidade Abolição, município de Santo Antônio de Leverger (MT), e Escola Estadual Quilombola Tereza Conceição Arruda, localizada na comunidade Mata Cavalu, município de Nossa Senhora do Livramento (MT).

A frota do transporte escolar é composta por veículos rodoviários, vans, micro-ônibus e ônibus, que perfazem as rotas pelas linhas mestras percorrendo comunidades, assentamentos, fazendas, chácaras e sítios, onde as famílias dos estudantes residem e/ou trabalham. Esses veículos tanto podem pertencer ao poder público quanto podem ser de propriedade de uma empresa terceirizada, que, mediante licitação, presta o serviço, sendo este o caso das duas escolas participantes da pesquisa.

Nessas escolas, foi realizada a coleta de dados mediante a aplicação dos instrumentos: observação, entrevista de grupo focal e questionário semiestruturado. Durante a realização do grupo focal (GOLDIM, 2003), em ambas, a necessidade de melhoria em relação ao transporte escolar foi apontada na fala da gestora e dos docentes da escola da comunidade Mata Cavalo e na fala dos docentes da escola da comunidade Abolição.

O objetivo deste artigo é responder às seguintes questões: quais são as condições do transporte escolar nas escolas pesquisadas? De que modo as condições do transporte escolar afetam o acesso, a permanência e o rendimento escolar dos estudantes? Quais ações políticas podem ser implementadas para minimizar tais impactos?

A relevância de se pensar na condição do transporte escolar das escolas quilombolas da rede estadual de Mato Grosso, a partir das duas escolas supracitadas, passa a ser considerada, uma vez que grande parte dos estudantes dessas escolas necessita do transporte escolar, sendo os percentuais em Mata Cavalo de 80% e, na escola da comunidade Abolição, superior a 95%, ou seja, a grande maioria dos estudantes vivem tal problemática cotidianamente.

Os argumentos reunidos neste artigo estão organizados em cinco partes, sendo a primeira esta parte introdutória, que contextualiza a situação do transporte escolar, o objetivo e o problema inicial; a segunda discorre sobre as trilhas metodológicas que explicitam a abordagem, o método e os principais instrumentos de coleta de dados; a terceira descreve o cenário pesquisado; a quarta apresenta a discussão teórica a partir dos documentos que normatizam o transporte escolar e, na quinta parte, discutimos os resultados desta pesquisa. Além disso, as principais reflexões do estudo são relatadas nas considerações finais.

2 TRILHAS METODOLÓGICAS

Esta pesquisa é um estudo qualitativo, cujo principal método utilizado foi a etnografia. Dessa forma, buscamos compreender os aspectos subjetivos e interpretativos envolvendo o transporte escolar das duas escolas quilombolas em questão, razão pela qual optamos pela abordagem qualitativa.

Para Goldenberg (2004), essa abordagem preocupa-se mais em aprofundar na compreensão do objeto pesquisado que em representá-lo numericamente. Denzin e Lincoln (2006, p. 17) definem pesquisa qualitativa como uma “atividade situada que localiza o observador no mundo. Consiste em um conjunto de práticas materiais e interpretativas que dão visibilidade ao mundo”. Essas práticas transformam o mundo em uma série de representações, que incluem anotações, conversas, entrevistas, gravações, entre outros.

A etnografia, ou prática etnográfica, é um dos métodos da pesquisa qualitativa que tem nos permitido compreender o “mundo” quilombola de modo holístico e interpretativo. Para Geertz (2008), ela transcende técnicas e processos determinados, constituindo-se, acima de tudo, “um risco elaborado para uma ‘descrição densa’” na perspectiva do esforço intelectual (GEERTZ, 2008, p. 4).

Essa prática não descola o objeto ou o grupo pesquisado de seu contexto, pelo contrário, o contexto é tomado como o cenário no qual os acontecimentos ocorrem e onde os participantes estão inseridos em sua produção cultural, que Geertz (2008) denomina de “teia de significados”, tecida pelas pessoas que vivem em um determinado contexto cultural, que atribuem sentido às suas ações, vivências e experiências, bem como às instituições, aos acontecimentos, aos comportamentos e aos processos.

O autor, quando propõe a etnografia como descrição densa, afirma que, para olharmos as dimensões simbólicas da ação social, é preciso mergulhar entre elas (GEERTZ, 2008). É esse mergulho que pretendemos ao empreender este estudo sobre o desafio do transporte escolar para as escolas estaduais das comunidades quilombolas da rede de ensino em Mato Grosso.

Compreendidas as características da etnografia, avançamos para a descrição dos instrumentos de coleta de dados e dos participantes desta pesquisa. A coleta dos dados, nas duas escolas quilombolas, foi realizada ao longo do ano de 2018, no período compreendido de maio a dezembro de 2018 aproximadamente.

Os instrumentos de coleta de dados utilizados neste estudo foram a observação participante, a entrevista e o questionário semiestruturados. Bandeira e Freire (2010, p. 34-35) definem a observação participante como sendo:

[...] uma técnica de investigação artesanal. Exige uma certa continuidade de presença durante semanas ou meses e anos, necessários à observação de comportamentos significativos e ao desvendamento do que os torna significativos. Para isso, o pesquisador toma notas, colhe o máximo de elementos sobre o acontecimento observado, de modo a que possa distinguir seus componentes e auscultar o significado das partes e o significado do todo.

Além da observação participante, utilizamos a entrevista mediante a técnica do grupo focal. Enquanto técnica de pesquisa qualitativa, o grupo focal, também conhecido como grupo de discussão, “apresenta-se como uma possibilidade para compreender a construção das percepções, atitudes e representações sociais de grupos humanos acerca de um tema específico” (VEIGA; GONDIM, 2001, p. 8). Gondim (2003, p. 151), ainda, apresenta a definição de Morgan (1997), para quem os grupos focais consistem em “uma técnica de pesquisa que coleta dados por meio das interações grupais ao se discutir um tópico especial sugerido pelo pesquisador.”

A técnica do grupo focal foi aplicada na Escola Estadual Quilombola Tereza Conceição Arruda, com um total de 13 participantes, sendo 11 professores, 1 coordenadora pedagógica e 1 diretora. Na Escola Estadual Quilombola Maria de Arruda Muller, participaram 14 professores, incluindo os 2 coordenadores pedagógicos. Nos grupos de professores das duas unidades escolares, havia docentes que ministram disciplinas dos anos finais do ensino fundamental e médio e unidocentes, que lecionam para os anos iniciais do ensino fundamental.

Já o questionário semiestruturado foi elaborado com duas perguntas abertas referentes ao transporte escolar. Ele foi aplicado aos pais/responsáveis, professores e estudantes. Ao todo, responderam ao questionário 3 mães/responsáveis, 8 professores e 15 estudantes.

