

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA

THEO GOULART BRAVO SANTOS PINHEIRO

**DIAGNÓSTICO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL
PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM -
ES**

VITÓRIA
2013

THEO GOULART BRAVO SANTOS PINHEIRO

**DIAGNÓSTICO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL
PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM -
ES**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Gestão Pública da Universidade Federal do Espírito Santo como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Gestão Pública.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo de Alvarenga Rosa

VITÓRIA
2013

AGRADECIMENTOS

À minha filha Letícia que é a razão de todos os meus passos.

Ao meu pai Alfredo Bravo e minha madrasta Maria Deuceny por todo apoio e disponibilidade.

À minha esposa Natália Pinheiro pelo carinho e compreensão nos momentos de ausência devido aos estudos.

À minha mãe Ivone Goulart e meus irmãos Gustavo, Suzane e Carolina pela confiança e força.

À minha sogra Cássia Thomé pela ajuda em tomar conta da minha filha durante os dias em que estava ausente.

À minha tia Marlise Bravo e minha prima Sabrina Bravo que me acolheram e me deram abrigo durante todo o curso.

À minha tia Ivette Goulart que não poderia faltar a qualquer agradecimento.

Aos amigos Vicente Albani e Wisley Braga pelo suporte e ajuda no serviço quando da necessidade de me ausentar.

Ao Professor Orientador Rodrigo de Alvarenga Rosa pelo apoio incondicional durante toda a realização desta pesquisa.

À Secretaria Municipal de Educação de Cachoeiro de Itapemirim que forneceu toda a ajuda necessária para a pesquisa.

Ao amigo e colaborador Girlan Quidute pelo apoio.

"Tudo passa, menos a oportunidade perdida que será sempre uma perda real."

Emmanuel.

RESUMO

É notável a importância social do Transporte Escolar Rural aos moradores das áreas rurais, pois consiste muitas vezes no único meio de atender às necessidades de deslocamento dos alunos residentes nestas áreas para iniciar, continuar e terminar seus estudos. Dessa forma, o grande problema apresentado nesta pesquisa é demonstrar como está sendo realizado o transporte escolar no município de Cachoeiro de Itapemirim, sob a ótica dos diversos envolvidos, o que torna indispensável conhecer o perfil dos usuários, suas necessidades e assim identificar oportunidades de melhoria. O objetivo deste trabalho consiste em diagnosticar o transporte escolar rural (TER) no município de Cachoeiro de Itapemirim-ES por meio de visitas às escolas e com aplicação de questionários aos alunos, pais, educadores e motoristas dos veículos escolares. Realizou-se um diagnóstico do serviço ofertado pela Prefeitura Municipal de Cachoeiro de Itapemirim aos alunos da rede municipal de ensino, seguido de uma proposta de ações que possibilitem melhorar as condições do serviço ofertado aos alunos. Os resultados mostram que a maior parte dos alunos pertence ao sexo feminino, possuem idades de 06 a 16 anos, frequentando o ensino fundamental de ensino; os educadores pertencem ao sexo feminino e lecionam para o ensino fundamental; e os motoristas pertencem ao sexo masculino. Verificou-se que os alunos são transportados em ônibus e kombis, sendo alguns muito antigos, sem conforto e sem cinto de segurança para todos. Observou-se que a maior parte dos alunos embarca na porta de casa, se desloca a pé até o ponto de embarque, caminha de 0 a 05 minutos, por uma distância de 0 a 500 metros, esperam de 0 a 05 minutos até a chegada do veículo escolar e gastam até 30 minutos até a escola. Contudo, existem alunos que embarcam em outros pontos, tais como rodovia, caminham por mais de 20 minutos, por distâncias superiores a 2 km, aguardam por mais de 20 minutos até a chegada do veículo escolar e que demoram mais de 60 minutos para chegar à escola. No que se refere à avaliação do serviço ofertado, a pesquisa mostrou que parte dos envolvidos está insatisfeita com alguns itens do serviço prestado, apontando que existem muitos itens que precisam ser melhorados, sobretudo conforto dos assentos, condições ambientais dentro dos veículos, limpeza e estado de conservação dos veículos, que foram aqueles cujos

envolvidos mostraram-se mais insatisfeitos. Os envolvidos propuseram sugestões de melhorias, sendo a aquisição de veículos novos a mais citada. Por fim, ao final do trabalho foram propostas ações para melhorias ao serviço prestado, por meio de um plano de intervenção.

Palavras-chave: Transporte Escolar Rural. Prefeitura Municipal de Cachoeiro de Itapemirim. Diagnóstico

ABSTRACT

It is remarkable the social importance of School Transportation Rural residents of rural areas , as is often the only way to meet the needs of students displacement of residents in these areas to start , continue and finish their studies . Thus , the big problem is presented in this research is being conducted to demonstrate how the school transport in the municipality of Itapemirim under the great number of involved , which makes it vital to know the profile of the users , their needs and thus identify opportunities for improvement . The objective of this work is to diagnose the rural school transport (TER) in the municipality of Itapemirim - ES by means of school visits and questionnaires to students, parents, educators and school vehicle drivers . We conducted a diagnostic service offered by the Municipality of Itapemirim students of municipal schools , followed by a proposal of actions that allow to improve the conditions of service offered to the students . The results show that most of the students are female , have aged 06-16 years attending elementary school teaching , educators are women and to teach elementary school , and the drivers were males . It was found that students are transported in buses and vans , some being very old , no comfort and no seatbelts for all . It was observed that most students embarks on the doorstep , the foot moves to the point of embarkation , walk 0-05 minutes for a distance 0-500 meters wait 0-05 minutes until the arrival the school bus and spend up to 30 minutes to school . However , there are students who embark on other points , such as highway, walk for 20 minutes, for distances greater than 2 km, waiting for over 20 minutes until the arrival of the school bus and it takes over 60 minutes to get to school. As regards the assessment of the service offered , the survey showed that the people involved are unhappy with some items of service, pointing out that there are many items that need to be improved , especially seating comfort , environmental conditions inside the vehicles , cleaning and state storage of vehicles , which were those which showed more involved unsatisfied. Stakeholders proposed suggestions for improvements , and the purchase of new vehicles the most cited . Finally , at the end of the work have been proposed actions to improve the service provided by an intervention plan .

Keywords : Rural School Transportation . City of Itapemirim . Diagnosis.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Localização do município de Cachoeiro de Itapemirim no mapa do Espírito Santo	18
Figura 2: Veículo utilizado para o transporte escolar.	42
Figura 3: Estrada de acesso à escola.	51
Figura 4: Veículo utilizado para o transporte escolar.	58

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Quantitativo de Escolas Municipais	19
Gráfico 2: População Total.....	29
Gráfico 3: Percentual de participantes da pesquisa	32
Gráfico 4: Perfil etário dos alunos	38
Gráfico 5: Gênero dos alunos	39
Gráfico 6: Série Escolar dos alunos.....	39
Gráfico 7: Veículo utilizado para o transporte	41
Gráfico 8: Itens obrigatórios presentes nos veículos	42
Gráfico 9: Avaliação da Segurança.....	43
Gráfico 10: Avaliação da Lotação do veículo.	44
Gráfico 11: Local de acesso ao ponto de embarque	45
Gráfico 12: Como é realizado o trajeto até o ponto de embarque	46
Gráfico 13: Avaliação do Estado de Conservação dos Pontos de Parada	46
Gráfico 14: Avaliação do Respeito aos Pontos de Parada	47
Gráfico 15: Dificuldades no deslocamento	48
Gráfico 16: Detalhamento das dificuldades.....	49
Gráfico 17: Condições das Estradas percorridas	50
Gráfico 18: Aluno chega atrasado.....	51
Gráfico 19: Principais motivos para os atrasos	52
Gráfico 20: Veículo costuma faltar	53
Gráfico 21: Quantidade de dias que o veículo falta.....	54
Gráfico 22: Principais motivos para o veículo faltar.....	55
Gráfico 23: Avaliação do Estado de Conservação do Veículo.....	56
Gráfico 24: Estado de Conservação dos Veículos -Motoristas.....	57
Gráfico 25: Qualidades dos veículos.....	58
Gráfico 26: Desconfortos após a viagem	59
Gráfico 27: Principais desconfortos.....	60
Gráfico 28: Avaliação do Conforto dos assentos.....	61
Gráfico 29: Avaliação das Condições ambientais dentro do veículo	62
Gráfico 30: Avaliação da Limpeza do veículo	63
Gráfico 31: Tempo gasto de casa até o ponto de embarque.....	64
Gráfico 32: Distância de casa até o ponto de embarque.....	65
Gráfico 33: Tempo de espera no ponto de embarque.....	65
Gráfico 34: Avaliação do Tempo de espera	66
Gráfico 35: Tempo de viagem - Alunos.....	67
Gráfico 36: Avaliação do Tempo de viagem.....	68
Gráfico 37: Avaliação do Cumprimento do horário programado.....	69

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Transferência de Recursos por Ação de Governo.....	17
Tabela 2: Tamanho das Amostras	31
Tabela 3: Tabela de Veículos e anos de fabricação.....	41
Tabela 4: Tabela de itens mais importantes para melhorar o serviço.....	70
Tabela 5: Tabela de Sugestões de Melhorias	71
Tabela 6: Sugestões mais citadas	74
Tabela 7: Ações do Plano de Intervenção.....	77

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
1.1	Objetivos	13
1.1.1	Objetivo Geral	13
1.1.2	Objetivos Específicos.....	13
1.2	Justificativa	13
1.3	Estrutura do Trabalho	15
2	DESCRIÇÃO DO PROBLEMA.....	17
3	REFERENCIAL TEÓRICO	21
3.1	Transporte Escolar	21
3.2	Programas Governamentais de Apoio ao Transporte Escolar	23
3.2.1	Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE	24
3.2.2	Programa Caminho da Escola	25
3.3	Como deve ser o Transporte Escolar	26
3.4	O Meio Rural	28
4	METODOLOGIA.....	30
4.1	Propostas de Melhorias	37
5	ESTUDO DE CASO: DIAGNÓSTICO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM – ES	38
5.1	Resultados	38
5.1.1	Caracterização dos envolvidos	38
5.3.2	Caracterização do deslocamento do aluno.....	40
5.3.3	Item mais importante para melhorar o serviço	69
5.3.4	Sugestões de Melhorias	71
6	PLANO DE INTERVENÇÃO	75
7	CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	79
8	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	82
	APÊNDICES.....	85
	APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DO ALUNO	86
	APÊNDICE B - QUESTIONÁRIO DO EDUCADOR	88
	APÊNDICE C - QUESTIONÁRIO DO MOTORISTA	90
	APÊNDICE D - QUESTIONÁRIO DOS PAIS	92

1 INTRODUÇÃO

Para milhões de crianças o transporte escolar não é uma opção, mas o único meio de transporte para suas escolas. Isto é particularmente verdade em áreas rurais. Ele representa um dos serviços mais importantes e fundamentais para que seja proporcionado acesso à educação e inclusão social.

Muitos alunos vêm de famílias carentes e moram em locais distantes de suas escolas, tornando o transporte escolar a única forma de acesso destes às escolas. Os estudantes da área rural são os que mais necessitam deste serviço, pois normalmente não dispõe de escola em sua área e precisam se deslocar até a área urbana.

Esse transporte é feito tanto por veículos grandes, como pequenos, e atende alunos do ensino médio e fundamental, e a partir deste ano de 2013 também, o técnico profissional.

O acesso dos alunos à Educação se constitui em um direito garantido pela Constituição Federal de 1988, que em seu artigo 206, inciso I, complementado pelo artigo 208, inciso VII, garante, entre outros benefícios, o transporte escolar para os estudantes.

Além da Constituição Federal, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação e o Estatuto da Criança e do Adolescente são outros instrumentos que garantem o acesso e a permanência dos alunos nas escolas, obrigando o Poder Público ao cumprimento dos ditames legais.

São numerosos os instrumentos legais para assegurar o acesso à educação, não sendo, contudo, suficientes isoladamente para resolver o problema educacional, sendo necessários a implementação de programas suplementares para garantir o acesso e permanência na escola.

Com o intuito de facilitar o acesso e permanência dos alunos na escola o Governo Federal criou os programas PNATE – Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar - e o Caminho da Escola, coordenados pelo FNDE – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. Tais programas têm como objetivo garantir a oferta do transporte escolar aos alunos residentes na área rural por meio de assistência

financeira, em caráter suplementar, para o pagamento de despesas com o serviço e para a aquisição de veículos novos, através de linhas de crédito subsidiadas.

A Constituição Federal define em seu Art. 211 em quais níveis de ensino deverão atuar os Entes Federados e que seus sistemas de ensino serão organizados em regime de colaboração. Os municípios atuarão prioritariamente no ensino fundamental e na educação infantil, enquanto que os Estados e o Distrito Federal atuarão prioritariamente no ensino fundamental e médio. A Lei 9.394/96 incumbiu aos Estados e Municípios a responsabilidade do transporte escolar aos alunos de sua rede de ensino, sendo permitida e facultada a parceria e cooperação entre estes.

O transporte de alunos das escolas públicas estaduais residentes nas áreas rurais é executado em parceria com as Prefeituras Municipais, sendo os recursos financeiros que custearão o transporte escolar dos alunos da rede estadual repassados às Prefeituras Municipais.

O governo do Estado do Espírito Santo anunciou em 05 de abril de 2013 o repasse de R\$ 75 milhões por ano para financiar a garantia do transporte de casa até a escola para 60 mil alunos da zona rural de 72 municípios do Estado. Segundo o secretário de Estado da Educação, Klinger Barbosa Alves, “O processo de repasse está sendo desburocratizado, simplificando ainda mais o sistema que envolve a rota de cerca de 2.500 alunos diariamente, de manhã, de tarde e à noite”.

Observa-se a necessidade e obrigação do Poder Público em oferecer o transporte escolar seguro e de qualidade, criando instrumentos que tornem viáveis as determinações legais, com a finalidade de proporcionar acesso à educação e inclusão social àqueles que necessitam de suporte estatal.

Diante o exposto, o problema a ser tratado nesta pesquisa consiste em responder a seguinte pergunta: Como está sendo realizado o Transporte Escolar Rural no município de Cachoeiro de Itapemirim sob o prisma dos diversos envolvidos (alunos, pais, educadores, motorista)?

1.1 Objetivos

1.1.1 Objetivo Geral

O objetivo geral da dissertação consiste em realizar o diagnóstico do transporte escolar rural no município de Cachoeiro de Itapemirim, considerando a percepção dos diversos envolvidos (alunos, pais, professores e motoristas dos veículos), visando priorizar e direcionar esforços e investimentos para melhorar as condições de transporte dos alunos.

1.1.2 Objetivos Específicos

Os objetivos específicos são:

- Realizar um levantamento bibliográfico a respeito do Transporte Escolar Rural.
- Compreender e observar o funcionamento do transporte escolar rural no município de Cachoeiro de Itapemirim.
- Apresentar a legislação sobre o assunto.
- Comparar as percepções dos atores envolvidos.
- Identificar e propor ações de melhorias ao serviço de transporte escolar.

1.2 Justificativa

No mundo moderno, o conhecimento e a troca de informações aceleram-se cada vez mais. Para que as pessoas estejam com o mínimo de preparo para atuar no mercado de trabalho e assim sejam incluídas socialmente, é necessário que se dediquem aos estudos para elevar sua formação. O Estado Brasileiro, tendo conhecimento de tal fato, tem destinado grandes esforços e receitas para a área da Educação e Transporte Escolar. Trata-se de ações de grande alcance social, pois possibilita que muitas crianças, jovens e adultos iniciem ou continuem seus estudos.

Na medida em que se observam os problemas dos moradores da área rural em acessar os serviços de educação, geralmente encontrados na área urbana, nota-se a importância do transporte escolar. Muitos moradores da área rural não possuem

acesso a tais serviços, seja pela inexistência de transporte público ou pela falta de meios e recursos para arcar com os custos do deslocamento. Desta forma, gera-se uma população de excluídos, que somente terá acesso a educação se o Estado oferecer meios.

Frente aos problemas que a área rural enfrenta em relação à educação, o transporte vem para minimizar aquele que pode ser considerado um dos principais fatores que levam à evasão escolar e ao baixo rendimento dos alunos: a distância que o aluno precisa percorrer até a escola (INEP, 2005; Araújo, 2008).

Sabe-se que a conjuntura política e social brasileira é marcada pela desigualdade e exclusão de muitos dos direitos fundamentais e sociais impressos na Constituição. Tal situação é tão evidente que a mera disponibilização de ensino gratuito não é garantia de acesso e permanência dos alunos nas escolas, sendo necessárias medidas suplementares.

Quanto maiores são as barreiras físicas e mais baixas a situação financeira do aluno, maior é a dependência do transporte para se chegar à escola. O não fornecimento de um meio de transporte pode acarretar no não comparecimento do professor e de muitos estudantes às aulas (EGAMI, 2006).

Em pesquisa realizada pela CEFTRU (2007), cerca de 5 milhões de usuários demandam pelo transporte escolar rural, correspondendo a 12% do total de alunos. Portanto, a relevância do transporte escolar rural demonstra a necessidade da prestação de um serviço de qualidade e com segurança.

Neste contexto, a relevância do trabalho está em fazer um levantamento das necessidades dos envolvidos com o Transporte Escolar Rural, e, com estas, direcionar esforços e investimentos governamentais que proponham modificações que venham a melhorar a qualidade do transporte escolar. Neste sentido, é importante demonstrar a obrigação suplementar do Estado à educação, com programas de Transporte Escolar Rural para garantir o acesso e permanência do aluno na escola, tornando-o imprescindível para o exercício daquele direito Constitucional, transformando-o em um instrumento motivador ao estudo e de inclusão social.

1.3 Estrutura do Trabalho

O presente trabalho inicia-se com uma introdução ao tema, em que se discorre sobre a importância do transporte escolar e sobre a obrigação estatal em fornecer o serviço. Apresenta-se, também, neste capítulo, os objetivos e a justificativa do trabalho.

O capítulo 2 contém a descrição do problema, através de um embasamento real de como ocorre no município de Cachoeiro de Itapemirim, com dados e registros obtidos durante a pesquisa bibliográfica e visitas às escolas. O capítulo 3 trata do referencial teórico e apresenta os conceitos pertinentes ao transporte escolar rural e suas características; apresenta os programas governamentais de apoio ao transporte escolar; apresenta a legislação pertinente e como deveria ser fornecido o serviço.

O capítulo 4 traz a metodologia de trabalho, composta pela pesquisa bibliográfica, diagnóstico e proposta de melhorias. São citadas as fontes de onde foram retirados os dados e informações teóricas para a realização de todo o trabalho, bem como a forma de coleta de dados obtidos. A proposição de melhorias é citada como a última ação deste trabalho, pois foi realizada com os dados obtidos na pesquisa bibliográfica e na coleta de dados junto aos envolvidos.

O capítulo 5 apresenta os resultados do estudo de caso, com o diagnóstico do transporte escolar rural público no município de Cachoeiro de Itapemirim – ES. Neste capítulo, aplica-se a metodologia proposta anteriormente, bem como é realizada a análise dos dados coletados em campo. Os dados coletados foram expostos em registro de imagens, tabelas e gráficos para melhor visualização dos resultados. O capítulo 6 aborda o plano de intervenção, em que são apresentadas ações e sugestões de melhorias ao serviço de transporte de escolar.

O Capítulo 7 apresenta a Conclusão e Recomendações. Este capítulo do trabalho traz um resumo dos principais aspectos abordados e sobre os resultados atingidos. Apresenta, ainda, recomendações para próximos estudos. As Referências Bibliográficas, apresentadas no capítulo 8, seguem após a Conclusão e trazem toda a literatura utilizada para a realização do trabalho e que foram base para a montagem da metodologia e do plano de intervenção.

Inseridos após o último capítulo estão os Apêndices, neste trabalho reservados para a consulta dos questionários que foram utilizados para a pesquisa: Apêndice A: Questionário aplicado aos alunos das escolas; Apêndice B: Questionário aplicado aos educadores das escolas; Apêndice C: Questionário aplicado aos motoristas dos veículos de transporte escolar; Apêndice D: Questionário aplicado aos pais dos alunos que utilizam o transporte escolar

2 DESCRIÇÃO DO PROBLEMA

Não mais importante que outras obrigações Estatais, o transporte escolar tem função vital para o acesso e permanência dos alunos nas escolas, tendo como prioridade transportar os alunos oriundos da área rural para as escolas que oferecem a sua modalidade de ensino, evitando a evasão escolar e o êxodo rural por motivos de deslocamento.

O Governo Federal criou os programas PNATE – Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar - e o Caminho da Escola para garantir a oferta do transporte escolar aos alunos residentes na área rural e tem direcionado investimentos e esforços para que tais programas atendam seu intento. A Tabela 01 apresenta os recursos do Governo Federal destinados ao programa PNATE no ano de 2012.

Tabela 1: Transferência de Recursos por Ação de Governo

Total destinado pelo Governo Federal em âmbito nacional em 2012 - R\$	
Transferência de Recursos:	248.016.266.327,90
Total destinado à ação Apoio ao Transporte Escolar na Educação Básica :	R\$ 591.389.282,64
Total destinado ao estado ESPÍRITO SANTO :	R\$ 12.476.005,75
Total destinado ao Governo do Estado:	R\$ 156.398,45
Total destinado aos municípios do Estado:	R\$ 12.319.607,30
Total destinado ao município CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM :	R\$ 295.518,06

Fonte: Portal da Transparência

A Lei 9.394/96 incumbiu aos Estados e Municípios a responsabilidade do transporte escolar aos alunos de sua rede de ensino, sendo permitida e facultada a parceria e cooperação entre estes.

O Município de Cachoeiro de Itapemirim não possui lei específica que trate sobre transporte escolar, tendo como diretrizes a lei Federal nº 9.394/1996 – Lei de Diretrizes e Bases da Educação - e a Portaria Estadual 153/2008, sendo o transporte escolar ofertado pela Secretaria Municipal de Educação, em parceria com a Secretaria de Estado de Educação e a União.

Situada a 139 km da capital capixaba, o município de Cachoeiro de Itapemirim está localizado no sul do Espírito Santo, às margens do rio Itapemirim, ocupando uma área de 892,9 km², possuindo 10 distritos político-administrativos. Limita-se com os municípios de Castelo, Vargem Alta, Itapemirim, Atilio Vivácqua, Muqui, Alegre e Jerônimo Monteiro.

De acordo com o Censo Demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano de 2010, o município de Cachoeiro de Itapemirim possui 209.878 habitantes, sendo 16.306 residentes na área rural, sendo assim a quinta cidade mais populosa do Estado. Possui um clima Tropical, com verões úmidos e quentes, em determinados meses do ano a temperatura pode chegar aos 40°C. É considerada uma das cidades mais quentes do Espírito Santo. A Figura 1 apresenta sua localização no Estado do Espírito Santo.



Figura 1: Localização do município de Cachoeiro de Itapemirim no mapa do Espírito Santo
Fonte: Wikipédia

Cerca de 7,8% da população reside em área rural. O município fornece transporte escolar aos alunos residentes na área rural do município. Os veículos percorrem diariamente mais de 2.418 km transportando alunos.

O transporte escolar atende alunos de nível infantil e fundamental. Para os alunos de nível médio residentes em área rural são fornecidos passes escolares para uso em veículos de transporte coletivo de passageiros.

Apesar do transporte escolar ser fornecido apenas aos alunos residentes em áreas rurais, as escolas que são atendidas, ou seja, aquelas que recebem os alunos das áreas rurais, podem estar situadas em áreas urbanas ou rurais. Normalmente, as

áreas rurais não apresentam escolas, tendo os alunos que se deslocar até os centros urbanos. Cachoeiro de Itapemirim possui 91 escolas municipais, distribuídas entre 42 de ensino pré-escolar, 31 de ensino fundamental e 18 que oferecem ambos os níveis de ensino. Conforme observa-se no Gráfico 1, somente 13 escolas são atendidas pelo transporte escolar rural.

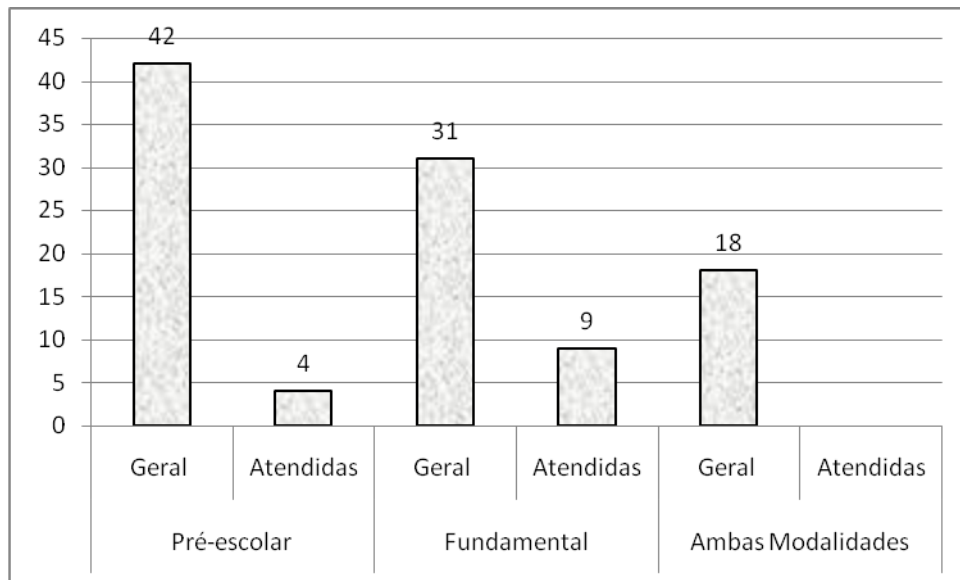


Gráfico 1: Quantitativo de Escolas Municipais
Fonte:PMCI/SEME/SPE –Gerência Estatística, Dados e Informações

Buscando um meio de atender os estudantes de um modo satisfatório sem onerar demasiadamente o serviço, o transporte escolar é realizado através de linhas-tronco, sendo de responsabilidade da família o transporte do aluno de sua residência até a linha-tronco e ponto de embarque.

