

O TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO PARA OS ALUNOS DO CAMPO COM NECESSIDADES EDUCACIONAIS ESPECIAIS

PUBLIC TRANSPORTATION FOR RURAL SCHOOL STUDENTS WITH SPECIAL EDUCATIONAL NEEDS

Katia Regina Moreno Caiado¹
Taisa Grasiela Gomes Liduenha Gonçalves²

RESUMO:

O artigo descreve e analisa a disponibilidade e as condições do transporte escolar público para os alunos com necessidades educacionais especiais (NEE). É escassa a produção na área da educação especial que considere as famílias que vivem no campo e têm filhos com deficiência, embora a legislação já afirme esse direito. Os conflitos sobre a distribuição das terras em nosso país têm longa e cruel história, sendo lugar de grande desigualdade social e abandono de políticas públicas. Nesse contexto, temos estudado a educação do campo. Neste trabalho analisamos a legislação na área da educação e do transporte, indicadores sociais oficiais e dados empíricos construídos durante visitas a áreas rurais, no estado de São Paulo. Durante as visitas foram realizadas entrevistas com moradores que vivem no campo, quando o tema transporte escolar sempre emergiu, dada a importância que o transporte escolar tem para o acesso à escola dos alunos que vivem em áreas rurais, com ou sem necessidades educacionais especiais. Os resultados indicam que houve no país um aumento no uso do transporte escolar por alunos com NEE na educação básica; as condições precárias dos transportes escolares interferem no acesso, frequência, permanência e evasão dos alunos que vivem no campo e utilizam o transporte escolar. Espera-se que esse estudo possa subsidiar o debate sobre o direito ao transporte escolar para todos os alunos e fomentar a produção do conhecimento sobre as concretas condições de vida dos alunos, filhos de trabalhadores da cidade e do campo.

Palavras-chave: Transporte escolar. Transporte escolar adaptado. Educação Especial. Educação do Campo.

ABSTRACT:

This article describes and analyzes the availability and conditions of public school transportation for students with special educational needs (SEE). There is little production of texts in the area of special education, which takes into account families that live in the countryside and that have children with disabilities. Conflicts over land distribution in our country show a long and sad history, as a place of great social inequality and neglect of public policies. This is the context in which we have studied countryside education. In this work we analyze legislation on education and transportation, official social indicators and empirical data that was gathered during visits to rural areas in the state of São Paulo. During the visits, interviews with rural residents were conducted, and the theme school transportation would always appear – given the importance of school transportation for students who live in the countryside, or who have special educational needs. The results indicated that there was an increased use of school transportation by students with SEE in primary education; the poor conditions of school transportation interfere with the access, attendance, retention and dropout of students who live in the countryside and use school transportation. We hope this study will support the debate on the right to school transportation for all students, and that it will promote production of studies on real life conditions of students, children of rural and city workers.

Keywords: School transportation. Adapted School Transportation. Special Education. Rural Education.

¹ Graduada em Pedagogia pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Mestre em Educação Especial pela Universidade Federal de São Carlos e Doutora em Educação pela Universidade de São Paulo. Professora adjunta no Centro de Educação e Ciências Humanas, na Universidade Federal de São Carlos. Docente no Programa de Pós Graduação em Educação Especial.

² Pedagoga e Mestre em Educação pela UEL – Universidade Estadual de Londrina. Doutoranda em Educação Especial na UFSCar/PPGEEs. Bolsista do Observatório da Educação e integrante do grupo de pesquisa NEPEDE Es UFSCar. E-mail: taisaliduenha@gmail.com.

INTRODUÇÃO

Escrever sobre o transporte público neste momento tem um novo sentido. O mês de junho de 2013 entrou na memória nacional pelas grandes mobilizações com passeatas em várias cidades do país, que levaram milhões de pessoas às ruas. Dentre as inúmeras e diversas reivindicações, o Movimento Passe Livre (MPL) ganhou relevância, porque deu início aos protestos e colocou a discussão sobre o transporte público na pauta nacional (PESCHANSKI, 2013).

O objetivo deste texto é problematizar um ponto muito específico nessa discussão. Porém, não menos importante, que é o transporte escolar público para os alunos com necessidades educacionais especiais³ que vivem no campo.

Importante destacar que a luta pelo direito à educação de todos, como um projeto político emancipador, não se confunde com a chamada "educação inclusiva". Nessa direção, o discurso sobre os processos de *inclusão social e escolar* de pessoas e alunos com necessidades especiais, com destaque à condição da deficiência, assume um caráter mágico e perigoso. Nesses casos, a *inclusão* se torna um slogan, uma expressão exaustivamente repetida que se esvazia de significado e que provoca apenas impacto emocional. Ainda que muitos autores desvelem o caráter enganoso de processos de inclusão excludentes (BOURDIEU, 2005), o debate na área da educação especial ainda traz a marca de um discurso em que os processos de exclusão não têm raiz histórica e social (GARCIA, 2004).

Pouco se fala e se produz sobre a relação entre as desigualdades sociais e escolares que assolam também as famílias de trabalhadores que têm pessoas com deficiência. A história da educação especial no Brasil traz a marca da assistência e da caridade: famílias que não têm poder aquisitivo para comprar os serviços que garantam dignidade à vida de seus filhos são encaminhadas à filantropia na área da educação, da saúde e da assistência (JANNUZZI, CAIADO, 2013; SIEMS-MARCONDES, CAIADO, 2013).

Neste texto, refletimos sobre o direito à escolarização da pessoa com deficiência. Direito que deve pautar várias e necessárias condições a serem atendidas, dentre elas está o direito ao transporte escolar público adaptado. A urgência de efetiva articulação intersetorial na implementação de políticas públicas é um dos maiores desafios colocados pela área (BRASIL, 2008a).