O questionário destinado aos pais/responsáveis continha dois blocos: o primeiro coletava os dados referentes ao perfil dos participantes, como gênero, faixa etária, grau de parentesco com o (a) estudante e o turno de utilização do transporte escolar, e o segundo bloco era formado por duas perguntas: “Você se sente prejudicado(a) quando o ônibus escolar não aparece para levar seu filho, ou neto, ou sobrinho à escola?” e “Em que isso prejudica?”. As respondentes eram do sexo feminino, todas mães, estavam entre 20 e 49 anos de idade, e uma assinalou duas alternativas, informando que era mãe e avó de estudantes que utilizavam o transporte escolar.

De modo semelhante, o questionário para os estudantes também coletou dados do perfil, referentes a gênero, faixa etária, ano que frequenta e turno. As perguntas abertas foram: “Você se sente prejudicado(a) quando o ônibus escolar não aparece para te levar à escola? Por quê?” e “Em que isso prejudica?”.

Os participantes usavam o transporte escolar de forma total (ida e volta) ou parcial, como é o caso de um dos participantes, que utiliza o transporte somente para retornar à sua casa. Três deles estavam na faixa etária compreendida dos 11 aos 15 anos, 12 tinham entre 16 e 20 anos de idade, 13 cursavam o ensino médio, 1 cursava o ensino fundamental do 6º ao 9º ano e 1 não assinalou as alternativas. Todos os estudantes frequentavam o turno vespertino. Seis afirmaram ser do sexo masculino, um não informou o gênero e oito assinalaram o gênero feminino.

A estrutura do questionário para professores também continha um bloco para coletar dados do perfil do participante, como: gênero, faixa etária, atuação como professor, especificação da atuação, tempo de atuação na escola e disciplina que leciona. As perguntas abertas direcionadas aos professores tinham uma abordagem diferente das perguntas dos questionários de pais/responsáveis e dos estudantes. A primeira pergunta foi: “Quais os desafios que a escola enfrenta com o transporte escolar e a qualidade da rodovia?” e a segunda: “Em que medida essa questão influencia na organização do calendário/currículo da escola?”.

Os professores informaram idades que variavam entre 20 e 50 anos ou mais, sendo a maior concentração na faixa etária de 40 a 49 anos, obtida em cinco respostas. Seis informaram ser do gênero feminino, um informou que é do sexo masculino e um não preencheu esse campo. Seis atuavam nos anos iniciais, ministrando todas as disciplinas; uma, na EJA (Educação de Jovens e Adultos), como alfabetizadora, e um, no ensino médio, ministrando os componentes curriculares de Física e Química. Sobre o tempo de atuação na escola, três assinalaram ser de 1 a 5 anos; três, de 6 a 10 anos; um, de 11 a 15 anos, e um, de 16 a 20 anos.

As análises, as principais indagações do questionário e os resultados dessa pesquisa serão discutidos na quinta parte deste artigo. Na próxima seção, descreveremos o cenário pesquisado na escola da comunidade quilombola Abolição e na escola da comunidade quilombola Mata Cavalo. Além de contextualizar as escolas, abordaremos a necessidade do transporte escolar para atender aos seus estudantes, dadas as condições e as distâncias das moradias localizadas em propriedades rurais.

3 DESCRIÇÃO DO CENÁRIO PESQUISADO

As escolas, nas quais a pesquisa foi desenvolvida, e suas respectivas comunidades apresentam similaridades e especificidades que as singularizam (CASTILHO, 2011). Ambas estão inseridas em comunidades quilombolas pertencentes à zona rural. Compreender as principais características desses *loci* nos ajudarão a perceber suas necessidades e os desafios, na perspectiva da implementação da modalidade de ensino Educação Escolar Quilombola e, neste recorte em específico, a questão do transporte escolar.

A Escola Estadual Quilombola Maria de Arruda Muller está localizada na comunidade negra rural Abolição. Os registros atestam a presença do povo negro afrodescendente, escravizado no contexto dessa fazenda, antiga sesmaria, desde 1871 (FERREIRA, 2015). A localização da referida comunidade, pertencente ao município de Santo Antônio de Leverger

(MT), é às margens da BR-364, na Serra de São Vicente, distante, aproximadamente, 55 quilômetros da capital Cuiabá (FRANÇA, 2019).

Os principais elementos identitários dessa comunidade, evidenciados por duas pesquisas etnográficas de mestrado realizadas por integrantes do GEPEQ, são os saberes do uso das plantas medicinais abundantes no quilombo, a religiosidade impregnada nos festejos e nas rezas de origem católica, a influência da religiosidade de matriz africana e outras mais recentes estabelecidas no quilombo, como a crença evangélica, a ancestralidade e a memória materializada nas narrativas míticas, cuja recorrência é incontestável (FERREIRA, 2015; FRANÇA, 2019).

Apresentado o cenário que abriga a instituição escolar, podemos avançar para a descrição histórica da referida unidade. A Escola Estadual Quilombola Maria de Arruda Muller é uma instituição cuja fundação data do ano de 1976. Com diferentes denominações ao longo de sua existência, a escola já foi mantida pelo município de Cuiabá (MT) e pelo município de Santo Antônio de Leverger, integrando, desde 2010, o quadro das escolas estaduais quilombolas da rede de ensino pública de Mato Grosso (FERREIRA, 2015).

Como as demais escolas da região, essa unidade escolar, construída dentro da Fazenda Abolição, era mista rural, que ofertava os anos iniciais do ensino fundamental, nas décadas de 1970, 1980 e início da década 1990, no regime seriado de ensino. As escolas mistas rurais atendiam aos estudantes de suas respectivas comunidades em casas, barracões ou espaços cedidos para esse fim (CASTILHO, 2011; FRANÇA, 2019).

Nesse período, como não havia transporte escolar, frequentavam a escola aqueles estudantes que residiam próximo a ela ou os que moravam a uma distância possível de ser vencida a pé, ou de bicicleta, ou a cavalo, ou de charrete. Essa realidade era extensiva às demais comunidades quilombolas de Mato Grosso e, provavelmente, do país (CASTILHO, 2011; FRANÇA, 2019).

O Projeto Transpor, em 1994, na gestão do então prefeito de Cuiabá, Dante Martins de Oliveira, nucleou as escolas mistas rurais da região, agregando-as em dois polos: Aguaçu e Abolição (CAMPOS, 2015). A partir de então, a escola de Abolição passou a atender os estudantes das comunidades Olho D'Água, Sangradouro, Bom Jardim, Tamanduá, Pantanalzinho, Curva de Linha, Casa de Pedra e demais localidades adjacentes ao quilombo.

Se a nucleação possibilitou a continuidade dos estudos referentes ao ensino fundamental II e ensino médio, instaurou-se o desafio do transporte escolar, decorrente da distância entre as comunidades atendidas, as rotas, muitas vezes, longas e as vias sem manutenção pelas quais os veículos trafegam (FRANÇA, 2019).

