

ANÁLISE DA EQUIDADE NO ACESSO À ESCOLA: O CASO DAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE ESCOLAR DE UMA UNIDADE DO CEFET/AL

Ivancildo Ferreira dos Santos

Anísio Brasileiro de Freitas Dourado

Programa de Pós-graduação em Engenharia Civil

Universidade Federal de Pernambuco

RESUMO

Este trabalho apresenta uma análise na implementação de políticas entre transporte e educação, de maneira que o acesso à escola dos alunos que precisam usar transporte público ocorra de forma mais equitativa. A relevância dessas políticas é investigada num contexto mais amplo de uma escola. Trata-se de uma Unidade de Ensino médio do CEFET de Alagoas, a UNED/PI, onde utilizando questionários, chega-se ao diagnóstico da realidade pela qual passam os alunos da escola, em relação ao sistema de transportes públicos existente. Os resultados apontam para a importância que têm os transportes públicos no deslocamento dos alunos, sendo excludentes à medida que a sua falta pode inibir a ida para a escola e a permanência lá. Demonstrem também que as políticas públicas de transporte escolar e de educação não se integram e, quando existem, são isoladas e de forma desarticulada com as reais necessidades dos alunos, tornando-se iníquas, e não contribuem para a inclusão social.

ABSTRACT

This work introduces an analyses in the implement of articulates politics between transports and education, in order to move to school all the students who needs to use the public transport can happen in an equity way. The relevance of these politics is investigated in a large context of a school. It is a question of a High School Institution of CEFET from Alagoas, the UNED/PI, where using questionnaires, comes some diagnostics of the reality for what pass the students from that school, regarding to public transport system existent. The results indicates the importance of public transport for moving the students, being exclude because its lack can inhibit the going and staying of students at school. It also demonstrate that the public politics of scholastic transport and politics education don't integrate themselves and when they exist, are isolated in a dislocate way of student's reality, becoming iniquitous and don't contribute to the social inclusion.

1. INTRODUÇÃO

Desde a década de oitenta, do século passado, a economia tem exercido grande influência sobre a sociedade. Hoje, as mudanças no mercado são mais rápidas do que no passado, consequência dos avanços da tecnologia, do conhecimento e de maior importância das economias, a qual chamamos de globalização. Se, por um lado, esses avanços agilizam em escala global os serviços, capital, e também o próprio intercâmbio de informações, por outro, tornam a economia das nações mais instáveis, porque ela é feita pelos princípios liberais da competição.

Aí surgem as graves distorções, pela diminuição da autonomia dos estados nacionais, e concentração subsequentemente de renda. Ademais, o capitalismo que a mantém e, que influencia as sociedades industriais torna-se responsável pela desumanização do trabalho. Dessa forma, as políticas sociais se vêm enfraquecidas e conduzidas a um processo de exclusão, o qual constitui uma das grandes preocupações da sociedade atual.

Como excluídos socialmente, podem-se considerar, também, aqueles que estão fora do acesso à educação e outros componentes da cidadania e, é, neste contexto, de negação à cidadania, que tem crescido a dívida social do Brasil para com a maioria dos seus próprios cidadãos. Todavia, a inclusão social passou, recentemente, a se apresentar como um processo de atitudes públicas, no sentido de inserir, no contexto social mais amplo, todos aqueles grupos historicamente marginalizados em consequência das mudanças políticas, econômicas ou tecnológicas pelas quais a sociedade vem passando. Tornou-se motivo de preocupação,

também de organismos internacionais, como o Banco Mundial, não apenas por se tratar de melhorar adequadamente as condições de acesso das pessoas às atividades sociais, como educação e transportes, mas, principalmente, por ela ser um meio para propiciar a redução da pobreza entre as nações e dentro delas (WORLD BANK, 2002; Litman, 2003). Uma das dimensões desse processo de inclusão social é a inclusão escolar.

Entretanto, incluir socialmente a população estudantil desfavorecida economicamente que é residente, geralmente, na periferia dos grandes centros urbanos e nas zonas rurais, requer ações públicas fortes e integradas, porque essa população por si só já é carente de renda e acesso aos serviços sociais básicos. Tratar o transporte coletivo como um dos instrumentos que possibilitam a inclusão social passa a ser o grande desafio, pois como afirma Gomide (2003), ele pode aumentar consideravelmente o acesso aos serviços a exemplo da educação.

A concretização deste papel se deve ao Estado, que deve proporcionar, indiscriminadamente, oportunidades iguais aos alunos do meio rural em relação aos da cidade, como forma de alcançarem, e de forma justa, a cidadania. É necessário que os estudantes potenciais de um determinado estabelecimento de ensino, residentes em locais afastados com pouca infraestrutura e condições socioeconômicas desfavoráveis, tenham acesso ao conjunto de conhecimentos socialmente elaborados pela escola, e reconhecidos como necessários para o exercício da cidadania (MEC, 1997).

Neste contexto, o transporte deve ser entendido como necessário, e como função do poder público na inclusão social, cabendo a este implementar políticas de transporte que visem garantir a ida dos jovens à escola e a sua permanência lá. Como afirma Vasconcellos (1997) escola distante não existe, e só a garantia do transporte pode fazer valer a garantia constitucional do direito à educação.

A determinação da relação existente entre políticas públicas de transporte e educação permite investigar a questão da equidade no acesso às escolas. Assim sendo, o conhecimento dessas políticas pode ser incorporado na elaboração de planos para a melhoria da infra-estrutura de transportes públicos existentes, e do próprio transporte escolar, visando a garantia de oportunidades iguais a todos os estudantes que dele necessitem.

