



ACESSO E PERMANÊNCIA DOS LICENCIANDOS DO INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIAS E TECNOLOGIA DO RIO GRANDE DO NORTE – CAMPUS NATAL CENTRAL À PARTIR DO PROGRAMA DE TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR

Danielle Fernandes de Luna¹

Eulália Raquel Gusmão de Carvalho Neto²

RESUMO

O presente artigo objetiva apresentar o resultado de uma pesquisa que ressaltou os desafios enfrentados pelos estudantes dos cursos de licenciatura ofertados pelo IFRN – *Campus* Natal Central (IFRN – Cnat), que não residem na capital e que utilizam diariamente o transporte público escolar como meio de locomoção até a instituição de ensino superior (IES). A pesquisa se deu a partir da premissa de que o programa de transporte escolar é essencial para garantir inclusão social, pois promove o acesso do estudante à instituição de ensino superior, e age como ferramenta de auxílio em sua permanência. Segundo o censo de 2018, realizado pelo INEP, houve um aumento no número de matrículas em IES na última década, totalizando 8.033.574 no ano do censo, sendo 197.506 matriculados em IFs ou CEFETs. Apesar do investimento em criação de novas vagas e novas instituições de ensino superior e do aumento das matrículas em cursos na modalidade EaD, muitos estudantes ainda precisam se deslocar da sua cidade de origem para cursar esse nível de ensino, contando exclusivamente, em alguns casos, com o transporte público escolar para realizar o trajeto casa – instituição de ensino, instituição de ensino – casa. Diante desses dados, este artigo se propõe a discutir a importância dos programas de transporte público escolar, além do impacto que o uso destes veículos exerce sobre os estudantes, além de refletir sobre esse instrumento que se revela muitas vezes fundamental para a formação dos estudantes.

Palavras-chave: ensino superior, licenciatura, transporte público escolar, inclusão social.

INTRODUÇÃO

A gratuidade no ensino superior aparece pela primeira vez na Constituição Federal de 1988 e através do Fórum da Educação que defendia a educação pública e gratuita em todos os níveis de ensino. Passou-se então a se estabelecer em lei que “a educação é um direito de todos e dever do Estado e da família” (art. 205), e a garantir “igualdade de condições para acesso e permanência na escola” (art. 206, I). A partir disso, um longo caminho foi trilhado na busca da garantia do direito de acesso dos estudantes de todos os níveis às instituições de ensino. Segundo Amaral (2003, p. 108) “a educação superior é um bem público e que,

¹ Graduanda do Curso de Licenciatura em Geografia no IFRN – Cnat, danielleluna@outlook.com

² Professora Orientadora: Doutora, IFRN – Cnat, eulalia.gusmao@ifrn.edu.br



portanto, os recursos públicos deveriam ser gastos até o limite da riqueza nacional, de modo a atender ao maior número possível de jovens”.

Porém, diferente da educação básica, a educação superior não é um direito universal, mas sim uma oportunidade disponibilizada para aqueles que tem interesse e meios de adquiri-la. Contudo, os meios para gerar interesse e ingressar na educação superior não estão disponíveis para todos, dependendo da educação básica a que o sujeito teve acesso, além de seu ambiente familiar e social.

Para além dos interesses e necessidades pessoais de cada estudante que deseja ingressar no ensino superior, Schwartzman (2007, p. 1) afirma que:

O Brasil necessita de uma educação superior ampla, diversificada, e de qualidade, para atender às necessidades econômicas, sociais e culturais da sociedade, tanto para sua inserção internacional quanto para atender à demanda de sua população por maior cultura, formação intelectual e competência profissional e técnica, gerando oportunidades de trabalho e prestígio social. É papel do Estado apoiar e estimular a educação superior em todas as suas formas, e regulamentar aqueles aspectos da educação superior que envolvam recursos públicos, e possam afetar os interesses comuns da sociedade.

A educação superior no Brasil passou por dois processos de expansão, o primeiro nos anos 80 e o segundo a partir de 1994 com implementação do plano real, que trouxe estabilidade socioeconômica e aumento do nível de escolarização para o país. A maior diferença entre os dois processos de expansão, foi que no segundo, houve um aumento da demanda de estudantes das classes mais baixas.