O direito ao transporte escolar público é fundamental na concretização do direito à educação, assim como na materialização da interface entre a educação do campo e a educação especial, porque interfere no acesso, frequência, permanência, evasão e no processo de ensino-aprendizagem dos alunos com deficiência nas escolas. Desse modo, o objetivo deste trabalho é descrever e analisar o transporte escolar público para os alunos da educação especial que vivem em áreas rurais, incluindo assentamento, reserva indígena e quilombo⁴.

Inicialmente, este artigo analisa o transporte escolar público a partir da legislação vigente. Em seguida, apresenta os indicadores educacionais por meio de dados estatísticos divulgados pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP, do Ministério da Educação. Para tanto, selecionamos e analisamos os dados de

³ Necessidades Educacionais Especiais no Censo Escolar refere-se a alunos com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento ou altas habilidades/superdotação (Caderno de Instruções, INEP, 2012). Na Política Nacional de Educação Especial na Perspectiva da Educação Inclusiva, os alunos da educação especial também são os alunos com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento ou altas habilidades/superdotação (BRASIL, 2008).

⁴ O Núcleo de Estudos e Pesquisas em Direito à Educação – Educação Especial (NEPEDE'ES) desenvolve pesquisas sobre a interface entre educação especial e educação do campo, ver <www.semgepec.ufscar.br>.

matrículas a partir do uso do transporte escolar, no período de 2007 a 2012. Na sequência, apresenta-se uma análise referente aos dados empíricos construídos durante visitas a áreas rurais, incluindo um assentamento, uma reserva indígena e uma área de quilombo, no estado de São Paulo. Essas visitas visavam conhecer e analisar a realidade da vida de pessoas com deficiência que vivem no campo. Por fim, traz discussões sobre as condições do transporte escolar público.

A INTERFACE DA EDUCAÇÃO ESPECIAL E A EDUCAÇÃO DO CAMPO

Conhecer o que afirma a legislação atual é, para nós, entender como se encontra o campo de lutas e de forças na sociedade civil. Por diferentes caminhos, como os movimentos sociais organizados na luta por melhores condições de vida, as pessoas com deficiência e os trabalhadores do campo têm conquistado espaço na legislação; têm, portanto, conquistado instrumentos jurídicos de luta. Para Gramsci,

É opinião muito difundida e, inclusive, é opinião considerada realista e inteligente, que as leis devem ser precedidas do costume. Esta opinião está contra a história real do desenvolvimento do direito, que sempre exigirá uma luta para afirmar-se luta que, na realidade, é criação de um novo costume. (GRAMSCI, 1980, p. 152))

Nesse sentido, preocupadas com a interface entre educação especial e educação no campo, as pesquisadoras se interrogam sobre a legislação atual do país em relação a essa questão. Assim, tem-se que a **educação do campo** é destinada aos agricultores familiares, extrativistas, pescadores artesanais, ribeirinhos, assentados e acampados da reforma agrária, trabalhadores assalariados rurais, quilombolas, caiçaras, povos da floresta, caboclos e outros que produzem suas condições materiais de

existência a partir do trabalho no meio rural. A política de educação do campo compromete-se a ampliar e qualificar a oferta de educação básica e superior às populações do campo (BRASIL, 2010a). A **educação especial**, por outro lado, é destinada aos alunos com deficiência, transtornos globais de desenvolvimento e altas habilidades (BRASIL, 2008a). Desde a Lei de Diretrizes e Bases Lei nº 9.394/96, esta é uma modalidade de educação escolar oferecida preferencialmente na rede regular de ensino (Art. 58), que deve garantir os serviços de apoio especializado para que se eliminem barreiras que possam obstruir o processo de escolarização (BRASIL, 2011a, Art. 2º).

A interface entre a educação especial e a educação do campo aparece em legislação específica da educação do campo, conforme a Resolução nº 2/2008 (BRASIL, 2008b), em que se afirma:

§ 5º - Os sistemas de ensino adotarão providências para que as crianças e os jovens portadores de necessidades especiais, objeto da modalidade de Educação Especial, residentes no campo, também tenham acesso à Educação Básica, preferentemente em escolas comuns da rede de ensino regular.

Também está presente em documento da educação especial, conforme texto da Política Nacional de Educação Especial na Perspectiva da Educação Inclusiva, em que se afirma:

A interface da educação especial na educação indígena, do campo e quilombola deve assegurar que os recursos, serviços e atendimento educacional especializado estejam presentes nos projetos pedagógicos construídos com base nas diferenças socioculturais desses grupos. (BRASIL, 2008a, p. 17)

Finalmente, aparece no texto do Plano Nacional de Educação (2011-2020), em tramitação no Congresso Nacional, ao anunciar a

meta de se “Universalizar, para a população de 4 a 17 anos, o atendimento escolar aos estudantes com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento e altas habilidades ou superdotação na rede regular de ensino” (BRASIL, 2011b, p. 7). Apresenta-se a seguinte estratégia: “Implantar salas de recursos multifuncionais e fomentar a formação continuada de professores para o atendimento educacional especializado complementar, nas escolas urbanas e rurais” (BRASIL, 2011b, p. 7).

O TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO SEGUNDO A LEGISLAÇÃO

Um dos maiores desafios dos alunos que vivem no campo é o acesso à escola. Muitos alunos enfrentam grandes distâncias entre sua casa e a escola, muitas vezes em percursos precários. Entretanto, como direito social, a Constituição Federal de 1988 assegura que o ensino escolar será ministrado em “igualdade de condições para o acesso e permanência na escola” (Art. 206 § I).

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - Lei nº 9394/96 (BRASIL, 1996) destaca que será garantido o “atendimento ao educando, no ensino fundamental público, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde” (Art. 4, § VIII).