Algumas ressalvas ao transporte escolar são necessárias para o bom funcionamento do serviço. A Portaria 153/2012 define em seus art. 6º e 9º, respectivamente: I -o transporte escolar beneficiará alunos que residam na zona rural a uma distância igual ou maior do que 3 (três) quilômetros; o aluno beneficiado pelo transporte escolar deverá efetuar sua matrícula na escola mais próxima de seu domicílio.

O transporte escolar em Cachoeiro de Itapemirim é dividido em 09 Lotes, possuindo 39 linhas/itinerários, perfazendo um total diário de 2.418,5 km e transportando os alunos nos períodos matutino e vespertino, através das diversas localidades do município. Segundo dados da Secretaria de Educação do município, atualmente existem 824 alunos que dependem do transporte escolar para estudar, sendo 602 do ensino fundamental e 222 do infantil.

O serviço de transporte escolar é fornecido por 04 (quatro) empresas distintas, contratadas por meio de processo licitatório. A frota utilizada para o transporte escolar é de 15 veículos, sendo 04 ônibus e 14 kombis. Por tratar-se de áreas rurais, muitos trajetos não comportam veículos grandes, sendo necessária a utilização de um número maior de veículos menores. Estes veículos realizam 62 viagens diárias, através dos 09 lotes de linhas de trajeto.

3 REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 Transporte Escolar

O transporte escolar é um direito dos alunos que estudam longe de suas casas, de responsabilidade dos Estados e Municípios, realizado por veículos próprios ou alugados ou por meio de passes escolares fornecidos aos alunos (INEP, 2005, p. 7).

O transporte escolar corresponde ao serviço ofertado aos alunos da rede pública de ensino, para deslocamento entre o seu local de residência e a escola na qual estuda, permitindo o acesso à educação e a frequência escolar (Lopes *et al*, 2008, p.74).

A Constituição Federal de 1988 assegura ao aluno da escola pública o direito ao transporte escolar, como forma de facilitar seu acesso à educação. O art. 206, inciso I, garante que haverá igualdade de condições para o acesso e permanência na escola, complementado pelo artigo 208, inciso VII, que garante o atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – LDB (Lei nº 9.394/1996) ratifica as obrigações estatais expressas na Constituição, trazendo garantias a serem prestadas pelo Estado por meio de programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde (art.4º).

Para garantir o transporte escolar gratuito aos alunos da rede pública de ensino, a Lei 9.394/96 - Lei de Diretrizes e Bases da Educação - incumbiu aos Estados e Municípios a responsabilidade do transporte escolar aos alunos de sua rede de ensino, sendo permitida e facultada a parceria e cooperação entre estes.

O transporte escolar rural é o serviço destinado ao deslocamento de estudantes, que residem e/ou estudam na área rural, entre sua residência e uma instituição educacional, em horários previamente estabelecidos (CEFTRU, 2007).

Transporte escolar rural é aquele realizado para transportar alunos residentes na área rural para escolas na área urbana ou nas áreas rurais nos limites do município (GEIPOT, 1995)

Para efeito desta pesquisa, considera-se transporte escolar como aquele oferecido pelo poder público, gratuitamente, em veículos exclusivos destinados para o transporte de alunos residentes em áreas rurais. Neste conceito, o transporte é um meio necessário para que o aluno tenha acesso à escola, além de ser um direito garantido por lei, definindo-se o público alvo como a população residente em área rural em idade escolar.

O transporte escolar fornecido pelo poder público, muitas vezes, é o único meio de deslocamento dos residentes na área rural para acesso às escolas, tornando a educação rural um desafio para os gestores públicos. Problemas relacionados a custos elevados para o município, os custos de operação e de aquisição de veículos, estradas estreitas e esburacadas, distâncias muito grandes entre os estudantes contribuem para dificultar a prestação deste serviço.

Muitas escolas estão localizadas fora da área rural e o transporte escolar fornecido pelo Poder Público representa a única forma que a maioria dos alunos dispõe para chegar à escola e retornar às suas casas (Egami *et al*, 2006, p.1).

A falta de transporte escolar corresponde a uma discriminação de uma população em relação à outra, pois o transporte é o único meio para dar oportunidades de educação equivalentes às que são oferecidas à população urbana (GEIPOT,1999).

O transporte escolar é fundamental para facilitar o acesso e a permanência dos estudantes nas escolas, contribuindo para o desenvolvimento da educação nacional, pois, além de melhorar a frequência escolar, faz com que eles permaneçam no campo, sendo um dos direitos mais relevantes do aluno da zona rural. Conforme Feijó (2006, p.2), o transporte escolar é obrigação do Estado e garantia de acesso e permanência do aluno na escola.

A Lei nº 8.069/90 que dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente é outro instrumento importante, assegurando como dever do poder público o direito à educação da criança e do adolescente no âmbito dos princípios da prioridade absoluta, já presentes na Constituição Brasileira de 1988 (Art. 227), por meio dos quais a criança e o adolescente são vistos como sujeitos de direitos. O Estatuto da

Criança e do Adolescente assegura outros direitos educacionais como, por exemplo, o acesso à escola pública e gratuita próxima de sua residência (Art.53). Desta forma, quando não é possível garantir a escola próxima da residência do estudante, o que seria a situação ideal, o poder público deve ofertar transporte escolar gratuito e de qualidade.

Segundo Pegoretti (2005, p.14), devido às condições de isolamento geográfico, de pouca oferta de serviço de transportes e até por condições sociais e econômicas, os alunos residentes em áreas rurais encontram limitações para acesso às escolas.

O fornecimento de transporte escolar aos estudantes residentes nas áreas rurais permitiu o deslocamento a distâncias que não seriam possíveis de serem realizadas a pé, possibilitando o aumento do acesso e da permanência na escola (HENNESSEY, 1978 *apud* RAMAGE e HOWLEY, 2003).

3.2 Programas Governamentais de Apoio ao Transporte Escolar

O governo federal, assim como os estados e municípios, vem desenvolvendo programas, ações e investimentos direcionados à qualidade da educação pública e o direito de acesso à educação, incluindo ações que viabilizem a permanência do aluno na escola.

Reconhecendo a importância e relevância das políticas públicas educacionais e para auxiliar os Estados, Distrito Federal e Municípios na execução do transporte escolar, o Governo Federal, através do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) que é responsável pela normatização e assistência financeira em caráter suplementar, executa dois programas voltados ao transporte escolar: o Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE). O PNATE foi instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004, consiste na transferência automática de recursos financeiros aos estados, Distrito Federal e municípios destinados ao pagamento de serviços utilizados para o transporte escolar. O programa Caminho da Escola foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, compreende a aquisição de veículos para o transporte escolar. Essa aquisição é feita por meio de recursos orçamentários do Ministério da Educação, de linha

especial de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ou de recursos próprios dos entes federativos que aderirem ao programa.

Segundo Alencar (2013, p.1), os programas do MEC oferecem subsídios aos municípios para que adquiram veículos adequados ao transporte escolar rural, evitando o deslocamento de estudantes em veículos impróprios e sem segurança.

A criação desses programas mostra a necessidade de valorização da área rural com investimentos que visam à melhoria das condições de vida da população, pois além de garantirem aos alunos o que a lei lhes confere, minimiza os desgastes e efeitos dos grandes deslocamentos. Contudo, considerando a carência de escolas rurais, programas e ações voltados para o transporte escolar são necessários, pois para muitos representa o único meio de acesso à educação.

Além destes programas específicos, existe, ainda, a possibilidade de utilização dos recursos vinculados à educação para manutenção e desenvolvimento de programas de transporte escolar (art. 70, inc. VIII, da LDB).

Cabe ressaltar que tanto o PNATE quanto o Caminho da Escola são programas de caráter suplementar aos Estados e Municípios, que têm a obrigação de ofertar o transporte escolar para os alunos de suas redes, assegurando-lhes o direito à educação.

O transporte escolar é serviço de utilidade pública e o Poder Público deve oferecê-lo gratuitamente para crianças e adolescentes que não tenham escola perto de casa (BRASIL, 2006, p. 9).

3.2.1 Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate) foi instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004, com o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares de alunos do ensino fundamental público regular, residentes em área rural, que utilizam transporte escolar e que constam do censo escolar do ano anterior, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, Distrito Federal e municípios.

Com a publicação da Medida Provisória 455/2009 – transformada na Lei no 11.947/2004, o programa foi ampliado para toda a educação básica, beneficiando também os estudantes da educação infantil residentes em áreas rurais.

O PNATE foi criado para atender uma exigência dos gestores para que parte do recurso da cota federal do Salário Educação fosse destinada a custear parte das despesas do transporte de alunos da zona rural, sendo resultado de um trabalho conjunto realizado pelo Comitê Executivo formado por iniciativa do Ministério da Educação – MEC, Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, União Nacional dos Dirigentes Municipais da Educação - UNDIME e Conselho Nacional dos Secretários Estaduais da Educação - CONSED.

Participam do PNATE o FNDE responsável pela avaliação da efetividade da aplicação dos recursos do programa; os entes executores responsáveis pelo recebimento, execução e prestação de contas; o distrito federal, estados e municípios responsáveis pelo atendimento aos alunos das escolas e; o Conselho de Acompanhamento e Controle Social - CACS responsável pelo acompanhamento e controle social, bem como pelo recebimento, análise e encaminhamento da prestação de contas do programa (BRASIL, 2011).

O programa consiste na transferência automática de recursos financeiros, sem necessidade de convênio ou outro instrumento congênere, para custear despesas dos veículos utilizados para o transporte de alunos da educação pública, residentes em áreas rurais, tais como reforma, seguros, licenciamento, impostos e taxas, combustível e lubrificantes, entre outros. Os recursos também podem ser utilizados para pagamento de serviços contratados junto a terceiros.

3.2.2 Programa Caminho da Escola

O Programa Caminho da Escola foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007 considerando a necessidade de ampliar, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência dos alunos nas escolas, visando à aquisição de ônibus de transporte escolar, tem como beneficiários todos os alunos da educação básica das redes públicas dos estados e dos municípios, residentes em áreas rurais.

O Programa Caminho da Escola se manifesta por meio da concessão de linhas de crédito junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES para aquisição de veículos utilizados para o transporte escolar.

Podem participar do programa o Distrito Federal, os Estados e Municípios que possuam alunos matriculados na educação básica da rede pública e residentes, prioritariamente, na zona rural.

O Programa objetiva renovar a frota, impedindo que alunos utilizem veículos inadequados para o transporte; padronizar os meios de transporte utilizados, ou seja, todos os alunos de todos os municípios terão o mesmo modelo de veículo ofertado, garantindo a qualidade e segurança; reduzir o preço dos veículos escolares por meio da isenção de impostos e aumentar a transparência na aquisição dos veículos; reduzir a evasão escolar garantindo o acesso e permanência dos estudantes residentes na zona rural nas escolas (BRASIL, 2009).

Os entes federados participarão do programa por meio de convênios firmados e por meio de adesão ao pregão eletrônico para registro de preços. As aquisições dos veículos poderão ser feitas com recursos do Ministério da Educação, por meio de linhas de crédito do BNDES e com recursos próprios.

São financiáveis os veículos para transporte de escolares, desde que novos, de fabricação nacional, credenciados no BNDES, destinados ao transporte diário dos alunos da educação básica da rede pública, residentes, prioritariamente, na zona rural dos sistemas estadual, distrital e municipal.

Com este programa, estados e municípios assumem a tarefa de aplicar corretamente os recursos federais e de cumprir as metas estabelecidas para a educação pública brasileira.

3.3 Como deve ser o Transporte Escolar

O transporte escolar possui todo um aparato legal para garantir aos estudantes meios de acesso ao ambiente escolar. Leis específicas, diretrizes e programas governamentais asseguram a todos que necessitam o direito de transporte escolar gratuito e de qualidade, para acesso à educação.

O código de trânsito brasileiro especifica os requisitos mínimos que o transporte deve possuir, tanto em referência ao veículo quanto ao motorista, para que o serviço seja prestado de forma segura e com qualidade. Os veículos escolares somente circularão com autorização dos órgãos estaduais de trânsito, tendo o registro como veículo de passageiros; tacógrafo; nomenclatura indicando ser veículo escolar; cintos de segurança em número igual à lotação; entre outros (BRASIL, 1997). Os motoristas dos veículos destinados à condução dos escolares devem ter carteira de habilitação na categoria “D”; idade superior a 21 anos; não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias durante os doze últimos meses; ser aprovado em curso de especialização (BRASIL, 1997).

Os condutores dos veículos escolares passam por cursos de formação continuada que ensinam regras comportamentais e de segurança que os habilitam a trabalhar como condutores de veículos escolares. Os veículos autorizados a transportar alunos são os mesmos que, em conformidade com as normas do Código de Trânsito Brasileiro, têm especificações adequadas para transporte de passageiros, a exemplo de ônibus, vans e kombis.

Os municípios que não possuem frota própria poderão contratar prestadores de serviços, que deverão ser contratados por meio de licitação.

Art. 2º. As obras, serviços, inclusive de publicidade, compras, alienações, concessões, permissões e locações da Administração Pública, quando contratadas com terceiros, serão necessariamente precedidas de licitação, ressalvadas as hipóteses previstas nesta Lei.

Parágrafo único. Para os fins desta Lei, considera-se contrato todo e qualquer ajuste entre órgãos ou entidades da Administração Pública e particulares, em que haja um acordo de vontades para a formação de vínculo e a estipulação de obrigações recíprocas, seja qual for a denominação utilizada (BRASIL, 1993).

Não há dispositivo legal que defina qual o trajeto que o veículo escolar deva utilizar, nem a distância que o aluno deva caminhar até o local de embarque. O trajeto e os locais de embarque são definidos pelo Poder Público, que deve utilizar-se de critérios de ponderação, bom senso e razoabilidade.

As Leis regulamentadoras foram sancionadas e cabe ao poder público o cumprimento e fiscalização, não impossibilitando que os cidadãos, uma vez que se trata de bem comum e são muitos os benefícios e os beneficiados com o transporte de qualidade, auxiliem e também fiscalizem.

3.4 O Meio Rural

A população rural pode ser entendida como aquela que vive em áreas rurais, que pela definição do IBGE (2010) é aquela fora do limite urbano, sendo este definido por lei municipal. O IBGE utiliza cinco localizações de área para classificar a população rural, sendo divididas em aglomerado de extensão urbana, povoado, núcleo, outros aglomerados e área rural exceto aglomerado.

Atualmente, existem aproximadamente 30 milhões de habitantes residentes em áreas rurais, correspondendo a 15% da população total brasileira, segundo pesquisa do IBGE (2010). A pesquisa mostrou que a população brasileira encontra-se irregularmente distribuída, apresentando-se concentrada em áreas próximas ao litoral, fato que pode ser explicado pelo processo histórico de ocupação e colonização do território brasileiro, enquanto que o interior está associado à ocupação dos vales fluviais e áreas onde exista transportes.

Devido às baixas densidades demográficas encontradas nas áreas rurais, resultantes de fatores históricos, econômicos e culturais, e por tratarem-se de áreas carentes de serviços básicos como saúde e educação, em diversos casos, para a consecução de tais serviços necessários ao dia a dia do cidadão, é preciso deslocar-se para cidades mais próximas (HOWLEY; HOWLEY; SHAMBLEN, 2001).

Diante das dificuldades encontradas e enfrentadas pelos moradores da área rural, muitos se deslocam e se encaminham para as áreas urbanas, com o intuito de obter melhores condições de vida, promovendo o chamado êxodo rural.

Segundo Reis (2004, p.26), como os serviços básicos de atendimento ao ser humano, o incentivo ao crédito, a geração de emprego e renda, investimentos e outros serviços essenciais ao desenvolvimento estão localizados fora das áreas rurais, é natural que os moradores dessas áreas migrem para os grandes centros urbanos, provocando uma grande evasão rural,

Buscando-se os dados do censo do IBGE nos anos de 2000 e 2010, observa-se que a população brasileira cresceu 12,5%, não sendo uniformes os crescimentos das populações urbana e rural.

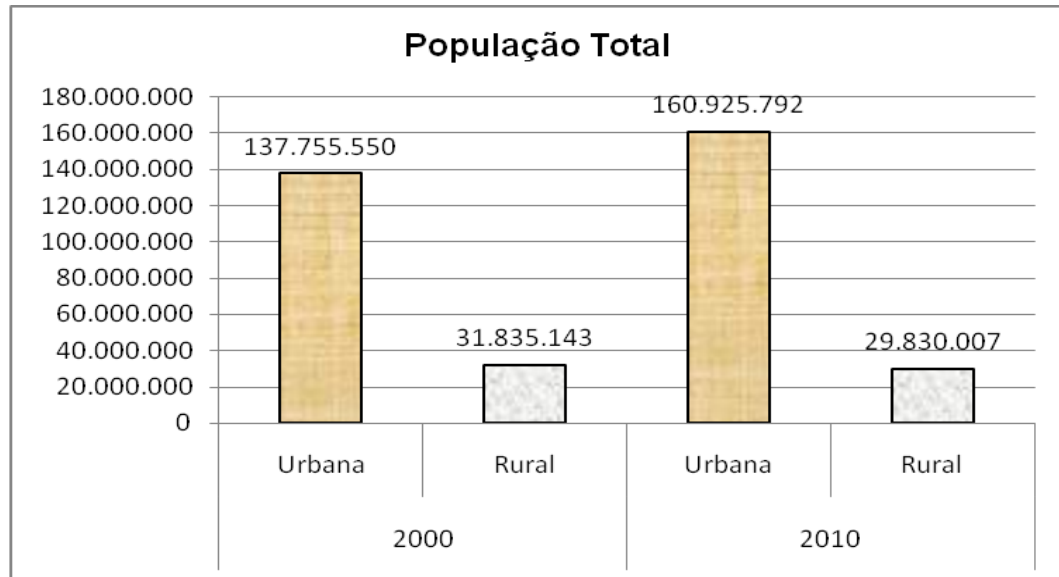


Gráfico 2: População Total
Fonte: IBGE 2000 e 2010.

Conforme verifica-se nos dados do IBGE (2010,2011), a população urbana cresceu 16,8% enquanto que a população rural reduziu 6,3% em relação ao ano de 2000. Esta redução na população rural é resultado dos poucos e maus serviços prestados e disponibilizados aos moradores das áreas rurais, que insatisfeitos e desacreditados abandonam o campo. A busca pelo resgate da cidadania dos residentes das áreas rurais e da proposta de manutenção desses moradores em sua região original, o campo, se materializam em políticas de governo.

Dada a segregação existente no meio rural, o transporte rural surge como um forte aliado da integração social, caracterizando-se como elemento importante para a viabilização dos deslocamentos às cidades e o acesso aos mais diversos serviços (PEGORETTI; SANCHES, 2004).

4 METODOLOGIA

Inicialmente, por meio de uma pesquisa bibliográfica, foram levantados dados descritivos e bibliográficos a respeito do Transporte Escolar Rural, conceito, obrigação legal, formas de prestação do serviço.

Em seguida, foi realizado um estudo dos principais trabalhos realizados na área de Transporte escolar, a fim de conhecer os principais conceitos e as metodologias utilizadas na área pesquisada e propor uma base teórica sólida para a realização deste trabalho. Foram utilizados para a pesquisa artigos acadêmicos publicados em revistas e eventos, dissertações, teses e sítios eletrônicos.

Posteriormente, por meio de dados fornecidos pela Secretaria Municipal de Educação, foram levantados o universo de escolas, alunos, professores, pais, que poderiam ter a percepção do impacto e qualidade do serviço de transporte ofertado. Com base nisso, foi calculado o universo da pesquisa, ou seja, o número mínimo de entrevistados.

Para análise do transporte escolar em Cachoeiro de Itapemirim foram realizadas diversas entrevistas com os atores do sistema. Foram entrevistados educadores, alunos, pais dos alunos e motoristas dos veículos. Os pais dos alunos, devido aos grandes deslocamentos, não foram entrevistados diretamente, sendo os alunos responsáveis em levar os questionários aos pais e trazê-los respondidos.

Foram realizadas visitas às Escolas Municipais instaladas no município de Cachoeiro de Itapemirim –ES, com o objetivo de levantar, “in loco”, as condições e percepções do serviço de transporte escolar prestado. Foram coletados dados quantitativos e qualitativos através da análise dos questionários aplicados aos alunos, pais, educadores e motoristas dos veículos de transporte.

Para se determinar o tamanho da amostra, dois fatores foram considerados: nível de confiança e intervalo de confiança. Usualmente, usa-se nível de confiança de 95% (5% de chance de erro) ou de 99%, ou seja, 1% de chance de erro (REA; PARKER, 2000, p.123). As fórmulas para cálculo do tamanho da amostra são complexas e envolvem diversas variáveis. Contudo, REA e PARKER demonstram as amostras

mínimas considerando os níveis de confiança de 95% e 99%; e as margens de erros nos intervalos de confiança de 3%, 5% e 10%, conforme a tabela 2.

Tabela 2: Tamanho das Amostras

Tamanho da População	Tamanho das Amostras					
	Nível de Confiança de 95%			Nível de Confiança de 99%		
	3%	5%	10%	3%	5%	10%
500	250	218	81	250	250	125
1.000	500	278	88	500	399	143
1.500	624	306	91	750	460	150
2.000	696	323	92	959	498	154
3.000	788	341	94	1.142	644	158
5.000	880	357	95	1.342	586	161
10.000	965	370	96	1.556	622	164
20.000	1.014	377	96	1.687	642	165
50.000	1.045	382	96	1.777	655	166
100.000	1.058	383	96	1.809	659	166

Fonte: Rea e Parker, 2000, p.130.

Caso a população se situe em faixas intermediárias, pode-se utilizar uma Regra de Três simples para cálculo do tamanho da amostra, sem prejuízo dos níveis de confiança definidos.

Segundo dados da Secretaria de Educação do município, atualmente existem 824 alunos que dependem do transporte escolar para estudar, sendo 602 do ensino fundamental e 222 do infantil. Considerando que a pesquisa abrangeu somente os alunos do ensino fundamental, utilizando-se um nível de confiança de 95% e uma margem de erro de 5%, o tamanho mínimo da amostra é de 263 alunos, o que corresponderia a 43,7% do total de alunos. Considerando que os pais responderam conjuntamente aos questionários, pode-se utilizar os mesmos percentuais e quantidade mínimos dos alunos, ou seja, utilizando-se um nível de confiança de 95% e uma margem de erro de 5%, o tamanho mínimo da amostra é de 263 casais de pais, o que corresponderia a 43,7% do total de casais de pais. Ainda segundo dados da Secretaria Municipal de Educação, nas escolas de ensino fundamental existem 160 educadores, e utilizando-se os mesmos parâmetros anteriores, o tamanho mínimo da amostra é de 70 educadores, o que corresponderia a 43,7% do total de educadores. Como todos os motoristas participaram da pesquisa, não há amostra mínima a ser considerada.

Por meio de uma pesquisa de campo, foram aplicados questionários para captar a percepção dos envolvidos quanto ao serviço prestado.

Segundo Lakatos e Marconi (2002) questionário é uma série ordenada de perguntas que devem ser respondidas por escrito pelo informante. O questionário deve ser objetivo, limitado em extensão e estar acompanhado de instruções. As instruções devem esclarecer o propósito de sua aplicação, ressaltar a importância da colaboração do informante e facilitar o preenchimento (LAKATOS e MARCONI, 2002, p. 42).

A pesquisa abrangeu a coleta de dados em 06 das 09 escolas de ensino fundamental que possuem o serviço de transporte escolar ofertado aos alunos. Algumas escolas ficaram de fora devido a recusa da direção escolar em permitir a pesquisa, mesmo com a autorização da Secretaria Municipal de Educação, e outras devido ao pequeno número de alunos usuários do TER em relação a totalidade.

As escolas com modalidade de ensino infantil (Pré-escolar) ficaram de fora da pesquisa. As baixas idades dos alunos inviabilizariam a aplicação dos questionários e dificilmente teriam uma visão sobre a realidade do serviço ofertado. Outro fator importante para a exclusão foi a ainda alfabetização dos alunos.

O Gráfico 3 mostra o percentual de alunos, pais, educadores e motoristas que responderam aos questionários em comparação com o total existente nas escolas de ensino fundamental.

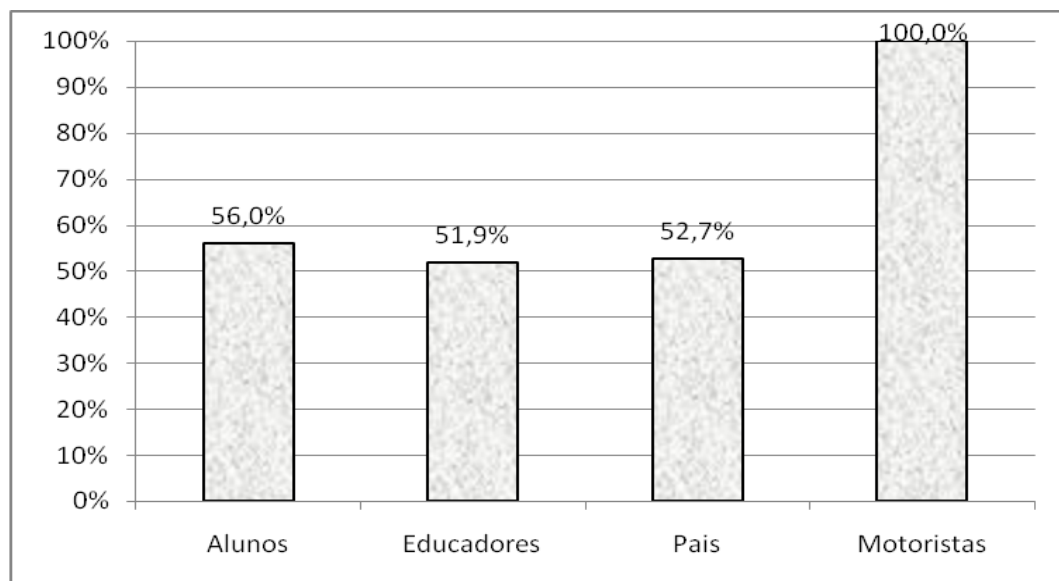


Gráfico 3: Percentual de participantes da pesquisa

Participaram da pesquisa 56,0% dos alunos, 51,9% dos educadores e todos os motoristas das escolas pesquisadas. Verificou-se, ao longo da pesquisa, que os pais responderam conjuntamente ao questionário, obtendo-se 01 questionário de pai para cada aluno, tendo participado 52,7%.