Em 2018, do total de matriculados, 420 estudantes dependiam do transporte escolar, o que representa um percentual superior a 95%. Foram projetadas sete rotas para atendê-

los, nos três turnos de funcionamento. A rota de menor duração era de, aproximadamente, 30 minutos e a mais longa era de 1 hora e 10 minutos. É importante compreender que o transporte não buscava os estudantes em suas residências, sendo assim, uma parte deles precisava andar trechos consideráveis entre a casa e a rota do ônibus, e alguns ainda utilizavam outro veículo para acessar a rota devido à distância ser maior (FRANÇA, 2019).

Situação semelhante é observada no quilombo Mata Cavallo, onde a Escola Estadual Quilombola Tereza Conceição Arruda está localizada. Dentre os mais conhecidos quilombos do estado de Mato Grosso, distante de Cuiabá cerca de 50 quilômetros, Mata Cavallo integra o município de Nossa Senhora do Livramento (MT). Esse município, cuja fundação data de 1730, foi povoado por comerciantes, pecuaristas e escravizados (africanos e não africanos) no contexto da descoberta do ouro em Mato Grosso (CASTILHO, 2011; SANTANA, 2019).

Conforme Santana (2019), a identidade do grupo dos mata-cavallenses perpassa lógicas simbólicas, que foram se constituindo a partir do repertório de seus ancestrais advindos da África e dos escravizados trazidos ao Brasil. Dentre os principais elementos dessa identidade, estão os saberes ancestrais praticados, como o uso medicinal das plantas, os festejos religiosos, no contexto da religiosidade, e outras tradições, como “os *muxiruns*, o modo de preparar a terra para o plantio”, que possibilitam a recriação e a formação da identidade cultural (SANTANA, 2019, p. 85, grifo do autor).

No que se refere à educação no quilombo Mata Cavallo, o senhor Mulato, ancião quilombola, falecido em 2018, aos 113 anos de idade, deixou um legado de grande contribuição a fim de que os mata-cavallenses acessassem à saúde, à segurança e à educação. Fruto de suas lutas, a primeira escola na região garantiu aos seus filhos e aos filhos de outros moradores do quilombo o acesso à escolarização (CASTILHO, 2011; SANTANA, 2019). Embora tivesse funcionado por pouco tempo, em razão das adversidades a que os mata-cavallenses foram submetidos pelos que queriam usurpar as suas terras, outras iniciativas de luta por escola, para atender aos estudantes do quilombo, foram forçadas (SANTANA, 2019).

A escola de Mata Cavallo passou por diferentes fases, que englobam casa-escola, escola de pau a pique e, ainda, a inexistência de transporte escolar. Diante desse cenário, a maioria dos estudantes percorria distâncias consideráveis para acessar a escola, das mais variadas formas: a pé, de bicicleta, a cavalo etc., inclusive correndo riscos de acidentes, principalmente os que trafegavam pela rodovia MT-060 (CASTILHO, 2011).

No ano de 2002, iniciou-se o atendimento do transporte escolar a essa comunidade, no entanto, com a finalidade de levar os estudantes às escolas da sede do município. Esse transporte não adentrava as comunidades, perfazendo somente a rota da rodovia MT-060, e muitos estudantes caminhavam distâncias de 10 quilômetros para acessar o transporte, expostos às condições climáticas e, ainda, sofrendo discriminação no contexto da escola

urbana. Em 2008, com a construção de uma escola mais estruturada no quilombo, aumentou o número de estudantes do território, houve então a necessidade de ampliação da política do transporte escolar para atendimento interno (SANTANA, 2019).

No ano de 2018, a escola de Mata Cavalo era organizada na sede e em 15 salas anexas, totalizando 468 estudantes, nos dois turnos de funcionamento, nos períodos matutino e vespertino (SANTANA, 2019). De acordo com a equipe gestora, 80% da demanda dependia do transporte escolar, o que, em números, representava um quantitativo de, aproximadamente, 374 estudantes, distribuídos em duas rotas.

Lembrando que, como ocorre na Comunidade Abolição, descrita anteriormente, os estudantes precisavam acessar as rotas, pois esses transportes não os buscavam em suas casas, então, eles precisavam caminhar a pé cerca de meio quilômetro, sendo que a duração de uma das rotas era por volta de 1 hora e 50 minutos e da outra, 1 hora e 20 minutos.

É no bojo dessas lutas pela oferta da escolarização nas próprias comunidades, considerando as longas distâncias entre as propriedades rurais, que a educação escolar quilombola, importante política de ação afirmativa implementada pelas escolas quilombolas, configura o direito ao transporte escolar como imprescindível ferramenta de acesso à escola. Apesar dos avanços palpáveis conquistados, essas unidades escolares ainda se deparam com os desafios impostos pelas condições do transporte escolar e das vias de acesso à escola, como veremos a seguir.

4 O TRANSPORTE ESCOLAR COMO DIREITO DOS ESTUDANTES E AS CONDIÇÕES DE OFERTA

O debate em torno das políticas públicas do transporte escolar assume relevância quando pensamos no acesso e na permanência na educação básica como direitos fundamentais de todo estudante. A necessidade da garantia a esses direitos, procedentes da Constituição Federal de 1988, evidencia as desigualdades das condições a que muitos estudantes são submetidos no seu processo de escolarização e a compreensão da educação pública como demanda social “associada à luta pela construção dos direitos sociais e humanos” (BRASIL, 2010, p. 61).

Dessa forma, neste texto, vamos considerar os aspectos normativos para a oferta da política pública do transporte escolar no âmbito dos programas federais e no contexto da modalidade de ensino Educação Escolar Quilombola, que rege o ensino ministrado nas escolas quilombolas. Para abordar a questão do transporte escolar, além da oferta, faz-

se necessário ponderar outros fatores, como as condições do veículo, das vias trafegadas, climáticas e itinerários.

Segundo Ribeiro e Jesus (2015), no que se refere a textos constitucionais, a política pública do transporte escolar foi esboçada na Constituição Federal de 1934, na qual era prevista a aplicação de parte de fundos para a educação sob a forma de auxílios aos estudantes necessitados, inclusive para vilegiaturas, que, em nota, os autores afirmam referir-se ao retorno para casa no campo, após uma temporada na cidade. Ainda informam os autores que o auxílio especificado foi suprimido ou reapareceu nas constituições subsequentes a depender do cenário político.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 208, institui o transporte como parte do atendimento ao estudante em todas as etapas da educação básica, ao lado da suplementação do material didático, da alimentação e da assistência à saúde. Reafirmando o que está previsto na Constituição Federal, em relação ao transporte escolar, a nova redação da Lei n. 9.394/96, dada pela Lei n. 10.709/03, incumbe os estados e os municípios pelo transporte escolar dos estudantes de suas redes de ensino, prevendo regime de cooperação entre ambas a fim de atender aos anseios dos estudantes, a exemplo do estado de Mato Grosso, onde o transporte escolar rural dos estudantes das redes municipais e estaduais é feito a partir da colaboração entre a Secretaria de Estado de Educação (Seduc/MT) e as Prefeituras (BRANDÃO, 2019).