Este trabalho apresenta, através de um estudo de caso em uma escola de ensino médio, as políticas públicas de transporte escolar existentes, e como estão articuladas à educação, de forma a assegurar equitativamente os deslocamentos dos alunos à escola. Verifica, também, em que medida os transportes públicos se tornam excludentes considerando a equidade no acesso à escola, podendo ser útil aos planejadores educacionais e de transportes, para o mérito de novas proposições de transporte de escolares.

2. A EXCLUSÃO SOCIAL E AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA OS TRANSPORTES

Consultando o dicionário Aurélio (Ferreira, 1999), incluir é compreender, abranger, conter em si, envolver. Estar incluso é fazer, portanto, parte, pertencer juntamente com outros. Segundo Litman (2003), *“Inclusão social se refere à habilidade de pessoas para participarem adequadamente em sociedade e inclui educação, emprego, (...), atividades sociais e recreativas. (...) Exclusão social se refere ao constrangimento a uma participação adequada”*.

Ao se observar documentos de organismos multilaterais que tratam de assuntos educacionais, como o de Delors (2003), percebe-se que *“Na ordem do dia das principais questões às quais o mundo atual deve fazer frente, figura, (...) o peso crescente das exclusões”*(Ibid). A educação é apontada como via prioritária para a inclusão social, ao fazer lembrar que *“As exclusões não são uma invenção dos finais do século XX”*. Para combater as exclusões o documento aponta a educação como via superadora, afirmando ser a *“mais dolorosa das exclusões”* aquela *“exclusão devido à ignorância”*.

Daí, a expressão ‘inclusão social’ supor a existência de não incluídos na educação. Generalizando, quem são hoje os não incluídos em uma economia que tem privilegiado a acumulação em detrimento da redistribuição de riquezas? São as pessoas pobres que têm o direito à cidadania negado.

Direcionando-se o conceito de exclusão social aos estudantes, quanto aos efeitos diretos do transporte público, pode-se enveredar pelas proposições de Santos (2004), quando ele afirma que para as parcelas mais pobres da população que se vêem impossibilitadas de adquirir bens e serviços é que se deve atribuir o conceito de “pobreza”, enquanto à impossibilidade de adquirir outros elementos de natureza atitudinal, comportamental, social, por exemplo, deve-se atribuir o conceito de “exclusão social”. Daí estabelecer para a “exclusão social” um conceito superior ao de “pobreza”, onde a pobreza por ser passível de relativização – uma pessoa pode ter ao seu dispor um aparato de bens e serviços, mas pode se sentir pobre na medida em que eles não atingem a sua satisfação pessoal – é mais difícil de ser concebida por políticas públicas, à medida que a exclusão social é mais funcional, ou seja, resultando de desigualdades que poderiam estar sendo evitadas.

Para se apreender a respeito da exclusão social que hoje se vivencia, podem-se retomar os efeitos da globalização ocorrida desde inícios da década de setenta do século que passou. Se o Estado brasileiro se sustentou, até finais daquela década, como Estado de Bem-Estar como se habituou chamar, na década de oitenta ele se viu incapacitado, tendo que adquirir um novo perfil. Este novo perfil fez com que se abrisse mão do controle dos meios de produção, buscando parcerias com os países vizinhos, e gerando alargamento de fronteiras comerciais.

Adveio daí a globalização que, em períodos semelhantes, ocorreu também em diversas outras nações que se encontravam fadadas a abolir o Estado de Bem-Estar. Numa visão econômica do fenômeno, os impactos provocaram efeitos concentradores e excludentes, quanto às riquezas e ao poder *“E aí surge o reclamo dos indivíduos por providências de integração social através das políticas públicas ajustadas e ordenadas da desordem”*(Santos, 2004). Não se conseguia impor, por mais tempo, um sistema econômico capitalista à sociedade cujo conjunto é o seu próprio cliente, e que ele precisa incluir para se manter (Ibid). Neste sentido, afirma o WORLD BANK (2002) no seu relatório *Globalization, Growth, And Poverty*: *“(…) pode ser uma oportunidade política para que políticas de redistribuição favoreçam o pobre, desde que grupos de alta-renda não precisem absolutamente perder”*.

É nesse conjunto que se inserem os conceitos de cidadania, de cidadão do mundo, de inclusão social, que vem sendo paulatinamente construída pela sociedade civil de todos os países, em contraposição ao poder político-econômico do mercado. É possibilitar os mais pobres a terem acesso ao emprego, aos transportes, à cultura e à política.

No caso do direito do cidadão ao transporte, destaca-se a real importância que deve ser dada ao transporte público como instrumento de promoção da inclusão social (Gomide, 2003). De acordo com o autor, os indivíduos residentes na periferia urbana, em especial, carecem da oferta de transporte e de serviços públicos, os quais frequentemente não superam a demanda adequadamente. Por conseguinte, a garantia de acesso físico desses indivíduos a todo o espaço urbano fica comprometida, podendo diminuir consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo. “(...) *se entende o transporte coletivo como importante instrumento de combate à pobreza e de promoção da inclusão social*” (Ibid).

Assim, a análise da questão dos transportes, no âmbito de uma sociedade excludente a qual se vivencia, impõe discussões muito maiores do que apenas as resumidas a tarifas acessíveis; são as questões relativas às acessibilidades, às atividades sociais básicas como a escola. Esta temática leva a cabo a questão da equidade enquanto garantia de condições de acesso à escola mediante o uso dos transportes públicos. Na seção seguinte, serão apresentados alguns conceitos sobre o que seja equidade, e sugestões de autores para a sua avaliação.