Segundo dados do censo da educação superior realizado em 2018, pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP, o número de estudantes matriculados em instituições de educação superior (IES) era de 2.694.245 em 2000, foi para 5.843.322 em 2008 e 8.451.748 em 2018. Mesmo com o intenso crescimento nas matrículas em IES, o Brasil ainda fica atrás, em taxa de matrículas, de países vizinhos como Argentina e Chile.

O crescimento do ensino superior no país ainda é insuficiente frente à demanda da população e aos investimentos feitos. Isso se deve em grande parte a desigualdades sociais com relação ao acesso e à permanência no ensino superior. Gerar uma equitativa igualdade de oportunidades a todos que desejam e tenham condições de ingressar no ensino superior seria a única maneira de inverter a atual pirâmide social que só permite que uma pequena parcela da



população tenha acesso a esse nível de formação. Schwartzman (2007, p. 6) completa, dizendo que:

As profundas diferenças sociais que existem no Brasil justificam a adoção de políticas de inclusão social que estimulem o interesse e o acesso ao ensino superior de pessoas, grupos, setores sociais e habitantes de regiões aonde o ensino superior é menos acessível [...] Para ser efetivas as políticas de inclusão não devem se limitar a estimular o acesso de pessoas a cursos superiores de qualquer tipo, mas garantir, também, que as pessoas admitidas terão condições efetivas de se desenvolver e completar sua educação.

Para além das políticas sociais de inclusão no ensino superior, seria necessárias ferramentas que tornem possíveis a permanência e desenvolvimento do estudante durante sua formação. Ferramentas como os programas governamentais de transporte público escolar, que garantem acesso às IES, e apenas a partir de 2013, obtiveram autorização regulamentada em lei para utilização destes veículos, no deslocamento intermunicipal, de estudantes de nível superior.

Sobre a questão de acesso ao transporte escolar como ferramenta de formação no ensino superior e qualificação profissional, Feijó (2006, p. 2) destaca:

O acesso à escola e, principalmente, a oportunidade de atingir um grau maior de escolaridade, fatores essenciais para o acesso ao mercado de trabalho e ao desenvolvimento da sociedade, exige nível crescente de qualificação e dependem diretamente do transporte escolar. A questão central é o limite da capacidade de atendimento das demandas sociais em todos os níveis de escolaridade, da educação infantil à universidade.

A partir do que foi exposto, este artigo se propõe a discutir o programa governamental de transporte público escolar, como ferramenta de democratização de acesso e permanência na IES, o impacto que o uso deste exerce sobre os estudantes, e refletir sobre esse instrumento à luz das políticas governamentais voltados para a educação superior e da opinião dos usuários do transporte.

METODOLOGIA

O trabalho aqui apresentado recorreu à pesquisa documental, buscando leis e decretos que versam sobre políticas de inclusão social no ensino superior, transporte público escolar e as obrigações legais do Estado para com os estudantes. Recorreu à pesquisa bibliográfica afim de conhecer estudos relacionados a expansão do ensino superior no Brasil, ao transporte público escolar, a inclusão social e a democratização do acesso ao ensino superior. E como



instrumento de coleta de dados fez uso do questionário, aplicado através de plataforma on-line e de forma anônima, com alunos dos cursos de licenciatura do IFRN – Cnat, usuários do transporte público escolar.

REFERENCIAL TEÓRICO

Com a expansão do ensino superior que se deu a partir dos anos 80 e se intensificou na primeira década dos anos 2000, o Brasil passou a responder cada vez mais a necessidade da sociedade por mão de obra qualificada e bem formada, e também as necessidades dos jovens em dar continuidade aos estudos. O país se tornou uma potência emergente, com altos níveis de desenvolvimento, mas que ainda pecava quanto a qualidade e desempenho do seu sistema educacional.