Dentre as iniciativas legais anteriores à Lei n. 10.709/2003 (BRASIL, 2003), recorremos a Ribeiro e Jesus (2015) para mencionar o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), que geriu essa política de 1993 a 2003, cuja principal modificação, em 2004, diz respeito à descentralização, à municipalização e à transferência automática de recursos, as quais permitiu um atendimento mais próximo da realidade vivenciada pelos estudantes.

Nesse contexto, foi instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), pela Lei n. 10. 880, de 9 de junho de 2004 (BRASIL, 2004). Segundo informações contidas na página do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), as orientações para a utilização dos recursos desse programa limitam sua aplicação em despesas de custeio, tais como: reformas, seguro, licenciamento, serviços de mecânica e freio, recuperação de assentos, dentre outros (BRASIL, 2015).

Já o programa Caminho da Escola, criado pela Resolução/CD/FNDE n. 3, de 28 de março de 2007, foi disciplinado pelo Decreto n. 6.768, de 10 de fevereiro de 2009 (BRASIL, 2009), e é, preferencialmente, voltado para o atendimento de estudantes de áreas rurais e ribeirinhas, com o objetivo de renovar e padronizar a frota utilizada no transporte escolar e reduzir custos de aquisição de veículos, quer sejam ônibus, lanchas ou bicicletas (BRASIL, 2019).

Em relação a esses dois programas federais, principalmente no que se refere ao Caminho da Escola, os estudos consultados, como o do Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (2009) (Ceftru/UnB), publicado em 2009, e o relatório de gestão 2019, do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), permitem observar a insuficiência no atendimento do transporte escolar para a zona rural em todo o território nacional. Essa insuficiência é demarcada no relatório do FNDE (2019), quando este admite a necessidade de ampliar a frota.

Ao instituir as Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação Escolar Quilombola (DCNEEQ), a Resolução n. 8, de 20 de novembro de 2012, assegurou aos estudantes das comunidades quilombolas o transporte escolar quando necessário, principalmente em face dos estudantes com deficiência, quaisquer que sejam, altas habilidades e superdotação. A necessidade dessa política, no caso das escolas participantes dessa pesquisa, é primordial, visto que os índices de dependência do transporte escolar alcançam 80% na unidade escolar da comunidade Mata Cavalo e supera 95% na escola da comunidade Abolição. As DCNEEQ também asseguram transporte escolar quando ocorre a impossibilidade da oferta dos anos finais do ensino fundamental e médio nos territórios quilombolas (BRASIL, 2012).

No contexto da educação escolar quilombola no estado de Mato Grosso, há que se considerar, também, o teor dos documentos que regulamentam a oferta da modalidade na rede pública estadual de ensino. Nas Orientações Curriculares para a Educação Escolar Quilombola, contidas na publicação das Orientações Curriculares: Diversidades Educacionais do Estado de Mato Grosso (2010), não encontramos nenhuma menção ao transporte escolar, talvez, pelo caráter das orientações em privilegiar as concepções curriculares.

Entretanto, o Orientativo Pedagógico 2018, da Secretaria de Estado de Educação de Mato Grosso (Seduc/MT), documento de periodicidade anual, que foi distribuído às escolas estaduais no primeiro semestre do ano letivo, apresenta a transcrição dos artigos 28 a 30 das DCNEEQ. Esses artigos determinam que o transporte escolar para os estudantes quilombolas devem considerar um menor tempo possível no trajeto residência-escola; condições adequadas de segurança e a necessidade de adequação para o deslocamento de crianças ou jovens com deficiência, em conformidade com a legislação específica.

Sobre o regime de cooperação, esses dispositivos afirmam que cada rede de ensino é responsável por transportar seus estudantes, no entanto, veículos pertencentes ou contratados por uma rede podem transportar estudantes de outra rede, prevendo, para esses casos, o ressarcimento à rede que efetivamente realizar o transporte, dentre outros.

Excetua-se à integralidade da transcrição dos artigos 28 a 30 das Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação Escolar Quilombola (BRASIL, 2012), o parágrafo destacado a seguir, cuja redação consta apenas do Orientativo Pedagógico 2018: "O transporte

escolar para alunos quilombolas seguirão as regras estabelecidas para o regime de colaboração entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios ou entre Municípios consorciados.” (MATO GROSSO, 2018, p. 81).

Via de regra, a oferta do transporte escolar deve cumprir o estabelecido pelas legislações quanto aos prazos e à obrigatoriedade para produção e manutenções preventivas da frota de transporte escolar. Como, neste estudo, nos atemos mais ao transporte escolar rural, tendo em vista as escolas participantes estarem localizadas em áreas rurais, buscamos os aspectos previstos em lei para os veículos que atendem a esses espaços.

Esses veículos recebem a denominação de Ônibus Escolar Rural (ORE) e devem ter características que suportam as condições das vias: ser movidos a diesel, atender à Resolução Conama n. 315/2002, possuir resistência estrutural em relação aos capotamentos e abalroamentos, seguir ao que a legislação vigente dispõe sobre estrutura da carroçaria e do chassi, instalar área reservada (box) para acomodar cadeira de roda, considerando a lotação mínima (quantidade de estudantes), e possuir cadeira de rodas, independentemente da operação de outras cadeiras de rodas (FNDE).

De acordo com o *Caderno de informações técnicas ônibus rural escolar*, do FNDE (BRASIL, 2019), os veículos do transporte escolar devem ser resistentes para trafegar em condições severas de operação, como vias não pavimentadas, áreas acidentadas e irregulares, que apresentem buracos, alagação, lama e poeira com frequência. É de responsabilidade do poder público realizar a manutenção periódica nas vias rurais. Em um estudo de condição de solo e água, Zoccal e Silva (2016) apontam que fatores climáticos, como chuvas, condição de tráfego e formas de manutenção inadequada, são problemas comuns em vias rurais.

Dessa forma, compreendemos que a oferta do transporte escolar tem uma complexidade que envolve diversas frentes do poder público para a sua execução. É uma política que carece de expansão para atender, de forma satisfatória, à demanda e que perpassa as condições das vias, dos veículos, climáticas e do itinerário. Destas, somente as condições climáticas fogem ao controle humano, no entanto, podem ter seus impactos consideravelmente minimizados quando as demais condições estão em conformidade com o que preveem e determinam as legislações.

A seguir, nas discussões dos resultados deste estudo, será possível evidenciar quais são as distâncias que separam a oferta do transporte escolar, no âmbito das escolas estaduais quilombolas rurais em Mato Grosso, das condições ideais para a execução desse serviço.