3. EQUIDADE EM EDUCAÇÃO E EM TRANSPORTES

Uma das definições mais gerais de equidade é a citada por Beder (2000): “*A equidade deriva do conceito de justiça social “fairness”. Representa a crença que há algumas coisas que todos devem ter, que há necessidades básicas que devem ser satisfeitas, que os sacrifícios e recompensas não devem divergir demasiado numa comunidade, e que a política deve ser direcionada com imparcialidade, equilíbrio e justiça para tais fins*”.

Transitando nas áreas da educação ou dos transportes, o conceito de equidade foge de definições precisas, porque não há proposições de um referencial técnico ou filosófico que justifique o que é justo para um e para outro não. Como afirma Strambi (2000), à medida que a sociedade se transforma, pode-se transformar também a noção do que é justo socialmente quando se fala em equidade. “*Isto decorre de sua relação com questões filosóficas e morais, que são interpretadas à luz dos valores de uma sociedade em uma dada época*” (Ibid).

Na literatura técnico-científica, a seguir, alguns aspectos gerais de equidade, e conceitos relacionados à educação e aos transportes, são abordados, a começar por algumas características relacionadas à desigualdade no Brasil, e sob três percepções, duas mais recentes (aquelas desigualdades que comprometem o desenvolvimento econômico, e o que as políticas públicas podem e devem fazer sobre elas), as políticas públicas e o mercado de trabalho; e uma mais antiga que diz respeito à situação de elevada desigualdade de renda do país quando comparada à de outros países (WORLD BANK, 2003).

Em um documento intitulado “*Inequality and Economic Development in Brazil*”, o WORLD BANK (2003) explica que a desigualdade do Brasil não é restrita à renda. Estende-se para – ou origina-se dela – distribuições na obtenção da educação, por exemplo, gerando distribuição desigual de recursos. Neste caso, revela-se que, apesar de significantes avanços nos últimos anos, e de melhoria na acessibilidade educacional, o Brasil permanece com níveis muito baixos de educação de seus cidadãos e trabalhadores no plano global e em condições regionais.

Assim, embora a aparência positiva seja o que tem sobressaído no atual panorama educacional brasileiro, tendo, como pano de fundo, a melhoria de indicadores de eficiência do

sistema, especialmente quando se fala sobre ensino fundamental, percebe-se que existem aspectos negativos no sistema, como iniquidades decorrentes de acesso e de qualidade de ensino, sem levar em consideração as altas taxas de repetência, abandono, etc. (Castro, 1999).

Segundo Castro (1999), a equidade se constitui como o problema central das políticas públicas educacionais, residindo nela o dilema que o país enfrenta e para o qual a atenção do poder público tem se voltado: *“O sistema educacional brasileiro apresenta um déficit muito acentuado no que tange à garantia de condições mínimas de equidade, tanto do ponto de vista do acesso quanto da qualidade do ensino ofertado pelas escolas públicas”*.

Deste modo, a equidade, enquanto justiça social em educação, passa a ser compreendida como oportunidade similar de acesso e aprendizagem, independente da condição socioeconômica do aluno, para que ele alcance os níveis de qualidade requeridos pela sociedade.

No que tange a assuntos de equidade relacionada a transportes, especialmente, o transporte público urbano, Strambi (1993) afirma que os principais estudos existentes não significam a existência de conceitos e/ou critérios definidos para a análise da equidade em políticas de transporte público, pelo contrário, eles são pouco compreendidos e, muitas vezes, distorcidos. Não obstante, a compreensão do que seja a equidade em transportes e que dimensões ela pode assumir, requer uma análise pormenorizada que exige recorrer às bases da equidade, no que diz respeito ao que significa *“distribuição justa”* que não é o objetivo desta pesquisa, mas, nem por isso se pode olvidar do que abordam alguns autores.

Um trabalho importante destacado é o de Sen (1973) citado em Strambi (2000) que se baseia para o estudo da equidade – em relação à renda – nos critérios de necessidade e merecimento: necessidade quando o indivíduo tem direito a níveis iguais de benefício, significando existir uma alocação desigual de recursos. O merecimento, interpretado em termos de alguma concepção de valor do trabalho. Para Strambi, a distribuição de renda tende a seguir o segundo critério. O primeiro podendo ser considerado em situações na elaboração de políticas de transferência de renda em bens ou em espécie para as classes mais desprovidas.

Já o WORLD BANK (2003) dá uma visão mais aberta a respeito do que seja equidade, adotando em suas análises o utilitarismo e a igualdade de oportunidades, que se assemelham, respectivamente, aos critérios de necessidade e de merecimento citados por Strambi (2000). O primeiro, baseado numa transferência de renda de um mais rico para o mais pobre; e o segundo, partindo da visão de que não se deve assegurar que todos desfrutem os mesmos resultados, mas, que tenham as mesmas chances de obtê-los.

Uma outra forma de abordar a equidade é proposta por Litman (2003 e 2004), referindo-se a ela como justiça com que os impactos (benefícios e custos) são distribuídos. Ao reconhecer o progresso dos esforços sobre o alcance dos impactos ambientais causados pelo transporte, o autor admite que não há tanto progresso no desenvolvimento de ferramentas para quantificar impactos sociais, como a exclusão social. Sugere, então, para se alcançar a inclusão social, que a equidade em transportes deve ser perseguida, e tomada como meta primária de projetos e políticas de transportes. Mas, Litman ressalta, ainda, que estes tipos de equidade são conflituosos, prevalecendo a experiência e os valores das pessoas sobre o que seja equidade em transportes.

Dessa forma, esse autor recomenda que a equidade deve ser tratada sob a ótica da oportunidade (assegurar àquelas pessoas desvantajosas da sociedade terem acesso igual para a educação e emprego) ou sob a ótica do resultado (assegurar de fato àquelas pessoas desvantajosas da sociedade a terem sucesso nestas atividades). A equidade de oportunidade reflete o conservadorismo político baseado na equidade horizontal (tratamento igual para os iguais), enquanto a equidade de resultado reflete o político progressivo, fundado na idéia da equidade vertical com respeito à necessidade de mobilidade e habilidade (pessoas ou grupos de pessoas, com diferentes capacidades de pagamento, são levadas em conta).