Durante essa expansão do ensino superior, duas coisas se tornaram claras: a busca das camadas mais baixas da sociedade por acesso a este nível de ensino e o caráter ainda elitista da educação superior. Há uma acentuada diferença na renda familiar dos alunos matriculados no ensino superior, assim como uma diferença étnico-racial nos estudantes desse nível de ensino. A expansão nos revela que o acesso à educação superior ainda se mostra bastante concentrado nos jovens das camadas de faixa de renda alta e média e brancos, mostrando o baixo significado da expansão do acesso à educação como processo de democratização.

Para romper com as barreiras que persistiam durante a expansão do ensino superior no país, o governo brasileiro criou políticas de inclusão social. Essas políticas tinham como objetivo tornar o ingresso no nível superior de ensino mais equitativo e democrático. Para Neves *et al* (2011, p. 131-132):

O sistema educacional opera de forma equitativa quando garante que todos tenham oportunidades adequadas, sem quaisquer tipos de discriminação socioeconômica e racial. A equidade, como uma justa igualdade de oportunidades, ocorre quando os cidadãos têm acesso equitativo aos bens escassos e limitados da vida. Quando não há condições de oferecer esses bens a todos os indivíduos que assim o desejam, é necessária a criação de políticas sociais para amenizar tais carências.

As políticas de inclusão social no ensino superior, são políticas extraordinariamente criadas e voltadas à ampliação das oportunidades de ingresso de candidatos discriminados por renda, raça ou sexo, entre elas estão: 1) políticas afirmativas; 2) programa universidade para todos – PROUNI; 3) programa REUNI.



As políticas afirmativas estão divididas em três, sendo elas as cotas raciais, cotas sociais para alunos oriundos de escolas públicas e o modelo de acréscimo de bônus, que visam maior diversidade e inclusão nas IES. Porém nenhum desses modelos de políticas afirmativas criam vagas nas instituições, elas visam incluir e diversificar os estudantes ocupando as vagas já existentes. O PROUNI funciona por meio de concessão de vagas a estudantes de baixa renda, em instituições de ensino superior privadas. E o REUNI, que atualmente é a política de inclusão mais importante do governo, e tem como objetivo a expansão do acesso e a ampliação das matrículas em universidades federais, a partir de um melhor aproveitamento da estrutura física e dos recursos humanos existentes. Outra meta do programa é a elevação gradual da taxa de conclusão dos cursos de graduação presenciais para 90%.

Como podemos ver, as políticas de inclusão social no ensino superior, estão agem apenas na ampliação da oferta de cursos e vagas, e o aumento do matrículas e da diversificação dos alunos nesse nível de educação, garantindo apenas o ingresso na instituição de ensino. Porém não há nenhuma política voltada para a permanência e êxito do aluno durante sua vida acadêmica. Ainda segundo Neves (2012, p. 16):

Uma alternativa que deve ser debatida é o investimento no aluno, através de bolsas ou outras formas viáveis de financiamento ao aluno. Outro aspecto importante para atender a nova demanda é intensificar a diversificação da oferta do ensino superior, não apenas a tradicional oferta de bacharelado e licenciatura, mas também investir em cursos tecnológicos, vocacionais, de curta duração, atendendo demandas imediatas e necessárias do mercado de trabalho. Sem dúvida, as políticas de inclusão social atuais: Afirmativas (cotas, bonus), ProUni e Reuni, tem o seu valor e cumprem uma função importante; mas não são suficientes para a virada da democratização do acesso ao ensino superior no Brasil.

Dentro da discussão acerca do direito de acesso à educação superior, e dos meios fundamentais para a permanência do estudante na IES, surge o programa de transporte público escolar, que é um direito para alunos que estudam longe de suas residências. Para muitos estudantes em todo o país, este transporte é o único meio de locomoção para chegar às instituições de ensino e retornar as suas casas, seja por não haver IES em sua cidade de origem, transporte regular até a capital, ou pela falta de condições financeiras para arcar com os custos do deslocamento. Esse transporte torna-se, então, um serviço fundamental para a garantia de acesso à educação e a inclusão social, em especial para aqueles estudantes que residem em áreas periurbanas, e que pertencem a famílias de baixa renda. Nesse sentido,



Egami (2006, p. 2) destaca que “quanto maiores as barreiras físicas e mais baixas a situação financeira do aluno, maior é a dependência do transporte para se chegar à escola”.