5 RESULTADOS

Apresentamos, nesta seção, os dados que foram coletados por meio da entrevista de grupo focal com professores e gestores, da aplicação do questionário com pais/responsáveis e estudantes e das observações participantes, no contexto das duas escolas estaduais quilombolas.

Na realização do grupo focal, em 2018, na Escola Estadual Quilombola Tereza Conceição Arruda, da comunidade Mata Cavallo, a diretora e os professores ressaltaram o transporte escolar como um grande desafio. Nas palavras da gestora:

A maior dificuldade, desde enquanto estou como gestora, é o transporte escolar. Uma das dificuldades é o transporte escolar, porque o nosso ônibus é terceirizado e, a partir do momento que o ônibus é terceirizado, ele passa por uma licitação e eles encaminham aqui para a escola aqueles ônibus que já vem mesmo a reboque, né, todos estragados; e assim, entra o ano faltando transporte, aí vêm pais de alunos nos procurar, reclamar, vem discutir aqui conosco, sendo que assim, a partir do momento que terceirizou, tirou aquele poder que a escola, enquanto gestora, tem. (informação verbal).

No estado de Mato Grosso, a licitação referente ao transporte escolar ocorre por meio de pregão eletrônico, regulamentado por editais específicos. A referida escola é atendida em regime de colaboração com o município de Nossa Senhora do Livramento, que, no anexo I, Termo de Referência n. 082/2018, do Edital Pregão Eletrônico n. 028/2018, considera, dentre outras coisas:

Que as rotas 02 e 07 e 10 atendem com transporte a E.E. José de Lima Barros no Distrito de Faval, a E.E. Tereza Conceição Arruda- Comunidade Mata Cavallo e E.M. Benedito Pereira Leite - Comunidade Rio dos Peixes;
Que o transporte escolar é de responsabilidade do município com apoio da Secretaria Estadual de Educação para atendimento dessas escolas;
Que houve aumento de quilometragem nessas rotas e atualmente os veículos contratados, não comportam a demanda de alunos matriculados neste ano de 2018 e pela extensão da rota está ocasionando atrasos na chegada e saída dos alunos nos períodos matutino e vespertino;
Que o Transporte Escolar é um meio imprescindível para realização da educação no Município;
Que a maioria da população estudantil reside na zona rural e muitos alunos percorrem uma longa distância para chegar até a Escola mais próxima;
Que o transporte escolar contribui para assegurar acesso direto a Educação conforme prevê a Constituição Federal. (NOSSA SENHORA DO LIVRAMENTO, 2018, p. 28).

Dessa forma, o documento corrobora o relato da diretora e podemos compreender em que sentido o transporte se constitui em uma dificuldade para a unidade escolar. O edital assinala a insuficiência dos veículos para atender à demanda de estudantes e que as rotas longas impactam negativamente, com atrasos na chegada e saída dos discentes. Soma-se, a esses fatores, a fala da gestora ao afirmar que: “[...] *todo mês esse transporte quebra! [...] a gente comunica os professores para não estar dando falta*” (informação verbal), (gestora da E. E. Quilombola Tereza Conceição Arruda, grupo focal, 2018).

É importante notar que as narrativas dos docentes, assim como da gestora, no contexto do grupo focal, também, evidenciaram as dificuldades envolvendo o transporte escolar. Dentre as perguntas realizadas ao grupo, havia uma que indagava quais eram as dificuldades encontradas, para a qual uma das respostas obtidas foi a de uma professora, que assim declarou:

[...] Outra dificuldade é a do transporte escolar... como dar continuidade a este conteúdo? Este transporte escolar é muito precário. A gente como mãe também sofre! Como nossos filhos vão poder estar competindo com outras crianças que tem todo um aparato? (informação verbal), (professora da E. E. Quilombola Tereza Conceição Arruda, grupo focal, 2018).

O questionamento da professora é pertinente para pensarmos o futuro dos estudantes cuja trajetória escolar é afetada pelas condições de oferta do transporte escolar e pelo ônus do tempo elevado no interior dos veículos, dos atrasos na chegada e na saída, da insuficiência de veículos para atender à demanda, dos constantes veículos desconsertados, dentre outros. A professora ressalta a desvantagem que tal situação impõe aos discentes usuários do transporte escolar perante os ditames de uma sociedade extremamente competitiva e exigente.

A realização da entrevista de grupo focal também descortina uma situação semelhante no contexto da oferta do transporte escolar aos estudantes da Escola Estadual Quilombola Maria de Arruda Muller, na comunidade Abolição. Ao discorrerem sobre as dificuldades que enfrentavam no contexto da sua prática pedagógica, a recorrência da menção ao transporte escolar emerge no relato de quatro professores da referida escola, que elencaram o transporte como um dos desafios encontrados.

O recorte da fala de uma das professoras participantes retrata o impacto dos problemas da oferta do transporte escolar na assiduidade e, conseqüentemente, no rendimento escolar:

Eu acredito que o que precisa ser melhorado, como já foi falado, é a questão da infraestrutura e a questão do transporte também, porque aqui nós temos alunos que, às vezes, ficam uma semana, já chegou de ficar até duas semanas sem vir ao colégio por causa do transporte, isso é o que eles dizem, né? (informação verbal). (Professora da E. E. Quitombola Maria de Arruda Muller, grupo focal, 2018).

Nas duas unidades escolares, o registro da frequência escolar é flexibilizado para não prejudicar o estudante que não comparece em função de problemas com o transporte escolar, no entanto, a intercorrência no rendimento escolar é uma consequência muito grave e que demanda políticas específicas para minimizá-la.

No mesmo ano da realização do grupo focal das duas escolas participantes deste estudo, a Seduc/MT reuniu-se com dirigentes municipais de Educação de 28 municípios para debater sobre o transporte escolar (BRANDÃO, 2018). Dentre as declarações da Secretaria de Educação, na referida reunião, estão:

Sabemos que esse é um dos grandes desafios para os municípios e também para o Estado e esse diálogo foi importante para acertarmos detalhes e encontrar um caminho para que possamos amenizar a situação. Mas, é importante trabalhar juntos, Estado, Municípios e União, em regime de colaboração para que possamos avançar. (KLIEMASCHEWSK, 2018 apud BRANDÃO, 2018, p. 1).

E ainda:

A expectativa é de recebermos 600 novos ônibus dentro de três anos, sendo 200 veículos disponibilizados ainda este ano, 200 para 2019 e mais 200 em 2020. Acredito que esse número vai amenizar a situação, melhorando a oferta desse serviço em Mato Grosso. O mais importante é fazer com que o aluno permaneça na escola e garantirmos a qualidade do ensino. (KLIEMASCHEWSK, 2018 apud BRANDÃO, 2018, p. 1).

