

Monitorando a Evasão Escolar na Zona Rural dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro: Um estudo da contribuição do Programa Caminho da Escola

Gabriel Lima Marques¹

Recebido em 20 de agosto de 2017

Aprovado em 14 de junho de 2018

DOI: 10.18829/rp3.v1i11.26814

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo investigar se o Programa Caminho da Escola, iniciativa do governo federal que tem como um dos seus *outcomes* esperados: a redução da evasão escolar na zona rural, é ou não eficaz quanto a isso. Para tanto, logo em seguida a algumas colocações delimitadoras da pesquisa, como o local e a rede de abrangência – no caso, entre as escolas públicas dos municípios do Estado do Rio de Janeiro – o período – especificamente, entre os anos de 2011 a 2015 – e o *input* utilizado para a aquisição dos veículos padronizados de transporte escolar – qual seja, os recursos orçamentários do Ministério da Educação (MEC). Foram trazidas ainda tanto algumas informações sobre a relação entre a falta de transporte, a evasão escolar no campo e o papel da União frente a esse problema. Quanto oferecidas ainda explicações de natureza metodológica. E por fim, apresentada a trilha percorrida pelo estudo, junto aos dados encontrados, para alcançar a conclusão de que a contribuição do Programa não foi tão relevante frente ao investimento realizado.

Palavras-Chave: Evasão Escolar; Política Pública; Programa Caminho da Escola.

ABSTRACT

The objective of this study is to investigate if the School Pathway Program, an initiative of the federal government that has one of its expected outcomes: reducing school evasion in rural areas, is in this regard effective or not. To do so, shortly thereafter some delimiting explanations of the research, as the place and coverage network, in this case, between the public schools maintained by the Rio de Janeiro's cities; the period, specifically between the years 2011 and 2015; and the input used for the purchase of standardized school transport vehicles, that is, the budgetary resources of the Secretariat of Education. It was also presented some information on a link between lack of transport, school evasion in the countryside and the role of the Union in dealing with this problem. Explanations yet of methodological nature. And finally, the path taken by the study, along with the data found, to reach the conclusion that the contribution's Program was not so relevant to the investment made.

Keywords: School Evasion; Public Politics School Pathway Program.

¹ Universidade Federal do Amapá – UNIFAP. E-mail: gabriel-marques@hotmail.com

1. Introdução e Limites da Pesquisa

Segundo o que dispõe o inciso VII do artigo 208 da constituição federal – com a redação dada pela emenda nº 59 de 2009 – é dever do Estado no plano da educação, garantir aos estudantes o atendimento de suas eventuais necessidades em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, de transporte, de alimentação e de assistência à saúde.

Especificamente quanto ao transporte, e considerando à época a meta nº 17 do Plano Nacional de Educação (Lei nº 10.172/01) para o decênio 2001-2010 – que dispunha “[...] prover de transporte escolar as zonas rurais, quando necessário, com colaboração financeira da União, Estados e Municípios, de forma a garantir a escolarização dos alunos [...]” – o Conselho Deliberativo do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), manifestando-se através da Resolução nº 03 de 28/03/2007, criou o Programa Caminho da Escola.

Tal Programa – objeto em momento posterior da disciplina pelo Decreto nº 6.768 de 2009 – trouxe em seu bojo os seguintes resultados ou *outcomes* esperados: renovação da frota de veículos escolares das redes municipal e estadual de educação básica na zona rural; garantia da qualidade e da segurança do transporte escolar na zona rural, por meio da padronização e da inspeção dos veículos disponibilizados pelo programa; garantia do acesso e da permanência dos estudantes moradores da zona rural nas escolas da educação básica; redução da evasão escolar, em observância às metas do Plano Nacional de Educação (PNE); e por fim, redução do preço de aquisição dos veículos necessários ao transporte escolar na zona rural (art. 2º do Decreto nº 6.768 de 2009).

Tudo isso, mediante o *output*: aquisição por meio de pregão eletrônico para o registro de preços de veículos padronizados para o transporte escolar – com *inputs* ou recursos orçamentários do Ministério da Educação; através de linha especial de crédito a ser concedida pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES); ou ainda por meio de recursos próprios dos entes federativos que aderirem ao Programa Caminho da Escola (art. 3º do Decreto nº 6.768 de 2009).

Neste âmbito, o que a presente investigação se propõe, portanto, é responder a seguinte pergunta: onde houve a aquisição de veículos padronizados para servirem de transporte aos estudantes da zona rural – via Programa Caminho da Escola e com recursos

orçamentários do Ministério da Educação (MEC) – houve por seu turno, no período de 2011 a 2015, redução das taxas de evasão escolar no ensino fundamental público ofertado pelos municípios que compõem o Estado do Rio de Janeiro?