Observa-se, pelo Gráfico 3, que não houve participação da totalidade de alunos, educadores e pais. Isso se deve ao fato da recusa de alguns em participar e da ausência dos mesmos nos dias de pesquisa.

Os entrevistados responderam a um questionário (ver Apêndices I, II, III e IV) elaborado com questões de respostas abertas e fechadas, com o objetivo de levantar dados quantitativos e qualitativos. O questionário visou levantar a situação escolar dos alunos, bem como as condições do Transporte Escolar ofertado, abrangendo opiniões sobre o veículo, estradas e avaliações sobre o serviço ofertado.

As baixas idades e escolaridades dos alunos presentes nas Escolas influenciou na forma como alguns questionários foram aplicados, pois para alguns foi preciso ler as questões, de forma que pudessem respondê-las.

O questionário aplicado aos alunos (Apêndice A) é composto de três partes:

Parte A - Características do aluno

A primeira parte contém questões sobre características pessoais, como idade, sexo, escolaridade e dados referentes à escola que estudam e turno, correspondendo às questões de número 1.1 até a 1.5 do questionário.

Parte B - Caracterização do deslocamento

Composta de uma pesquisa a respeito do deslocamento do aluno de sua residência até a escola. São questionados o tipo de veículo utilizado, em que local é feito o embarque, como é feito o acesso até o embarque e se o trajeto até o embarque apresenta alguma dificuldade; o horário de saída de casa, de saída do ponto de embarque, de chegada do veículo e chegada na escola, bem como se chega atrasado devido ao transporte escolar e se este costuma faltar e por quais motivos e quantas vezes na semana. Também é questionado como o aluno se sente

fisicamente ao chegar à Escola. As questões correspondem aos quesitos 1.6 ao 2.9 do questionário.

Parte C - Serviço de Transporte Escolar

A terceira parte do questionário contém questões sobre a avaliação do transporte escolar, com a indicação do item mais importante para o serviço, assim como uma questão aberta para sugestões de melhorias. As respostas podem variar entre seis níveis de condição a que se encontra tal item. As questões correspondem aos itens 3.0 ao 3.2 do questionário.

O questionário aplicado aos educadores dos alunos (Apêndice B) é composto de três partes.

Parte A - Características do Educador

A primeira parte contém questões sobre características pessoais, como idade, sexo e dados referentes à escola que lecionam e turno, correspondendo aos itens 1.0 ao 1.3 do questionário.

Parte B - A utilização do transporte escolar

Composta de uma pesquisa que busca informações sobre a chegada dos alunos que utilizam o transporte escolar à sala de aula, tais como: se chegam atrasados, qual a margem de atraso, por quantas vezes na semana se atrasam, se o veículo escolar costuma faltar; se os alunos reclamam de algum desconforto ao chegar à Escola, correspondendo aos itens 1.4 ao 2.0 do questionário.

Parte C - Serviço de Transporte Escolar

A terceira parte do questionário dos educadores contém questões sobre a avaliação do transporte escolar de acordo com o que o aluno lhe passa a respeito, com a indicação de item mais importante para o serviço, assim como uma questão aberta para sugestões de melhorias. As respostas podem variar entre seis níveis de condição a que se encontra tal item. As questões correspondem aos itens 2.1 ao 2.3 do questionário.

O questionário aplicado aos motoristas (Apêndice C) é composto de quatro partes.

Parte A - Características do Motorista

A primeira parte contém questões sobre características pessoais, como idade, sexo, escolaridade e o turno que trabalham, correspondendo aos itens 1.1 ao 1.5 do questionário.

Parte B - Características do Veículo

Composta de uma pesquisa que busca informações sobre o veículo tais como: ano de fabricação; quantas vezes no ano é realizada a inspeção obrigatória; frequência de manutenção; se o veículo possui itens obrigatórios; estado de conservação e qualidades do veículo, correspondendo aos itens 1.6 ao 2.4 do questionário.

Parte C - Características da estrada

Composta de questões referentes ao tipo de estrada que percorrem e as condições de acordo com alguns itens, cujas repostas podem variar entre seis níveis de condição a que se encontra tal item. As questões correspondem aos itens 2.5 e 2.6 do questionário.

Parte D - Serviço de Transporte Escolar

Contém questões sobre a avaliação do transporte escolar, com a indicação do item mais importante para o serviço, assim como uma questão aberta para sugestões de melhorias. As repostas podem variar entre seis níveis de condição a que se encontra tal item. As questões correspondem aos itens 2.7 ao 2.9 do questionário.

Por fim, o questionário aplicado aos pais dos alunos (Apêndice D) é composto de quatro partes.

Parte A - Escolaridade dos pais

A primeira parte contém apenas uma questão que se refere ao grau de escolaridade dos pais do aluno e corresponde ao item 1.0 do questionário.

Parte B - Características do Aluno

Contém questões sobre características pessoais dos alunos (filhos), como idade, sexo, escolaridade e dados referentes à escola que estudam e turno, correspondendo aos itens 1.1 ao 1.5 do questionário.

Parte C - Caracterização do deslocamento do aluno

Composta de uma pesquisa a respeito do deslocamento do aluno (filho) de sua residência até a escola. São questionados o tipo de veículo utilizado, em que local é feito o embarque, como é feito o acesso até o embarque e se o trajeto até o embarque apresenta alguma dificuldade; o horário de saída de casa, de saída do ponto de embarque, de chegada do veículo e chegada na escola, bem como se chega atrasado devido ao transporte escolar, se este costuma faltar e por quais motivos e quantas vezes na semana. Também é questionado se o aluno (filho) sente fisicamente algum desconforto ao chegar à Escola. As questões referem-se aos itens 1.6 ao 2.9 do questionário.

Parte D - Serviço de Transporte Escolar

Contém questões sobre a avaliação do transporte escolar de acordo com o que o aluno (filho) lhe passa a respeito, com a indicação de item mais importante para o serviço, assim como uma questão aberta para sugestões de melhorias. As respostas podem variar entre seis níveis de condição a que se encontra tal item. As questões correspondem aos itens 3.0 ao 3.2 do questionário.

Os questionários foram aplicados no período de 03 de julho a 15 de agosto de 2013.

Com base no levantamento de dados realizado in loco e tabulação das respostas fornecidas pelos alunos, pais, educadores e motoristas, é apresentado um diagnóstico sobre cada uma das escolas, seguida de uma análise dos resultados das escolas de forma comparativa.

Os alunos, educadores e motoristas pareceram estar à vontade no momento de responder aos questionários, portanto, acredita-se que os resultados retratem a realidade das opiniões.

Apesar dos questionários apresentarem uma sequência e ordem referentes aos questionamentos, para análise dos dados adotou-se uma sequência que demonstrou-se mais apropriada e de mais fácil entendimento.

Posteriormente, os dados da pesquisa foram tabulados no Excel. Sequencialmente, com os dados da pesquisa foram feitas análises que levaram ao objetivo da dissertação, ou seja, diagnosticar o transporte escolar rural público no Município de

Cachoeiro de Itapemirim-ES em seus aspectos qualitativos e quantitativos sob a perspectiva dos atores envolvidos. Por fim, com base nos resultados e na legislação vigente, foram feitas as considerações finais e sugestões para possibilitar melhorias no transporte escolar rural, visando direcionar esforços e investimentos para melhorar as condições de transporte dos alunos.

4.1 Propostas de Melhorias

Uma das propostas desta pesquisa era poder, ao final, oferecer propostas de melhoria do serviço de transporte escolar fornecido pela Prefeitura Municipal de Cachoeiro de Itapemirim -ES. Os pontos a serem tratados nestas propostas foram surgindo no decorrer da pesquisa, durante o diagnóstico, pois fez-se necessário primeiro conhecer a realidade do serviço ofertado para depois poder traçar formas de oferecer ajustes a um trabalho que se encontra em andamento.

5 ESTUDO DE CASO: DIAGNÓSTICO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM – ES

5.1 Resultados

5.1.1 Caracterização dos envolvidos

A primeira questão sobre as características dos alunos, nos questionários dos alunos e dos pais dos alunos, trata sobre a idade e teve como objetivo traçar o perfil etário dos alunos usuários do transporte escolar. Como as idades não fornecem qualquer tipo de percepção diferenciada entre pais e alunos, os dados coletados foram alocados em um único gráfico.

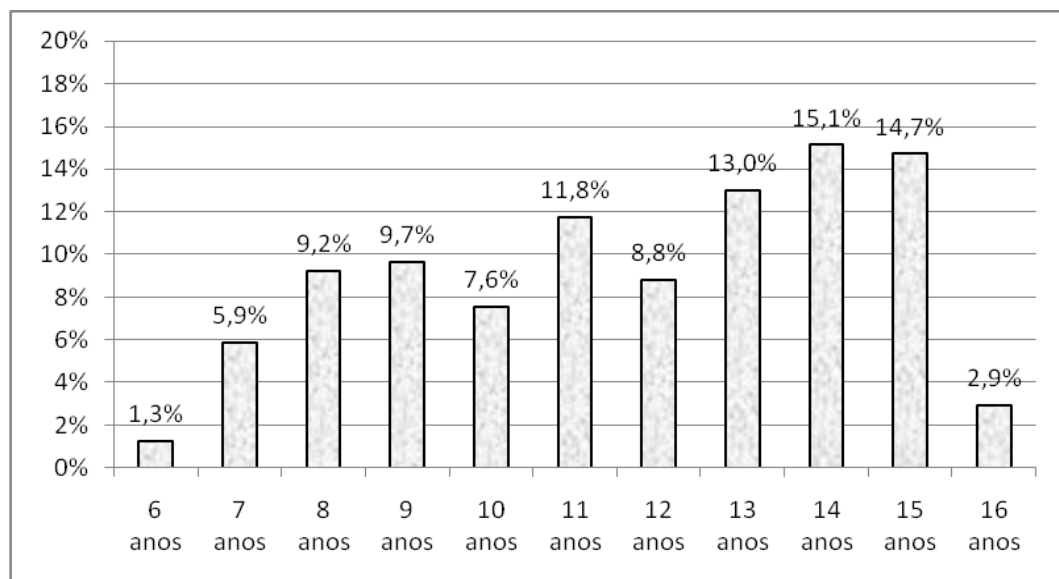


Gráfico 4: Perfil etário dos alunos

Conforme verifica-se no Gráfico 4, não há concentração específica em determinada idade, tendo o aluno mais novo 06 anos e o mais velho 16 anos. Esta dispersão entre as idades de 06 anos a 16 anos pode ser explicada pelo fornecimento do transporte escolar apenas aos alunos do ensino infantil e fundamental, sendo que os últimos foram alvo desta pesquisa.

Como forma de estabelecer o perfil da Escola com base no gênero dos alunos, esta questão foi acrescentada ao questionário. Assim como o item idade, o item gênero foi alocado em um único gráfico geral, pois levou-se em consideração o fato de tanto os pais quanto os alunos não precisarem de opiniões próprias para defini-lo.

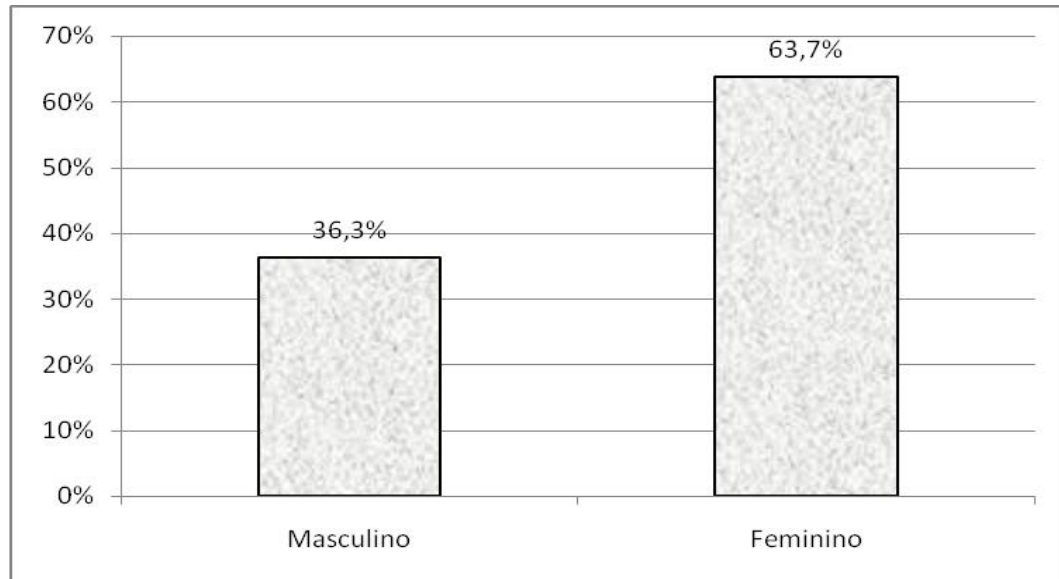


Gráfico 5: Gênero dos alunos

Observa-se no Gráfico 5 que a maior parte dos alunos participantes da pesquisa e usuários do transporte escolar são do sexo feminino, correspondendo a 63,7%. Os alunos do sexo masculino correspondem a 36,3%.

Finalizando a caracterização dos alunos, foi questionado a série escolar, conforme demonstra o Gráfico 6.

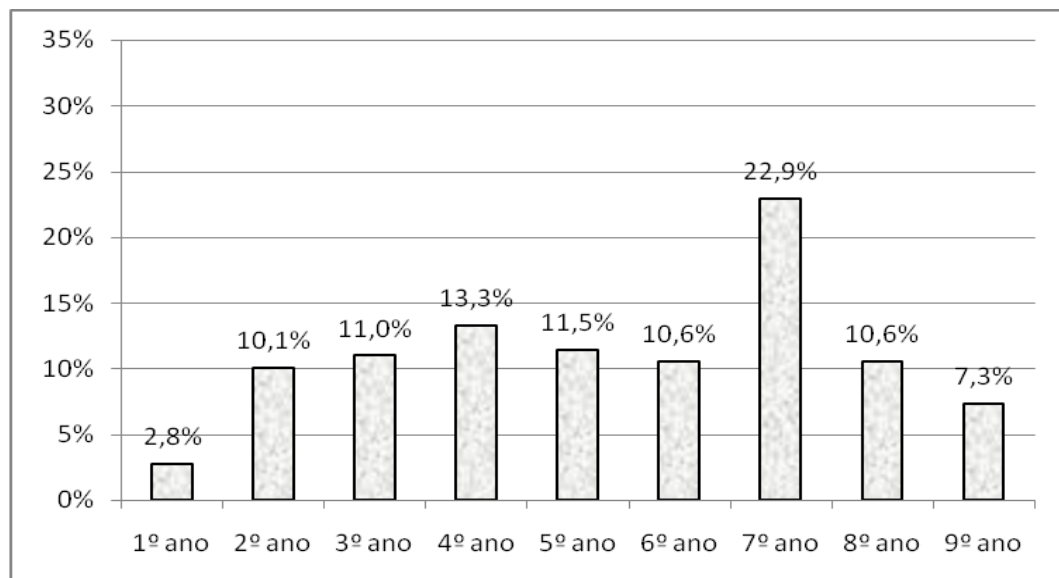


Gráfico 6: Série Escolar dos alunos.

Analisando o Gráfico 6, observa-se que os alunos encontram-se no ensino fundamental, que contempla do 1º ano ao 9º ano escolar. Verifica-se que apesar da dispersão entre as séries há concentração maior no 7º ano, contando com 22,9%.

As séries escolares estão compreendidas entre o 1º ano e 9º ano devido a Prefeitura Municipal de Cachoeiro de Itapemirim fornecer passe escolar aos alunos do ensino médio, sendo fornecido transporte escolar somente aos alunos mais jovens e que estejam cursando o ensino infantil e fundamental. Entretanto, esta pesquisa não abrangeu os alunos do ensino infantil devido a ainda não alfabetização e devido as baixas idades que dificultariam uma possível percepção do serviço oferecido.

Considerando as respostas nos questionários dos educadores, observou-se que os educadores participantes pertencem ao gênero feminino e possuem idades de 25 a 55 anos. O fato de terem participado apenas mulheres não significa que não existem educadores do gênero masculino, mas sim que estes não participaram da pesquisa. Verificou-se nas escolas a existência de poucos educadores do sexo masculino e como o número correspondia a um percentual ínfimo sobre a totalidade, os mesmo não foram pesquisados.

Analisando as respostas dos questionários dos motoristas, verificou-se que os motoristas participantes da pesquisa possuem idades entre 35 e 64 anos, pertencem ao gênero masculino, possuindo escolaridade do 5º ano fundamental até o 2º grau completo (atual ensino médio).

5.3.2 Caracterização do deslocamento do aluno

Os questionários dos alunos e dos pais alunos, conforme anteriormente mencionado, seguiram uma sequência, possuindo como Parte B a caracterização do deslocamento dos alunos.

O primeiro item foi referente ao tipo de veículo utilizado. O tipo do veículo é importante para saber se é o adequado para aquela escola e alunos e também para o tipo de estrada que percorrem. Por tratar-se de um quesito que não necessita de percepção para identificar o veículo, pois acredita-se que todas saibam identificar e diferenciar um ônibus, uma kombi ou uma van, as respostas foram agrupadas em um único gráfico.

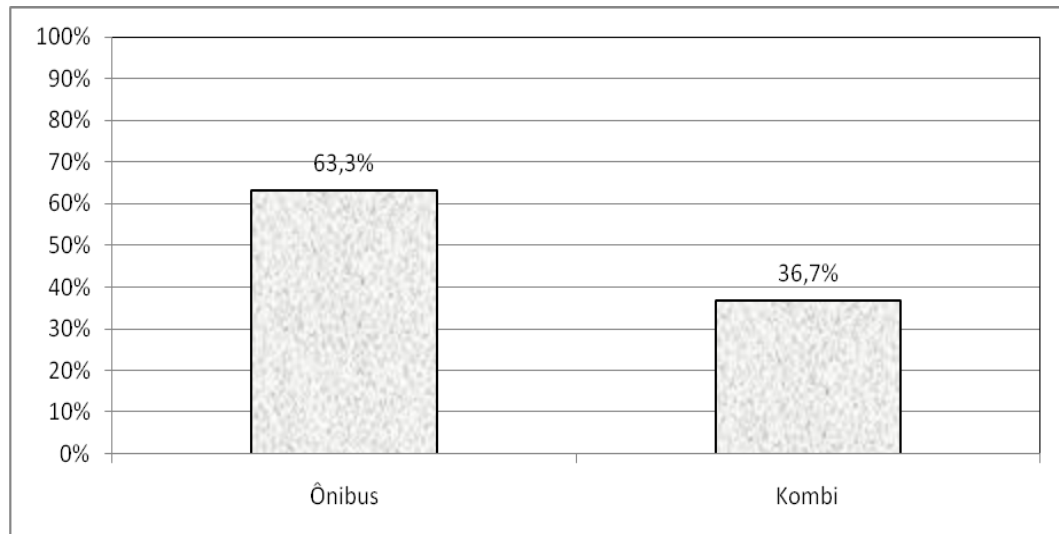


Gráfico 7: Veículo utilizado para o transporte

Verifica-se no Gráfico 7 que são utilizados para o transporte apenas ônibus e kombis, tendo 63,3% sendo transportados em ônibus e 36,7% transportados em kombis. A Tabela 3 apresenta os veículos utilizados no transporte escolar, assim como seu ano de fabricação.

Tabela 3: Tabela de Veículos e anos de fabricação.

Kombi		Ônibus	
Ano	Quantidade	Ano	Quantidade
2001	3	1975	1
2002	3	1986	1
2003	2	1995	1
2005	2	2000	1
2007	2		
2011	2		

Fonte: Prefeitura Municipal de Cachoeiro de Itapemirim

Analisando-se a Tabela 3, observa-se que existem 18 veículos para transporte de alunos, sendo 14 do tipo Kombi e 04 ônibus. Mesmo existindo mais veículos kombi do que ônibus, um maior percentual é transportado nos ônibus. Tal fato é devido a quantidade de alunos que cada veículo pode transportar. Em cada kombi o máximo de alunos são 12, enquanto que nos ônibus o máximo são 44 alunos.



Figura 2: Veículo utilizado para o transporte escolar.
Fonte: Theo Goulart Bravo Santos Pinheiro.

Foi questionado aos motoristas a respeito dos itens obrigatórios por lei presentes nos veículos. Pode-se observar no Gráfico 8 que todos os veículos possuem os itens obrigatórios previstos em lei. Contudo, pode-se constatar que existem veículos que não possuem cinto de segurança para todos os alunos, correspondendo a 22,2% dos veículos.

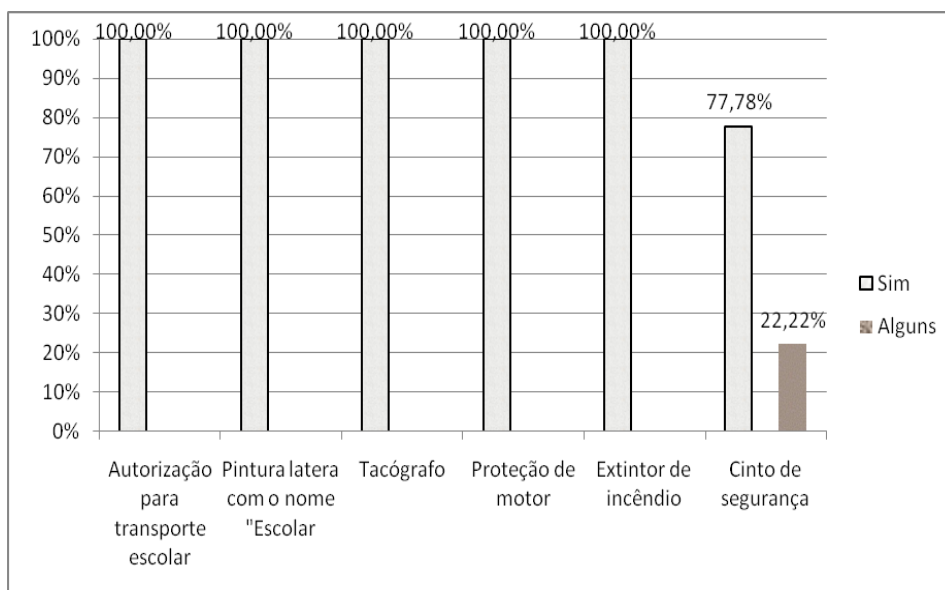


Gráfico 8: Itens obrigatórios presentes nos veículos

Os motoristas foram questionados se cometeram infrações de trânsito nos últimos 12 meses, e 22,2% responderam que sim, contra 77,8% que não cometeram qualquer infração de trânsito. Outro item que interfere na segurança dos alunos durante o transporte é a presença de monitores dentro dos veículos escolares. Segundo os motoristas, 27,8% dos veículos não contam com a presença de monitores, enquanto que 72,2% dos veículos possuem um monitor para auxiliar na organização dos alunos.

A partir da análise das respostas dos motoristas pode-se entender a avaliação dos alunos, pais e educadores quanto ao item “Segurança no transporte”, apresentado no Gráfico 9.

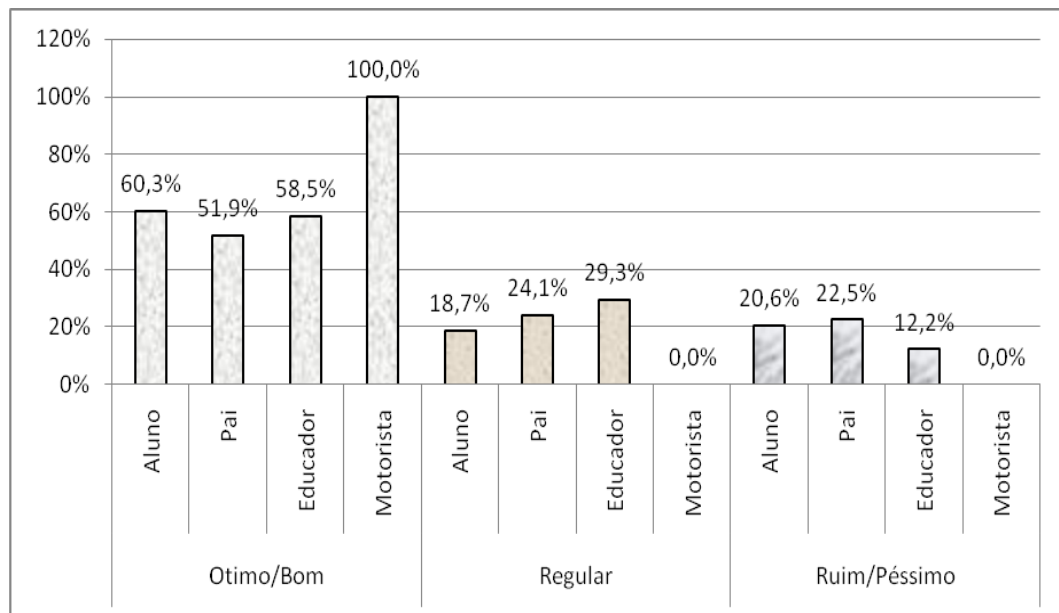


Gráfico 9: Avaliação da Segurança

Analisando-se o Gráfico 9, verifica-se que 60,3% dos alunos, 51,9% dos pais, 58,5% dos educadores e 100% dos motoristas avaliaram a segurança no transporte como “Ótimo/Bom”; 18,7% dos alunos, 24,1% dos pais e 29,3% dos educadores avaliaram como “Regular”; e 20,6% dos alunos, 22,5% dos pais e 12,2% dos educadores avaliaram como “Ruim/Péssimo”. Uma pequena parte de 0,5% de alunos e 1,6% de pais não soube responder ao questionamento.