Conforme a Lei nº 10.880 (BRASIL, 2004) que institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE,

Art. 2º Fica instituído o Programa, no âmbito do Ministério da Educação, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observadas as disposições desta Lei.

Percebe-se a importância do transporte escolar no acesso e permanência dos alunos nas escolas. Portanto, acrescentam-se os artigos 10 e 11 da Lei nº 9394/96 (BRASIL, 1996) à Lei nº 10.709 (BRASIL, 2003), afirmando a responsabilidade do Estado e dos Municípios para transportarem os alunos matriculados em sua rede de ensino. Segundo o Fundo Nacional de Desenvolvimento em Educação (FNDE)⁵, os valores transferidos ao distrito federal, estado e município, para o transporte escolar, são distribuídos em nove parcelas anuais, de março a novembro:

O valor per capita/ano varia entre R\$ 120,73 e R\$ 172,24, de acordo com a área rural do município, a população moradora do campo e a posição do município na linha de pobreza. Para 2011, o orçamento previsto é de R\$ 644 milhões (FNDE).

De acordo com o Fundo Nacional de Desenvolvimento em Educação, há dois programas voltados ao transporte dos estudantes que vivem em áreas rurais: o Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), oferecidos pelo Ministério da Educação.

Segundo o Fundo Nacional de Desenvolvimento em Educação, o Programa

O Caminho da Escola foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, e consiste na concessão, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de linha de crédito especial para a aquisição, pelos estados e municípios, de ônibus, miniônibus e micro-ônibus zero quilômetro e de embarcações novas. Já 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 dos alunos do ensino fundamental público resi-

⁵ As informações do FNDE estão disponíveis pelo site: <<http://www.fnde.gov.br/index.php/programas-transporte-escolar>>. Acesso em: 11 Nov. de 2012.

dentos em área rural que utilizem transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, Distrito Federal e municípios.

Com a Medida Provisória 455/2009, transformada na Lei nº 11.9947 (BRASIL, 2009), o programa PNATE foi estendido para toda a educação básica, incluindo os estudantes da educação infantil e do ensino médio que vivem em áreas rurais.

O guia do transporte escolar do Ministério Público (FNDE/ MEC) afirma que alguns transportes não são recomendados para o uso dos alunos, a saber: motocicletas, carros de passeio, canoas a remo, barcos precários e caminhões.

Segundo o guia do transporte escolar do Ministério Público – FNDE/MEC, há lugares em que os veículos escolares não conseguem chegar devido à ausência de condições para trafegabilidade. Deste modo, um número relevante de alunos no Brasil percorre a pé distâncias que variam de 2 a 12 km para chegar à escola, ou ao ponto de embarque e desembarque dos veículos escolares rodoviários ou hidroviários. Ainda de acordo com este guia, muitos estudantes que residem perto da escola gastam muito tempo no transporte escolar, devido a trechos sinuosos e estradas diversas percorridas para recolher outros alunos. Em decorrência desses fatos, o Ministério Público, neste caso, incentiva o uso de uma bicicleta específica, para o deslocamento da casa do aluno até a escola ou ao ponto em que embarcará no transporte.

O documento Referências para uma Política Nacional de Educação no Campo (BRASIL, 2003, p. 30) nos mostra que:

[...] até 2002 o transporte escolar público era ofertado para cerca de 3 557 765 alunos do ensino fundamental e do ensino médio residentes na zona rural. Desse total, 67% são transportados para escolas localizadas na zona urbana e apenas 33% para escolas rurais.

Em parágrafo único, a Resolução nº 2/2008 (BRASIL, 2008b) afirma que “quando se fizer necessária a adoção do transporte escolar, devem ser considerados o menor tempo possível no percurso residência-escola e a garantia de transporte das crianças do campo para o campo”. Também assegura que o transporte escolar deve estar de acordo com as normas do Código Nacional de Trânsito.

Ainda conforme a Resolução nº 2/2008 (BRASIL, 2008b), o “eventual transporte de crianças e jovens portadores de necessidades especiais, em suas próprias comunidades ou quando houver necessidade de deslocamento para a nucleação, deverá adaptar-se às condições desses alunos, conforme leis específicas”.

O documento final da Conferência Nacional de Educação (CONAE, 2010) faz referência ao transporte escolar adaptado e destaca a necessidade de:

Garantir financiamento e/ou suplementação orçamentária para adquirir e disponibilizar transporte escolar adaptado para os/as estudantes com deficiência que apresentem limitações físicas, mobilidade reduzida ou outras características que justifiquem esse serviço, assim como para a formação de todos/todas motoristas e monitores/as que atendam aos/as estudantes no transporte adaptado (CONAE, 2010, p. 134).

Além disso, o Decreto nº 7.612 (2011c), que institui o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Plano Viver sem Limite, assegura, no artigo 3º, a “garantia de que os equipamentos públicos de educação sejam acessíveis para as pessoas com deficiência, inclusive por meio de transporte adequado”.

Ao tratar da Educação do Campo, a CONAE (2010) cita a questão do transporte escolar a partir da interface da educação especial, e afirma que

Garantir a oferta e permanência e ampliar o acesso à escola do campo, de crianças,

adolescentes, jovens, adultos e idosos/ as, de pessoas com deficiências, transtornos globais do desenvolvimento, altas habilidades/superdotação, entre outras, residentes nas zonas rurais, em todas as etapas da educação básica e na superior, observando-se que o atendimento infantil deve ser oportunizado na própria comunidade, e garantindo-se, para os demais casos, o transporte escolar intracampo (CONAE, 2010, p. 135).

De acordo com a CONAE (2010), as pessoas que vivem no campo deveriam estudar em sua própria comunidade ou em áreas rurais próximas, necessitando assim de um transporte escolar intracampo.