Ora, de modo a esse questionamento responder, vale o registro de que o presente trabalho se encontra dividido em três partes. Na primeira, o objetivo é tecer algumas considerações sobre a educação na área rural e de sua relação, no tocante a evasão escolar, com a falta de transporte – acerto em tese para a edição da política pública “Programa Caminho da Escola”. No segundo momento, a ideia é explicar a metodologia empregada na pesquisa. E por fim, em um terceiro momento, a intenção é trazer o percurso percorrido e os dados alcançados pela investigação, para em seguida conduzir o trabalho a uma conclusão que responda à pergunta posta no parágrafo acima.

2. Relacionando Transporte e Abandono Escolar no Campo com o Programa Caminho da Escola

É certo que o oferecimento do ensino público gratuito para muitos estudantes não é o suficiente para lhes garantir o acesso ou a permanência em sala de aula. Em vários casos, como no dos estudantes da zona rural, é necessário não apenas vencer barreiras materiais e culturais – como, por exemplo, a má alimentação e a falta de alfabetização na família – mas também é preciso derrubar obstáculos físicos (SILVA & ARNT, 2010). Isso porque dada a falência das antigas escolas rurais isoladas e multisseriadas – onde os alunos de várias séries se reuniam em torno de um único professor – e a sua substituição pelo processo de nucleação em áreas urbanas ou em áreas rurais mais desenvolvidas – nas quais obviamente se provou haver demanda o suficiente para sustenta-las – surgiu com esta nova filosofia o problema do deslocamento de alunos residentes em áreas distantes ou de difícil acesso (CARVALHO *et al.*, 2017, pp. 119-120).

Não à toa, é que já pensando em realidades iguais, o legislador constituinte no melhor estilo “[...] se a escola não pode ser levada à população, o Poder Público tem o inescusável dever de levar a população à escola [...]” (NUNES JÚNIOR, 2009, p. 97) cuidou de atrelar o dever do estado de oferecer junto da escolarização, também outras obrigações conhecidas como acessórias, tal qual ocorre com o transporte (art. 208, inciso VII, da CF/1988). Necessidade esta, aliás, que no meio rural, por ser “[...] diretamente proporcional à

distância que se deve vencer para chegar às escolas [...]” (ARAÚJO, 2008, p.13), pode na hipótese de não ser disponibilizada às crianças ou ainda na de apresentar problemas de qualidade e segurança, ser sem dúvidas um dos motivos a contribuírem para que estas abandonem as salas de aula (SILVA *et al.*, 2006, p.75).

Basta apenas pensar nos longos percursos de casa para a escola e da escola para casa, vencidos pelo esforço físico quando não há disponível o transporte, ou quando este existe, à custa de um excessivo tempo ocioso dentro dos veículos.¹ E ainda, refletir sobre a precariedade de muitos dos automóveis ou barcos que realizam o serviço de transporte escolar nos interiores a fora.² Situações, cada qual, que podem tanto provocar o cansaço nos alunos e colaborar conseqüentemente para uma dificuldade na aprendizagem e para o desestímulo em relação a continuidade nos estudos, quanto também representar risco à própria incolumidade física dos estudantes e uma lógica preocupação de seus pais em deixá-los se encaminhar às escolas valendo-se de tais meios, forçando, portanto, a retirada daqueles do ambiente acadêmico (SILVA *et al.*, 2006, p.128).

Posta esta realidade, embora nos anos 90 o governo federal tenha se mantido praticamente inerte e sob as vestes do artigo 211, parágrafos 2º e 3º da constituição federal de 1988, tenha adotado uma postura de responsabilizar Estados e Municípios – em razão do dever de atuação prioritária no campo da educação básica – pela inexistência ou eventuais deficiências no atendimento à demanda por transporte escolar rural. Foi com o início dos anos 2000 que deixando finalmente de lado as políticas universalistas – caso do Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) de 1994 (Portaria Ministerial nº 955), que mesmo tendo contribuído para a diminuição da evasão escolar no campo não estava focado em solucionar este problema em particular (SILVA *et al.*, 2006, p. 128) – a União, através do Conselho Deliberativo do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), atentando finalmente para as peculiaridades da educação na área rural, criou através da Resolução nº 03 de 28/03/2007 o Programa Caminho da Escola.

Que com foco “[...] em ampliar, por meio do transporte diário, o acesso e a permanência dos alunos matriculados na educação básica da zona rural das redes estadual e municipal [...]” e prevendo de início somente as orientações necessárias para que os Municípios e os Estados pudessem adquirir ônibus de transporte escolar, zero quilômetro, e

¹ Há pesquisas que mostram que estudantes chegam a ficar até 4 horas no trajeto de escola para casa e da casa para a escola (Cf. CARVALHO *et al.*, 2017, p. 125).