Para auxiliar no acesso dos estudantes às instituições de ensino, o Governo Federal criou o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), instituído pela Lei nº 10.880 de 9 de junho de 2004, e trata do repasse de recursos financeiros do programa Brasil Alfabetizado para custear despesas dos veículos utilizados no transporte escolar (BRASIL, 2004). Criou também o programa Caminho da Escola, através da Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, afim de ampliar e garantir o acesso e a permanência dos estudantes na instituição de ensino, por meio de concessão de crédito junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES (BRASIL, 2007), e somente a partir da criação deste programa foi normatizado em lei, a utilização dos veículos de transporte público escolar por estudantes do nível superior.

Ambos os programas são geridos pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), e regulados por normas próprias de cada município. Com a adesão a estes programas, os estados e municípios tem a incumbência de usar corretamente os recursos federais disponibilizados, cumprindo assim as metas estabelecidas para a educação pública brasileira.

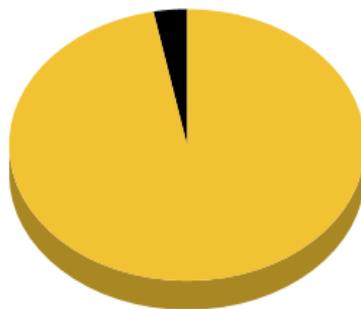
RESULTADOS E DISCUSSÃO

Responderam ao questionário 33 estudantes dos cursos de licenciatura do IFRN – Cnat, a saber, Licenciatura em Física, Licenciatura em Geografia, Letras Língua Espanhola e Licenciatura em Matemática. A seguir, veremos os gráficos com as respostas coletadas, e a análise dos dados.

Os gráficos 1 e 2 dizem respeito a importância do programa de transporte público escolar, como meio de inclusão e acesso a IES, e sobre outros meios de frequentar a instituição de ensino.



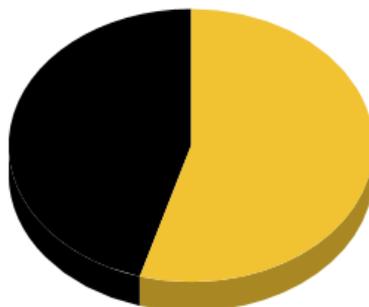
Você considera o transporte público escolar um programa indispensável de inclusão e acesso a instituição de ensino superior?



● Sim ● Não

Gráfico 1: Da importância do transporte escolar.

Caso não houvesse o transporte público escolar, você teria outro meio de frequentar o IFRN - Cnat e dar continuidade aos estudos?



● Sim ● Não

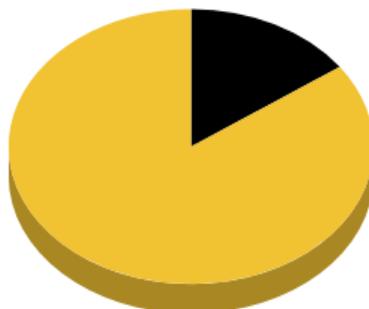
Gráfico 2: Transporte escolar como único meio de locomoção.

Na primeira questão, 97% dos estudantes pesquisados consideram o transporte público escolar uma política indispensável para garantir o acesso a instituição de ensino. Na segunda questão que trata da possibilidade de continuar a frequentar o IFRN – Cnat, 45,5% alega não possuir outro meio de fazê-lo caso não houvesse o transporte público escolar.

Os gráficos 3 e 4 tratam do tempo de percurso durante o trajeto até a IES, dos possíveis atrasos e saídas antecipadas das aulas devido ao uso do transporte público escolar.



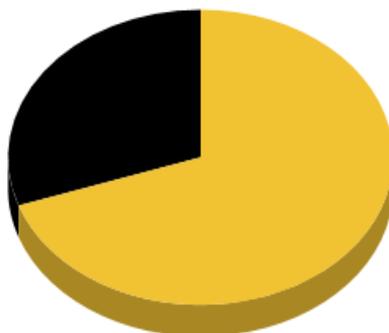
O tempo de percurso, Casa - IFRN e IFRN - Casa, influencia seu rendimento acadêmico?