O FNDE⁶ nos aponta que os dados do Censo Escolar são essenciais para as decisões referentes aos investimentos com transporte escolar, pois o cálculo dos recursos financeiros destinados aos estados, ao distrito federal e aos municípios para o transporte escolar tem como base a quantidade de alunos da zona rural usuários de transporte escolar. Essa informação consta no censo escolar do ano anterior. Deste modo, apresentaremos a seguir as matrículas do censo escolar (INEP/MEC) com base no uso do transporte escolar.

OS INDICADORES EDUCACIONAIS SEGUNDO O TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO

Os dados que iremos apresentar foram selecionados a partir das informações divulgadas pelo INEP, por meio dos Censos Escolares de 2007 a 2012 (BRASIL, MEC, INEP, 2007 e 2012). Para a leitura e tratamento estatístico dos microdados da Educação Básica utilizamos o Software IBM SPSS.

Para atingir os objetivos do estudo, os dados de matrículas foram agregados segundo as variáveis⁷: zona residencial do aluno (rural); localização da escola (rural, urbana) transporte escolar público (se utiliza); necessidade educacional especial⁸.

As análises dos microdados sobre as matrículas permitiram apresentar resultados sobre o uso do transporte escolar na educação básica no Brasil.

De acordo com os dados do censo escolar (2007 a 2012), verifica-se que, no Brasil, em média, 15,4% dos alunos da educação básica utilizam transporte escolar público. Assim sendo, a figura 1 apresenta a média das matrículas de alunos da Educação Básica que utilizam o transporte escolar no período de 2007 a 2012 segundo a região.

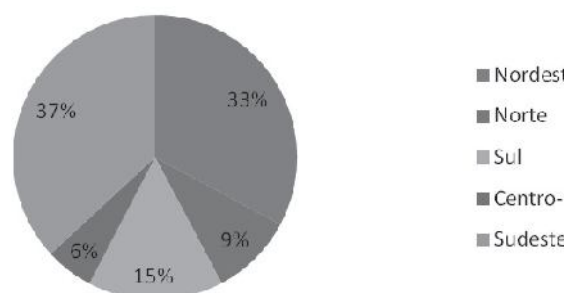


Figura 1: Média das matrículas de alunos da Educação Básica que utilizam o transporte escolar no período de 2007 a 2012 segundo a região.

Fonte: Elaboração própria com base nos microdados do INEP (2007 a 2012).

Verifica-se que as regiões nordeste e sudeste apresentam um maior percentual no período de matrículas de alunos da Educação Básica que utilizam o transporte escolar público.

⁷ As nomenclaturas das variáveis estão de acordo com o Caderno de Instruções do MEC/ INEP (Caderno de Instruções, INEP, 2012).

⁸ Estudantes com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento ou altas habilidades/superdotação (Caderno de Instruções, INEP). Importante informar que há poucos alunos matriculados na condição de altas habilidades/superdotação em nosso país. Por exemplo, o estado de SP, que concentra o maior índice de matrículas de alunos com NEE na educação básica, apenas 0,23% referem-se a matrículas de alunos com altas habilidades/superdotação.

⁶ Fundo Nacional de Desenvolvimento em Educação. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/programas/transporte-escolar/transporte-escolar-apresentacao>>.

blico. Assegura a Lei nº 10.709 (BRASIL, 2003) que o aluno que vive distante da escola tem direito a um transporte escolar público para o deslocamento e, por sua vez, o Estado e os Municípios são responsáveis para transportarem os alunos matriculados em sua rede de ensino.

A série histórica dos dados do censo escolar (2007 a 2012) aponta que a tendência no uso do transporte escolar no Brasil é de aumento gradual tanto para as matrículas gerais da Educação Básica (23,7%) como para as matrículas de alunos com Necessidades Educacionais Especiais - NEE (69,6%). Os dados (2007 a 2012) ainda mostram que em média 23,6% dos alunos com NEE utilizam o transporte escolar. Deste modo, a tabela 1 e a figura 2 apresentam as matrículas de alunos com NEE que utilizam o transporte escolar segundo a região brasileira.

Tabela 1: Matrículas de alunos da Educação Básica com NEE que utilizam o transporte escolar

Ano	Brasil	Norte	Nordeste	Centro Oeste	Sudeste	Sul
2007	160 082	7 628	27 195	13 499	60 302	51 458
2008	184 053	8 758	30 851	12 957	82 882	48 605
2009	188 212	10 775	34 930	14 349	85 717	42 441
2010	213 717	12 443	45 041	15 267	91 381	49 585
2011	237 394	14 510	51 213	16 018	99 708	55 945
2012	271 472	15 379	54 327	15 053	114 421	72 292

Fonte: Elaboração própria com base nos microdados do INEP (2007 a 2012).

Os dados nos mostram que houve um aumento a nível federal das matrículas de NEE que utilizam o transporte escolar público. Ao analisar as regiões, nota-se que, com exceção do centro-oeste e sul, as demais apresentaram acréscimos graduais no uso do transporte escolar por alunos com NEE.

A figura 2 apresenta a média das matrículas de alunos com NEE da Educação Básica que utilizam o transporte escolar no período de 2007 a 2012 segundo a região.

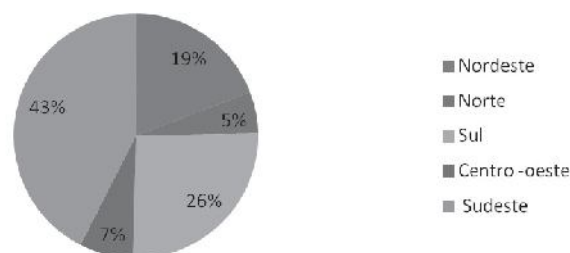


Figura 2: Média das matrículas de alunos com NEE da Educação Básica que utilizam o transporte escolar no período de 2007 a 2012 segundo a região.