² Neste sentido “[...] ressalte-se a grande ocorrência de caminhonetes e carros (veículos de passeio) no transporte de alunos que, muitas vezes, não são adequados ou não estão adaptados ao transporte escolar (quantidade de assentos, cinto de segurança, equipamentos de emergência etc.) [...]” (YAMASHITA *et al.*, 2008, p. 46).

embarcações novas, por intermédio de um financiamento junto ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), ou pela utilização de recursos próprios (arts. 1º e 8º da Resolução nº 03/2007 – FNDE). Foi logo em seguida aperfeiçoado pelo Executivo, com a disciplina do curtíssimo Decreto nº 6.768 de 2009 – este o regulamento ora vigente – para permitir não só o estabelecimento dos efeitos que com a política eram esperados se dar no mundo da vida, mas, sobretudo, abrir a possibilidade de aquisição dos veículos com recursos oriundos das dotações orçamentárias consignadas anualmente ao Ministério da Educação (art. 2º e 5º do Decreto nº 6.768 de 2009).

Alteração que uma vez lida com o disposto na estratégia 7.13 do Plano Nacional da Educação (Lei nº 13.005/14) para o decênio 2014-2023 – na oportunidade, garantir transporte gratuito para todos os estudantes da educação do campo, com a participação da União proporcional às necessidades dos entes federados – somente pode ser vista como uma mudança de mentalidade do governo federal – que se abrindo para investir de forma direta no transporte escolar rural do ensino básico, reconhece nisto a possibilidade de ao suprir a carência financeira a que muitos dos entes federativos estão submetidos em todo país, por consequência, não penalizar os estudantes pelas faltas que não são suas.

Assim sendo, é em razão disso que no próximo ponto a ideia trata-se justo de apresentar como foi desenvolvida a pesquisa que no último item se vai expor, para comprovar a vantagem ou não desse apoio na vida dos estudantes.

3. Definições Metodológicas

Conforme lição encontrada em bibliografia especializada, o monitoramento de políticas públicas pode ser conceituado como o procedimento mediante o qual se verifica a eficácia da execução de um projeto em relação aos seus objetivos (RUA & ROMANINI, p. 09). O que para tanto, bem se sabe da necessidade de um indicador. Quer dizer, de um recurso metodológico para auxiliar a interpretação da realidade e de suas transformações, de uma forma sintética e operacional (INEP, 2016, p. 06).

Neste sentido, como o objetivo da presente investigação é monitorar o Programa Caminho da Escola nos municípios do Estado do Rio de Janeiro, para saber se a compra de automóveis escolares padronizados entre os anos de 2011 e 2015, com a utilização de recursos orçamentários do Ministério da Educação (MEC), contribuiu para a redução da

evasão escolar no ensino fundamental público oferecido no campo. Mas infelizmente, o Programa não trouxe no bojo do seu diploma regulamentador nenhum indicador para se medir isso. De modo então a garantir a viabilidade e o sucesso de tal feito, mostrou-se necessário para o bom andamento da pesquisa construir uma ferramenta estatística útil para atender o referido objetivo (LAND *et al.*, 2012).

Assim é que se estabeleceu como indicador “o percentual de alunos do ensino fundamental que abandonam os estudos nas escolas públicas situadas na área rural”, presentes organizados por ano e município, com base nos relatórios do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP), na plataforma de dados do Blog QEDu³ – iniciativa idealizada pela Meritt, uma empresa de tecnologia educacional, e pela Fundação Lemann, do empresário Jorge Paulo Lemann.

De posse destes dados, a ideia foi compara-los com as informações obtidas no sítio ><http://simec.mec.gov.br><, onde se acham de forma detalhada ou sintética as ações do Ministério da Educação (MEC), sistematizadas também por município. Para a partir de então, sabendo quantos foram os meios de transporte adquiridos, o tipo e o total do valor gasto, concluir bem em seguida se com o investimento feito ocorreu ou não a almejada redução da evasão escolar no campo fluminense. O que é bem certo, apesar de ser um fenômeno – que como qualquer outro de natureza social, é multivariado – trata-se aquela, da variável aqui ora privilegiada.

4. Condução e Resultados da Pesquisa

O Estado do Rio de Janeiro é composto por 92 municípios. E dos quase 16 milhões de pessoas que segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – colhidos a partir do último recenseamento demográfico no ano de 2010 – residiam à época nesta unidade federativa, aproximadamente 530 mil se encontravam em área rural, e deste grupo, algo em torno de 100 mil pessoas eram crianças ou jovens na idade escolar do ensino fundamental.⁴

³ Solução adotada, pois como assume o INEP (2016, p. 12), a obtenção de dados com periodicidade e consistência suficientes para a construção de indicadores considerados relevantes é sempre um problema. Inclusive, ainda maior quando se trata dos municípios, já que boa parte deles não coleta ou organiza estatísticas com abrangência ou regularidade suficientes para alimentar a construção de um indicador. A alternativa mais sólida para contornar essa dificuldade é então construir um a partir da utilização de dados oriundos de pesquisas nacionais com abrangência municipal, presentes em base de dados.