Importante frisar que aproximadamente 20% de alunos e pais estão insatisfeitos com a segurança no transporte. Muito provavelmente, esta parte insatisfeita é a que utiliza veículos sem cintos de segurança para todos os alunos e que utilizam

veículos sem auxílio de monitores escolares. Conforme verificado no Gráfico 8, 22,22% dos veículo só possuem cinto para alguns alunos e conforme apurado nas respostas do item 1.9 do questionário dos motoristas há 27,8% de veículos trafegando sem a presença de monitores.

Pode-se inferir, por meio da análise dos dados, que alunos, pais e educadores tiveram percepção semelhante, considerando que mais da metade avaliou positivamente o item.

Os tipos de veículos utilizados demonstrados na Tabela 3, considerando a lotação de cada um, podem ter influenciado na avaliação do item “Lotação do veículo”, o qual é apresentado no Gráfico 10.

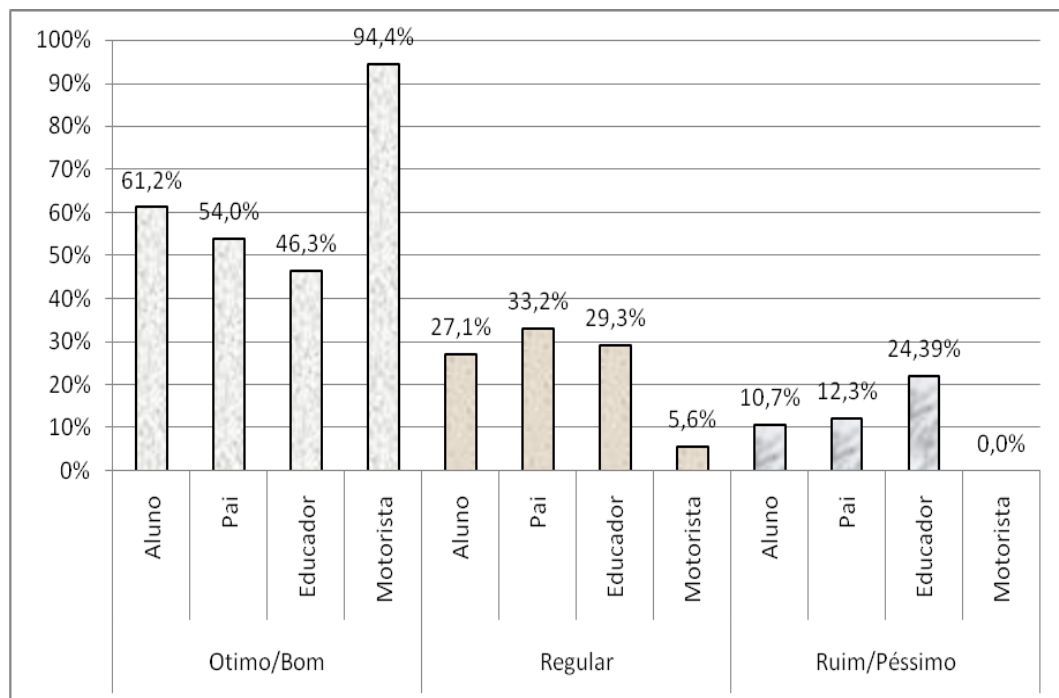


Gráfico 10: Avaliação da Lotação do veículo.

Analisando-se o Gráfico 10, observa-se que 61,2% dos alunos, 54,0% dos pais, 46,3% dos educadores e 94,4% dos motoristas avaliaram como “Ótimo” ou “Bom”; 27,1% dos alunos, 33,2% dos pais, 29,3% dos educadores e 5,6% dos motoristas avaliaram como “Regular”; 10,7% dos alunos, 12,3% dos pais e 24,4% dos educadores avaliaram como “Ruim” ou “Péssimo”. Uma pequena parte de 0,9% de alunos e 0,5% de pais não soube responder o questionamento.

Pode-se dizer que alunos e pais estão satisfeitos com a lotação dos veículos. Também verifica-se que, assim com o item “segurança”, os motoristas avaliaram como “Ótimo” e “Bom”. Ainda analisando-se o Gráfico 10, verifica-se que existe um percentual de 24,4% de educadores que consideram “Ruim” ou “Péssimo”.

Assim como o item que tratava do tipo de veículo, o item acesso ao ponto de embarque também teve suas respostas agrupadas em um único gráfico, pois acredita-se que alunos e pais saibam onde é realizado o embarque.

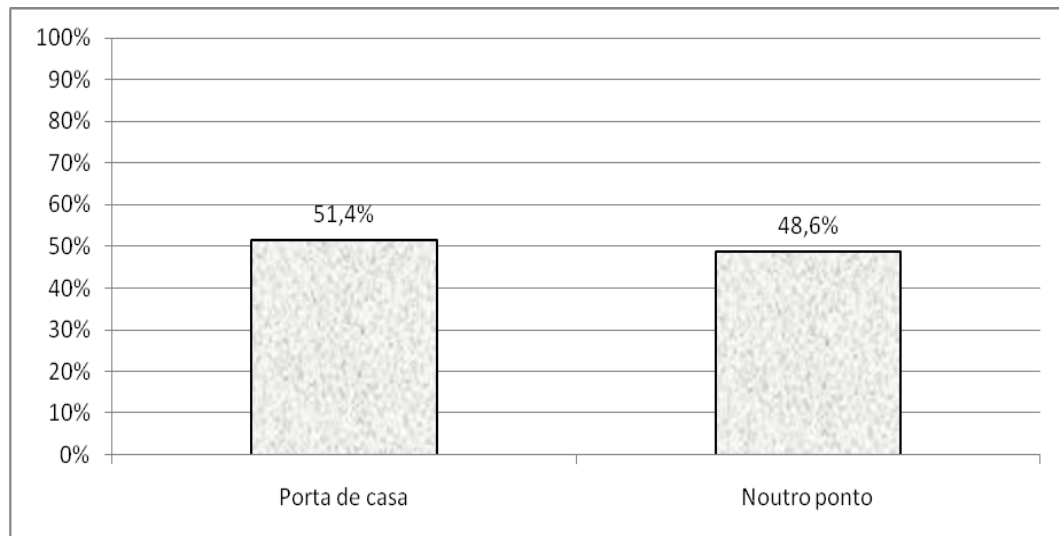


Gráfico 11: Local de acesso ao ponto de embarque

Analisando o Gráfico 11, observa-se que 51,4% dos alunos embarcam na porta de casa e 48,6% embarcam em outro ponto, tal como rodovia, estrada.

Continuando, foi questionado como é realizado o trajeto até o ponto de embarque. Para apuração dos dados foram consideradas apenas as respostas daqueles que embarcam em outro ponto, tendo em vista que os que embarcam na porta de casa logicamente estão a pé. Também devido a não ser um item que permita diferentes percepções entre pais e alunos, as respostas encontram-se em apenas um gráfico com o total.

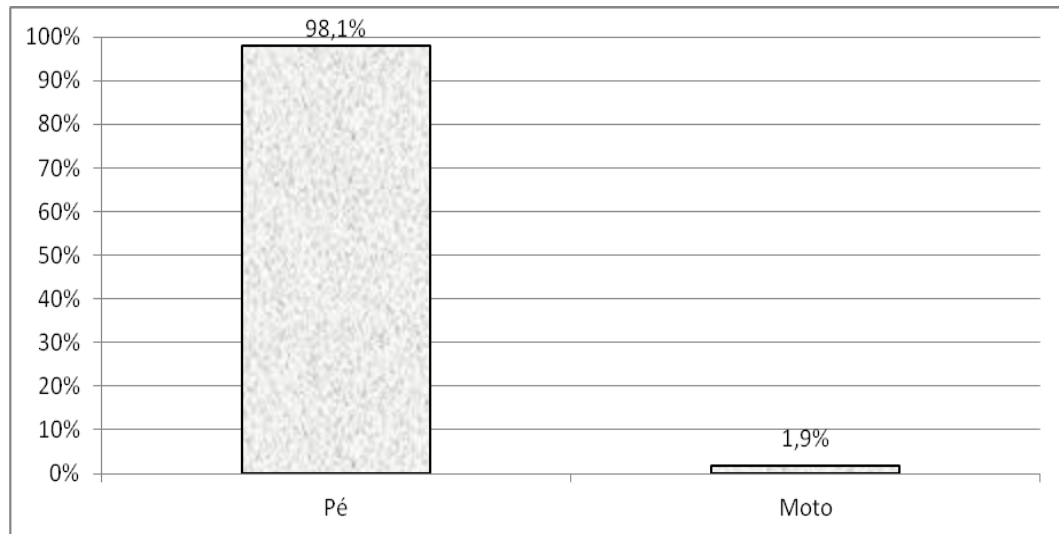


Gráfico 12: Como é realizado o trajeto até o ponto de embarque

Verifica-se no Gráfico 12 que quase a totalidade dos alunos se encaminha a pé até o ponto de embarque, correspondendo a 98,1%, enquanto que apenas 1,9% se encaminha de moto.

Em pesquisa realizada pela CEFTRU (2008) verificou-se que o deslocamento de casa do aluno até o ponto de embarque é realizado a pé em 96,9% dos casos, o que corroborara com os dados da pesquisa realizada neste trabalho.

Para avaliação do "Estado de conservação dos pontos de parada/embarque" foram consideradas apenas as respostas daqueles que embarcam em outro ponto. Os que embarcam na porta de casa não teriam como avaliar, tendo em vista ser a própria residência. Os dados são apresentados no Gráfico 13.

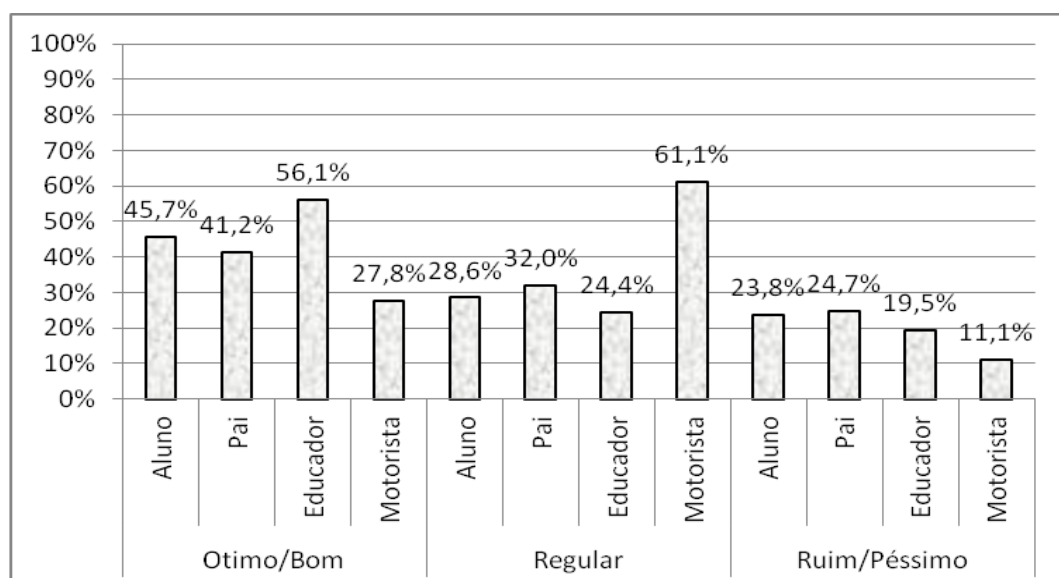


Gráfico 13: Avaliação do Estado de Conservação dos Pontos de Parada

Analisando-se o Gráfico 13, observa-se que 45,7% dos alunos, 41,2% dos pais, 56,1% dos educadores e 27,8% dos motoristas consideraram o estado de conservação dos pontos de parada/embarque entre “Ótimo” e “Bom”; 28,6% dos alunos, 32% dos pais, 24,4% dos educadores e 61,1% dos motoristas consideraram “Regular”; 23,8% dos alunos, 24,7% dos pais, 19,5% dos educadores e 11,1% dos motoristas consideraram “Ruim” ou “Péssimo”. Uma parte de 1,9% de alunos e 2,1% de pais não soube responder.

Verifica-se que a percepção dos alunos e pais são coincidentes, apresentando um percentual aproximadamente semelhante em cada nível de avaliação. Entretanto, um maior percentual de motoristas avaliou como “Regular” e um maior percentual de educadores avaliou como “Ótimo/Bom”, possuindo uma percepção diferente quanto ao item.

Ainda analisando o Gráfico 13, é importante ressaltar que aproximadamente 20% dos alunos, pais e educadores avaliaram como “Ruim” ou “Péssimo” as condições do ponto de parada/embarque.

Considerando os questionamentos a respeito do ponto de embarque e a avaliação do "estado de conservação dos pontos de parada/embarque", são apresentadas no Gráfico 14 as avaliações sobre o "Respeito aos pontos de parada/embarque".

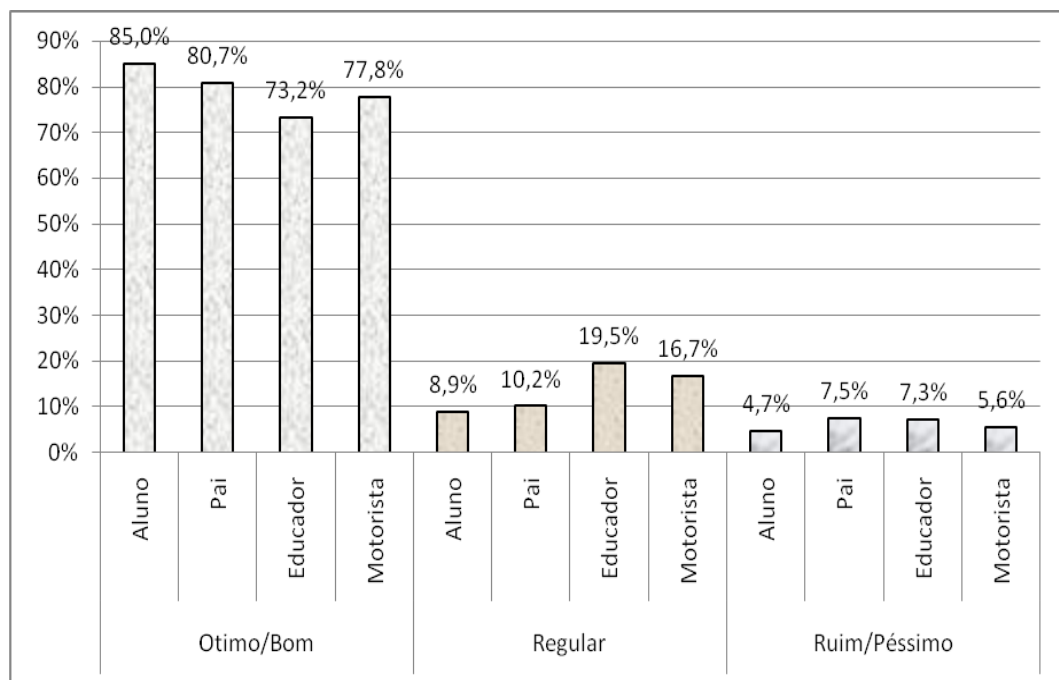


Gráfico 14: Avaliação do Respeito aos Pontos de Parada

Analisando-se o Gráfico 14, verifica-se que 85,0% dos alunos, 80,7% dos pais, 73,2% dos educadores e 77,8% dos motoristas avaliaram como "Ótimo/Bom"; 8,9% dos alunos, 10,2% dos pais, 19,5% dos educadores e 16,7% dos motoristas avaliaram com o "Regular"; e que 4,7% dos alunos, 7,5% dos pais, 7,3% dos educadores e 5,6% dos motoristas avaliaram como "Ruim/Péssimo". Uma pequena parte de 1,4% de alunos e 1,6% de pais não soube responder.

Ainda analisando o Gráfico 14, observa-se que os envolvidos têm a mesma percepção e avaliação sobre o respeito aos pontos de parada/embarque. Os educadores são os que apresentam maior disparidade em relação aos demais, talvez devido a não estarem presentes ao longo do percurso e por isso não saberem se os pontos são respeitados. Mesmo assim, apenas 7,3% avaliaram negativamente.

Mediante as possíveis localizações dos pontos de embarque e da forma como os alunos se deslocam até ele, foi questionado se o deslocamento até o ponto de embarque apresenta dificuldades. Por tratar-se de um item que permite diferenciar percepções, as respostas foram separadas por alunos e pais. Considerando que os alunos que embarcam na porta de casa não encontram dificuldades, somente os que embarcam em outro ponto responderam ao questionamento. As respostas são apresentadas no Gráfico 15.

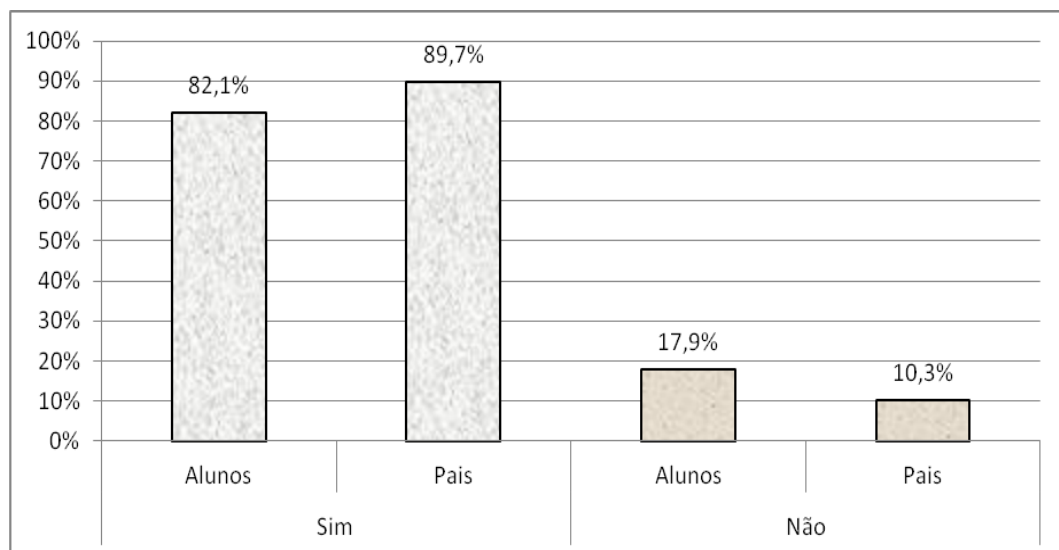


Gráfico 15: Dificuldades no deslocamento

Verifica-se no Gráfico 15 que 82,1% dos alunos e 89,7% dos pais disseram que o deslocamento apresenta dificuldades e que 17,9% dos alunos e 10,3% dos pais não

veem dificuldades no deslocamento. Importante destacar que os pais observaram maiores dificuldades que os filhos (alunos) ao longo do deslocamento.

Para os que relataram encontrar dificuldades ao longo do percurso até o ponto de embarque foram questionadas quais as dificuldades. O Gráfico 16 apresenta as respostas.

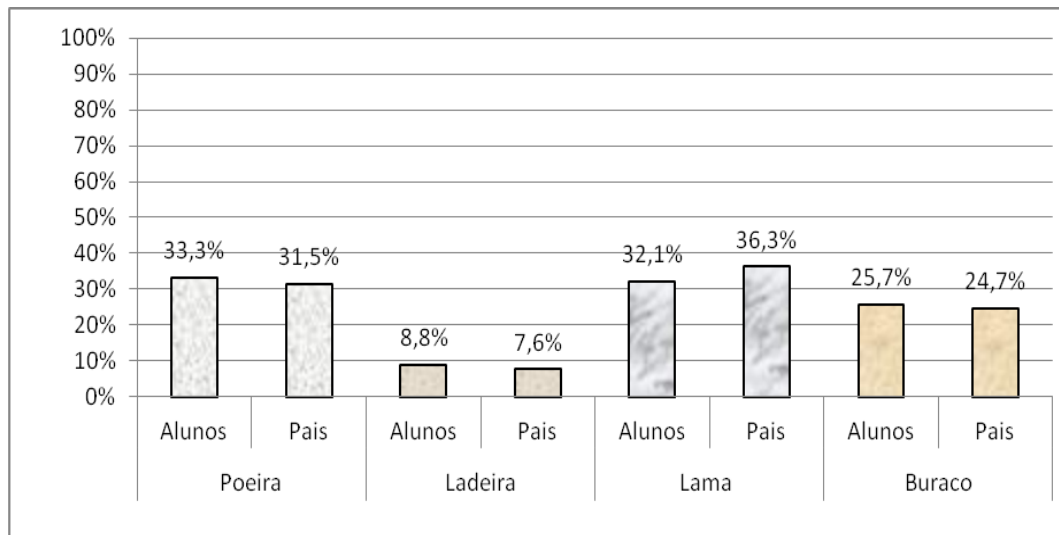


Gráfico 16: Detalhamento das dificuldades

Verifica-se no Gráfico 16 que alunos e pais, apesar das pequenas diferenças percentuais em cada item, tiveram percepções semelhantes a respeito das dificuldades encontradas.

Observa-se que 33,3% dos alunos e 31,5% dos pais disseram haver poeira; 8,8% dos alunos e 7,6% dos pais relataram ladeira; 32,1% dos alunos e 36,3% dos pais afirmaram haver lama; e 25,7% dos alunos e 24,7% dos pais mencionaram haver buracos nos deslocamentos.

Os motoristas responderam a um questionamento a respeito do tipo de estrada que percorrem e 83,3% disseram que trafegam em estradas mistas, trafegando parte em estradas asfaltadas e parte em estrada não pavimentada (terra); 11,1% afirmaram que percorrem estradas completamente não pavimentadas (terra) e apenas 5,6% disseram que o trajeto possui estradas completamente asfaltadas. Após a caracterização das estradas percorridas, os motoristas fizeram uma avaliação das suas condições, que são apresentadas no Gráfico 17.

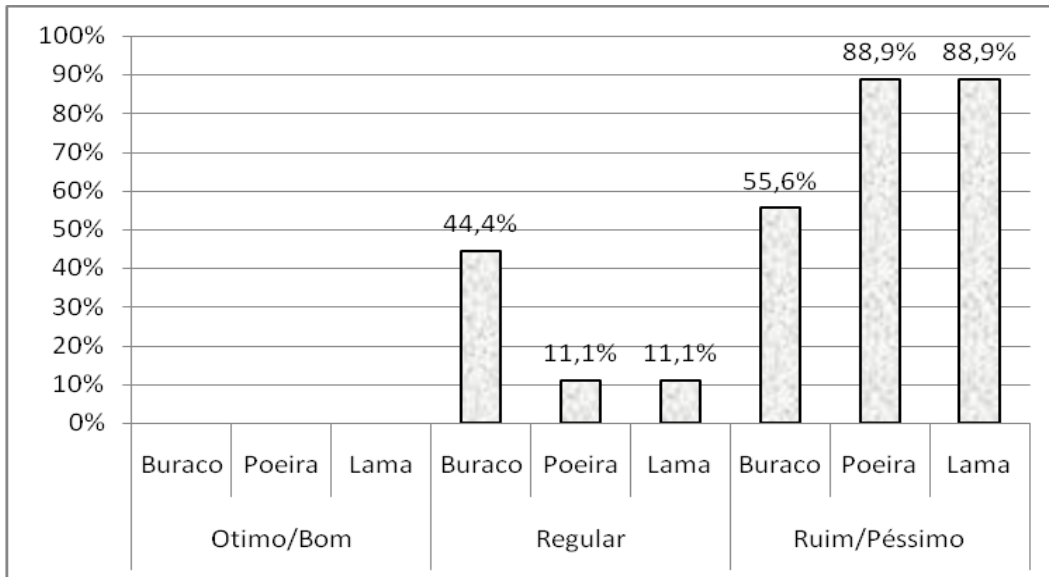


Gráfico 17: Condições das Estradas percorridas

Observa-se que 88,9% dos motoristas avaliaram como "Ruim/Péssimo" as condições das estradas referentes a existência de poeira e lama, enquanto que 11,1% avaliaram como "Regular". Quanto a existência de buracos, 55,6% avaliaram como "Ruim/Péssimo" e 44,4% como "Regular".

Constata-se que pais e alunos foram coerentes ao afirmarem que os deslocamentos apresentam dificuldades, tendo em vista que os motoristas avaliaram negativamente as estradas percorridas e que 94,4% deles disseram que percorrem parte em estradas de terra e asfalto e outros totalmente em estradas de terra. Assim como os motoristas, um percentual maior de alunos e pais citaram poeira e lama como principais dificuldades, conforme verificou-se anteriormente no Gráfico 16.



Figura 3: Estrada de acesso à escola.
Fonte: Theo Goulart Bravo Santos Pinheiro.

Mediante às possíveis dificuldades encontradas ao longo dos percursos até o ponto de embarque e destes até à escola, foi questionado aos alunos, pais e educadores se os alunos chegam atrasados à escola por causa do transporte escolar.