Litman (2003) recomenda ainda que, nas pesquisas que avaliem a exclusão social relacionada a transportes, se defina um padrão de acessibilidade desejado, mas que possa ser incorporado nos planejamentos. Esse padrão deve ser definido para prover acessibilidade e mobilidade básica identificando que atividades são essenciais, e ordenar viagens de acordo com a importância delas para aquela comunidade.

Embora a equidade não seja fácil de medir em transportes, pode ser trabalhada em nível de grupo, inclusive, por localização geográfica, uma vez que decisões políticas estão baseadas em interesses de vários grupos (Litman, 2004). O autor salienta, também, que técnicas podem ser utilizadas para avaliar equidade, mas devem ser ajustadas às necessidades e habilidades, considerando que o grupo de indivíduos socialmente desvantajosos requer relativamente mais renda para alcançar uma determinada oportunidade, como o acesso à educação.

Neste sentido, a acessibilidade pode ser vista como a “*Medida de esforço para superar uma separação espacial e, portanto, caracteriza as possibilidades oferecidas ao indivíduo, pela cidade e sua rede de transportes, para que ele possa exercer suas atividades, (...)*” (Sanches, 1996). Destarte, a acessibilidade torna possível o acesso dos alunos às escolas e pode ser vista como um indicador que permite investigar se as rotas de transporte escolar rural atendem de forma equitativa à população das diferentes regiões de um município (*Ibid*).

Portanto, problemas de equidade quando relacionados à educação e aos transportes públicos podem ser caracterizados por situações onde a distância geográfica aliada à baixa oferta de transportes públicos leva os alunos de menor renda, a despenderem mais tempo e dinheiro em seus deslocamentos. Essa baixa oferta pode ser determinante na queda de acessibilidade de diferentes grupos populacionais à escola, como afirma (Almeida, 1999).

4. A ANÁLISE DAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DA EQUIDADE

Em termos metodológicos, para analisar as políticas de transporte público existentes, suas articulações com a educação, e inferir acerca da equidade, optou-se por fazer um estudo de caso. É uma técnica quantitativa de pesquisa, que permite, na prática, obter variada fonte de informações, tendo caráter de profundidade e de detalhamento (Vergara, 1997). Assim, foi escolhida uma Unidade de Ensino Descentralizada do CEFET-AL, UNED/PIn, no município de Palmeira dos Índios, localizado na região do agreste de Alagoas, que tem uma população de 48.931 habitantes residentes na área urbana (IBGE – sinopse, 2000).

Foi dada a preferência por entrevistas e questionários pela possibilidade de obter informações e respostas mais reais. As entrevistas foram dirigidas aos gestores municipais e estaduais, já que a UNED/PIn (vinculada ao Ministério da Educação e desporto – MEC) não oferta transporte escolar. A formulação dos questionários contemplou questões de informações

gerais, de percepção dos alunos e características dos transportes, dirigidas a alunos da UNED/PIn e a estudantes potenciais (pertencentes à área de influência da escola).

O cadastro dos alunos que ingressaram na UNED/PIn no período de 1994 a 2004, fornecido pela Coordenadoria de Registros Escolares da escola, contendo informações do número de alunos ingressos por ano letivo e localidade de origem (município), foi útil para a determinação do raio de influência de 60Km que engloba 20 municípios além de Palmeira dos Índios: Arapiraca, P. Jacinto, B. Conselho, Quebrangulo, Igaci, L. da Canoa, M. Isidoro, Belém, Cacimbinhas, Estrela de alagoas, Maribondo, Anadia, Terezinha, T. D'Arca, D. Riachos, Taquarana, M. do Negrão, Craíbas, L. de Anadia, C. do Nóia e Canafístula (Distrito).

Para efeito da aplicação do questionário, foram considerados dois universos na pesquisa: o dos alunos regularmente matriculados na escola, sendo pesquisados aleatoriamente 392 num total de 440; e o dos alunos potenciais, 247 pesquisados em 2 dos 21 municípios da área de influência da escola (o tamanho das amostras relativas aos alunos potenciais, baseou-se em procedimentos não probabilísticos). Um ajuste polinomial de retas permitiu escolher, entre aquelas de maior e menor declividade, os municípios de Arapiraca e Quebrangulo, respectivamente, como aqueles que apresentaram, ao longo dos dez anos de existência da escola, ganhos e perdas significativas de alunos.

De acordo com os resultados obtidos na aplicação dos questionários aos alunos, podem-se constatar, preliminarmente, diferenças consideráveis entre eles na renda familiar, para os diversos cursos que a escola oferece (Figura 1), destacando-se como de menor renda os alunos do ensino técnico, cuja maior parte se situa na faixa de 1 a 2 salários mínimos. Nesta unidade de ensino, são ministrados: o ensino médio, no turno matutino; médio e técnico no vespertino e técnico e tecnológico no noturno.