● Não ● Sim

Gráfico 3: Do tempo de percurso x rendimento acadêmico.

Você se atrasa para as aulas ou precisa sair mais cedo das aulas, para poder utilizar o transporte público escolar?



● Sim ● Não

Gráfico 4: Dos atrasos e saídas antecipadas das aulas.

Quando questionados sobre a influência que o tempo de percurso, Casa - IFRN e IFRN - Casa, tem sobre seu rendimento acadêmico, 84,8% dos estudantes afirmaram que o tempo gasto no deslocamento influencia sim sua vida acadêmica. Já 69,7% dos pesquisados afirmam que se atrasam ou precisam sair mais cedo das aulas para poder utilizar o transporte público escolar.



As duas últimas questões, representadas pelos gráficos 5 e 6, tratam das opiniões acerca do transporte público escolar, a satisfação com o uso deste, e os pontos de maior queixa e de melhora mais urgente.

Sua satisfação, quanto ao transporte público escolar, é?

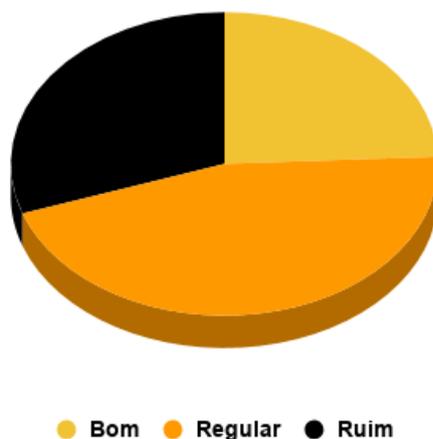


Gráfico 5: Quanto a satisfação com o transporte público escolar.

Qual o ponto crítico e de mudança mais urgente no transporte público escolar?

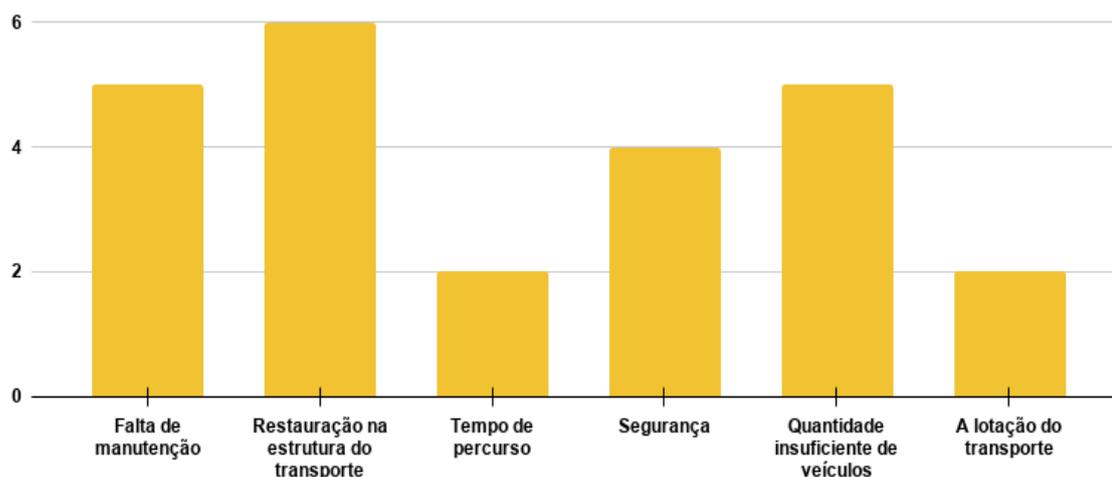


Gráfico 6: Dos pontos críticos e de mudança mais urgentes no transporte público escolar.

Com relação a satisfação com o transporte público escolar, 24,2% declararam estar satisfeitos, 45,5% consideram regular e 30,3% se declararam insatisfeitos. Na última questão foi pedido para opinar quais seriam os principais pontos de queixa e de melhora mais urgente no transporte escolar, para aqueles que o consideraram regular o ruim. Nos pontos destacados



pelos estudantes estão as condições físicas dos veículos, segurança, lotação, falta de manutenção e restauração dos veículos e o tempo de trajeto.