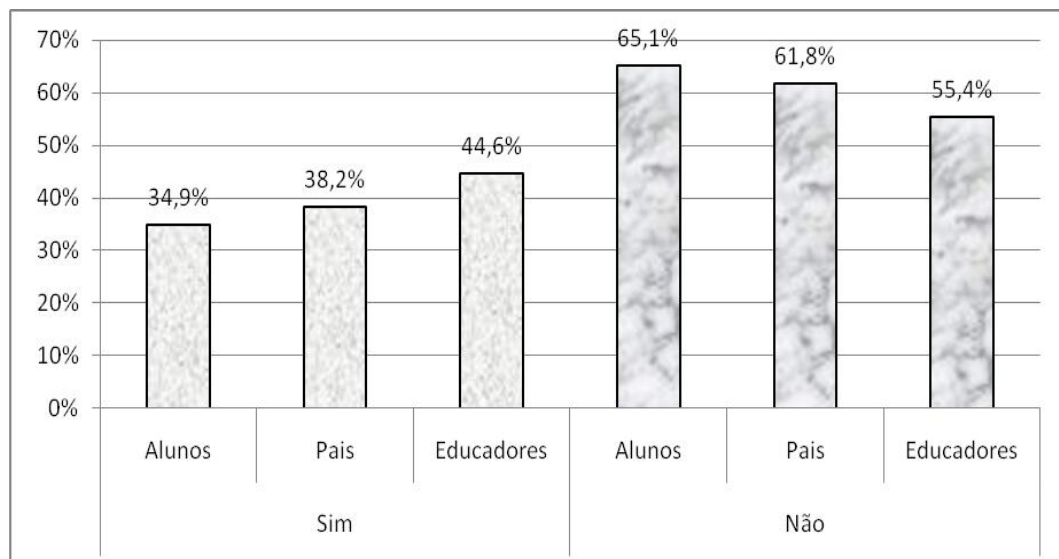


Gráfico 18: Aluno chega atrasado

Analisando o Gráfico 18, observa-se que os atores envolvidos relataram, em sua maioria, que os alunos não chegam atrasados à escola. Para 34,9% dos alunos, 38,2% dos pais e 44,6% dos educadores, os alunos chegam atrasados. Contudo,

para 65,1% dos alunos, 61,8% dos pais e 55,4% dos educadores, os alunos não sofrem qualquer atraso.

Importante destacar que apesar da maior parte de alunos, pais e educadores afirmarem que os alunos não se atrasam, verifica-se um percentual expressivo, que não pode ser ignorado, que afirmou chegar atrasado. Começa-se a verificar uma diferença maior entre as percepções dos envolvidos. Observando-se os percentuais do Gráfico 18, nota-se que os alunos são os que em menor percentual relataram chegar atrasados, enquanto que comparativamente com educadores, nota-se que quase 10% a mais afirmaram que os alunos se atrasam. Para os que afirmaram que os alunos se atrasam, foram questionados os principais motivos, que são apresentados no Gráfico 19.

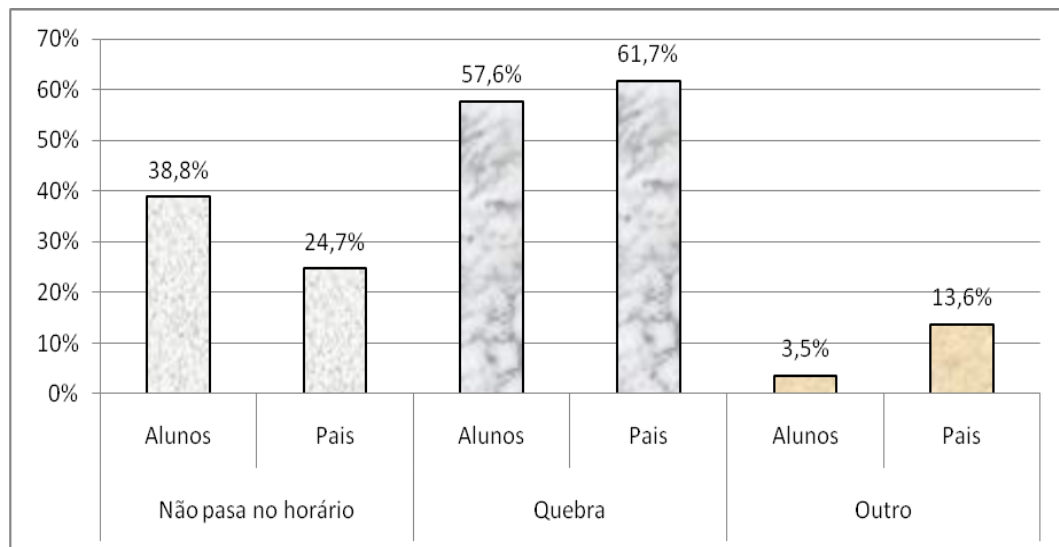


Gráfico 19: Principais motivos para os atrasos

Observa-se que 57,6% dos alunos e 61,7% dos pais afirmaram que o principal motivo para os atrasos escolares são ocasionados pela constante quebra dos veículos ao longo do percurso, fato que pode ser resultado do elevado tempo de uso dos veículos, pois observou-se a existência de veículos com mais de 35 anos de uso, conforme apresentado na Tabela 3. Contudo, além do elevado tempo de uso dos veículos, pode-se inferir que as estradas estejam contribuindo negativamente para as constantes avarias e desgastes dos veículos, uma vez que as mesmas foram pessimamente avaliadas pelos motoristas, conforme demonstrado anteriormente no Gráfico 17.

Ainda analisando o Gráfico 19, verifica-se que 38,7 dos alunos e 24,7% dos pais relataram que os veículos não costumam passar nos horários combinados e 3,5% dos alunos e 13,6% dos pais relataram que os motivos são outros, tais como em dias de chuva devido a estrada ficar pior e o veículo ter de se deslocar mais lentamente, e devido ao veículo passar em mais de uma escola no itinerário.

Os alunos, pais e educadores foram questionados sobre a assiduidade do veículo escolar. As respostas encontram-se no Gráfico 20.

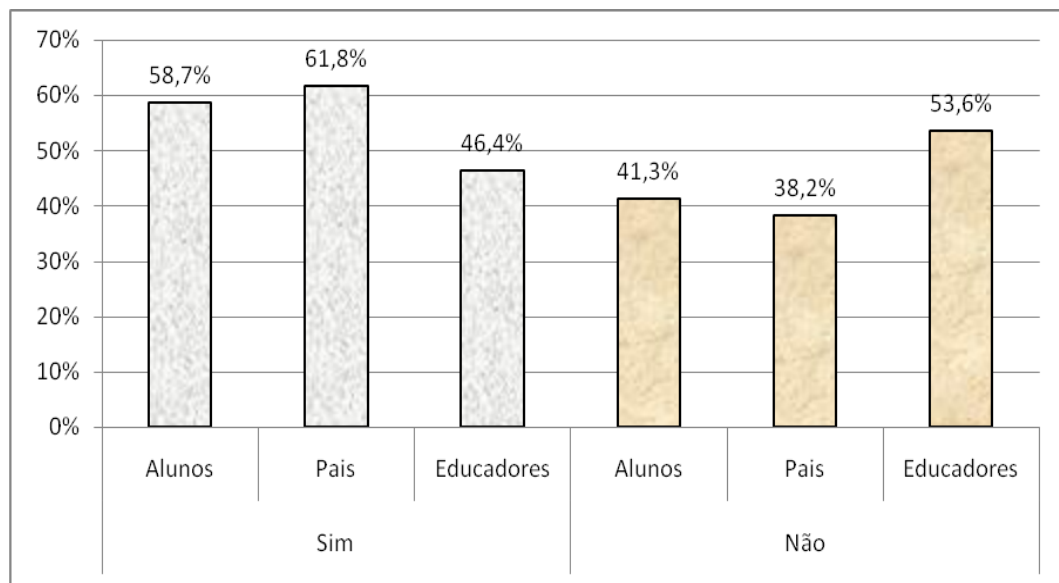


Gráfico 20: Veículo costuma faltar

Verifica-se que para 58,7% dos alunos, 61,8% dos pais e 46,4% dos educadores o veículo escolar costuma faltar. Nota-se que para 41,23% dos alunos, 38,2% dos pais e 53,6% dos educadores o veículo escolar não costuma faltar.

Observa-se que alunos e pais mantiveram uma mesma percepção, enquanto que um percentual menor de educadores percebeu uma ausência do veículo escolar.

Vale ressaltar que a maior parte de alunos e educadores afirmaram que o veículo costuma faltar e que mesmo se um percentual menor tivesse afirmado já seria motivo suficiente para se identificar e resolver o problema.

Para aqueles que responderam que o veículo escolar costuma faltar, foram questionados a frequência de ausências e os principais motivos. Os Gráficos 21 e 22 apresentam as respostas.

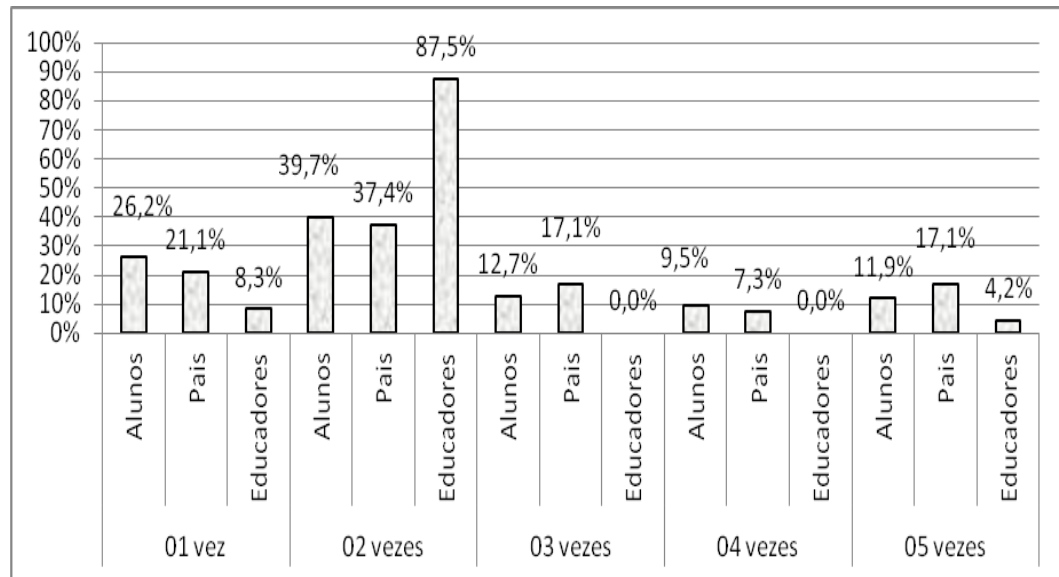


Gráfico 21: Quantidade de dias que o veículo falta

Devido a semana escolar possuir 05(cinco) dias letivos, as respostas variaram de 01 a 05 vezes. Verifica-se no Gráfico 21 que 26,2% dos alunos, 21,1% dos pais e 8,3% dos educadores relataram que o veículo falta ao menos 01 vez na semana; que 39,7% dos alunos, 37,4% dos pais e 87,5% dos educadores afirmaram que o veículo falta 02 vezes na semana; que 12,7% dos alunos e 17,1% dos pais afirmaram que o veículo falta 03 vezes na semana; que 9,5% dos alunos e , 7,3% dos pais afirmaram que o veículo falta 04 vezes na semana; e que 11,9% dos alunos, 17,1% dos pais e 4,2% dos educadores afirmaram que o veículo falta 05 vezes na semana.

Observa-se que alunos e pais, apesar de pequenas diferenças percentuais, mantiveram suas respostas coincidentes, ao contrário dos educadores, que apresentaram bastante distorção em comparação aqueles.

Em relação ao grande percentual de educadores que afirmaram que os veículos faltam 02 vezes na semana, pode ser explicado pela percepção geral dos educadores em relação à turma, em que observam a ausência de determinados alunos, sem contudo saber os reais motivos, ou também devido aos educadores realizarem a média de dias semanais que os veículos faltam, pois verifica-se que alunos e pais tiveram quase o mesmo percentual de educadores quando somados as faltas de 01 a 03 vezes na semana, sendo 78,6% e 75,6%, respectivamente.

Importante destacar que apesar da maior parte dos alunos, pais e educadores relatarem que os veículos costumam faltar de 01 a 02 vezes na semana, observa-se

que há casos em que o veículo falta durante toda a semana, ou seja, 05 dias, e que em outros casos os veículos faltam por mais da metade da semana.

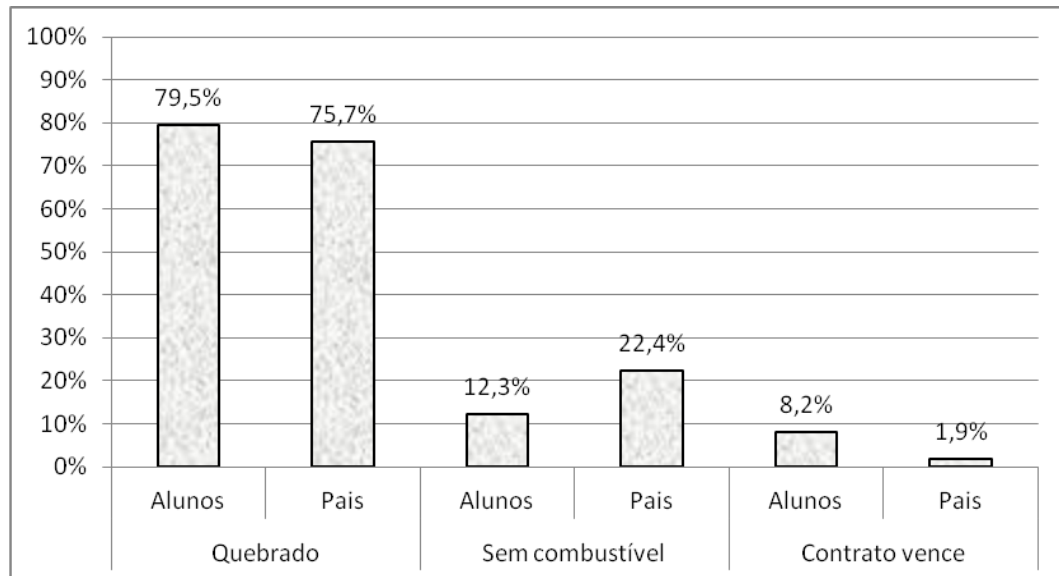


Gráfico 22: Principais motivos para o veículo faltar

Analisando o Gráfico 22, que apresenta os principais motivos dos veículos escolares faltarem, observa-se que 79,5% dos alunos e 75,7% dos pais afirmaram que o veículo está constantemente quebrado. Para 12,3% dos alunos e 22,4% dos pais, o principal motivo é a falta de combustível, e para 8,20% dos alunos e 1,9% dos pais, o principal motivo é o vencimento do contrato de prestação do serviço entre a Prefeitura Municipal e o prestador do serviço.

Importante ressaltar que uma parte afirmou que os veículos ficam sem combustível e que outros afirmaram que o contrato para prestação do serviço vence e devido a demora na renovação os alunos ficam impossibilitados de frequentar as aulas, fatos inadmissíveis como motivos para a não prestação do serviço.

Observa-se que o principal motivo do veículo faltar é a constante quebra dos veículos escolares, e assim como o principal motivo dos alunos se atrasarem, pode ser resultado da idade da frota e das péssimas condições das estradas percorridas.

Os motoristas foram questionados sobre a frequência com que são realizadas as manutenções dos veículos e sobre a quantidade de vezes que são realizadas as inspeções veiculares obrigatórias, e 100% dos motoristas afirmaram que os veículos passam por manutenções preventivas a cada 30 dias e que são realizadas 02 (duas) inspeções obrigatórias anuais. Contudo, observa-se que as manutenções e

inspeções não têm sido suficientes, tendo em vista o grande percentual de alunos e pais que afirmaram como principais motivos de atrasos e faltas o fato dos veículos quebrarem.

Mesmo o veículo quebrando constantemente, sendo a principal causa dos atrasos dos alunos e das constantes faltas dos veículos, o item “Estado de conservação do veículo” não teve avaliação negativa por alunos e pais, conforme demonstra o Gráfico 23.

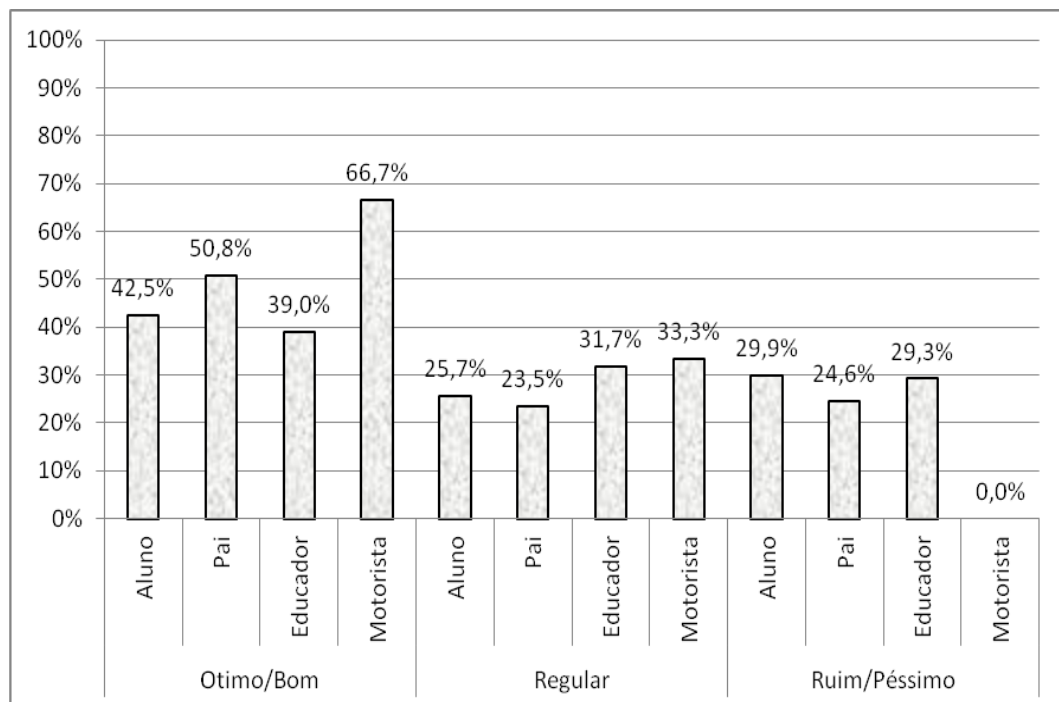


Gráfico 23: Avaliação do Estado de Conservação do Veículo

Observa-se que 42,5% dos alunos, 50,8% dos pais, 39,0% dos educadores e 66,7% dos motoristas avaliaram como “Ótimo” ou “Bom”; 25,7% dos alunos, 23,5% dos pais, 31,7% dos educadores e 33,3% dos motoristas avaliaram como “Regular”; 29,9% dos alunos, 24,6% dos pais e 29,3% dos educadores avaliaram como “Ruim” ou “Péssimo”. Uma pequena parte de 1,9% de alunos e 1,1% de pais não soube responder.

Assim como outros itens, verifica-se que os motoristas não fizeram avaliações negativas dos seus veículos.

Os motoristas responderam a uma questão em que tiveram que avaliar o estado de conservação dos veículos em itens específicos dos mesmos. O Gráfico 24 demonstra o resultado.

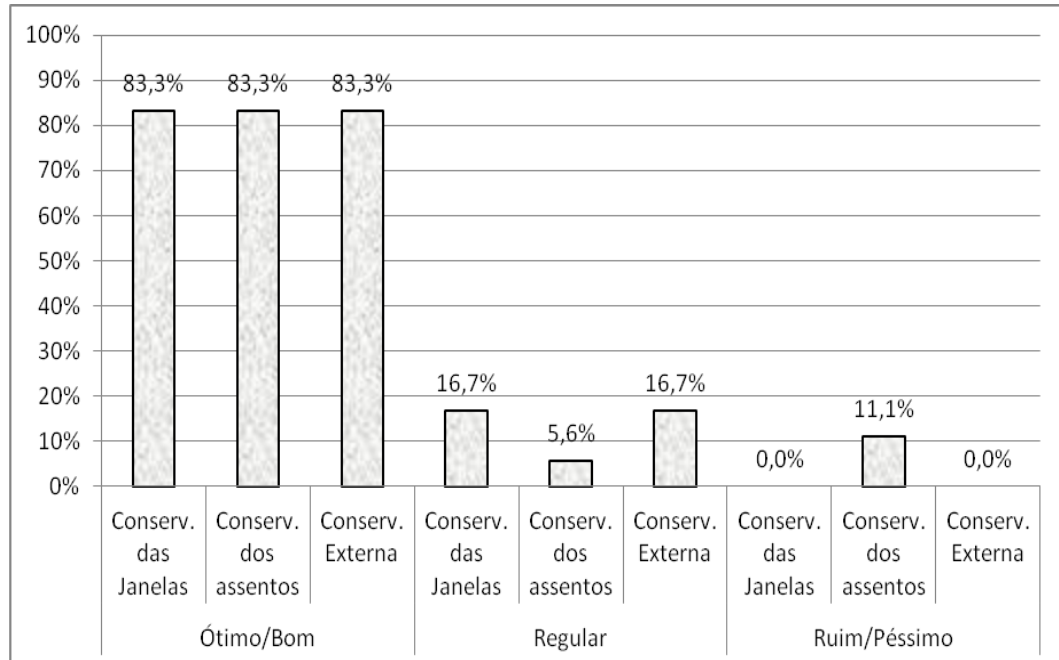


Gráfico 24: Estado de Conservação dos Veículos -Motoristas

Analisando-se o Gráfico 24, observa-se que 83,3% dos motoristas avaliaram como "Ótimo/Bom" e 16,7% avaliaram como "Regular" o estado de conservação das janelas e a conservação externa dos veículos. O estado de conservação dos assentos teve 83,3% dos motoristas avaliando como "Ótimo/Bom", 5,6% como "Regular" e 11,1% como "Ruim/Péssimo".

Percebe-se uma pequena incoerência por parte dos motoristas, pois ao avaliarem o estado de conservação geral do veículo foi dito por 66,7% que o item está "Ótimo/Bom", conforme o Gráfico 24, e quando questionados em itens específicos, obteve-se uma avaliação de 83,3% entre "Ótimo/Bom". Contudo, continua-se observando que os motoristas não realizaram avaliações negativas.

Os motoristas responderam a um questionamento sobre a existência ou ausência de certas qualidades nos veículos, as quais são apresentadas no Gráfico 25.

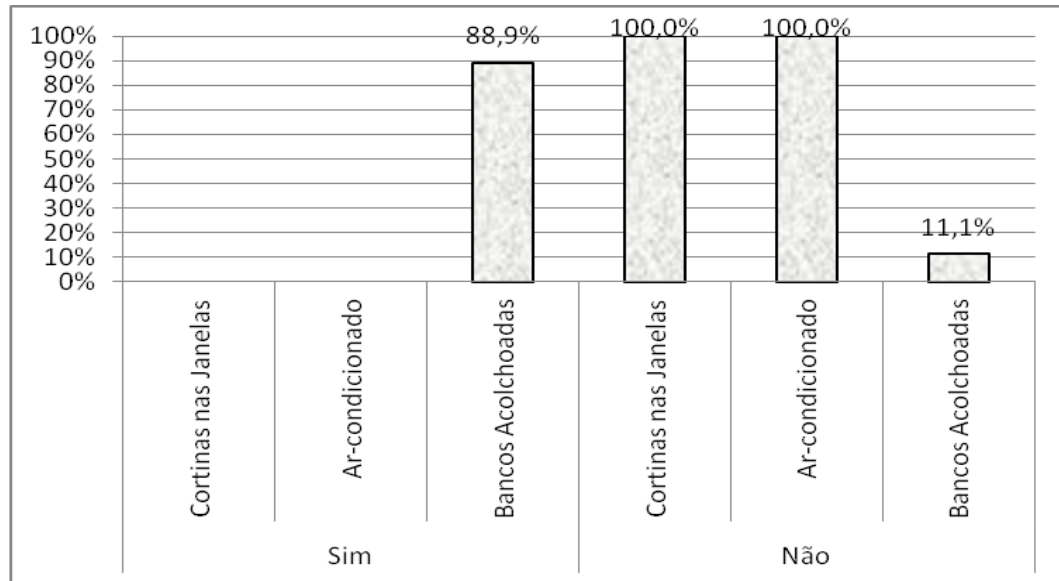


Gráfico 25: Qualidades dos veículos

Verifica-se que 100% dos veículos não possuem cortinas nas janelas nem ar condicionado e que 88,9% possuem bancos acolchoados e apenas 11,1% não possuem. Pode-se afirmar que os alunos são transportados em veículos que possuem pouquíssimo conforto, tendo de viajar com sol nos rostos e corpos, em veículos com temperaturas elevadas (município com altas temperaturas) e algumas em veículos com bancos completamente desconfortáveis e inapropriados.



Figura 4: Veículo utilizado para o transporte escolar.
Fonte: Theo Golart Bravo Santos Pinheiro

Levando-se em conta as intempéries do trajeto até o ponto de embarque, das possíveis ausências dos veículos escolares, das demais condições e situações enfrentadas até a chegada à escola e, principalmente, do estado de conservação e das qualidades existentes nos veículos, alunos, pais e educadores foram questionados se os alunos reclamam de algum desconforto após as viagens. A última opção no questionário dos alunos que correspondia a “Não sinto nada. Estou bem.”, foi adaptada e transformada como negativa do aluno sobre qualquer desconforto.