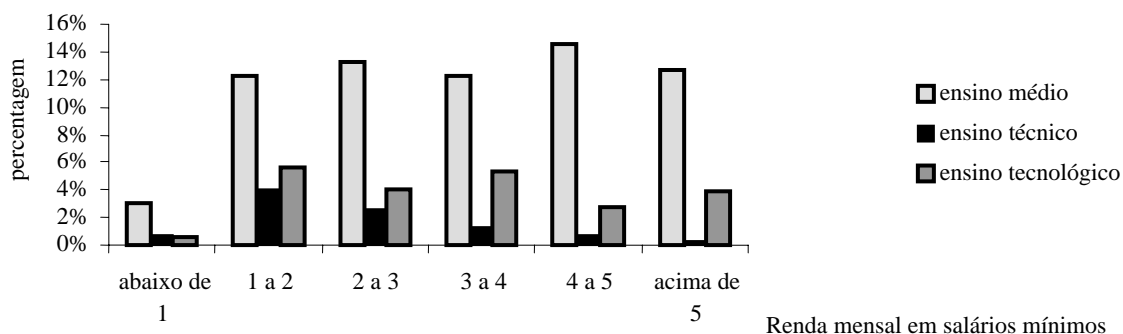


Figura 1: Distribuição dos alunos no CEFET/AL – UNED/PIn por faixa de renda familiar e por modo de ensino

No que se refere às viagens dos alunos, as informações estão sintetizadas na figura 2, que resume em 8(oito) as formas de deslocamento encontradas no trajeto residência-escola-residência. A figura reflete a diferença na demanda por transportes dos escolares, quando comparada às de escolas tipicamente urbanas, que se resumem praticamente a viagens por ônibus urbanos e carros de passeio. Uma delas representada pela categoria “outros modais”, na qual se enquadram todos os deslocamentos que demandam mais de um modo de transporte

e o “ônibus especial”, este, representado pelo transporte escolar ofertado por prefeituras dos municípios.

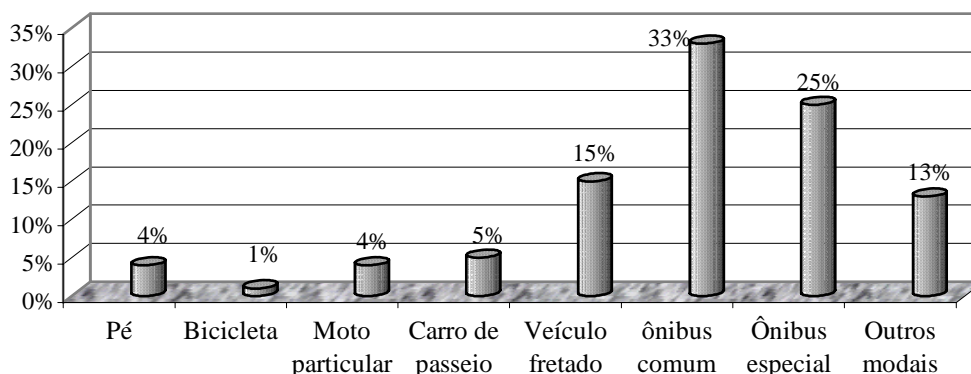


Figura 2: Distribuição dos alunos segundo os modais utilizados no CEFET/AL - UNED/PI

A distribuição dos alunos da UNED/PIIn, por modal utilizado, permite notar que os transportes públicos (representados pelo conjunto: veículo fretado, ônibus comum e ônibus especial) são responsáveis por 73% dos deslocamentos, revelando a importância que eles têm nos deslocamentos diários dos alunos. Uma análise nos municípios envolvidos pela área de influência da escola permite observar também que, na maior parte dos que ofertam alunos à UNED/PIIn, o transporte público é também o meio mais utilizado de deslocamento, onde não menos de 60% dos alunos usam algum transporte público para chegar à escola. Ao polarizar estas observações por níveis de ensino na escola, percebe-se que os alunos do ensino técnico, vistos como os de menores faixas de renda familiar, são os que menos usam os transportes públicos, preferindo outras formas de deslocamento como a viagem à pé, ou outros modais.

Por outro lado, de acordo com os resultados obtidos, 25% dos alunos pesquisados viajam em ônibus especiais. Apenas as prefeituras municipais de Bom Conselho e Arapiraca ofertam esta modalidade de serviço, pago e gratuito, respectivamente, mas os alunos do município de Igaci também se beneficiam dele gratuitamente, esperando em ponto específico o ônibus que vem de Arapiraca. A maior parte dos pesquisados que viaja em transporte escolar é transportada por ônibus escolar de Arapiraca, e o restante por ônibus de Bom Conselho. Apesar destes municípios já ofertarem o serviço há oito anos, e somente no horário da manhã, segundo informações obtidas nas secretarias municipais, nota-se que apenas os alunos do ensino médio são os beneficiários diretos.

Dessa forma, o veículo fretado passa a ser, inevitavelmente, a modalidade de transporte mais acessível dos alunos da UNED/PIIn (residentes ou não em Palmeira dos Índios), que estudam no horário em que não é ofertado o transporte escolar pelo município de origem, para conseguirem chegar e retornar dela. Esta modalidade é comum para os alunos do turno noturno, especialmente, aqueles desprovidos de transporte particular, e por três motivos: o primeiro pela indisponibilidade de transportes públicos convencionais no horário noturno que assegure ao menos o retorno dos alunos às suas residências; o segundo pela maior possibilidade que os alunos têm de pagar por este tipo de serviço, quando comparados aos alunos do turno matutino e vespertino; e terceiro, pela comodidade de disporem de um serviço *porta-a-porta*. Eles se agrupam formando lotações completas e contratam um operador autônomo para levá-los e trazê-los.

Do questionário aplicado aos alunos da UNED/PIIn, pode-se constatar também a ausência do órgão gestor municipal, das questões que dizem respeito aos direitos sociais da população, quando se fala em transportes públicos por ônibus urbano. A figura 3 reproduz a insatisfação dos alunos no que diz respeito aos problemas enfrentados por eles no deslocamento residência-escola.