⁴ Ver: >http://www.ibge.gov.br/estadosat/temas.php?sigla=rj&tema=censodemog2010_amostra<. Acesso em: 26/05/2017.

De modo a atendê-los, embora se saiba que o Estado do Rio de Janeiro entre os anos de 2007 e 2010 tenha vivenciado um processo de diminuição do número de escolas na área rural (CORDEIRO, 2012, p. 07). Por força da Resolução nº 02/2008 – MEC, que estabeleceu que quando o processo de nucleação se mostrar necessário – por exemplo, para a redução de custos ou a favor da centralização administrativa – é dever do poder público garantir aos estudantes afetados o transporte intracampo e evitar ao máximo o deslocamento destes alunos para a cidade (Arts. 1º, 2º, 3º, 4º e 5º da Resolução nº 02/2008 – MEC). Entre as escolas que permaneceram abertas na área rural – o que aqui se assume, restaram porque nucleadas, em detrimento das escolas urbanas – a dotação orçamentária total que o Ministério da Educação – conforme disposto na tabela abaixo – disponibilizou entre os anos de 2012 a 2015 para 73 municípios fluminenses, via Programa Caminho da Escola, foi de R\$ 30.858.722,95.

Tabela 1. Investimentos do Programa Caminho da Escola nas cidades fluminenses.

Cidade	Quantidade de Veículos Escolares Adquiridos	Tipo de Veículo Escolar			Valor Investido
		Ônibus Rural Escolar	Lanchas Escolares	Bicicletas e Capacetes	
1) Angra dos Reis	3	3	0	0	R\$ 522.620,00
2) Aperibé	2	2	0	0	R\$ 297.800,00
3) Araruama	1	1	0	0	R\$ 168.000,00
4) Areal	2	2	0	0	R\$ 320.000,00
5) Armação dos Búzios	1	1	0	0	R\$ 240.500,00
6) Barra Mansa	1	1	0	0	R\$ 157.740,00
7) Bom Jardim	6	6	0	0	R\$ 1.058.920,00
8) Bom Jesus do Itabapoana	1	1	0	0	R\$ 139.000,00
9) Cabo Frio	1	1	0	0	R\$ 242.100,00
10) Cachoeiras de Macacu	1	1	0	0	R\$ 242.100,00
11) Cambuci	181	2	0	179	R\$ 456.577,10
12) Campos dos Goytacazes	1	1	0	0	R\$ 227.871,00
13) Cantagalo	1	1	0	0	R\$ 196.500,00
14) Cardoso Moreira	13	1	0	12	R\$ 199.455,30
15) Carmo	3	3	0	0	R\$ 532.880,00
16) Casimiro de Abreu	1	1	0	0	R\$ 196.500,00
17) Duas Barras	2	2	0	0	R\$ 400.880,00
18) Duque de Caxias	283	7	0	276	R\$ 1.110.167,40
19) Engenheiro Paulo de Frontin	2	2	0	0	R\$ 393.000,00
20) Guapimirim	1	1	0	0	R\$ 237.780,00
21) Iguaba Grande	1	1	0	0	R\$ 157.740,00
22) Itaboraí	1	1	0	0	R\$ 168.000,00
23) Italva	203	1	0	202	R\$ 207.209,80
24) Itaocara	1	1	0	0	R\$ 196.500,00
25) Itaperuna	8	8	0	0	R\$ 1.735.280,00
26) Itatiaia	2	2	0	0	R\$ 318.000,00
27) Laje do Muriaé	13	1	0	12	R\$ 214.444,30