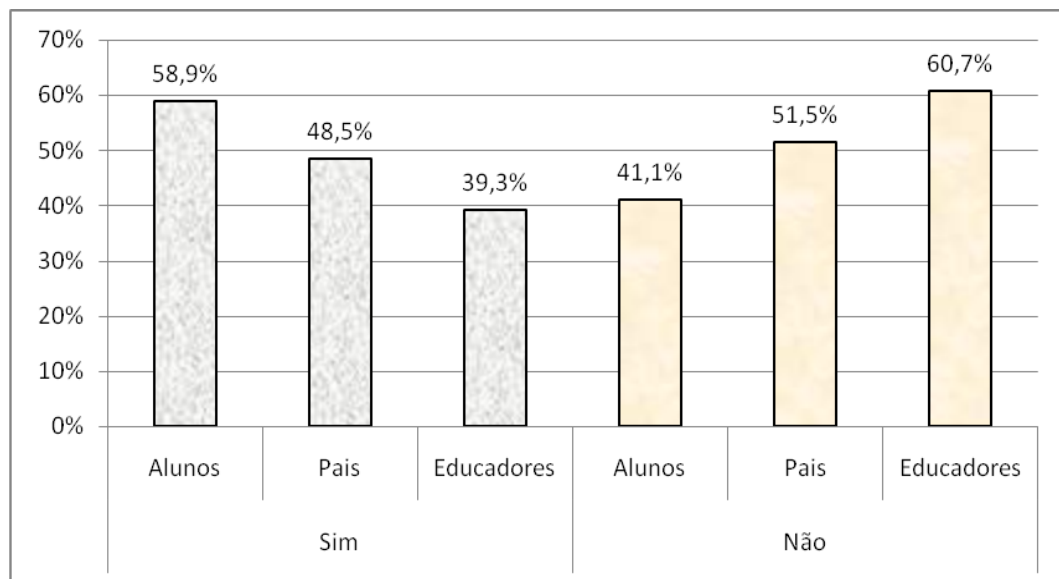


Gráfico 26: Desconfortos após a viagem

Analisando o Gráfico 26, observa-se que 58,9% dos alunos, 48,5% dos pais e 39,3% dos educadores afirmaram que os alunos reclamam de desconfortos após as viagens. Contudo, 41,1% dos alunos, 51,5% dos pais e 60,7% dos educadores afirmaram que os alunos não sentem quaisquer desconfortos.

Nota-se que os envolvidos não tiveram a mesma percepção sobre os desconfortos. Alunos, em seu maior percentual, reclamaram de desconfortos, enquanto que pais e educadores afirmaram, em sua maioria, que os alunos não sentem ou reclamam de quaisquer desconfortos.

Importante frisar, que mesmo com percepções diferentes, existem 58,9% de alunos reclamando de desconfortos e 39,3% de educadores afirmando que os alunos apresentam desconfortos ou reclamações.

Para aqueles que responderam sentir desconfortos, foram questionados quais os principais, os quais são apresentados no Gráfico 27.

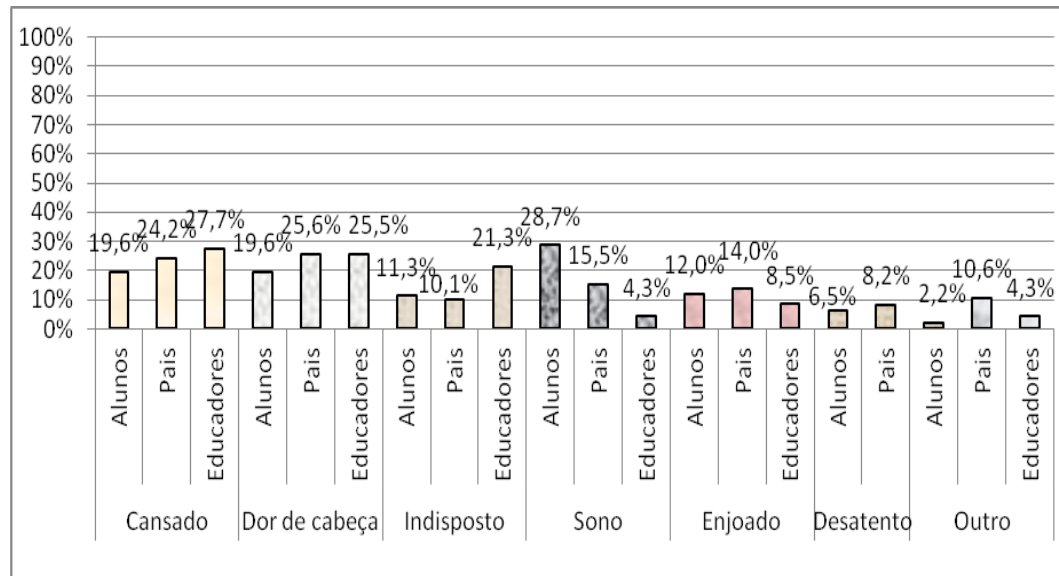


Gráfico 27: Principais desconfortos

Observa-se que não há nenhum desconforto com maioria absoluta, sendo os mais mencionados o cansaço, dor de cabeça e sono. Contudo, indisposição, enjojo e desatenção também foram citados. Um percentual relatou sentir outros desconfortos, tais como fome e sede. Nota-se, entretanto, que são variadas as sensações de desconfortos apresentadas pelos alunos.

Observa-se que as características e qualidades dos veículos podem ter influência direta com os desconfortos sentidos pelos alunos, sendo levados em consideração quando da avaliação dos itens "Conforto dos assentos", "Condições ambientais dentro do veículo" e "Limpeza do veículo". Os Gráficos 28, 29 e 30 apresentam as avaliações dos itens, respectivamente.

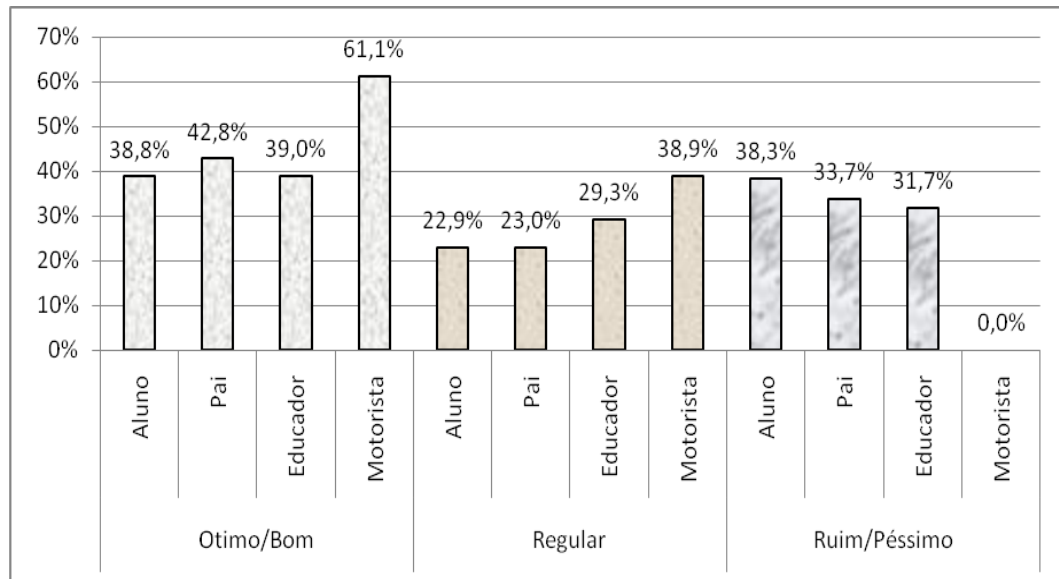


Gráfico 28: Avaliação do Conforto dos assentos

Observa-se no Gráfico 28 que 38,8% dos alunos, 42,8% dos pais, 39,0% dos educadores e 61,1% dos motoristas avaliaram o conforto dos assentos em “ótimo” ou “Bom”; 22,9% dos alunos, 23,0% dos pais, 29,3% dos educadores e 38,9% dos motoristas avaliaram como “Regular”; 38,3% dos alunos, 33,7% dos pais e 31,7% dos educadores avaliaram como “Ruim” ou “Péssimo”. Uma pequena parte de 0,5% dos pais não soube responder.

Os alunos, pais e educadores tiveram uma percepção semelhante quanto ao conforto dos assentos dos veículos, enquanto que os motoristas tenderam a avaliar positivamente seus veículos.

Importante frisar que o percentual de alunos que consideraram o conforto dos assentos “Ruim” ou “Péssimo” é praticamente o mesmo dos que consideraram “Ótimo” ou “Bom”. Pais e educadores também apresentaram grande percentual com avaliação negativa do item.

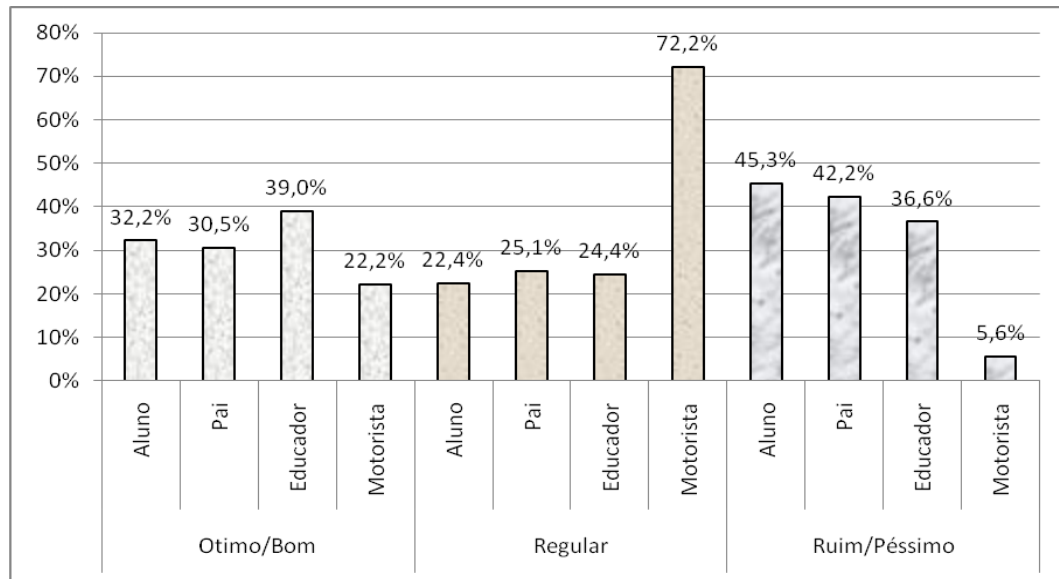


Gráfico 29: Avaliação das Condições ambientais dentro do veículo

Analisando-se o Gráfico, verifica-se que 45,3% dos alunos, 42,2% dos pais, 36,6% dos educadores e apenas 5,6% dos motoristas avaliaram como “Ruim” ou “Péssimo”; 32,2% dos alunos, 30,5% dos pais, 39,0% dos educadores e 22,2% dos motoristas avaliaram como “Ótimo” ou “Bom” ; 22,4% dos alunos, 25,1% dos pais, 24,4% dos educadores e 72,2% dos motoristas avaliaram como “Regular”. Uma pequena parte de 2,1% dos pais não soube responder.

Nota-se que há grande percentual de alunos, pais e educadores insatisfeitos com as condições dentro do veículo. Entretanto, verifica-se que quase a totalidade dos motoristas avaliaram entre “Ótimo” e “Regular”. Tais dados permitem inferir que talvez os motoristas estejam se protegendo e supervalorizando seus veículos e condições de trafegabilidade.

Os itens “Condições ambientais dentro do veículo” e “Limpeza do veículo” podem ter sido influenciados pelos desconfortos apresentados pelos alunos ao longo dos trajetos até a chegada às escolas e também pelas qualidades existentes nos veículos.

A avaliação do item “Limpeza do veículo” encontra-se apresentado no Gráfico 30.

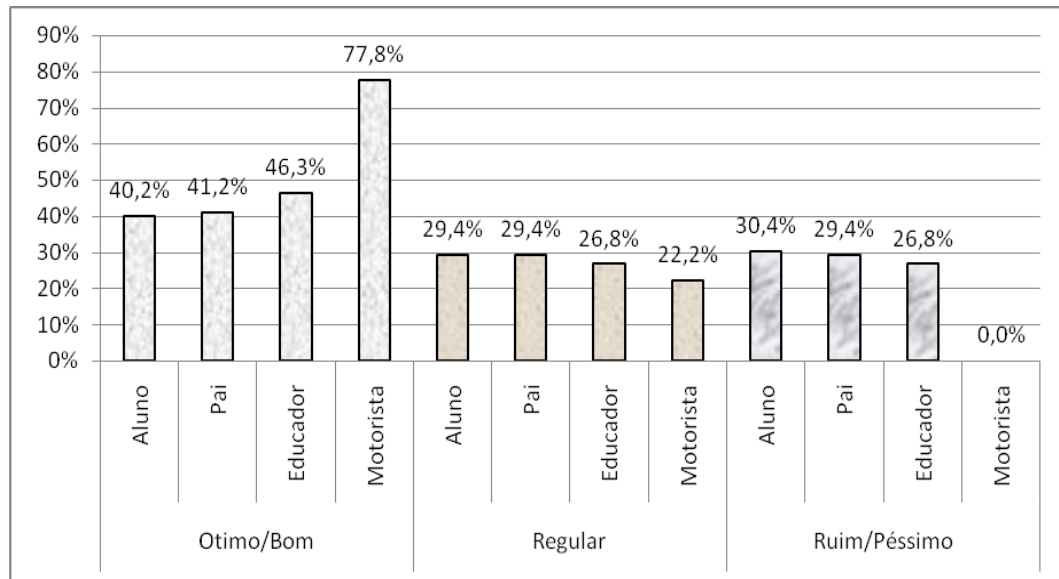


Gráfico 30: Avaliação da Limpeza do veículo

Observa-se que 40,2% dos alunos, 41,2% dos pais, 46,3% dos educadores e 77,8% dos motoristas avaliaram entre “Ótimo” e “Bom”; 29,4% dos alunos, 29,4% dos pais, 26,8% dos educadores e 22,2% dos motoristas avaliaram como “Regular”; e 30,4% dos alunos, 29,4% dos pais e 26,8% dos educadores avaliaram como “Ruim” ou “Péssimo”.

Verifica-se que mesmo a maior parte dos alunos sentindo desconfortos, estes não atribuíram à limpeza do veículo a culpa pelos mal-estares. Por outro lado, um percentual elevado de pais e educadores consideraram a limpeza “Ruim” ou “Péssimo”.

Nota-se que os motoristas avaliaram positivamente a limpeza dos veículos, e assim como nos itens anteriores pode-se inferir que os mesmos estejam supervalorizando os veículos e o serviço prestado.

Devido às baixas idades de alguns alunos e talvez por isso não soubessem responder questionamentos referentes a tempo médio, algumas questões dos alunos foram adaptadas e depois transformadas em respostas que pudessem ser comparadas às dos pais. Portanto, foi perguntado aos alunos a hora que saem de casa para o ponto de embarque e a hora que chega ao ponto de embarque, para que assim fosse determinado o tempo gasto. Os pais responderam diretamente o tempo gasto e distância percorrida. Os dados encontram-se nos Gráfico 31 e 32.

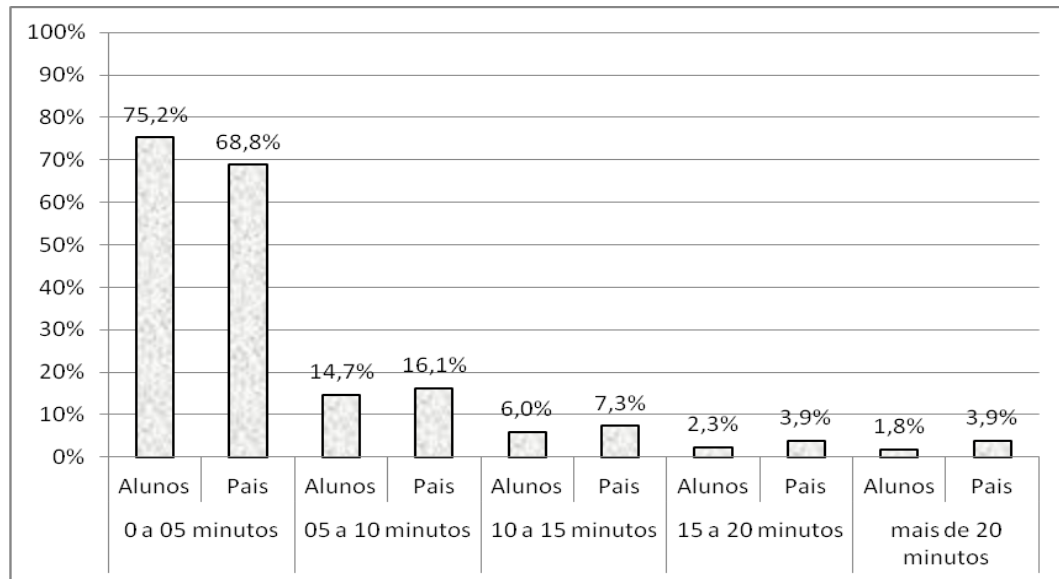


Gráfico 31: Tempo gasto de casa até o ponto de embarque

Observa-se que 75,2% dos alunos e 68,8% dos pais afirmaram que o tempo gasto varia de 0 a 05 minutos; 14,7% dos alunos e 16,1% dos pais disseram 05 a 10 minutos; 6,0% dos alunos e 7,3% dos pais disseram 10 a 15 minutos; 2,3% dos alunos e 3,9% dos pais afirmaram 15 a 20 minutos; e 1,8% dos alunos e 3,9% dos pais disseram mais de 20 minutos.

Diante dos dados obtidos, verifica-se que alunos e pais, em seu maior percentual, afirmaram que os filhos gastam poucos minutos até o ponto de embarque. Tal fato pode ser explicado devido a maior parte dos alunos embarcar na porta de casa. Pode-se afirmar que alunos e pais foram coincidentes em suas respostas, tendo, portanto, percepções semelhantes de tempo.

Assim como o questionamento referente a tempo médio, alguns alunos talvez não soubessem responder o questionamento referente a distância percorrida até o ponto de embarque, sendo questionado apenas aos pais dos alunos. o Gráfico 32 apresenta as respostas.

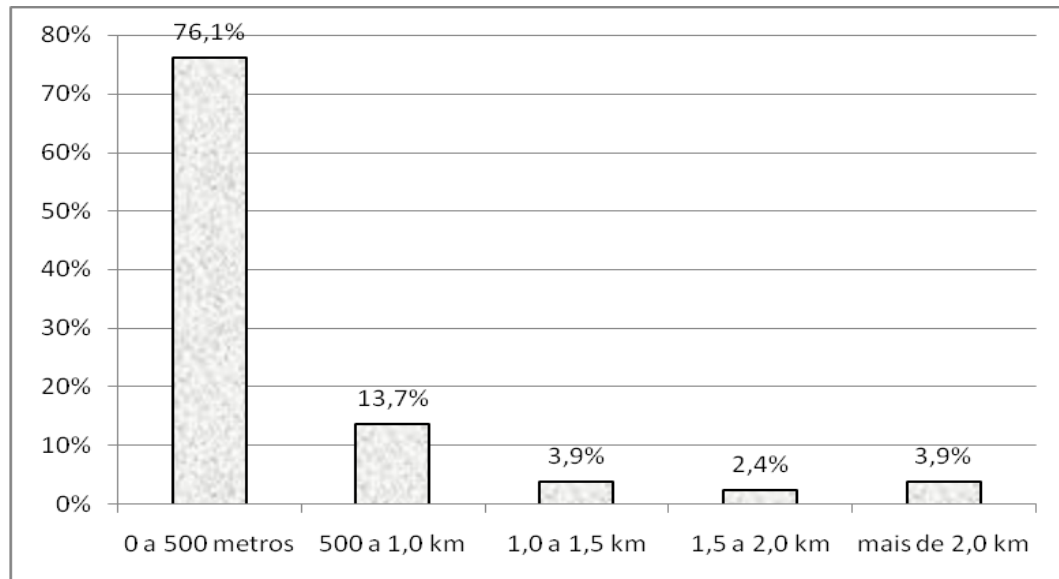


Gráfico 32: Distância de casa até o ponto de embarque

Corroborando a respostas anteriores, observa-se que 76,1% dos pais afirmaram que a distância de casa até o ponto de embarque varia de 00 a 500 metros; 13,7% afirmaram de 500m a 1,0 km; 3,9% de 1,0 a 1,5 km; 2,4% de 1,5 a 2,0 km; e 3,9% mais de 2,0 km.

Assim como o tempo gasto até o ponto de embarque, o tempo de espera dos alunos foi determinado pela diferença do horário que os alunos chegam ao ponto de embarque e o horário que o veículo escolar passa para buscá-los. Os pais responderam diretamente o tempo de espera. Os dados são apresentados no Gráfico 33.

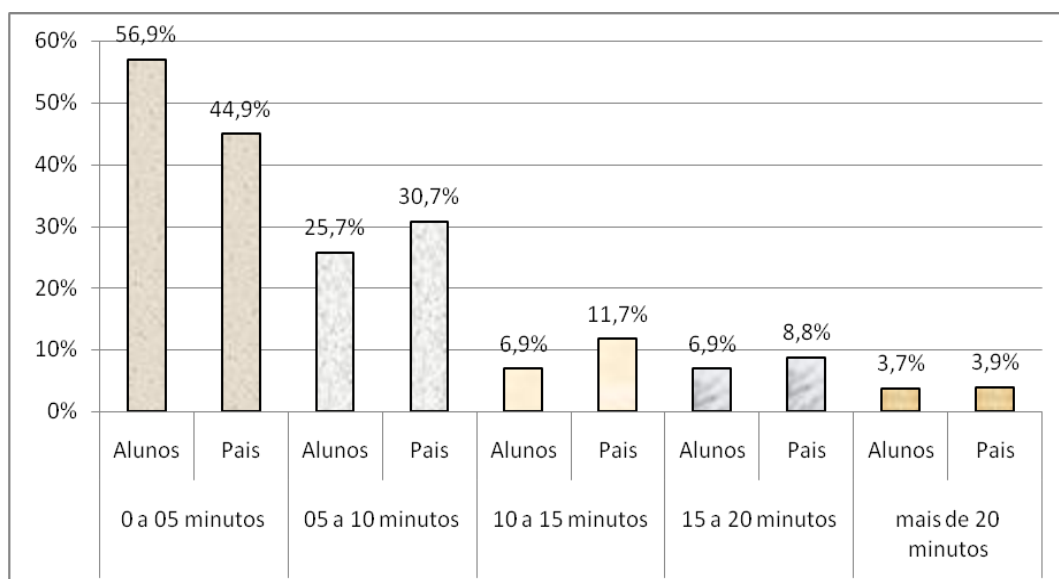


Gráfico 33: Tempo de espera no ponto de embarque

Analisando o Gráfico 33, verifica-se que 56,9% dos alunos e 44,9% dos pais afirmaram que o tempo de espera varia de 00 a 05 minutos; 25,7% dos alunos e 30,7% dos pais afirmaram de 05 a 10 minutos; 6,9% dos alunos e 11,7% dos pais disseram 10 a 15 minutos; 6,9% dos alunos e 8,8% dos pais afirmaram 15 a 20 minutos; e 3,7% dos alunos e 3,9% dos pais afirmaram que seus filhos aguardam mais de 20 minutos.

Observa-se que grande percentual de alunos aguarda de 0 a 10 minutos, correspondendo a 82,6% das respostas dos alunos e 75,6% das respostas dos pais. Contudo, vale destacar que 17,4% dos alunos e 24,4% dos pais afirmaram que esperam mais de 10 minutos até a chegada do veículo escolar, existindo alunos que aguardam por mais de 20 minutos. Tais dados podem ter influenciado a avaliação final do item “Tempo de espera”, o qual encontra-se avaliado no Gráfico 34, apresentado a seguir.

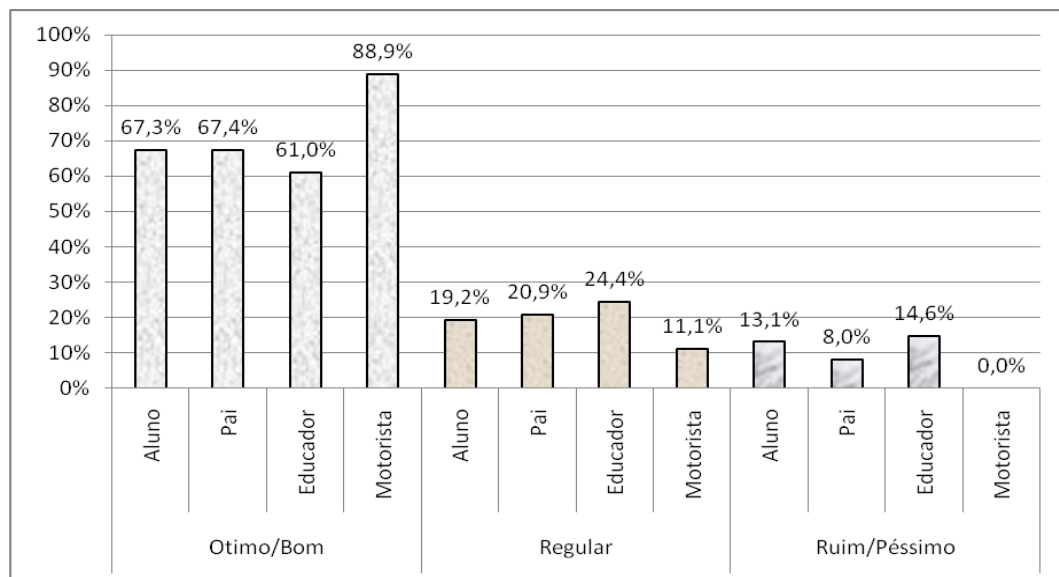


Gráfico 34: Avaliação do Tempo de espera

Conforme esperava-se, o item “tempo de espera” pôde ser considerado como avaliado positivamente pelos envolvidos, tendo sido avaliado como “Ótimo/Bom” por 67,3% dos alunos, 67,4% dos pais, 61,0% dos educadores e 88,9% dos motoristas. Avaliaram como “Regular” 19,2% dos alunos, 20,9% dos pais, 24,4% dos educadores e 11,1% dos motoristas. Avaliaram com o “Ruim/Péssimo” 13,1% dos alunos, 8,0% dos pais e 14,6% dos educadores. Uma pequena parte de 0,5% de alunos e 3,7% de pais não souberam responder.