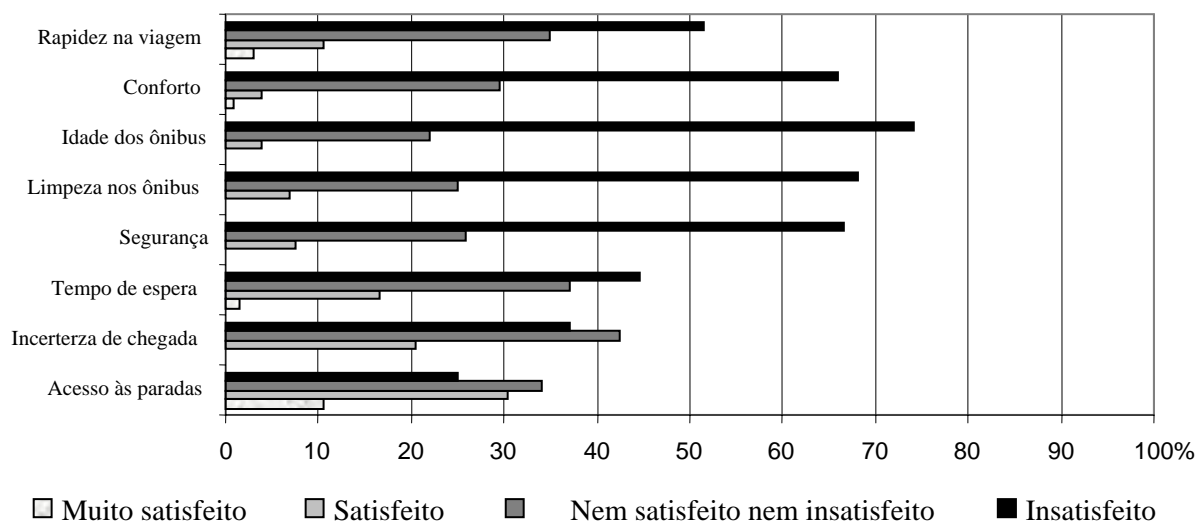


Figura 3: Principais problemas enfrentados nos ônibus urbanos na opinião dos alunos do CEFET/AL/UNED/PI

A caracterização do município sede da escola (Palmeira dos Índios – AL), permitiu diagnosticar uma multimodalidade de transportes públicos coexistindo de forma conflituosa, e a falta de políticas do governo municipal para estruturar o órgão gestor. Faltam recursos humanos, equipes e materiais para o cumprimento do seu papel regulador. Além da não existência de um Plano Diretor de transporte municipal, notou-se também a falta de uma “cultura de transportes”, a começar pelo governo municipal, que não trata o serviço como sendo de utilidade pública, desconsiderando as necessidades de formular políticas regulatórias específicas, para que a população consiga alcançar os equipamentos urbanos com maior rapidez e a custos baixos.

Salienta-se que no município existe apenas uma empresa permissionária (privada) do transporte urbano por ônibus, e operando uma linha (radial), que se superpõe em mais 86% do seu itinerário. Embora esta superposição privilegia os bairros que a linha atende, muitos outros, principalmente os afastados do centro, ficam sem o serviço. O órgão gestor municipal não interfere no dimensionamento da(s) linha(s) e na(s) frequência(s), deixando o planejamento a critério da empresa. Como consequência, formas alternativas de transporte como a viagem a pé e o moto-táxi (já regulamentado) ganham espaço e, como afirma a presidência local do Sindicato dos Moto-taxistas do Estado de Alagoas – SIMEAL, “já transportamos por mês cerca de 30.000 pessoas”. O transporte por ônibus urbano não atende atualmente mais de 28.000 usuários, segundo informações obtidas na empresa.

Desejando-se desvelar os motivos que levaram os estudantes potenciais a não estudarem na UNED/PIIn, foi aplicado o questionário aos estudantes dos municípios de Arapiraca e Quebrangulo. Dos resultados obtidos (Tabela 1), permitiu-se alçar algumas informações que

possibilitaram diagnosticar não serem os problemas de transportes públicos o principal motivo que levou os estudantes a continuarem estudando em escolas do seu município.

Tabela 1: Distribuição dos estudantes matriculados nas escolas dos municípios de Arapiraca e Quebrangulo/AL, segundo o motivo de escolha da escola para cursar o ensino médio.

Motivo de escolha da escola para cursar o ensino médio	Município	
	Arapiraca %	Quebrangulo %
Concluiu o ensino fundamental e deseja concluir o ensino médio	22,61	52,44
Influência da família	10,43	17,07
Qualidade do ensino	61,74	4,88
Não conseguiu vaga em outra instituição de ensino	5,22	25,61

No entanto, quando questionados, se os transportes públicos, especificamente, interferiram em algum momento na decisão deles em não estudar na UNED/PIn, 63,47% dos estudantes de Arapiraca e 65,85% dos de Quebrangulo responderam que não. Embora os percentuais se mantivessem muito próximos, percebe-se ao se compor um quadro das dificuldades apresentadas pelos que responderam sim (Tabela 2), que os estudantes de Quebrangulo carecem muito de um sistema de transporte mais acessível e de maior frequência, antes mesmo dos custos que ele venha incorrer. Os de Arapiraca, diferentemente, vêem como maior dificuldade as despesas com transportes, muito embora se saiba que a renda média familiar destes seja bem superior à de Quebrangulo.