Analisando as respostas do questionário, vemos que para grande porcentagem dos entrevistados o transporte público escolar é um programa governamental indispensável, e para pelo menos metade destes, esse transporte é o único meio de acesso à IES. Fica claro também, que apesar de indispensável, essa ferramenta de acesso e inclusão peca quanto a qualidade no suporte oferecido aos estudantes de nível superior. Os pesquisados demonstram insatisfação com a qualidade dos veículos, e afirmam sofrer com o impacto que os longos períodos de percurso têm sobre o rendimento acadêmico. Nos pontos críticos destacados na pesquisa, estão as condições físicas dos veículos, segurança, lotação e tempo de trajeto

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após análise dos resultados da pesquisa, podemos concluir que mesmo com o investimento feito pelo Governo Federal através da criação e manutenção dos projetos de transporte público escolar, ainda há muito a ser feito para um transporte eficiente e de qualidade. Para além das políticas que visam o ingresso de estudantes no ensino superior, o transporte público escolar age como uma ferramenta que possibilita esse estudante, que reside distante da IES, dar continuidade aos seus estudos e atingir um grau de formação cada vez mais exigido pela sociedade, e de tão difícil acesso à população periurbana, rural e de baixa renda. Dependentes desse meio de transporte, os estudantes muitas vezes utilizam veículos de baixa qualidade, sem manutenção, por vezes superlotados, e que atrapalham seus horários de aula e sua assiduidade. As principais faltas seriam 1) a ausência de veículos próprios destinados aos estudantes de nível superior, adequados aos seus horários e trajetos; 2) falta de fiscalização rigorosa por parte dos órgãos competentes, para garantir que os estudantes não utilizem veículos fora dos padrões estipulados por lei com relação a segurança e qualidade.

Os estudantes devem, por sua vez, estar constantemente cientes dos seus direitos. Junto a secretaria de educação de cada município é possível reivindicar melhorias nos veículos, propor mudanças de horários e rotas, além da aquisição de veículos maiores ou de maior número de veículos em caso de superlotação. Também é possível fazer denúncias e reclamações junto aos órgãos de trânsito responsáveis por cada caso de infração, além de ficar atentos as condições físicas dos veículos utilizados, prezando pela própria segurança e



minimizando os impactos que o uso deste meio de transporte pode causar em sua vida acadêmica.

REFERÊNCIAS

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

BRASIL. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep). Censo da Educação Superior 2018: notas estatísticas. Brasília, 2019.

BRASIL. Lei nº 10.880, de 9 de jun 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 dez de 1996, e dá outras providências.

BRASIL. Resolução nº 3, de 28 de mar de 2007. Cria o Programa Caminho da Escola.

Amaral, N. C. (2003). **Financiamento da educação superior: Estado x Mercado**. São Paulo: Cortez Editora; Piracicaba: Editora UNIMEP.

EGAMI, Cintia Yumiko *et al.* **Panorama das Políticas Públicas do transporte escolar**. Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes – CEFTRU. Universidade de Brasília – UnB. Brasília – DF, 2006.

NEVES, C. E. B. **Ensino Superior no Brasil: expansão, diversificação e inclusão**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Programa de Pós-graduação em Sociologia. Grupo de Estudos sobre Universidade (GEU). RS, 2012. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/geu/Artigos%202012/Clarissa%20Baeta%20Neves.pdf> Acesso em: 10 de set de 2020.

NEVES, C. E. B.; MORCHE, B.; ANHAIA, B. C. **Educação Superior no Brasil: acesso, equidade e políticas de inclusão social**. Asociación Latino Americana de Sociología/ALAS, Controversias y Concurrencias Latino-americanas, v. 4, p. 123-140, 2011.

SCHWARTZMAN, S. **Por uma nova política de educação superior para o Brasil**. 2007. Disponível em: <http://www.schwartzman.org.br/simon/poledsup.pdf> Acesso em: 10 de set de 2020.