Fonte: Elaboração própria com base nos microdados do MEC/ INEP (2007 a 2012).

Ao cotejar os dados das regiões com o Brasil, verifica-se que, assim como os dados totais de matrículas da Educação Básica, a região sudeste também se destaca com relação às outras no uso do transporte escolar público pelas matrículas de alunos com necessidades educacionais especiais. Isto pode estar aliado ao fato de que a região sudeste apresenta uma concentração de infraestrutura do transporte visando ao desenvolvimento econômico, enquanto as outras regiões apresentam pouca infraestrutura vinculada à baixa renda da população e, desse modo, acarretam dificuldades de integração regional (SOUZA, 2005). Entretanto, não podemos desconsiderar a densidade demográfica brasileira⁹.

Com o intuito de aprofundar as análises nas matrículas de alunos com NEE que vivem no campo e utilizam o transporte escolar público, apresenta-se a tabela 2.

Tabela 2: Matrículas de alunos da Educação Básica com NEE que vivem no campo e utilizam o transporte escolar

Ano	Brasil	Norte	Nordeste	Centro Oeste	Sudeste	Sul
2007	52 533	1 922	11 845	2 675	14 977	21 114
2008	53 650	2 896	14 415	3 490	19 413	13 436
2009	62 023	3 760	17 240	3 747	19 834	17 442
2010	76 604	5 086	24 899	4 509	20 742	21 368
2011	90 675	6 831	30 295	5 182	22 820	25 547
2012	102 652	7 773	32 782	5 627	24 599	31 871

Fonte: Elaboração própria com base nos microdados do INEP (2007 a 2012).

⁹ Segundo o IBGE, densidade demográfica é a quantidade de habitantes por km².

O primeiro dado a comentar é que as matrículas de alunos com NEE que vivem no campo correspondem em média a 34,5% das matrículas de alunos com NEE da Educação Básica no Brasil.

De acordo o censo escolar (INEP, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012), no Brasil, 64,5%, em média, dos alunos com deficiência que vivem no campo se deslocam até a cidade em busca de uma escola. Cabe, aqui, questionar: como está ocorrendo esse deslocamento? Quais situações as pessoas com deficiência estão vivenciando nesse trajeto escolar? Essa realidade precisa ser conhecida, visando subsidiar a luta pelo direito ao transporte público escolar.

Ao cotejar com o ano base, a região sul, nos anos de 2008 e 2009, apresentou quedas, respectivamente, de 36% e 17% no uso do transporte escolar por alunos com NEE que vivem no campo. Com relação às outras regiões, verificam-se aumentos gradativos no período no uso do transporte escolar por alunos com NEE. Nesse item, destaca-se a região norte, pois, ao cotejar o ano de 2012 com o ano base, apresentou um acréscimo de 304% nas matrículas de alunos com NEE que utilizam transporte escolar público.

O transporte escolar se constitui de acordo com a realidade regional. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)¹⁰, milhões de pessoas dependem do transporte hidroviário, sobretudo na região Norte, para ter acesso a serviços públicos de saúde e educação, em cidades a que só se chega pelo rio. O guia do transporte escolar do Ministério Público – FNDE/MEC também menciona o transporte aquaviário. Entretanto, o ministro da Educação, Fernando Haddad, em setembro de 2011, em uma reunião do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência (CONADE), diz, em entrevista, que até aquela data não tinha consciência da

quantidade de estudantes que utilizavam transportes fluviais para chegar às escolas na região Norte do país. A partir disso, questionam-se as condições dos transportes escolares hidroviários (aquaviários) e as dificuldades encontradas pelos alunos com deficiência, sobretudo física, nesse meio de transporte. Ainda nessa entrevista, a precariedade de transporte escolar em áreas rurais e de transporte escolar adaptado é revelada pela fala do ministro, quando diz que somente a partir de 2007 é que foi especificado um veículo adaptado para transportar os alunos com deficiência em segurança para a escola (HADDAD, 2011).

No campo, as pessoas com deficiência ainda são invisíveis (MARCOCCIA, 2011). Há silêncio sobre elas nos documentos dos movimentos sociais que lutam pela reforma agrária no país, há silêncio sobre elas na produção do conhecimento na área da educação especial (CAIADO; MELLETI, 2011).

Em paralelo ao estudo dos dados do Censo Escolar, várias pesquisas no NEPEDE'Es têm analisado a interface entre a educação especial e a educação do campo; e o tema transporte escolar está sempre presente nas entrevistas realizadas durante as visitas ao campo¹¹ (CAIADO, GONÇALVES, 2013; CAIADO, GONÇALVES, PADILHA, 2013; SÁ, 2013; MANTOVANI, 2011; GONÇALVES, MACALLI, 2013).

Seguem alguns excertos e conteúdos de entrevistas realizadas em visitas de campo em escolas municipais em área rural (M), assentamento (As.), área remanescente de quilombo (Q.) e terra indígena.

· *Condições do transporte escolar*

De primeiro aqui era ônibus, o ônibus não tinha vidro, num frio desse as crianças iam com coberta. Hoje não, hoje já é

¹⁰ Site da ANTAQ: <<http://www.antaq.gov.br>>.

¹¹ Temos pesquisas em municípios com escolas do campo em áreas rurais, áreas de assentamentos, áreas remanescentes de quilombos, terras indígenas, população ribeirinha.

uma perua. As crianças vão que nem uma sardinha, mas vão [...] quando chega no 5º ano, 6º ano, tem muitas crianças que evadem da escola devido às condições de sair daqui, o horário e a distância (As.1). A gente depende de perua [...]. Tem dia que a perua pega um e não pega o outro (As.2).