Nos dois excertos da fala da Secretaria, ocorre a ênfase na expressão “amenizar a situação”, pois ela ressalta a necessidade de diálogo, da colaboração entre os poderes das três esferas e da ampliação da frota para melhor atender, visando à permanência do estudante e à garantia da qualidade do ensino.

Ainda no contexto dessa reunião, é importante destacar a fala da presidente da União dos Dirigentes Municipais de Educação de Mato Grosso (Undime-MT), Terezinha Assmann, que faz coro com a equipe gestora das escolas aqui pesquisadas e os professores, ao admitir: “O transporte escolar é o grande gargalo dos secretários municipais de educação”

(ASSMANN, 2018 apud BRANDÃO, 2018, p. 1). Ao que complementamos: e das escolas estaduais quilombolas que dele dependem.

Conhecidos os desafios dos estados e municípios, bem como as angústias das equipes gestoras e dos professores das escolas quilombolas no grupo focal, passamos a considerar a perspectiva das mães, dos estudantes e dos professores respondentes dos questionários aplicados de acordo com o segmento.

Observamos unanimidade nas respostas do segmento das mães ao afirmarem que se sentem prejudicadas quando o transporte escolar não comparece para que seus filhos(as) sejam levados(as) à escola, a exemplo da resposta de uma das participantes, mãe de aluno, a qual enfatiza que os estudantes, além do atraso "*nas matérias escolares, podem deixar de aprender coisas novas, ficam desmotivados, com baixa autoestima, interferindo na aprendizagem e no bem viver*" (informação verbal), (Mãe, questionário transporte escolar, 2018).

Em relação aos oito professores participantes, quando perguntados sobre os desafios enfrentados com o transporte escolar e a qualidade da rodovia, obtivemos as seguintes respostas: três ressaltaram que esses desafios são recorrentes na zona rural; quatro mencionaram as condições dos veículos classificando-os como velhos, inapropriados, estragados, inadequados e precários; cinco apontaram as condições das vias, associando a elas adjetivos como abandonadas, calamitosas, esburacadas, ruins, inapropriadas e com atoleiros; dois incluíram as condições climáticas, com destaque para o agravamento das condições de tráfego nas estradas nos tempos das chuvas, e um classificou o transporte como bom, embora afirmando desconhecer as condições das vias.

Para a segunda questão, direcionada aos docentes, que versava sobre em que medida a questão do transporte escolar influenciava na organização do calendário e do currículo da escola, quatro docentes mencionaram diretamente a interferência na aprendizagem, inclusive, um destes profissionais indicou, ainda, em relação a esse aspecto, a ocorrência de baixo entusiasmo e motivação.

Já quanto ao planejamento curricular, tiveram professores que afirmaram a necessidade de elaborar dois planejamentos (ou diferenciados), havendo também quem admitiu realizar replanejamento no decorrer do período escolar. Uma das docentes ressaltou que fica impedida de introduzir conteúdos novos em razão das dificuldades enfrentadas com o transporte, as quais interferem diretamente na produtividade dos alunos, o que foi corroborado por uma resposta de outra docente, que demonstrou preocupação com a condição física dos estudantes no que diz respeito ao cansaço, pelos longos trajetos.

Quanto aos 15 estudantes participantes da pesquisa, estes responderam a dois questionamentos, o primeiro deles indagava a respeito de se sentirem prejudicados quando

o ônibus escolar não comparecia para levá-los à escola e o segundo inquiria sobre em que isso efetivamente os prejudicava.

As respostas obtidas para o primeiro questionamento incluíram a preocupação em perder matérias/conteúdos, provas, trabalhos e explicações; ficar atrasado em relação aos conteúdos estudados; os prejuízos na aprendizagem e a preocupação em faltar as aulas. Além disso, eles mencionaram a diferença entre o transporte da zona urbana e rural, por acreditarem que os veículos que trafegam na zona rural apresentam mais problemas em relação aos que atendem à zona urbana, e o longo tempo de permanência nos pontos de embarque/desembarque ou nas rotas, a exemplo de uma estudante, que afirmou sair de casa às 11h10 para estudar no período vespertino, por vezes, sem almoço, sem sombra nas paradas ou sem água.

Para o segundo questionamento, obtivemos respostas de que, dentre os principais prejuízos vivenciados, tinha-se o fato de contar com menos tempo para professores e estudantes; comprometendo, assim, o processo de estudo/ensino, o desenvolvimento escolar e a aprendizagem, o que leva, ainda, à defasagem do aprendizado, além de interferir na saúde dos estudantes pela excessiva exposição ao sol.

Os estudantes participantes, por ser a maioria do ensino médio, expressaram sua preocupação com o desempenho em provas e exames nacionais, como no Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM), e com a sua colocação no mercado de trabalho, inclusive, houve os que entendiam essa questão como responsabilidade do ente público. Um estudante afirmou que, comparativamente, o ônibus atual estava em melhores condições que os anteriores.

É importante atentar para a resposta do estudante com deficiência, que, devido à ausência de rampa no ônibus escolar, tinha que ser carregado por alguém para acessar o veículo. Nas palavras dele:

[...] eu não quero um ônibus escolar bonito e os melhores, eu só quero ônibus escolar com a rampa para pessoa cadeirante, e eu não quero ônibus com problema e a rampa com defeito. Porque a vida de um cadeirante não é fácil, você conversar sobre transporte para uma pessoa de cadeira de roda. (informação verbal), (Estudante, questionário transporte escolar, 2018).

A ausência da rampa no ônibus escolar é um evidente descumprimento da legislação, a qual prevê que os transportes sejam acessíveis bem como possuam a plataforma elevatória veicular e o box para acomodar a cadeira de rodas, atendendo, assim, de forma adequada, os estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida. Dessa forma, os resultados da pesquisa apontam inúmeros desafios sob diferentes perspectivas que afetam os gestores públicos, os gestores escolares, os professores, os estudantes e as famílias.

Durante o período das observações, tivemos a oportunidade de perfazer as rotas dos ônibus e das vans para conhecer as peculiaridades de cada uma, como lotação, extensão, duração, condições das vias e dos veículos, além do relacionamento dos condutores com os usuários/estudantes/famílias³ atendidos. A logística utilizada pelas empresas vencedoras nos pregões busca aproximar-se do proposto nas legislações e normas, no entanto, as condições impostas superam essa tentativa e pedem medidas urgentes para a oferta de um serviço satisfatório.

Nesses percursos, vivenciamos a experiência dos atoleiros, das pontes quebradas, das rotas muito extensas e, até mesmo, das características dos tipos de calçamentos de determinadas vias de algumas comunidades. Como exemplo, a comunidade Casa de Pedra, que faz parte do complexo da comunidade Abolição e que possui trechos de pedras em suas vias, os quais se assemelham a paralelepípedos, que contribuem para reduzir a velocidade do veículo e preservam a memória histórica, mas que, no entanto, causam muitas trepidações e requerem que os veículos que por elas trafegam passem por manutenções em prazos menores do que os estabelecidos nas legislações.