Pela comparação e confrontação dos dados obtidos pode-se inferir que os alunos e pais consideram como “Ótimo/Bom” um tempo de espera de 00 a 05 minutos; como “Regular” um tempo de 05 a 10 minutos: e como “Ruim/Péssimo” o tempo superior a 10 minutos.

Assim como os questionamentos referentes a tempo gasto até o ponto de embarque e tempo de espera pelo veículo escolar, o item “Tempo de viagem” foi abordado aos alunos questionando-se e fazendo a diferença entre o horário de chegada do veículo no ponto de embarque e o horário que chegam na escola. Analisando-se o Gráfico 35, verifica-se que 36,7% dos alunos gastam de 0 a 15 minutos até a escola; 29,8% gastam de 15 a 30 minutos; 16,1% de 30 a 45 minutos; 11,0% de 45 a 60 minutos; e 6,4% mais de 60 minutos.

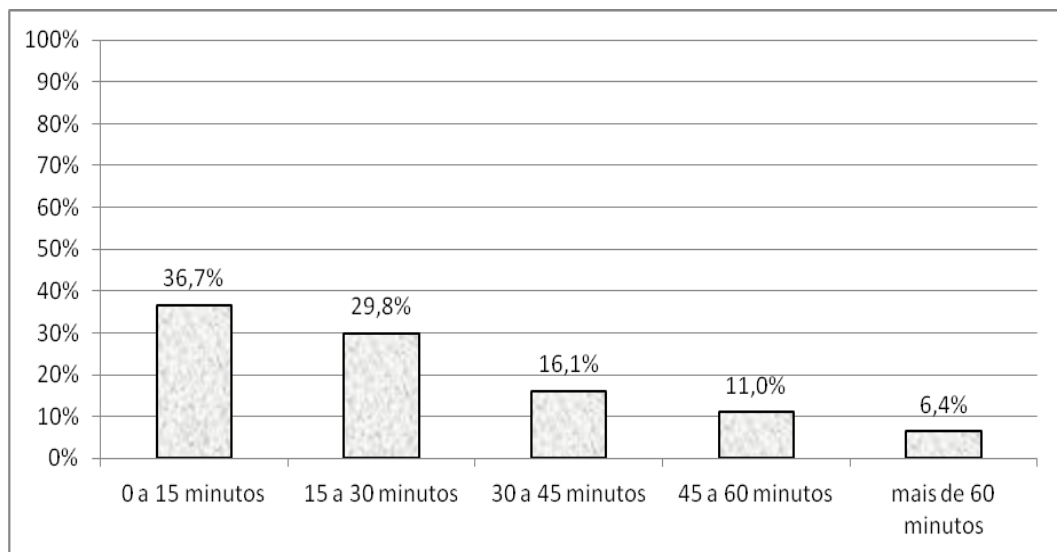


Gráfico 35: Tempo de viagem - Alunos

A partir dos dados do Gráfico 35, pode-se fazer uma comparação com a análise final dos envolvidos quanto ao “Tempo de viagem”.

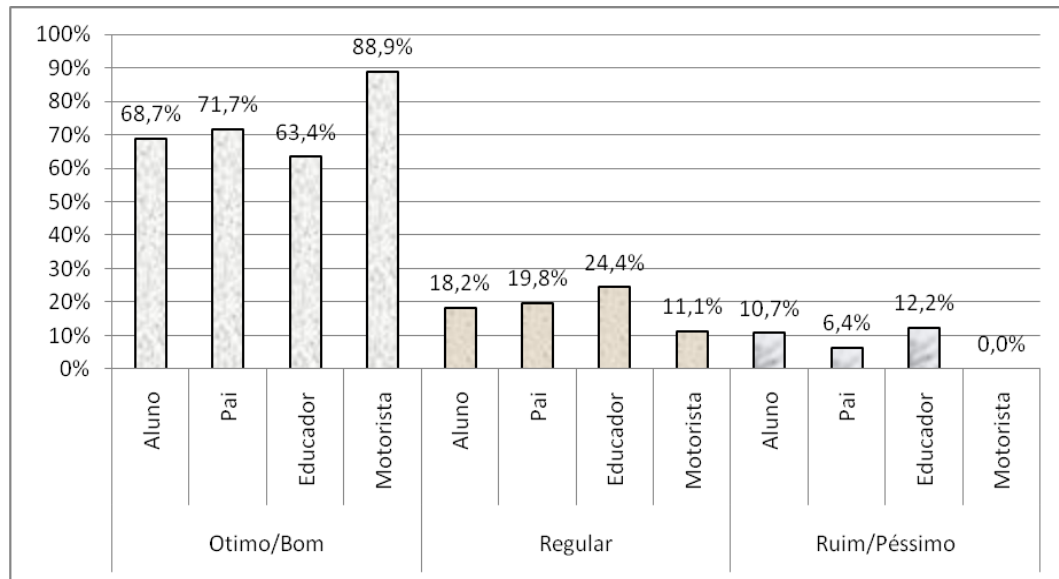


Gráfico 36: Avaliação do Tempo de viagem

Observa-se que 68,7% dos alunos, 71,7% dos pais, 63,4% dos educadores e 88,9% dos motoristas avaliaram como “Ótimo/Bom” o tempo de viagem, mostrando-se satisfeitos; 18,2% dos alunos, 19,8% dos pais, 24,4% dos educadores e 11,1% dos motoristas avaliam como “Regular”; e 10,7% dos alunos, 6,4% dos pais e 12,2% dos educadores avaliaram como “Ruim/Péssimo”. Uma pequena parte de 2,3% de alunos e 2,1% de pais não souberam responder.

Pelos percentuais obtidos nos Gráficos 34 e 35, podemos dizer que alunos e pais consideram como “Ótimo/Bom” um tempo de viagem de 00 a 30 minutos; consideram como “Regular” um tempo de viagem entre 30 e 45 minutos; e como “Ruim/Péssimo” um tempo de viagem maior que 45 minutos.

O item " Cumprimento do horário programado" teve sua avaliação detalhada no Gráfico 37.

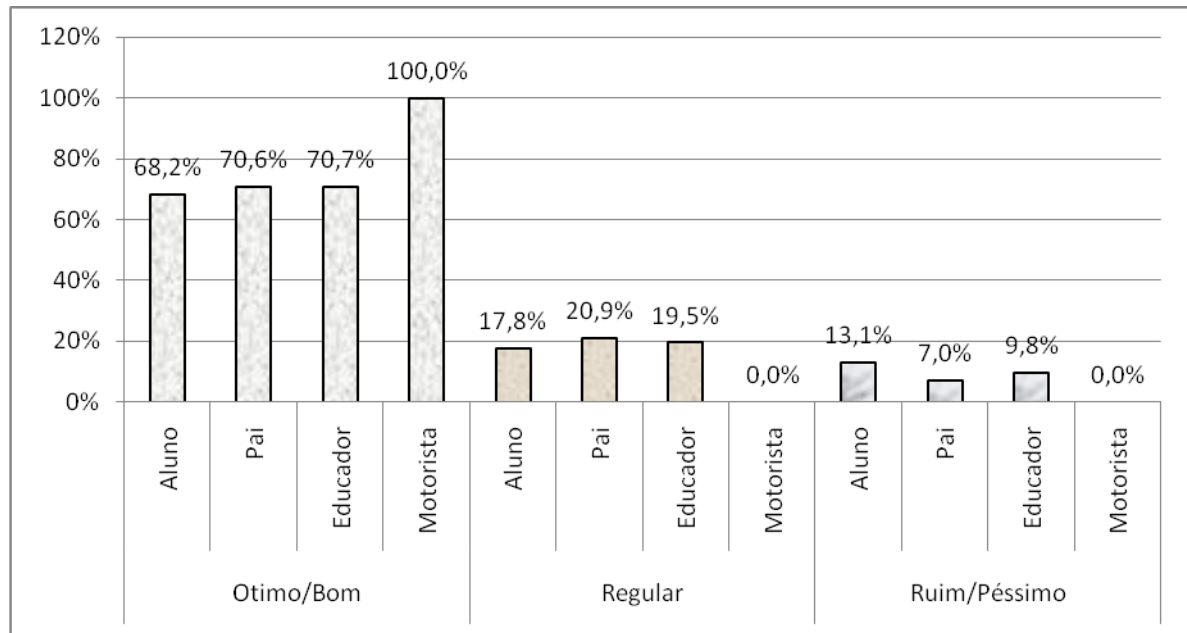


Gráfico 37: Avaliação do Cumprimento do horário programado

Observa-se que 68,2% dos alunos, 70,6% dos pais, 70,7% dos educadores e 100% dos motoristas avaliaram como "Ótimo/Bom"; 17,8% dos alunos, 20,9% dos pais e 19,5% dos educadores avaliaram como "Regular"; e 13,1% dos alunos, 7,0% dos pais e 9,8% dos educadores avaliaram como "Ruim/Péssimo". Uma pequena parte de 0,9% de alunos e 1,6% de pais não souberam responder.

Pode-se inferir que a avaliação do "Cumprimento do horário programado" teve relação direta com o item "tempo de espera" e com o questionamento sobre se o aluno chega atrasado na escola. O "tempo de espera" teve avaliação positiva dos envolvidos, e os alunos, em sua maior parte, disseram não chegar atrasados à escola devido ao transporte escolar. Ainda analisando o Gráfico 37, observa-se que os motoristas mantiveram uma percepção que talvez lhes favoreçam e que pode não refletir completamente a realidade dos fatos.

5.3.3 Item mais importante para melhorar o serviço

Após responderem aos questionamentos de caracterização do transporte escolar, os alunos, pais, educadores e motoristas foram questionados sobre qual o item mais importante para melhorar o serviço. As respostas são apresentadas na Tabela 4, a seguir.

Tabela 4: Tabela de itens mais importantes para melhorar o serviço

Item mais importante	Atores envolvidos			
	Alunos	Pais	Educadores	Motoristas
Conservação dos pontos de parada	% 6,4%	1,5%	3,6%	0,0%
Conforto dos assentos	% 6,9%	5,4%	7,1%	0,0%
Lotação do veículo	% 1,8%	3,4%	1,8%	5,6%
Condições ambientais	% 5,1%	6,9%	5,4%	27,8%
Limpeza do veículo	% 9,2%	10,3%	0,0%	0,0%
Conservação do veículo	% 17,9%	29,9%	39,3%	5,6%
Cumprimento do horário	% 4,1%	1,5%	0,0%	5,6%
Respeito aos Pontos de parada	% 1,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Segurança	% 22,0%	22,6%	42,9%	55,6%
NS	% 24,3%	17,7%	0,0%	0,0%
Todos	% 0,5%	0,0%	0,0%	0,0%
Nenhum	% 0,0%	1,0%	0,0%	0,0%

Analisando-se a Tabela 4, observa-se que os alunos apresentaram grande variedade de respostas, sendo os itens “Segurança” e “Estado de conservação do veículo” os mais citados. Assim como os alunos, pais e educadores também citaram a “Segurança” e a “Conservação do veículo” como os itens mais importantes.

Ainda observando-se a Tabela 4, nota-se que a soma dos itens “Conforto dos assentos”, “Lotação do veículo”, “Condições ambientais dentro do veículo”, “Limpeza do veículo” corresponde a 23,0% das respostas dos alunos, 26,0% dos pais, 14,3% dos educadores e 33,4% dos motoristas, podendo-se, assim, inferir que tais itens têm ligação direta com os tipos de veículos utilizados e com o tempo de uso e fabricação dos mesmos.

Outro fator relevante a destacar é que o principal motivo para os veículos faltarem e para os alunos chegarem atrasados é o veículo constantemente quebrar ou estar quebrado, fator que pode ter influenciado no percentual dos que consideraram a “Conservação do veículo” o item mais importante.

Vale mencionar que 24,3% dos alunos e 17,7% dos pais não souberam responder qual o item mais importante.

Fazendo uma comparação com as respostas anteriores dos motoristas, observa-se que o item “Segurança” obteve avaliação de 100% dos motoristas como “Ótimo” e “Bom”, o que permite inferir que como os motoristas avaliaram muito bem o item e o consideraram o mais importante, talvez eles estejam com medo de possíveis avaliações negativas e se protegendo de eventuais problemas.

Pelos dados da Tabela 4, pode-se afirmar que alunos, pais e educadores têm opiniões semelhantes quanto aos itens mais importantes para melhorar o serviço. Contudo, mesmo a maior parte dos motoristas também considerando a “Segurança” como o item mais importante, nota-se uma disparidade quanto aos demais itens.

5.3.4 Sugestões de Melhorias

Após os questionamentos a respeito das características pessoais, dos deslocamentos, das avaliações a respeito de diferentes itens do serviço prestado e sobre qual o item mais importante, foi destinado um espaço aberto para que os envolvidos fizessem suas sugestões de melhorias ao serviço prestado. Tendo em vista a enorme quantidade de itens e devido a alguns terem sido mencionados por todos os envolvidos, as sugestões para melhoria do serviço prestado foram distribuídas na Tabela 5.

Tentou-se distribuir os itens da Tabela 5 alocando-se sugestões que mantivessem algum grau de relação com a sugestão posterior.

Tabela 5: Tabela de Sugestões de Melhorias

Sugestões de Melhorias	Alunos	Pais	Educadores	Motoristas
Veículo Novo	26,2%	25,9%	16,1%	5,6%
Manutenção do Veículo	3,7%	5,9%	21,4%	0,0%
Veículo Maior	2,3%	5,4%	1,8%	0,0%
Aumentar Frota	0,5%	0,5%	0,0%	0,0%
Ar Condicionado	5,1%	3,4%	0,0%	27,8%
Cinto de Segurança	5,5%	7,3%	5,4%	11,1%
Conforto dos Assentos	11,9%	3,9%	7,1%	0,0%
Limpeza do veículo	7,3%	6,8%	0,0%	0,0%
Assiduidade	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Agilidade	0,0%	2,4%	5,4%	0,0%
Pontualidade	0,0%	1,0%	0,0%	0,0%
Alterar Horário	2,8%	1,5%	0,0%	0,0%
Diminuir quantidade de pontos de parada	0,0%	0,0%	0,0%	11,1%
Treinar Motoristas	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Melhorar Estradas	6,0%	12,7%	0,0%	44,4%
Alterar Local de embarque	1,4%	2,4%	0,0%	0,0%
Alterar Rota	0,9%	1,0%	0,0%	0,0%
Trocar Monitor	0,5%	1,0%	0,0%	0,0%
Colocar Monitor	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%
Investimentos	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%
Substituir Prestador do Serviço	0,0%	0,0%	1,8%	0,0%
Manutenção do contrato	0,0%	2,4%	5,4%	0,0%
Não Faltar Combustível	0,0%	0,5%	3,6%	0,0%
Nada	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%
Não Sabe	23,2%	12,5%	32,0%	0,0%

Analisando-se a Tabela 5, observa-se que há grande quantidade de sugestões por todos os envolvidos. Observa-se que 26,2% dos alunos, 25,9% dos pais, 16,1% dos educadores e 5,6% dos motoristas sugeriram a aquisição de veículos novos em substituição aos antigos em utilização.

Pode-se inferir que problemas relacionados às condições ambientais dentro do veículo, conforto dos assentos, segurança e as constantes quebras do veículos sejam solucionados com a aquisição de veículos novos com as condições de conforto e segurança necessários aos envolvidos.

Verifica-se que 3,7% dos alunos, 5,9% dos pais e 21,4% dos educadores sugeriram que os veículos passassem por manutenções constantes para evitar quebras e possíveis acidentes.

Observa-se que para atender aos insatisfeitos com a lotação do veículos, foram sugeridos por 2,3% dos alunos, 5,4% dos pais e 1,8% dos educadores a colocação de veículos maiores e por 0,5% dos alunos e 0,5% dos pais o aumento da frota.

Ar condicionado, cinto de segurança e conforto dos assentos poderiam ser somados àqueles que sugeriram veículos novos. Contudo, a aquisição de veículos novos pode não significar que sejam respeitadas as normas de segurança nem às solicitações dos envolvidos. Por isso, 5,1% dos alunos, 3,4% dos pais e 27,8% dos motoristas sugeriram ar condicionado; 5,5% dos alunos, 7,3% dos pais, 5,4% dos educadores e 11,1% dos motoristas sugeriram cinto de segurança; e 11,9% dos alunos, 3,9% dos pais e 7,1% dos educadores sugeriram maior conforto aos assentos. O percentual elevado de motoristas que solicitaram ar condicionado pode ser explicado pelo maior tempo que ficam expostos às condições ambientais em relação aos alunos.

Visualiza-se que 7,3% dos alunos e 6,8% dos pais estão tão incomodados com a limpeza dos veículos que sugeriram que os veículos fossem limpos, no lugar de outras sugestões possivelmente mais importantes.

Observa-se que os itens assiduidade, agilidade, pontualidade e alteração de horários apresentaram pequenos percentuais. Sendo apenas 1,8% dos alunos que mencionaram assiduidade; 2,4% dos pais e 5,4% dos educadores citaram agilidade;

1,0% dos pais mencionaram pontualidade; e 2,8% dos alunos e 1,5% dos pais mencionaram alterar horário.

Foi sugerido por 11,1% dos motoristas que fosse reduzida a quantidade de pontos de parada. Talvez, com esta solicitação os motoristas estejam preocupados com o cumprimento dos horários, agilidade e pontualidade.

Nota-se que um pequeno percentual de 0,9% de alunos está tão incomodado com os motoristas que sugeriram treinamentos aos mesmos, no lugar de outras sugestões possivelmente mais importantes.

Verifica-se que 6,0% dos alunos, 12,7% dos pais e 44,4% dos motoristas sugeriram que as estradas fossem melhores. Vale ressaltar o grande percentual de motoristas em relação aos demais. Tal fato pode ser explicado devido aos mesmos ficarem mais tempo nas estradas e terem de se desdobrar atrás dos volantes para minimizar os impactos nos veículos e alunos.

Apesar do percentual de alunos que se deslocam até outro ponto para embarcar no veículo escolar; das dificuldades encontradas nos percursos; da distância que alguns caminham até o ponto de embarque; e do tempo que gastam até o ponto de embarque, apenas 1,4% dos alunos e 2,4% dos pais sugeriram a alteração dos locais de embarque.

Foi sugerido por apenas 0,9% dos alunos e 1,0% dos pais que as rotas fossem alteradas.

As sugestões “Trocar monitor” e “Colocar monitor” não foram consideradas prioritárias, possuindo apenas 0,5% dos alunos e 1,0% dos pais, e 1,5% dos pais, respectivamente.

O item “investimentos” foi mencionado por apenas 0,5% dos pais e mesmo assim sem citar quais os investimentos.

Foi sugerido por 1,8% dos educadores que fosse substituído o prestador do serviço. Contudo, 2,4% dos pais e 5,4% dos educadores sugeriram que os contratos com os prestadores de serviço fossem renovados antes do término, para evitar que os alunos fossem prejudicados pela ausência do transporte.

Observa-se que 0,5% dos pais e 3,6% dos educadores sugeriram que o poder público não permita que falte combustível aos veículos, não tornando-se motivo para os veículos não trafegarem e, conseqüentemente, para os alunos não irem às aulas.

Apesar da grande quantidade de sugestões e dos diversos itens dos questionários, verifica-se que 23,2% de alunos, 12,5% de pais e 32,0% de educadores não souberam fazer sugestões de melhorias ao serviço. Uma parte de 1,5% de pais sugeriram “nada”.

Levando-se em consideração que algumas sugestões de melhorias foram pouco mencionadas e outras mais indicadas pelos atores envolvidos, os itens que apresentaram maiores percentuais foram alocados na Tabela 6.

Tabela 6: Sugestões mais citadas

Sugestões de Melhorias	Alunos	Pais	Educadores	Motoristas
Veículo Novo	26,2%	25,9%	16,1%	5,6%
Manutenção do Veículo	3,7%	5,9%	21,4%	0,0%
Conforto dos Assentos	11,9%	3,9%	7,1%	0,0%
Cinto de Segurança	5,5%	7,3%	5,4%	11,1%
Ar Condicionado	5,1%	3,4%	0,0%	27,8%
Limpeza do veículo	7,3%	6,8%	0,0%	0,0%
Melhorar Estradas	6,0%	12,7%	0,0%	44,4%

Observa-se na Tabela 6 que, com exceção do item “Melhorar estradas”, todos os outros itens apresentam ligação com as qualidades e características dos veículos, tendo 59,7% das indicações de alunos, 53,2% dos pais, 50% dos educadores e 44,5% dos motoristas. Tais dados encontram-se coerentes com os dados da Tabela 4 em que o item “Conservação do veículo” foi indicado como sendo o mais importante para melhoria do serviço. Ainda analisando-se a Tabela 6, não pode ser ignorado o fato de 44,4% de motoristas que sugeriram melhorias nas estradas. Tal percentual pode ser resultado do fato dos motoristas passarem mais tempo nas estradas e terem que se desdobrar atrás dos volantes para minimizar os impactos nos veículos e nos alunos e da avaliação das condições das estradas apresentadas no Gráfico 17, em que as estradas foram avaliadas como “Ruim/Péssimo” em relação a buracos, lama e poeira.

6 PLANO DE INTERVENÇÃO

Uma das propostas desta pesquisa era poder, ao final, sugerir propostas de melhoria para o serviço de transporte escolar ofertado aos alunos do município de Cachoeiro de Itapemirim – ES. As ações sugeridas nesta proposta foram surgindo no decorrer da pesquisa, durante o diagnóstico, pois foi necessário primeiro conhecer a realidade do serviço para depois poder oferecer possíveis ajustes a um trabalho que se encontra em realização.

O foco deste plano de intervenção foi sugerir diversas ações à Prefeitura Municipal de Cachoeiro, formuladas em função dos problemas observados durante os diagnósticos qualitativo e quantitativo e também observando-se as sugestões de melhorias citadas pelos envolvidos.

Por se tratar de áreas rurais, os pontos de parada são, em sua maioria, na porta de casa dos alunos. Contudo, como muitos alunos se deslocam até outros pontos para encontrar os veículos escolares, sugere-se a instalação de coberturas e assentos nos pontos de parada, pois assim demarcaria definitivamente os locais de embarque, evitando-se a insatisfação quanto ao respeito aos pontos de parada e promoveria maior conforto aos alunos, uma vez que estes ficam a mercê do tempo à espera dos veículos.

Conforme afirmado por alunos, pais e motoristas, as estradas apresentam-se com poeira, buracos e lama, e em períodos chuvosos a situação tende a piorar. Compreende-se que as áreas rurais apresentam-se, em sua maior parte, constituídas principalmente por estradas de terra e que o asfaltamento ocasionaria não só a descaracterização do local, com possíveis danos ecológicos, como também à população local, além do poder público talvez não poder arcar com os custos do investimento e que algumas estradas não sejam da esfera municipal, sugere-se que máquinas de planar e compactar solos e estradas sejam constantemente passadas para diminuir as dificuldades e percalços.

Os veículos utilizados trafegam diariamente por grandes distâncias, em estradas ruins e por grande período de tempo, por isso devem manter-se em constante manutenção. Muitos veículos são antigos, mal conservados, sem conforto e

quebram constantemente, não fornecendo segurança e confiança aos usuários. Portanto, sugere-se que sejam adquiridos veículos novos, equipados com cintos de segurança para todos os usuários, com ar condicionado, bancos acolchoados e cortinas nas janelas para que atendam aos requisitos mínimos de segurança e conforto.

Verificou-se a insatisfação de alunos e pais com alguns monitores, seja pela ausência ou pela não capacitação dos mesmos. Indica-se, portanto, que seja cumprida a legislação e que todo veículo tenha monitor e que estes sejam treinados e capacitados.

Observou-se ao longo da pesquisa que alguns veículos menores não estão atendendo satisfatoriamente os alunos, por apresentarem-se com lotação inadequada. Indica-se, portanto, para estes casos, a substituição por veículos maiores, do tipo ônibus ou micro-ônibus, ou a disponibilização de mais um veículo menor para atender os trechos.

A indicação de veículos sem combustível e o fato do término e demora na renovação do contrato com o prestador do serviço de transporte escolar como fatores para o veículo escolar não trafegar são inadmissíveis. Como forma de solucionar tais problemas, sugere-se a antecipação das licitações para escolha do prestador de serviço e para fornecimento de combustível, ou ainda a instalação de bombas de combustível no pátio dos veículos.

Verificou-se ao longo da pesquisa que fatores como conforto dos assentos e as condições ambientais dentro dos veículos contribuíram para causar desconfortos aos alunos durante os percursos. Todavia, observou-se, também, que a limpeza pode contribuir para aumentar as sensações de desconforto. Indica-se uma solução simples e de baixo custo que seria lavar e aspirar os veículos ao menos uma vez na semana, eliminando o problema.

Em relação aos problemas enfrentados pelos alunos que se deslocam por distâncias superiores a 1,0 km e que caminham por mais de 10 minutos, sugere-se a alteração dos locais de embarque para locais mais próximos das residências.

Verificou-se na pesquisa que alunos e pais citaram como causas para atrasos dos alunos às escolas o fato dos veículos passarem em mais de uma escola por rota.