28) Macaé	1	1	0	0	R\$ 168.000,00
29) Magé	1	1	0	0	R\$ 237.780,00
30) Mangaratiba	1	1	0	0	R\$ 250.500,00
31) Maricá	6	6	0	0	R\$ 1.259.000,00
32) Miguel Pereira	2	2	0	0	R\$ 468.280,00
33) Miracema	161	1	0	160	R\$ 178.404,00
34) Natividade	1	1	0	0	R\$ 139.000,00
35) Nilópolis	3	3	0	0	R\$ 442.260,00
36) Nova Friburgo	2	2	0	0	R\$ 297.800,00
37) Nova Iguaçu	3	3	0	0	R\$ 540.420,00
38) Paracambi	2	2	0	0	R\$ 472.310,00
39) Paraíba do Sul	3	3	0	0	R\$ 721.500,00
40) Paraty	1	1	0	0	R\$ 230.210,00
41) Paty do Alferes	2	2	0	0	R\$ 364.880,00
42) Petrópolis	1	1	0	0	R\$ 242.100,00
43) Pinheiral	1	1	0	0	R\$ 186.000,00
44) Piraí	4	4	0	0	R\$ 774.700,00
45) Porciúncula	330	2	0	328	R\$ 463.579,20
46) Quatis	1	1	0	0	R\$ 196.500,00
47) Quissamã	1	1	0	0	R\$ 240.500,00
48) Resende	4	4	0	0	R\$ 848.560,00
49) Rio Bonito	2	2	0	0	R\$ 514.250,00
50) Rio Claro	3	3	0	0	R\$ 718.780,00
51) Rio das Flores	3	3	0	0	R\$ 656.600,00
52) Rio das Ostras	1	1	0	0	R\$ 147.420,00
53) Santa Maria Madalena	6	6	0	0	R\$ 1.332.800,00
54) Santo Antônio de Pádua	202	1	0	201	R\$ 299.999,90
55) São Fidélis	101	1	0	100	R\$ 182.367,50
56) São Francisco de Itabapoana	1	1	0	0	R\$ 227.871,00
57) São Gonçalo	8	8	0	0	R\$ 2.004.000,00
58) São João da Barra	2	2	0	0	R\$ 385.200,00
59) São João de Meriti	3	3	0	0	R\$ 649.100,00
60) São José de Ubá	3	3	0	0	R\$ 721.500,00
61) São José do Vale do Rio Preto	1	1	0	0	R\$ 168.000,00
62) São Pedro da Aldeia	1	1	0	0	R\$ 242.100,00
63) São Sebastião do Alto	3	3	0	0	R\$ 677.500,00
64) Sapucaia	1	1	0	0	R\$ 160.000,00
65) Saquarema	4	4	0	0	R\$ 976.560,00
66) Silva Jardim	1	1	0	0	R\$ 196.500,00
67) Sumidouro	1	1	0	0	R\$ 249.740,00
68) Tanguá	1	1	0	0	R\$ 230.210,00
69) Teresópolis	1	1	0	0	R\$ 230.210,00
70) Trajano de Moraes	178	0	0	178	R\$ 43.836,95
71) Três Rios	2	2	0	0	R\$ 501.000,00
72) Valença	1	1	0	0	R\$ 239.000,00
73) Varre-Sai	180	0	0	180	R\$ 44.329,50
Total	1977	149	0	1828	R\$ 30.858.722,95

Fonte: o autor.

A partir deste total, conforme demonstram os gráficos disponibilizados logo a seguir, 8% ou 149 veículos do que foi adquirido eram ônibus rural escolar, e 92% ou 1828 veículos foram o conjunto de bicicletas e capacetes. Números estes que correspondem a 71 municípios adquirentes de ônibus escolar – sendo as exceções apenas as cidades de Varre-Sai e Trajano de Moraes – e 11 municípios adquirentes de bicicletas e capacetes – todos, menos Duque de Caxias, das mesorregiões, centro, norte e noroeste fluminense, locais predominantemente agropastoris.

Número total de meios de transporte escolar adquiridos pelos municípios do Rio de Janeiro com recursos do MEC.