As comunidades lutaram para que tivesse uma escola, para que seus filhos não tivessem que se deslocar até Itapeúna. O transporte era difícil, hoje ainda é! Quebra muito ônibus aqui, não tem transporte à noite! É difícil! Então, tiveram muitos pais que não estudaram, estão estudando agora na EJA. A gente sabe que foi uma luta deles, dos quilombolas das comunidades que se uniram e lutaram para que tivesse essa escola aqui hoje! (Q. 1)

· *Tempo do trajeto escolar*

As crianças saem daqui muito cedo, tem criança que levanta 4 horas da manhã. Pensa num frio desse! (As.1).

Eles têm que madrugar! Eles saem daqui com o escuro pra ir pra escola (As.2).

O percurso todo que eles fazem é de 100 quilômetros por dia (As.1).

Às 5h20 mais ou menos a perua já tá passando (para levar os alunos para a escola na cidade). E chega mais ou menos 14h (alunos voltam da escola). (...) Isso quando a perua não quebra, quando não ficam no meio do caminho. Quantas vezes eu fiquei no meio do caminho! (As.1).

Ele ia do assentamento para a escola junto no transporte escolar. Mas chegava lá tinha que esperar a perua da APAE... (o aluno com deficiência auditiva utilizava o mesmo transporte escolar dos outros alunos do assentamento, porém aguardava em frente da escola regular na cidade outro transporte escolar para ir à APAE de outro município) (As.1)

Tinham que sair muito cedo para entrar sete horas lá na escola. Aqui é assim, tem a vila, mas tem as casas que ficam distantes da vila. Vila é nossa maneira de falar, na verdade são casas mais próximas. Então, esses alunos vinham de longe para chegar até a vila e tinham que caminhar mais um pouco para chegar até a estrada.

E tudo isso muito cedo, para estar 6 horas da manhã no ônibus. Tem alunos que já precisaram acordar às 3 horas da manhã, porque não tinha ônibus e tinham que ir até o ponto a pé, para pegar uma condução e chegavam na escola cansados, com sono e com fome. (Q. 2)

Eu acordava às quatro horas da manhã, tomava um cafezinho rápido e saía, atravessava o rio com a canoa, porque nem barco não tinha na época. Atravessava o rio à canoa, para esperar o ônibus cinco e meio da madrugada na pista, não era do outro lado do rio, era na pista. Então tinha que atravessar o rio à canoa, no escuro e andar uma distância de uns vinte minutos a pé. Isso porque eu morava perto da canoa, perto da beira do rio. Sem falar nas outras pessoas que moravam sertão adentro, mato adentro, que saíam de casa 3 horas da madrugada, atravessavam o ribeirão pisando na água fria. (Q. 3, professora)

· *Situações vivenciadas pelos alunos*

Por causa do ônibus a gente chegava atrasada e os professores não entendiam. O povo falava: - Povo do Sem Terra vai lavar esse pé! A discriminação é muita na escola. E [...] eu falei, vocês tinham que fazer uma visita pra conhecer a realidade dessas crianças que vem do assentamento. Porque os próprios que estão dentro da cidade lá, falam assim, só Sem Terra, o Sem Terra, mas não sabem o que é um assentamento (As.1).

Também teve o fato da menina ser picada por uma cobra no caminho da escola. Foi sério...Era um projeto de recuperação nas férias de janeiro, o aluno que ficava em recuperação tinha que frequentar aula, foi numa época de calor. Aí, a menina foi picada por uma cobra nesse trajeto, indo para escola fazer a recuperação, vindo para a pista para pegar o ônibus para a recuperação. (Q.2)

Com a estrada ruim dificulta até o transporte escolar para as crianças. Quando chove então, coitada dessas crianças! Chegam atrasadas na escola, o transtorno é ainda maior (As.1).

· *Transporte escolar para alunos com deficiência*

Colocava ele junto no transporte escolar e depois ele pegava uma perua na escola que ia para APAE, em outra cidade (o aluno com deficiência auditiva utilizava o mesmo transporte escolar dos outros alunos do assentamento, porém aguardava em frente da escola regular na cidade outro transporte escolar para ir à APAE de outro município) (As.1)

Com relação aos alunos de inclusão no campo, faltam salas de recursos multifuncionais; só temos duas funcionando no campo... não tem o espaço físico, que é o principal, e falta o transporte para as crianças e para o professor. (M. 4)

Nas reservas indígenas o problema persiste, como afirma Sá (2013)

Na Terra Indígena Araribá não existe transporte escolar dentro das aldeias para os alunos, o percurso que os alunos fazem até a escola é a pé. A aluna Tainá mora a três quilômetros da escola e as condições de acesso são precárias, existem dois caminhos para se chegar à escola: o primeiro é pela rodovia que liga as cidades de Avaí e Duartina, a estrada não possui acostamento e tem um tráfego intenso de carretas carregadas de eucalipto; o segundo caminho é dentro da aldeia, numa trilha precária e cheia de mato, segundo informações de uma professora este percurso dura em média 40 minutos a pé e é perigoso devido à presença de animais peçonhentos. Os perigos são notórios e por este motivo alguns professores oferecem transporte aos alunos até a escola. A professora Maria, atualmente, oferece transporte a quatro alunos, sendo um deles Tainá, mas quando o seu carro quebra os alunos são obrigados a irem a pé pela trilha até a escola. Nas observações realizadas na comunidade percebeu-se que a aluna Tainá apenas frequenta a escola quando a professora pode oferecer carona, a mãe disse ter receio de deixar a criança ir sozinha ou apenas acompanhada pelas outras crianças pelos motivos relatados anteriormente (SÁ, 2013, p. 105).