Sugere-se, nestes casos, que as rotas sejam revistas e que sejam destinados veículos individuais para cada escola.

Como forma de reduzir o tempo de espera dos alunos nos pontos de embarque e o tempo de viagem, e assim cumprir com os horários programados, sugere-se a utilização de veículos menores, que apresentam maior agilidade e mobilidade dentro das áreas rurais, tendo em vista a existência de estradas estreitas e a pouca mobilidade dos veículos maiores.

Como o objetivo maior do plano de intervenção é proporcionar um serviço de melhor qualidade aos alunos, e como estes não sugeriram a diminuição da quantidade dos pontos de parada, sendo sugerido apenas pelos motoristas, não serão apresentadas propostas para este item.

Com o intuito de proporcionar melhor visualização das propostas do plano de intervenção, as ações foram alocadas na Tabela 7 de maneira que houvesse continuidade e crescente qualidade do serviço prestado.

Tabela 7: Ações do Plano de Intervenção

Prioridade	Ações do Plano de Intervenção
1	Antecipação das licitações para fornecimento de combustível e prestação do serviço
2	Veículos novos com cinto de segurança, ar condicionado, cortinas e bancos acolchoados
3	Colocação de monitores escolares
4	Limpar veículos
5	Manutenção das estradas com máquinas de planar e compactar solos
6	Coberturas e assentos nos pontos de parada/embarque
7	Alteração dos locais de embarque
8	Substituição dos veículos menores por maiores/aumento do número de veículos por rota
9	Alterar rotas e colocação de veículos exclusivos por rotas e escolas
10	Utilização de veículos menores nos locais de pouca mobilidade veicular

Foi atribuída prioridade primária à antecipação das licitações para fornecimento de combustível e prestação do serviço pois sem estes itens não há serviço de transporte escolar ofertado aos alunos. A aquisição de veículos novos com indicação de itens de conforto e segurança; a colocação de monitores escolares; e limpar os veículos apresentam-se em seguida, pois são itens que proporcionam a manutenção da integridade física e psicológica dos alunos ao longo dos trajetos percorridos. Dando seguimento às ações, a manutenção das estradas torna-se importante em relação aos ainda não citados pois interfere diretamente na conservação dos veículos escolares e na integridade física dos que estão a bordo, podendo interferir

na assiduidade e pontualidade dos veículos e dos alunos nas escolas. Existindo alunos que aguardam os veículos escolares por um tempo consideravelmente elevado no ponto de embarque e que caminham por grandes distâncias até os pontos de embarque, a colocação de coberturas e assentos nos pontos de embarque/parada e a alteração dos locais de embarque tornam-se importantes para minimizar os desgastes físicos ocasionados pelo tempo e pelo esforço das caminhadas. A utilização de veículos maiores em substituição aos menores ou o aumento do número de veículos menores nas rotas continuam as ações do plano de intervenção pois interferem diretamente na lotação do veículo e conseqüentemente na sensação de desconforto dos alunos. Nos casos em que existam veículos escolares transportando alunos de diferentes escolas foram indicadas a alteração das rotas e a colocação de veículos exclusivos por rotas, desta forma pretende-se reduzir o tempo de viagem, possibilitando agilidade, pontualidade e evitando-se os atrasos escolares. O último item na escala prioritária foi a utilização de veículos menores nos locais de pouca mobilidade veicular, pois proporcionaria maior agilidade e conseqüentemente pontualidade.

7 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

É indiscutível a importância social e de integração do Transporte Escolar Rural, que consiste em um dos principais meios, senão o único, para atender às necessidades de deslocamento dos alunos residentes em áreas rurais para chegarem às escolas.

Os objetivos inicialmente propostos foram alcançados, uma vez que foram identificadas, pelo diagnóstico qualitativo e quantitativo, as características da realidade do serviço de transporte escolar ofertado aos alunos residentes em áreas rurais do município de Cachoeiro de Itapemirim – ES, bem como as dificuldades enfrentadas por eles. A pesquisa teve como escopo realizar o diagnóstico e propor melhorias ao serviço prestado, sendo os aspectos relativos às origens dos problemas elucidados.

Os resultados obtidos por meio da aplicação dos questionários caracterizam os alunos, em sua maior parte, como do gênero feminino, com idades de 6 a 16 anos e frequentando o ensino fundamental; os educadores pertencem ao gênero feminino e lecionam para o ensino fundamental, os motoristas pertencem ao gênero masculino.

De forma geral, os alunos são transportados em ônibus e kombis, muitos deles são antigos, não possuem cortinas nas janelas nem ar condicionado, e apesar de possuírem os itens obrigatórios de segurança, alguns não apresentam cinto de segurança para todos os alunos nem bancos acolchoados, enfrentando dificuldades como poeira, lama e buracos, em estradas consideradas ruins e com péssimas condições de trafegabilidade.

Quanto ao deslocamento dos alunos de casa até o ponto de embarque e deste até as escolas, verificou-se que a maior parte embarca na porta de casa, realizando o trajeto a pé até o ponto de embarque, gasta de 0 a 5 minutos até o ponto de embarque, caminha uma distância de 0 a 500 metros até o ponto de embarque, esperam de 0 a 5 minutos até a chegada do veículo escolar e gastam até 30 minutos até a escola. Contudo, observou-se a existência de alunos que caminham por mais de 20 minutos, por uma distância superior a 2 km, que esperam por mais de 20 minutos no ponto de embarque até a chegada do veículo escolar e que demoram mais de 60 minutos para chegar à escola.

Uma parte dos alunos chega atrasada à escola e o veículo escolar costuma faltar, sempre apresentado como principal motivo o fato do veículo quebrar ou estar quebrado. Observou-se, também, que muitos veículos não trafegam por falta de combustível e devido ao vencimento do contrato com o prestador do serviço.

No que se refere à avaliação do serviço ofertado, a pesquisa mostrou que parte dos envolvidos está insatisfeita com alguns itens do serviço prestado, apontando que existem muitos itens que precisam ser melhorados, sobretudo conforto dos assentos, condições ambientais dentro dos veículos, limpeza e estado de conservação dos veículos, que foram aqueles cujos envolvidos mostraram-se mais insatisfeitos.

Verificou-se entre os envolvidos que os itens mais importantes para melhorar o serviço são a segurança e o estado de conservação dos veículos, sendo a aquisição de veículos novos a principal sugestão de melhorias.

Com a realização deste trabalho, foi possível conhecer a realidade do serviço ofertado aos alunos residentes em áreas rurais, mas ainda assim, é necessário o estudo mais aprofundado, com o intuito de se identificar novos problemas e dificuldades em novas condições de tráfego e ambientais, sendo esta uma proposta para trabalhos futuros.

A partir do trabalho realizado e dos resultados alcançados, identificou-se a necessidade de novos estudos, de forma a abranger o campo conceitual e prático. Desse modo, serão apresentadas sugestões para trabalhos futuros que possibilitem a continuidade deste estudo. São elas:

- Verificar as percepções dos diversos usuários segregando o gênero e o turno escolar que frequentam.
- Abordar o tema considerando diferentes condições de tráfego, comparando períodos chuvosos e não chuvosos, períodos muito quentes e frios, entre outros.
- Embarcar nos veículos utilizados e seguir a rota para verificação de problemas não alcançados por esta pesquisa.
- Realizar um estudo aprofundado das rotas utilizadas no transporte escolar de forma a verificar menor custo para o ente público e mais qualidade ao aluno.

- Identificar mais variáveis, de forma a aprofundar os instrumentos de avaliação.
- Investigar o papel das escolas junto às secretarias municipais de educação para melhoria do serviço fornecido.

8 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCAR, José Hercy Pontes (2006). Transporte Escolar: via legal para uma educação de qualidade. Ceará. Disponível em: <http://www2.prce.mpf.gov.br/prce/pr/publicacoes/arquivos/cartilha-transporte-escolar.pdf>. Acesso em: 10 set. 2013

ARAÚJO, C. E. F. (2008). Análise de eficiência nos custos operacionais de rotas de transporte escolar rural. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental. Brasília, DF.

Barros, Adil Jesus Paes de.,Lehfeld, Neide Aparecida de Souza. Fundamentos de Metodologia: Um guia para a iniciação científica. McGraw - Hill, São Paulo, 1986.

BRASIL (1988). Constituição da República Federativa do Brasil.

BRASIL (1990). Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. Lei nº 8.069.

BRASIL (1996). Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Lei nº 9.394.

BRASIL (1997). Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 9.503.

BRASIL (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, dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado, altera o art. 4º da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e dá outras providências. Lei nº 10.880.

BRASIL (2006). Ministério Público Federal. Procuradoria da República no Estado do Ceará. Transporte Escolar: via legal para uma educação de qualidade. Ceará, 2006. Disponível em: <http://www.prce.mpf.gov.br/prce/pr/publicacoes/arquivos/cartilha-transporte-escolar.pdf>. Acesso em: 10 set. 2013.

BRASIL (2011). Estabelece os critérios e as formas de transferência de recursos financeiros do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE). Resolução nº12. Disponível em:< <http://www.fnde.gov.br/fnde/legislacao/resolucoes/item/3435resolu%C3%A7%C3%A3o-cd-fnde-n%C2%BA-12-de-17-de-mar%C3%A7o-de-2011>>. Acesso em 22 Ago. 2013.

CEFTRU (2007). Metodologia de caracterização do transporte escolar rural. Projeto: Transporte Escolar Rural, Volume I – Centro Interdisciplinar de Estudos em Transportes, UnB, Brasília, DF.

EGAMI, C. Y.; SOUZA, R. F. A.; MAGALHÃES, M. T. Q.; COSTA, E. J. S. C.; ALVES, M. F. B., YAMASHITA, Y. (2006). Panorama das Políticas Públicas do

FEIJÓ, P. C. B. (2006). Transporte Escolar: a obrigação do poder público municipal no desenvolvimento do programa. Aspectos jurídicos relevantes. Jus Navegandi, Teresina, ano 11, n. 1259. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=9239>>. Acesso em mar. 2013.

GEIPOT (1999). Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Discussão dos 10 aspectos mais relevantes do Transporte Rural Escolar. Disponível em: <www.geipot.gov.br/estudos_realizados/transporte_rural/aspectos_relevantes.doc>. Acesso em mar. 2013.

GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

Howley, C. B., Howley, A. A., & Shamblen, S. (2001, April). The experience of rural school bus rides. Paper presented at the annual meeting of the American Educational Research Association, Seattle, WA. Disponível em: <<http://www.marshall.edu/jrcp/VE12%20N1/JRCP%20Henderson.pdf>>. Acesso em 15 de Ago. 2013.

INEP (2005). Cartilha do Transporte Escolar: Versão preliminar. Instituto Nacional de estudos e pesquisas educacionais Anísio Teixeira. Brasília, DF.

INEP (2005). Instituto Nacional de estudos e pesquisas educacionais Anísio Teixeira. Falta de transporte dificulta acesso à escola. Brasília, DF.

Kruschewsky, Christina (2013). Plano para melhorar atendimento. Jornal a Tribuna, p.10. Disponível em: <<http://pdf.redetribuna.com.br/>>. Acesso em: 07 de abril de 2013.

LOPES, E.P.; M.T. Câmara e T. Monteiro (2008) Transporte Escolar como instrumento de viabilização do acesso à educação: o que estabelecem as leis? Texto para discussão. Centro de Formação em Recursos Humanos de Transportes (Ceftru). Universidade de Brasília (UnB). Brasília, DF.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. Metodologia Científica. São Paulo: Editora Atlas, 2002. 4ª ed. P. 42.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. Metodologia do trabalho científico. São Paulo: Editora Atlas, 1992. 4ª ed. p.43 e 44.

MP-PB – MINISTÉRIO PÚBLICO DA PARAÍBA. Municípios não implementam Pnate e “Mais educação” por despreparo e negligência. Disponível em: <http://www.mp.pb.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=1858:municipios-nao-implementam-pnate-e-mais-educacao-por-despreparo-e-negligencia&catid=40:educacao>. Acesso em: 27 de mar. de 2013.

PEGORETTI, M. S. (2005). Definição de um Indicador para Avaliar a Acessibilidade dos Alunos da Zona Rural às Escolas da Zona Urbana. São Carlos, São Paulo/SP: Universidade Federal de São Carlos – UFSCar.

Portal da transparência. Transferência de Recursos por Estado/Município Disponível em: <<http://www.portaltransparencia.gov.br/PortalTransparenciaListaAcoes.asp?Exer>>

cicio=2012&SelecaoUF=1&SiglaUF=ES&NomeUF=ESP%CDRITO%20SANTO&Cod Mun=5623&NomeMun=CACHOEIRO%20DE%20ITAPEMIRIM&ValorMun=82.267.040,59&Pagina=1>. Acesso em: 16 de abr. de 2013.

PORTARIA nº 153-R, de 26 de novembro de 2008. Estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a operacionalização do Programa de Transporte Escolar Rural da Secretaria de Estado da Educação do Espírito Santo. Disponível em: <https://bdjur.almedina.net/register.php?jump=%2Fsinopse.php%3Ffield%3Ddoc_id%26value%3D83234> Acesso em: mar. 2013

RAMAGE, W.R., e HOWLEY, A. (2003). Children's experiences of long bus rides: Parent's perspectives. Paper presented at the annual meetings of the American Educational Research Association, Chicago, IL.

REA, Louis M.; PARKER, Richard A. Metodologia de pesquisa: do planejamento à execução. Pioneira: São Paulo, 2000.

Transporte Escolar Rural. Anais do XX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. Brasília, DF, v.1, p. 770-771.

VERGARA, Sylvia Constant. Gestão de Pessoas. 2. Ed. São Paulo: Atlas, 2000.

YIN, R.K. Estudo de caso. Planejamento e métodos. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

APÊNDICES

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO DO ALUNO

Parte A

DADOS DO ALUNO

- 1.1 Rota do Transporte Escolar Utilizada _____
- 1.2 Local da Residência _____
- 1.3 Idade _____ Sexo: () Masculino () Feminino
- 1.4 Série que está cursando _____ Turno () Matutino () Vespertino () Noturno
- 1.5 Escola _____

Parte B

CARACTERIZAÇÃO DO DESLOCAMENTO DO ALUNO

- 1.6 – Qual veículo utilizado para o transporte escolar?
 () Ônibus () Van () Kombi () Outro. Qual? _____
- 1.7 O acesso ao transporte escolar é feito:
 () Na porta de Casa () Noutro ponto de embarque, como rodovia, estrada
- 1.8 Como é realizado o trajeto até o ponto de embarque do transporte escolar?
 () a pé () bicicleta () moto () outro. Qual? _____
- 1.9 Que horas você sai de casa para o ponto de embarque?

- 2.0 Que horas você chega no ponto de embarque?

- 2.1 Que horas o veículo do transporte escolar chega no ponto de embarque?

- 2.2 Que horas você chega na escola?

- 2.3 O deslocamento entre sua casa e o ponto de embarque apresenta alguma dificuldade?
 () sim () não
- 2.4 Caso a resposta anterior seja "sim". Qual? (pode marcar mais de uma alternativa)
 () poeira
 () ladeira
 () lama
 () buraco
 () outro. Qual? _____
- 2.5 Você chega atrasado à Escola por causa do transporte escolar?
 () sim () não
- 2.6 Caso a resposta anterior seja "sim". Por que? (pode marcar mais de uma alternativa)
 () não passa no horário combinado
 () quebra no meio do caminho
 () outro motivo. Qual? _____

2.7 O veículo escolar costuma faltar?

() sim. () não

2.8 Caso a resposta anterior seja "sim". Quantas vezes na semana? _____

Por qual motivo? _____

2.9 Quando você chega à escola, como você se sente? (pode marcar mais de uma alternativa).

() cansado () enjoado
 () com dor de cabeça () desatento
 () indisposto () outro. Como? _____
 () com sono () não sinto nada. Estou bem

Parte C

3.0 Com relação ao serviço de transporte escolar, como você avalia:

	ÓTIMO	BOM	REGULAR	RUIM	PÉSSIMO	NS/NR
Estado de conservação dos pontos de parada	()	()	()	()	()	()
Conforto dos assentos	()	()	()	()	()	()
Lotação do veículo	()	()	()	()	()	()
Condições ambientais dentro do veículo (iluminação, temperatura, ruído)	()	()	()	()	()	()
Limpeza do veículo	()	()	()	()	()	()
Estado de conservação do veículo	()	()	()	()	()	()
Cumprimento do horário programado	()	()	()	()	()	()
Tempo de espera	()	()	()	()	()	()
Tempo de viagem	()	()	()	()	()	()
Respeito aos Pontos de parada	()	()	()	()	()	()
Segurança no transporte (acidentes)	()	()	()	()	()	()

3.1 Qual o item mais importante para melhorar o serviço?

3.2 Sugestões de Melhoria

APÊNDICE B - QUESTIONÁRIO DO EDUCADOR

Parte A

- 1.0 Escola que leciona _____
- 1.1 Série que leciona _____
- 1.2 Turno () Matutino () Vespertino () Noturno
- 1.3 Idade _____ Sexo: () Masculino () Feminino

Parte B

- 1.4 Os alunos que utilizam o Transporte Escolar Rural – TER costumam chegar atrasados na aula?
() sim () não
- 1.5 Caso a resposta anterior seja "sim". Quantas vezes na semana?
() 1 vez () 2 vezes () 3 vezes () 4 vezes () 5 vezes
- 1.6 Qual a margem de atraso?
() 00 a 05 min. () 05 a 10 min. () 10 a 15 min. () 15 a 20 min. () mais de 20 min.
- 1.7 O transporte escolar é ofertado durante todo o ano letivo?
() sim () não.
Por que não? _____
- 1.8 O ônibus escolar costuma faltar?
() sim () não
Quantas vezes? _____
Por qual motivo? _____
- 1.9 Os alunos que utilizam o transporte escolar rural reclamam de algum desconforto devido ao deslocamento casa-escola?
() sim () não
- 2.0 Caso a resposta anterior seja "sim". Quais? (pode marcar mais de uma alternativa)
() cansaço () enjoos
() dor de cabeça () falta de atenção
() indisposição () outro motivo. Qual? _____
() sonolência

Parte C

- 2.1 Com relação ao serviço de transporte escolar, o que os alunos lhe passam a respeito:

	ÓTIMO	BOM	REGULAR	RUIM	PÉSSIMO	NS/NR
Estado de conservação dos pontos de parada	()	()	()	()	()	()
Conforto dos assentos	()	()	()	()	()	()
Lotação do veículo	()	()	()	()	()	()
Condições ambientais dentro do veículo (iluminação, temperatura, ruído)	()	()	()	()	()	()
Limpeza do veículo	()	()	()	()	()	()
Estado de conservação do veículo	()	()	()	()	()	()
Cumprimento do horário programado	()	()	()	()	()	()
Tempo de espera	()	()	()	()	()	()
Tempo de viagem	()	()	()	()	()	()

Respeito aos Pontos de parada	()	()	()	()	()	()
Segurança no transporte (acidentes)	()	()	()	()	()	()

2.2 Qual o item mais importante para melhorar o serviço?

2.3 Se possível, faça alguma observação / sugestão / reclamação sobre o transporte escolar rural utilizado por seus alunos.

APÊNDICE C - QUESTIONÁRIO DO MOTORISTA

Parte A

- 1.1 Rota do Transporte Escolar Utilizada _____
 1.2 Quantidade de pontos de parada? _____
 1.3 Turno Matutino Vespertino Noturno
 1.4 Idade _____ Sexo: Masculino Feminino
 1.5 Escolaridade _____

Parte B

- 1.6 Cometeu alguma infração de trânsito nos últimos 12 meses?
 sim não
- 1.7 Com que frequência é realizada a manutenção do veículo utilizado no transporte escolar?
 30 dias 45 dias 60 dias mais que 60 dias. Quanto? _____
- 1.8 Quantas vezes no ano é realizada a inspeção obrigatória do veículo escolar?

- 1.9 Existe monitor no transporte escolar?
 sim não
- 2.0 Tipo de veículo?
 ônibus Kombi Van outro. Qual? _____
- 2.1 Ano do veículo? _____
- 2.2 Assinale os itens obrigatórios presentes no veículo escolar dirigido por você.
- Autorização para transporte escolar sim não
 Pintura lateral com o nome "Escolar" sim não
 Tacógrafo sim não
 Proteção do motor sim não
 Extintor de incêndio sim não
 Cinto de segurança todos os assentos alguns assentos não possui

2.3 Assinale sobre o estado de conservação do veículo.

	ÓTIMO	BOM	REGULAR	RUIM	PÉSSIMO
Estado de conservação das janelas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estado de conservação dos assentos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Estado de conservação externa do veículo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.4 Assinale sobre as qualidades do veículo.

- Cortinas nas janelas sim não
 Ar-condicionado sim não
 Bancos acolchoados sim não

Parte C

- 2.5 Tipo de estrada percorrida? (informar as condições de maior predominância)
 Asfalto cascalho terra misto. Qual? _____

2.6 Assinale sobre as condições da estrada percorrida referente aos itens.

	ÓTIMO	BOM	REGULAR	RUIM	PÉSSIMO
Buracos	()	()	()	()	()
Poeira	()	()	()	()	()
Lama	()	()	()	()	()

Parte D

2.7 Com relação ao serviço de transporte escolar, como você avalia:

	ÓTIMO	BOM	REGULAR	RUIM	PÉSSIMO	NS/NR
Estado de conservação dos pontos de parada	()	()	()	()	()	()
Conforto dos assentos	()	()	()	()	()	()
Lotação do veículo	()	()	()	()	()	()
Condições ambientais dentro do veículo (iluminação, temperatura, ruído)	()	()	()	()	()	()
Limpeza do veículo	()	()	()	()	()	()
Estado de conservação do veículo	()	()	()	()	()	()
Cumprimento do horário programado	()	()	()	()	()	()
Tempo de espera	()	()	()	()	()	()
Tempo de viagem	()	()	()	()	()	()
Respeito aos Pontos de parada	()	()	()	()	()	()
Segurança no transporte (acidentes)	()	()	()	()	()	()

2.8 Qual o item mais importante para melhorar o serviço?

2.9 Sugestões de Melhoria

APÊNDICE D - QUESTIONÁRIO DOS PAIS

Parte A

1.0 Estudou até que série?

Parte B

DADOS DO ALUNO

- 1.1 Rota do Transporte Escolar Utilizada _____
 1.2 Local da Residência _____
 1.3 Idade _____ Sexo: () Masculino () Feminino
 1.4 Série que está cursando _____ Turno () Matutino () Vespertino () Noturno
 1.5 Escola _____

Parte C

CARACTERIZAÇÃO DO DESLOCAMENTO DO ALUNO

- 1.6 Qual veículo utilizado para o transporte escolar?
 () Ônibus () Van () Kombi () Outro. Qual? _____
- 1.7 Como é realizado o trajeto até o ponto de embarque do transporte escolar?
 () a pé () bicicleta () moto () outro. Qual? _____
- 1.8 O acesso ao transporte escolar é feito:
 () Na porta de Casa () Noutro ponto de embarque, como rodovia, estrada
- 1.9 Em média, quanto tempo seu filho gasta da sua casa até o ponto de embarque do transporte escolar?
 () 00 a 05 min. () 05 a 10 min. () 10 a 15 min. () 15 a 20 min. () mais de 20 min.
- 2.0 Em média, qual a distância entre a sua casa e o ponto de embarque do transporte escolar?
 () 00 a 500 m. () 500m. a 1 km. () 1 a 1,5 km. () 1,5 a 2 km. () mais de 2 km
- 2.1 Em média, quanto tempo seu filho espera o transporte no ponto de embarque?
 () 00 a 05 min. () 05 a 10 min. () 10 a 15 min. () 15 a 20 min. () mais de 20 min.
- 2.2 O deslocamento entre sua casa e o ponto de embarque apresenta alguma dificuldade?
 () sim () não
- 2.3 Caso a resposta anterior seja "sim". Qual? (pode marcar mais de uma alternativa)
 () poeira
 () ladeira
 () lama
 () buraco
 () outro. Qual? _____
- 2.4 Seu filho chega atrasado à Escola por causa do transporte escolar?
 () sim () não
- 2.5 Caso a resposta anterior seja "sim". Por que? (pode marcar mais de uma alternativa)
 () não passa no horário combinado
 () quebra no meio do caminho

() outro motivo. Qual? _____

2.6 O veículo Escolar costuma faltar?

() sim. () não

2.7 Caso a resposta anterior seja "sim". Quantas Vezes na semana? _____

Por qual motivo? _____

2.8 Seu filho reclama de algum desconforto devido a viagem?

() sim () não

2.9 Caso a resposta anterior seja "sim". Quais? (pode marcar mais de uma alternativa)

() cansaço () enjoos
 () dor de cabeça () falta de atenção
 () indisposição () outro motivo. Qual? _____
 () sonolência

Parte D

3.0 Com relação ao serviço de transporte escolar, o que o seu filho lhe passa a respeito:

	ÓTIMO	BOM	REGULAR	RUIM	PÉSSIMO	NS/NR
Estado de conservação dos pontos de parada	()	()	()	()	()	()
Conforto dos assentos	()	()	()	()	()	()
Lotação do veículo	()	()	()	()	()	()
Condições ambientais dentro do veículo (iluminação, temperatura, ruído)	()	()	()	()	()	()
Limpeza do veículo	()	()	()	()	()	()
Estado de conservação do veículo	()	()	()	()	()	()
Cumprimento do horário programado	()	()	()	()	()	()
Tempo de espera	()	()	()	()	()	()
Tempo de viagem	()	()	()	()	()	()
Respeito aos Pontos de parada	()	()	()	()	()	()
Segurança no transporte (acidentes)	()	()	()	()	()	()

3.1 Qual o item mais importante para melhorar o transporte.

3.2 Sugestões de Melhoria