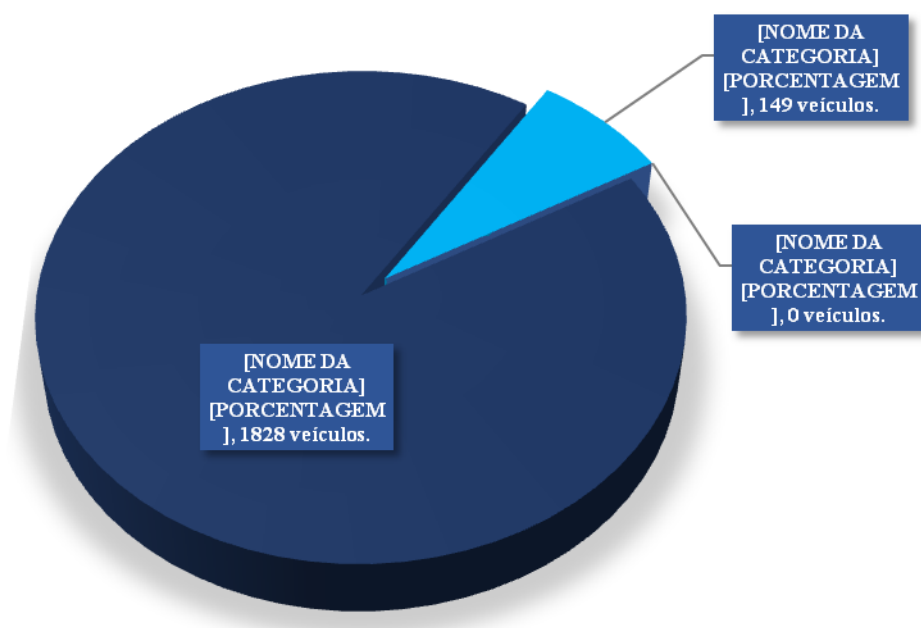


Gráfico1. Aqui se destacam o número total de meios de transporte adquiridos para o transporte escolar nos municípios do Rio de Janeiro no período de 2011 até 2015 com recursos oriundos do orçamento do Ministério da Educação (MEC). É importante, porém, frisar que a diferença em número de veículos adquiridos não pode ser considerada diretamente proporcional ao número de alunos beneficiados, pois o ônibus é um veículo de transporte de massa enquanto as bicicletas não o são.

Gráfico 2. Número de cidades que adquiriram os três tipos de veículos para o transporte escolar:

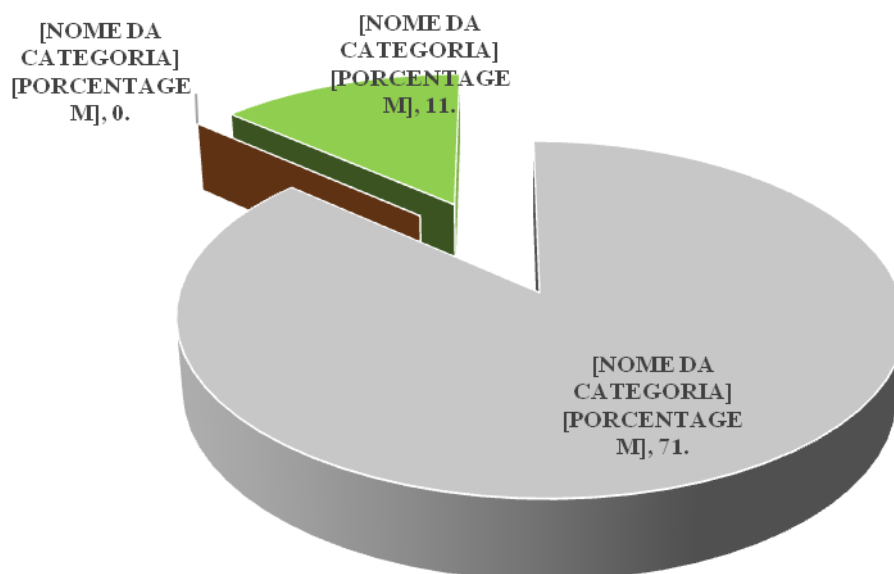


Gráfico 2. Dentre os municípios havia a possibilidade de aquisição de diferentes meios de transportes, a depender da necessidade, podendo ser lanchas, bicicletas e ônibus. Neste gráfico há uma delimitação do número de municípios que adquiriu cada um dos transportes.

Com isso em mente, analisando os números da evasão escolar distribuídos por município em 2011 e comparando com as taxas do ano de 2015, conforme tabela abaixo:

Tabela 2. Taxa percentual de abandono escolar por município fluminense no período de 2011 até 2015.

Cidade	2011		2015		Perspectiva Final
	Anos Iniciais	Anos Finais	Anos Iniciais	Anos Finais	
1) Angra dos Reis	0,00%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Estabilizou
2) Aperibé	0,00%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Estabilizou
3) Araruama	0,00%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Estabilizou
4) Areal	0,00%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Estabilizou
5) Armação dos Búzios	0,00%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Estabilizou
6) Barra Mansa	0,00%	0,50%	0,50%	4,30%	Aumentou
7) Bom Jardim	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	Estabilizou
8) Bom Jesus do Itabapoana	0,00%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Estabilizou
9) Cabo Frio	0,00%	0,40%	0,20%	1,70%	Aumentou
10) Cachoeiras de Macacu	0,00%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Estabilizou
11) Cambuci	0,00%	0,00%	0,00%	14,30%	Aumentou
12) Campos dos	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	Estabilizou