As visitas a campo nestas pesquisas revelam o cotidiano de famílias que dependem de serviços públicos. Trata-se de quilombolas, índios, assentados, trabalhadores rurais que em nosso país vivem a histórica ausência de políticas públicas e financiamento para a educação. Os números dos censos escolares são reveladores por si, mas ganham nova significação ao serem compreendidos imersos na trama da vida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Verifica-se a complexidade e os desafios de se estudar a interface da educação especial com a educação campo, porém, é extremamente relevante debruçarmos sobre a temática, com o intuito de desvelar as situações escolares vivenciadas pelas pessoas que vivem em áreas rurais, independente da sua condição de deficiência.

Desse modo, constata-se a necessidade de pesquisas sobre o transporte escolar público, pois há muitos alunos que utilizam todos os dias esse meio de locomoção, principalmente no campo, onde surgem diversas barreiras no transporte, dificultando a garantia do direito de ir e vir dos alunos e a acessibilidade às escolas.

Considera-se necessário aprofundar ainda mais as análises sobre o transporte escolar segundo as regiões brasileiras. A importância da regionalização dos estudos é trazida por Ferraro (1999, p. 23) e destaca que “o retorno à perspectiva de análises globais ou nacionais não pode, portanto, significar abandono da perspectiva regional, única forma de se dar conta das desigualdades e contradições internas”.

Por fim, compreendemos que o transporte escolar público é condição necessária para que seja cumprido o direito à educação para todos.

Referências:

ANTAQ. **Agência Nacional de Transportes Aquaviários**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em: 28 ago. 2013.

BOURDIEU, Pierre. Os excluídos do interior. In: NOGUEIRA, M.A., CATANI, A. **Escritos de Educação**. 7.ed. Petrópolis: Vozes, 2005.

BRASIL. Constituição Federal. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, Distrito Federal: Senado, 1998.

BRASIL. Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. **Estabelece as Diretrizes e Bases da Educação Nacional**. 1996. Disponível em: <<http://www.mec.gov.br>>. Acesso em: 13 mar. 2013.

BRASIL. Ministério da Educação. Resolução CNE/CEB 1, de 3 de abril de 2002. **Institui Diretrizes Operacionais para a Educação Básica nas Escolas do Campo**. Brasília: MEC, 2002. Disponível em: <<http://www.mec.gov.br>>. Acesso em: 07 abr. 2013.

BRASIL. Lei nº 10.880, de 09 de junho de 2004. **Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos**, 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. Disponível em: <http://planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/110.880.htm>. Acesso em: 11 nov. 2012.

BRASIL. Lei nº 10.709, de 31 de julho de 2003. **Acrescenta incisos aos arts 10 e 11 da Lei nº 9394**, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.709.htm#art1art10vii>. Acesso em: 11 nov. 2012.

BRASIL. Ministério da Educação. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP. **Censo Escolar da Educação Básica – 2007**. 2007. Disponível em: <<http://www.inep.gov.br/basica/levantamentos/microdados.asp>>. Acesso em: 16 abr. 2013.

BRASIL. Ministério da Educação. **Política Nacional de Educação Especial na Perspectiva da Educação Inclusiva**. Brasília: MEC, 2008a. Disponível em: <<http://www.mec.gov.br>>. Acesso em: 13 mar. 2013.

BRASIL. Ministério da Educação. Conselho Nacional de Educação. Câmara de Educação Básica. Resolução nº 2, de 28 de abril de 2008. **Estabelece diretrizes complementares, normas e princípios para o desenvolvimento de políticas públicas de atendimento da Educação Básica do Campo**. 2008b. Disponível em: <<http://www.mec.gov.br>>. Acesso em: 11 jan. 2013.

BRASIL. Ministério da Educação. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP. **Censo Escolar da Educação Básica – 2008**. 2008c. Disponível em: <<http://www.inep.gov.br/basica/levantamentos/microdados.asp>>. Acesso em: 18 abr. 2013.

BRASIL. Lei nº 11.947, de 16 de junho de 2009. **Dispõe sobre o atendimento da alimentação escolar e do Programa Dinheiro Direto na Escola aos alunos da educação básica**; altera as Leis nº 10.880, de 9 de junho de 2004, 11.273, de 6 de fevereiro de 2006, 11.507, de 20 de julho de 2007; revoga dispositivos da Medida Provisória nº 2.178-36, de 24 de agosto de 2001, e a Lei nº 8.913, de 12 de julho de 1994; e dá outras providências. 2009a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L11947.htm>. Acesso em: 27 ago. 2013.

BRASIL. Ministério da Educação. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP. **Censo Escolar da Educação Básica – 2009**. 2009. Disponível em: <<http://www.inep.gov.br/basica/levantamentos/microdados.asp>>. Acesso em: 18 abr. 2013.

BRASIL. Decreto nº 7.352, de 4 novembro de 2010. **Dispõe sobre a política de educação do campo e o Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária-PRONERA**. 2010a. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 abr. 2013.

BRASIL. Ministério da Educação. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP. **Censo Escolar da Educação Básica – 2010**. 2010b. Disponível em: <<http://www.inep.gov.br/basica/levantamentos/microdados.asp>>. Acesso em: 21 abr. 2013.

BRASIL. Decreto nº 7.611, de 17 novembro de 2011. **Dispõe sobre a educação especial, o atendimento educacional especializado e dá outras providências**. 2011a. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 abr. 2013.

BRASIL. Projeto de nº 8.035/2010. **Aprova o Plano Nacional de Educação para o decênio 2011-2020, e outras providências**. 2011b. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 07 abr. 2013.

BRASIL. Decreto nº 7.612 de 17 de novembro de 2011. **Institui o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Plano Viver sem Limite**. 2011c. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Decreto/D7612.htm>. Acesso em: 19 ago. 2013.