Tabela 2: Dificuldades de transporte para estudar no CEFET – UNED/PIn apresentadas pelos alunos matriculados nas escolas de Arapiraca e Quebrangulo/AL

Categoria	Município	
	Arapiraca %	Quebrangulo
Dificuldade de pagar o transporte	54,76	39,29
Distância para alcançar o destino	7,15	3,57
Dificuldade de transporte (acesso, frequência, etc.)	33,33	57,14
Não saberia se deslocar até a UNED/PIn	4,76	0

Nos 2(dois) municípios tomados como amostras significativas do universo de municípios pertencentes à área de influência da UNED/PIn, percebe-se que não é o transporte público o fator mais importante na decisão dos estudantes em não optarem por estudar nesta escola, ainda que eles percebam a existência de dificuldades de deslocamento relacionadas à baixa acessibilidade, frequências e custos de deslocamento. O motivo maior está pautado na preferência em continuar estudando em escolas do próprio município. No entanto, a ênfase recai sobre os estudantes que apontaram os problemas relacionados à renda, frequências, acessibilidade, e outros, que podem inibir a escolha pela escola.

No que diz respeito às articulações políticas entre educação e transporte de escolares, o que observa, na ‘prática’, são ações isoladas entre estado e município. As informações obtidas nas secretarias estadual e municipal de ensino reproduzem a total desarticulação das políticas de transporte escolar existentes, onde transportadores escolares da rede estadual não ‘devem’ transportar escolares do município e *vice-versa*. Assim, pode ocorrer de comunidades rurais não serem atendidas pelos transportes escolares estaduais, por exemplo, por estudarem em escolas municipais, mesmo existindo transporte escolar do Estado que passe por estas comunidades levando e trazendo alunos de escolas estaduais.

Para a análise da equidade foi atribuído conforme sugere Litman (2003 e 2004), o critério da igualdade de resultados, por este se sustentar no juízo de que se deve assegurar a todos a mesma chance de obter os resultados (garantir transporte escolar para todos os alunos alcançarem a escola). Neste sentido, tal critério pode ajustar-se, ainda, à equidade vertical com respeito à necessidade de mobilidade e habilidade, por ser a que assume que todos os estudantes desfrutem de um nível mínimo de acesso independente das condições de renda familiar.

Assim, para medir se a atual condição de infra-estrutura dos transportes públicos existentes está atendendo de forma espacialmente equitativa à população de estudantes, independentemente da localização geográfica onde eles residam, decidiu-se por utilizar o indicador de acessibilidade proposto por Sanches (2003) por ser um indicador neutraliza os efeitos da localização e da infra-estrutura viária. Embora esse indicador tenha sido aplicado pela autora para analisar a eficiência de rotas de transporte rural escolar e auxiliar na identificação de rotas que devem ser alteradas, buscou-se adaptá-lo à situação dos estudantes que residem nos municípios envolvidos pela área de influência da UNED/PIn.

Na formulação proposta por Sanches (2003), que consiste numa razão entre acessibilidades do transporte público e particular ($A_i = T_{\text{ônibus}} / T_{\text{mínimo}}$), o tempo de viagem pelo veículo de transporte rural foi composto por parcelas de tempo, e o tempo de viagem mínimo pelo tempo de movimento do veículo particular. Na adaptação feita a essa pesquisa, as parcelas de tempo de viagem pelo transporte rural escolar foram substituídas pelas do transporte público (o que demanda o menor tempo de viagem entre um município e a UNED/PIn), e o tempo de viagem mínimo continuou sendo o tempo de movimento do veículo particular.

O que se pretendeu avaliar, enfim, foram os Níveis de Qualidade de Acessibilidade – NQAs dos municípios, quando se deseja alcançar a UNED/PIn, auxiliando compreender em que medida a política de transportes públicos existente, inclusive a do transporte escolar, tem promovido a inserção dos estudantes na escola, independente da sua localização geográfica. Para a avaliação desses NQAs em relação à qualidade do transporte, Sanches (2003) definiu 5 faixas de acessibilidade, onde o indicador próximo de 1 significa que o tempo de viagem no veículo escolar é próximo do tempo de percurso pelo automóvel (faixa ótima). A última faixa na escala da acessibilidade está associada a valores maiores que 2,41(péssimo).

Os dados do NQAs levantados para os 21 municípios (Tabela 3), deixam esclarecer que os benefícios proporcionados pelo transporte público (urbano ou intra-regional) por municípios não ocorrem de forma equitativa, posto que um NQA aceitável que poderia ser traduzido como “regular” na escala adotada por Sanches (2003), não é desfrutado por todos os municípios.

Tabela 3: Nível de qualidade de acessibilidade para os municípios da área de influência do CEFET – UNED/PIn

Municípios	NQA
Palmeira dos Índios, Igaci	(> 2,41) Péssimo
Estrela de Alagoas, Paulo Jacinto, Quebrangulo, Coité do Nória, Minador do Negrão	(2,01 a 2,40) Ruim
Arapiraca, Bom Conselho, Belém, Dois Riachos, Limoeiro de Anadia, Tanque D’Arca, Taquarana, Terezinha, Anadia	(1,61 a 2,00) Regular
Cacimbinhas, Major Isidoro, Lagoa da Canoa, Craíbas, Maribondo	(1,21 a 1,60) Bom

Com fatores condicionantes que refletem as baixas acessibilidades (Tabela 3) podem ser apontados, além das frequências baixas e irregulares dos transportes públicos, longos tempos de transbordos, principalmente nos cruzamentos das rodovias e em terminais rodoviários de passageiros. Nota-se, também, que este quadro se mantém comum entre municípios de população predominantemente rural ou urbana, constatando que a desarticulação entre políticas públicas de educação e transportes não se restringe apenas aos municípios menos desenvolvidos.

5. CONCLUSÕES

Um dos grandes problemas por que passam as populações de municípios pequenos é a ausência quase total do Estado, através dos seus órgãos gestores, das questões que dizem respeito aos direitos sociais da população, especialmente, quando se trata de transportes. A multimodalidade de transportes públicos coexistindo no município evidencia a falta de ações concretas do órgão gestor competente, que não encontra formas mais harmoniosas de deslocamento.