Por ocasião da pesquisa, tivemos acesso a registros fotográficos dos veículos quando foram designados para o atendimento das comunidades. Aparentemente, os ônibus apresentavam boas condições, o que nos permite inferir que o desgaste observado na pintura, nos assentos, nas cortinas das janelas, nos cintos de segurança, nos apoios de braço e nos assoalhos, com ferragens a descoberto e alguns com portas e janelas emperradas ou degraus danificados pode ser resultado da ausência de manutenção preventiva nos veículos ou a periodicidade estabelecida em lei, para tais manutenções, pode ser demasiado longa, dadas as condições das estradas e de uso, como calçadas com excesso de barro ou pó pela predominância de solos não pavimentados, dentre outros.

Outro aspecto igualmente importante diz respeito à segurança dos estudantes durante os trajetos. Embora haja assentos para todos, nos dias observados, a maioria dos cintos estava danificada, prejudicando o seu uso. Registramos ausência de monitoria das crianças pequenas, que se sentavam próximas de irmãos mais velhos ou vizinhos. A disciplina no interior do veículo ficava a cargo do condutor, que, quando observava inadequações comportamentais, interferia verbalmente e era atendido.

Quando pensamos o transporte escolar para o atendimento da modalidade de ensino da Educação Escolar Quilombola, compreendemos que a necessidade excede a criação das legislações, avançando para o campo da implementação delas. Para a oferta

³ As famílias acompanham os estudantes até as paradas antes do embarque e os aguardam após o desembarque, principalmente crianças menores, que necessitam cruzar rodovias, que perfaçam trajetos a pé ou longas distâncias para acessar as propriedades nas quais residem, após desembarcarem.

do transporte, é necessário compreender a especificidade da modalidade para considerar a localização geográfica das escolas, as condições das vias, as distâncias a percorrer e as características do público/usuário.

Para solucionar a questão de oferta do transporte escolar, os relatórios oficiais e as falas dos gestores públicos insistem na ampliação da frota. No entanto, temos observado que a política da nucleação escolar⁴ assume papel preponderante, sendo a responsável pelas longas distâncias que o transporte precisa transcorrer, sacrificando os estudantes com o cansaço, a fome, a sede, quer pelos longos trajetos que precisam enfrentar, quer pelas condições dos veículos.

Com isso, acreditamos que nem sempre um veículo a mais resolverá a questão posta aos estudantes quilombolas. Pode ser que, ao invés de aumentar a frota, seja necessário crescer o número de salas de aula na comunidade, em observância à redação das Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação Escolar Quilombola (BRASIL, 2012), as quais afirmam que esses estudantes devem ser, preferencialmente, atendidos em seu próprio grupo familiar ou território e, somente na impossibilidade do atendimento in loco, esses poderão ser atendidos em unidades escolares fora do território.

Dessa forma, as políticas públicas a serem propostas para esses coletivos não podem ser do modelo *top down*.⁵ Acreditamos que, talvez, o modelo *bottom-up*⁶ se aproxime mais da realidade experienciada pelas comunidades quilombolas, que possuem instituições capazes de dialogar com gestores públicos e de pensar, conjuntamente, políticas que, de fato, lhes assistam.

As pesquisas realizadas pelos grupos de estudo e pesquisadores, principalmente, os que utilizam o método etnográfico, comprometidos em observar a realidade vivida e dar audiência aos povos e às comunidades tradicionais, podem constituir referenciais úteis na proposição dessas políticas, como é o caso do Grupo de Estudos e Pesquisas em Educação Quilombola (GEPEQ/UFMT). A seguir, passaremos a considerar as principais reflexões deste estudo.

⁴ Este processo corresponde, na prática, ao fechamento ou desativação de escolas unidocentes (multisseriadas), seguido pelo transporte dos alunos para escolas maiores, melhor estruturadas e abrangendo ciclo ou ciclos completos, funcionando como núcleo administrativo e pedagógico (BRASIL, 2007, p. 4-5).

⁵ Abordagem na qual "a responsabilidade por uma política cabe, claramente, aos agentes situados no topo do processo político." (RUA, 2014, p. 95).

⁶ Já o modelo *bottom-up* propõe que a política seja concebida a partir da base, das percepções das demandas e das experiências de resolução dos problemas desenvolvidas pelos atores situados nos escalões inferiores da administração (RUA, 2014, p. 122).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo objetivou refletir a condição do transporte escolar das escolas quilombolas da rede estadual de Mato Grosso, a partir da análise da realidade de duas escolas em específico: Escola Estadual Quilombola Tereza Conceição Arruda, da comunidade quilombola Mata Cavalo, em Nossa Senhora do Livramento (MT), e Escola Estadual Quilombola Maria de Arruda Muller, da comunidade quilombola Abolição, em Santo Antônio de Leverger (MT).

Após considerar suas realidades e a redação dos dispositivos legais que regem a modalidade de ensino Educação Escolar Quilombola e a oferta do transporte escolar, propriamente dita, podemos evidenciar que a consecução dos objetivos propostos para o transporte envolve o poder público, a escola, os professores, os estudantes e a família.

Tais objetivos, ao serem propostos, devem considerar as singularidades de cada coletivo atendido pelo transporte escolar, como é o caso da modalidade de ensino Educação Escolar Quilombola, a qual rege o ensino ministrado em instituições que atendem aos estudantes provenientes de comunidades quilombolas ou que estejam localizadas em seus territórios.

O transporte destinado aos estudantes quilombolas não pode ser pensado apenas no recorte da ruralidade, que, de fato, é a condição mais comum dessas comunidades, mas entendido como uma política pública que dialoga e considera as especificidades dessa modalidade de ensino.

Como Nery Júnior (1999, p. 42) afirma: “dar tratamento isonômico às partes significa tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na exata medida de suas desigualdades.”

Embora haja muitas similaridades na realidade pesquisada nas duas escolas participantes, há que se considerar que, para superar os desafios enfrentados por cada uma, é preciso ouvir seus representantes, gestores, docentes, familiares e, sobretudo, os usuários do transporte escolar: os estudantes.

As mesmas perspectivas de construção de uma proposta para pensar em políticas públicas voltadas ao transporte escolar, a partir da Base, estende-se aos muitos coletivos rurais no Brasil, reconhecidos como povos e comunidades tradicionais, que incluem os povos quilombolas, indígenas, ribeirinhos, extrativistas, caiçaras e outros.

Esperamos que este estudo dê visibilidade a tal problemática, que não é condição tão somente das duas escolas pesquisadas, e sim da totalidade das comunidades quilombolas no estado de Mato Grosso, e que seja inspiração para demais produções voltadas para o

tema a fim de que os 4,5 milhões de estudantes da zona rural que utilizam o transporte público tenham seus rostos e suas necessidades reconhecidos e não apagados (ARROYO, 2013).