BRASIL. Ministério da Educação. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP. **Censo Escolar da Educação Básica – 2011**. 2011d. Disponível em: <<http://www.inep.gov.br/basica/levantamentos/microdados.asp>>. Acesso em: 2 ago. 2013.

BRASIL. Ministério da Educação. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP. **Censo Escolar da Educação Básica – 2012**. 2012. Disponível em: <<http://www.inep.gov.br/basica/levantamentos/microdados.asp>>. Acesso em: 2 ago. 2013.

BRASIL. Ministério da Educação. **Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação**. Disponível em: <<http://www.fnnde.gov.br/index.php>> Data de acesso: 11 nov. 2012.

BRASIL. Ministério da Educação. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar**. Disponível em: <<http://www.fnnde.gov.br/index.php/programas-transporte-escolar>>. Acesso em: 11 nov. 2012.

BRASIL. Ministério da Educação. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Caminho da escola**. Disponível em: <<http://www.fnnde.gov.br/index.php/programas-caminho-da-escola>>. Acesso em: 12 nov. 2012.

CAIADO, Katia Regina Moreno; GONÇALVES, Taísa Grasiela Gomes Liduenha. Educação especial em escolas do campo: Análise de um município do estado de São Paulo. **Revista HISTEDBR On-line**, v.13, p. 179-193, 2013.

CAIADO, Katia Regina Moreno; GONÇALVES, Taísa Grasiela Gomes Liduenha; PADILHA, Adriana Cunha. Os professores de educação especial na educação do campo: análise do trabalho docente em escolas municipais. In: **II Encontro Luso-Brasileiro sobre o Trabalho Docente e Formação**, p. 1-17, Porto: Portugal, 2013.

CAIADO, Katia Regina Moreno; MELETTI, Silvia Márcia Ferreira. Educação especial na educação do campo: 20 anos de silêncio no GT 15. **Revista Brasileira de Educação Especial**, v.17, p. 93-104, 2011.

CONFERÊNCIA NACIONAL DE EDUCAÇÃO (CONAE), 2010, Brasília, DF. **Construindo o Sistema Nacional articulado de Educação**: o Plano Nacional de Educação, diretrizes e estratégias; Documento Final. Brasília, DF: MEC, 2010 164p Disponível em: <http://conae.mec.gov.br/images/stories/pdf/pdf/documentos/documento_final.pdf>. Acesso em: 01 mar. 2013.

FERRARO, Alceu Ravanello. Diagnóstico da escolarização no Brasil. **Revista Brasileira de Educação**, ANPEd, n.12., set/dez, p. 22-47, 1999.

GARCIA, Rosalba Maria Cardoso. **Políticas públicas de inclusão**: uma análise no campo da educação especial brasileira. Tese de doutorado. Programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal de Santa Catarina. UFSC, 2004.

GONÇALVES, Taísa Grasiela Gomes Liduenha.; MACALLI, Ana Carolina. Pessoas com deficiência na Educação de Jovens e Adultos em assentamentos no estado de São Paulo. In: SEMINÁRIO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS SOBRE EDUCAÇÃO DO CAMPO E IV JORNADA DE EDUCAÇÃO ESPECIAL NO CAMPO, II, 2013, São Carlos, **Anais...** São Carlos, p. 1-12, 2013.

GRAMSCI, Antônio. **Maquiavel, a política e o Estado moderno**. 4.ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980.

HADDAD, Fernando. Transcrição do debate ocorrido com o Ministro da Educação, Fernando Haddad, na reunião extraordinária do CONADE, realizada no dia 05/09/2011. Reunião presidida pelo Vice-presidente do CONADE, Secretário Nacional de Promoção dos Direitos das Pessoas com Deficiência, Antônio José Ferreira. Disponível em: <<http://www.vilavelha.apaebrasil.org.br/noticia.phtml/40275>>. Acesso em: 04 abr. 2013.

JANUZZI, Gilberta de Martino; CAIADO, Katia Regina Moreno. **APAE: 1954 a 2011**: Algumas Reflexões. Campinas: Autores Associados, 2013.

MANTOVANI, Juliana Vechetti. O aluno com deficiência das comunidades remanescentes de quilombos do estado de São Paulo: Um estudo dos indicadores educacionais. In: SEMINÁRIO SOBRE EDUCAÇÃO DO CAMPO, I, 2011, São Carlos, **Anais...** São Carlos, p. 1-21, 2011.

MARCOCCIA, Patrícia Correia de Paula. **Escolas Públicas do Campo**: indagação sobre a Educação Especial na perspectiva da Inclusão Educacional. 2011. Dissertação (Mestrado em Educação). Universidade Tuiuti do Paraná, 2011.

PESCHANSKI, João Alexandre. O transporte público gratuito, uma utopia real. In: HARVEY, D. **Cidades rebeldes**: passe livre e as manifestações que tomaram a rua do Brasil. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

SÁ, Michele Aparecida de. **Educação especial em comunidades na terra indígena Araribá**: Desafios e possibilidades da interface. 2013. Relatório de qualificação (Doutorado em Educação Especial). Universidade Federal de São Carlos, 2013.

SIEMS-MARCONDES, Maria Edith Romano; CAIADO, Katia Regina Moreno. **Educação especial**: Da filantropia ao direito à escola. In: Katia Regina Moreno Caiado. (Org.). Trajetórias escolares de alunos com deficiência. 1.ed. São Carlos: EdUFSCar, 2013, v.1, p. 35-64.

SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de. As etapas de estruturação dos meios de transportes no Brasil e o desenvolvimento desigual. **Geoambiente On-line**, Jataí - GO, v.1, n.4, p. 26-37, 2005.