Não há integração entre as esferas administrativas estaduais e municipais no que se refere aos transportes, principalmente, o de escolares, e não existe qualquer articulação voltada para este fim. Os aspectos negativos desta realidade estão associados às iniquidades a alunos de baixa renda familiar de municípios circunvizinhos, que se vêem excluídos do processo. É o caso dos alunos da UNED/PIn, cujos transportes públicos escolares são ofertados apenas por alguns municípios, e no horário matutino, priorizando alunos de ensino médio. Não há correspondência, de fato, às reais necessidades de todos os alunos.

O transporte público é importante nos deslocamentos para a UNED/PIn, mesmo este não tendo sido um elemento decisivo na escolha da escola. Ademais, é excludente, uma vez que uma parcela considerável dos estudantes percebe que sem ele não se chega até a UNED/PIn, devido à baixa renda, a acessibilidade e grandes deslocamentos. Para os alunos originários de outros municípios, a preferência é gastar menos e estudar em escola pública, sujeitando-se as condições adversas de transporte, a ter que pagar por uma escola particular.

A heterogeneidade, nos níveis de qualidade de acessibilidade obtidos, não evidencia relação de município predominantemente urbano ou rural com a melhor ou pior acessibilidade. Daí, conjecturar que, independentemente da condição de renda e moradia dos estudantes, as iniquidades são possíveis de ocorrer.

É necessária a articulação de políticas públicas de transporte e educação, como forma de garantir o deslocamento dos estudantes residentes em outros municípios. Esta integração pode ser direcionada, a partir da elaboração de um Plano Diretor de transporte cujas diretrizes sejam voltadas para criar um círculo de transporte público adequado e de alta acessibilidade, que consiga integrar a área urbana e rural do município à escola, como também os municípios do seu entorno.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Almeida, L. M. W. (1999) *Desenvolvimento de uma metodologia para análise locacional de sistemas educacionais usando modelos de interação espacial e indicadores de acessibilidade*. Tese de Doutorado, UFSC. Florianópolis, SC.
- Beder, S. (2000) Costing The Earth: Equity, Sustainable Development and Environmental Economics. *In: New Zealand Journal of Environmental Law*, 4, p.227-243.

- Disponível em: <<http://www.uow.edu.au/arts/sts/sbeder/esd/equity.html>>. Acesso em 14 de outubro de 2004.
- Castro, M. H. G. (1999) *A Educação para o século XXI: o desafio da qualidade e da equidade*. INEP, Brasília, DF.
- Delors, J. (2003) *Educação: Um tesouro a descobrir*. Cortez, São Paulo, SP.
- Ferreira, A. B. H. (1999) *Novo Aurélio Século XXI: o dicionário da língua portuguesa*. 3. ed. Nova Fronteira, Rio de Janeiro, RJ.
- Gomide, A. A. (2003) *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. IPEA, Brasília, DF.
- IBGE (2000) *Sinopse do censo*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Brasília, DF.
- Litman, T. A. (2003) *Social Inclusion As A Transport Planning Issue in Canada*. Victoria Transport Policy Institute. Disponível em <http://www.vtpi.org/soc_ex.pdf>. Acesso em 12 de outubro de 2004.
- Litman, T. A. (2004) *Evaluating Transportation Equity*. Victoria Transport Policy Institute. Disponível em <<http://www.vtpi.org/equity.pdf> [//www.vtpi.org/0_equity.html](http://www.vtpi.org/0_equity.html)>. Acesso em 12 de outubro de 2004.
- MEC (1997) *Diretrizes Curriculares Nacionais para a Educação Profissional de Nível Técnico*. Secretaria de Educação Fundamental, Conselho Nacional de Educação - MEC/CNE. Brasília, DF.
- Sanches, S. P. (1996) Acessibilidade: um indicador do desempenho dos sistemas de transporte nas cidades. In: *Anais do X Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes*, ANPET, p.199-208, Brasília, DF.
- Sanches, S. P. (2003) Avaliação do Padrão de acessibilidade em um sistema de transporte de alunos da zona rural. In: *Anais do XVII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes*, ANPET, p.931-942, Rio de Janeiro, RJ.
- Santos, E. M. (2004) Exclusão social, transporte e políticas públicas. In: *Anais do XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes*, ANPET, p.1288-1299, Florianópolis, SC.
- Strambi, O. (1993) Critérios de equidade para o Transporte Público Urbano: Uma Revisão Crítica dos Principais Estudos. *Anais do VII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes*, ANPET, São Paulo, v.1, p.167-179.
- Strambi, O. (2000) O Conceito de Equidade e sua Aplicação em Transportes In: *Santos, E. e J. Aragão (eds.). Transporte em Tempos de Reforma*. 2 ed., revista - EDUFRRN Editora, Natal, RN.
- Vasconcellos, E. A. (1997) Transporte Rural: O resgate de um tema esquecido. In: *Revista dos Transportes Públicos*, ANTP, ano 19, nº 75, 2º trim., p.31-48, São Paulo, SP..
- Vergara, S. C. (1997) *Projetos e relatórios de pesquisa em Administração*. Atlas, São Paulo, SP.
- WORLD BANK (2002) *Globalization, growth, and poverty*. World Bank, Washington, D.C.
- WORLD BANK (2003) *Inequality and Economic Development in Brazil*. Report No. 24487-BR, V.1: policy Report. World Bank, Washington, D.C.

Ivancildo Ferreira dos Santos (ivancildofsantos@ig.com.br)
Anísio Brasileiro de Freitas Dourado
Departamento de Engenharia Civil, Universidade Federal de Pernambuco