Percebemos que o transporte escolar é uma importante política pública de acesso e permanência na escola, que, quando não ofertada a contento, reverbera negativamente no rendimento escolar, no cumprimento da carga horária e na exclusão escolar.

REFERÊNCIAS

ARROYO, M. G. *Currículo, território em disputa*. 5. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

BANDEIRA, M. L.; FREIRE, O. *Antropologia*. 2. ed. Cuiabá: EdUFMT, 2010.

BRANDÃO, R. *Seduc repassa aos municípios R\$ 14 milhão para transporte escolar*. 2018. Disponível em: <http://www.mt.gov.br/web/seduc/-/12675473-seduc-repassa-aos-municipios-r-1-4-milhao-para-transporte-escolar>. Acesso em: 1 out. 2020.

BRASIL. *Caderno de informações técnicas ônibus rural escolar 2019-2020*. Brasília, Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação, 2019. Disponível em: <file:///C:/Users/franc/AppData/Local/Temp/caderno%20de%20informaes%20tcnicas%20do%20nibus%20escolar%20rural.pdf>. Acesso em: 10 maio 2021.

BRASIL. Decreto n. 6.768, de 10 de fevereiro de 2009. Disciplina o Programa Caminho da Escola. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 10 fev. 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6768.htm. Acesso em: 2 out. 2020.

BRASIL. *Documento Final da CONAE 2010*. Brasília, 2010. Disponível em: http://conae.mec.gov.br/images/stories/pdf/pdf/documentos/documento_final_sl.pdf /. Acesso em: 10 out. 2020.

BRASIL. *FNDE orienta gestores sobre contratação de serviços de transporte escolar*. Brasília, Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação, 22 maio 2015. Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/aceso-a-informacao/institucional/area-de-imprensa/noticias/item/6459-fnde-orienta-gestores-sobre-contrata>. Acesso em: 10 maio 2021.

BRASIL. Lei n. 10.709, de 31 de julho de 2003. Acrescenta incisos aos arts. 10 e 11 da Lei no 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 31 jul. 2003. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.709.htm. Acesso em: 1 out. 2020.

BRASIL. Lei n. 10.880, de 9 de junho de 2004. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar -PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 9 jun. 2004. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/l10.880.htm. Acesso em: 14 out. 2020.

BRASIL. Parecer Conselho Nacional de Educação Câmara de Educação Básica n. 23/2007. Consulta referente às orientações para o atendimento da Educação do Campo. Brasília, 2007. Disponível em: http://portal.mec.gov.br/cne/arquivos/pdf/2007/pceb023_07.pdf. Acesso em: 20 jan. 2021.

BRASIL. Resolução CNE/CEB n. 8, de 20 de novembro de 2012. Define Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação Escolar Quilombola na Educação Básica. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 2012.

CAMPOS, M. das G. *Dante de Oliveira - uma vida multifacetada: das "Diretas Já" ao programa Xané MT/Brasil*. 2015. 195 f. Orientador: Pablo Amadeu Gentili. Tese (Doutorado em Educação) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Educação, Rio de Janeiro, 2015.

CASTILHO, S. D.; FRANÇA, M. C. Desafios para acesso à Educação Escolar Quilombola: o transporte da Escola Estadual Tereza Conceição Arruda - Mata Cavalu/MT. In: SEMIEDU, 2018, Cuiabá, MT. *Anais* [...]. Cuiabá, MT, 2018.

CASTILHO, S. D. *Quilombo contemporâneo: educação, família e culturas*. Cuiabá: EdUFMT, 2011.

CENTRO DE FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS EM TRANSPORTES (Ceftru/ UnB); FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO (FNDE/MEC). *Ônibus Rural Escolar do Brasil*. Brasília, 2009.

DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. *O planejamento da pesquisa qualitativa: teorias e abordagens*. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2006.

FERREIRA, A. E. *Educação Escolar Quilombola: uma perspectiva identitária a partir da Escola Estadual Maria de Arruda Muller*. 2015. 166 p. Dissertação (Mestrado em Educação) - Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2015.

FRANÇA, M. C. *Identidades na perspectiva da Educação Infantil da Escola Estadual Quilombola Maria de Arruda Muller - Quilombo Abolição/MT*. 2019. Dissertação (Mestrado em Educação) - Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2019.

GEERTZ, C. *A interpretação das culturas*. 1. ed. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

GOLDENBERG, M. *A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: Record, 2004.

GONDIM, S. M.G. Grupos Focais como técnica de investigação qualitativa: desafios metodológicos. *Paidéia*, Ribeirão Preto, v. 12, n. 24, p. 149-216, 2003.

GRUPO DE ESTUDOS E PESQUISAS EM EDUCAÇÃO QUILOMBOLA. *Projeto Finalizado*. Saberes, fazeres e dizeres de docentes atuantes em escolas estaduais quilombolas do Estado de Mato Grosso. 2016.

MATO GROSSO. *Orientações Curriculares 2010*. Cuiabá: Defanti; Secretaria de Estado de Educação, 2010.

MATO GROSSO. *Orientativo pedagógico 2018*. Cuiabá: Secretaria de Estado de Educação, 2018.

MORGAN, D. *Focus group as qualitative research*. London: Sage Publications, 1997.

NERY JÚNIOR, N. *Princípios do processo civil à luz da Constituição Federal*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

NOSSA SENHORA DO LIVRAMENTO. *Edital Pregão Eletrônico n. 028/2018*. 2018. Disponível em: https://www.nossasenhoralivramento.mt.gov.br/fotos_licitacao/211.pdf. Acesso em: 2 out. 2020.

RIBEIRO, A. C.; JESUS, W. F. de. A trajetória histórica da política pública 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. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/8643707>. Acesso em: 23 fev. 2021.

RUA, M.G. *Políticas públicas*. 3. ed. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração/UFSC; Brasília: CAPES/UAB, 2014.

SANTANA, G. E. A. *Saberes e Fazeres Quilombolas: um olhar sobre as práticas pedagógicas da área de Ciências Humanas da escola de Mata-Cavalo*. 200f. 2019. Dissertação (Mestrado em Educação) - Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2019.

VEIGA, L.; GONDIM, S. M. G. A utilização de métodos qualitativos na Ciência Política e no Marketing Político. *Opin. Publica*, Campinas, SP, v. 7, n. 1, p. 1-15, 2001. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-62762001000100001&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 6 out.2020.

ZOCCAL, J. C.; SILVA, P. A. R., *Manutenção de estradas e conservação da água em zona rural*. Adequação de erosões em estradas rurais: causa consequências e problemas na manutenção e conservação de estrada rural. São José do Rio Preto, SP: CODASP, 2016.

Endereço para correspondência: Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), Instituto de Educação - sala 330, Av. Fernando Corrêa da Costa, n. 2.367, Cuiabá, MT, 78.060-900.