Goytacazes					
13) Cantagalo	0,00%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Estabilizou
14) Cardoso Moreira	0,00%	1,80%	0,30%	1,40%	Aumentou
15) Carmo	0,00%	Nada Consta	1,00%	Nada Consta	Aumentou
16) Casimiro de Abreu	0,00%	Nada Consta	0,30%	Nada Consta	Aumentou
17) Duas Barras	0,10%	0,40%	0,00%	0,00%	Diminuiu
18) Duque de Caxias	0,20%	2,20%	0,50%	0,30%	Diminuiu
19) Engenheiro Paulo de Frontin	0,20%	0,60%	0,00%	0,50%	Aumentou
20) Guapimirim	0,20%	1,20%	0,20%	0,70%	Aumentou
21) Iguaba Grande	0,20%	2,20%	0,30%	0,60%	Aumentou
22) Itaboraí	0,20%	0,00%	0,30%	0,00%	Diminuiu
23) Italva	0,30%	0,00%	0,60%	5,20%	Aumentou
24) Itaocara	0,30%	2,60%	0,10%	5,40%	Aumentou
25) Itaperuna	0,30%	4,10%	0,30%	0,00%	Diminuiu
26) Itatiaia	0,40%	0,00%	0,20%	4,80%	Aumentou
27) Laje do Muriaé	0,40%	0,40%	0,90%	0,60%	Aumentou
28) Macaé	0,40%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Diminuiu
29) Magé	0,40%	2,30%	1,10%	0,50%	Aumentou
30) Mangaratiba	0,50%	3,10%	0,50%	3,10%	Aumentou
31) Maricá	0,50%	8,60%	1,30%	3,30%	Diminuiu
32) Miguel Pereira	0,50%	2,10%	0,30%	1,20%	Diminuiu
33) Miracema	0,50%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Diminuiu
34) Natividade	0,50%	6,90%	0,70%	4,70%	Diminuiu
35) Nilópolis	0,50%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Diminuiu
36) Nova Friburgo	0,60%	1,20%	0,00%	1,50%	Aumentou
37) Nova Iguaçu	0,60%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Diminuiu
38) Paracambi	0,60%	5,00%	0,30%	2,50%	Diminuiu
39) Paraíba do Sul	0,60%	0,00%	0,90%	2,00%	Aumentou
40) Paraty	0,60%	0,50%	0,70%	1,20%	Aumentou
41) Paty do Alferes	0,60%	0,30%	0,00%	0,00%	Diminuiu
42) Petrópolis	0,70%	9,30%	0,60%	2,20%	Diminuiu
43) Pinheiral	0,70%	1,70%	0,00%	0,00%	Diminuiu
44) Piraí	0,70%	2,80%	0,20%	1,10%	Diminuiu
45) Porciúncula	0,90%	3,40%	1,20%	1,70%	Diminuiu
46) Quatis	0,90%	2,60%	0,50%	1,40%	Diminuiu
47) Quissamã	1,00%	1,20%	0,80%	1,20%	Diminuiu
48) Resende	1,00%	2,90%	1,20%	2,40%	Diminuiu
49) Rio Bonito	1,00%	2,00%	1,10%	3,00%	Aumentou
50) Rio Claro	1,00%	0,00%	1,10%	6,10%	Aumentou
51) Rio das Flores	1,10%	3,50%	0,00%	0,00%	Diminuiu
52) Rio das Ostras	1,20%	Nada Consta	0,60%	0,00%	Diminuiu
53) Santa Maria Madalena	1,20%	2,10%	0,90%	3,80%	Aumentou
54) Santo Antônio de Pádua	1,20%	4,80%	0,70%	3,60%	Diminuiu
55) São Fidélis	1,20%	3,70%	1,70%	3,90%	Aumentou
56) São Francisco de Itabapoana	1,20%	3,30%	0,70%	13,60%	Aumentou
57) São Gonçalo	1,30%	3,10%	0,50%	5,90%	Aumentou
58) São João da Barra	1,60%	2,10%	1,50%	3,00%	Aumentou
59) São João de Meriti	1,70%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Diminuiu
60) São José de Ubá	1,70%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Diminuiu
61) São José do Vale do Rio Preto	1,70%	0,80%	1,30%	0,80%	Diminuiu
62) São Pedro da Aldeia	1,80%	3,90%	0,70%	3,60%	Diminuiu
63) São Sebastião do	2,20%	3,00%	0,90%	4,20%	Aumentou

Alto					
64) Sapucaia	2,60%	1,60%	0,50%	0,80%	Diminuiu
65) Saquarema	2,70%	2,40%	2,60%	3,20%	Aumentou
66) Silva Jardim	2,70%	0,70%	1,30%	0,00%	Diminuiu
67) Sumidouro	2,90%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Diminuiu
68) Tanguá	2,90%	3,30%	0,10%	0,00%	Diminuiu
69) Teresópolis	3,80%	10,70%	0,00%	0,00%	Diminuiu
70) Trajano de Moraes	5,90%	Nada Consta	0,00%	Nada Consta	Diminuiu
71) Três Rios	Nada Consta	Nada Consta	Nada Consta	Nada Consta	Estabilizou
72) Valença	Nada Consta	Nada Consta	Nada Consta	Nada Consta	Estabilizou
73) Varre-Sai	Nada Consta	Nada Consta	Nada Consta	Nada Consta	Estabilizou

Fonte: o autor.

A avaliação que primeiro pode ser feita é que o pressuposto assumido antes da apresentação dos dados da presente pesquisa, de que o processo de nucleação das escolas, quando ocorrido, tenha se dado intracampo no Estado do Rio de Janeiro – porque em total sintonia com o contido na Resolução nº 02/2008 – MEC – não se sustenta. Afinal, é o que se evidencia pelos “Nada Consta” de taxas para os anos iniciais (1º ao 5º) e finais (6º ao 9º) do ensino fundamental público rural, em cidades com peculiaridades eminentemente agrárias, como, por exemplo, o caso de Varre-Sai. E ainda, pelos municípios que embora possuam taxas de aproveitamento entre o primeiro ciclo do ensino fundamental, não possuem, porém, taxas no segundo ciclo. Situações tanto uma quanto outra, que denotam que os estudantes, ora precisam se encaminhar à área urbana para obter o acesso à educação, ora, se a têm no campo, acabam sendo obrigados a se dirigir para a sede do município para completá-la – já que não há disponível todo o ensino fundamental na zona rural.⁵ O que vale o registro, sugere-se um aprofundamento investigativo para determinar as taxas de evasão urbanas em relação a origem das matrículas e obter mais precisão.

Noutro giro, e respondendo enfim ao problema posto pelo presente *paper*, o que se pôde verificar também é que ainda que o investimento por parte do Ministério da Educação (MEC), para a compra de ônibus ou bicicletas escolares, tenha sido o de um montante consideravelmente alto, entre os anos de 2012 e 2015. Pelo menos essa variável para a redução da evasão escolar entre as escolas públicas do campo fluminense, não se mostrou tão relevante. Isso porque, cidades como São Gonçalo e Santa Maria Madalena, inclusive, nas quais houve um expressivo investimento comparado ao desembolsado em outros municípios, tiveram um aumento das taxas de abandono. E além disso, mesmo nas cidades onde a diminuição ocorreu, – aproximadamente 60% dos municípios estudados – uma vez que as

⁵ O que segundo Kremer (2010) é ruim, pois produz o desenraizamento dos jovens do campo.

taxas já não eram tão altas em 2011, a redução, portanto, foi bem tímida, levando a dúvida sobre se o investimento foi de fato ou não relevante para tanto.

5. CONCLUSÃO

O presente trabalho teve por objetivo investigar se o Programa Caminho da Escola – uma política pública de autoria do governo federal – era ou não efetivo quanto a um dos seus *outcomes* esperados – o de reduzir a evasão escolar nas escolas públicas rurais – nos municípios do Estado do Rio de Janeiro, e com a utilização de recursos orçamentários do Ministério da Educação (MEC). Nesta senda, o que se quis inicialmente demonstrar foi que dado o processo de nucleação das escolas rurais – no âmbito rural mesmo (foco da investigação) ou em território urbano – mais do que nunca o transporte passou a ter significativa importância, posto que uma das causas para o abandono dos estudos no campo, é tanto a sua falta quanto a sua prestação deficiente. A seguir, dedicou-se algumas linhas às informações de natureza metodológica, para explicar que o indicador construído e que seria utilizado, no caso o “percentual de alunos do ensino fundamental que abandonam os estudos nas escolas públicas situadas na área rural”, encontrado no Blog QEdu, organizado por município, seria cotejado no desenvolvimento da pesquisa com os dados obtidos na página da internet do Ministério da Educação, onde constam os recursos investidos por este órgão, via Programa Caminho da Escola. Para por fim, concluir que os investimentos feitos, e sem dúvidas altos, implicaram – quando não foram capazes de conter o aumento – em uma redução tímida das taxas de abandono, gerando o questionamento sobre se de fato esta foi a variável que contribuiu efetivamente para tanto.

Referências

- ARAÚJO, Carlos Eduardo Freire. Análise de eficiência nos custos operacionais de rotas do transporte escolar rural. Dissertação de Mestrado em Transportes. UNB, 2008.
- CARVALHO, Willer Luciano. *Et al.* O processo evolutivo do transporte escolar rural brasileiro no modo rodoviário. *In: Revista Eletrônica de Engenharia Civil*. Volume 13, nº 01, 2017.
- CORDEIRO, Tássia Gabriele Balbi de Figueiredo e. O processo de fechamento de escolas rurais no Estado do Rio de Janeiro: a nucleação escolar analisada a partir da educação do

campo. *In: Anais do XXI Encontro Nacional de Geografia Agrária. Uberlândia: UFU, 2012.*

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA (INEP). PNE em movimento. **Construindo indicadores educacionais nos municípios. Brasília: INEP-DIRED, 2016.**

KREMER, Adriana. A nucleação escolar e o processo de desenraizamento nas comunidades rurais do município de Bom Retiro/SC. *In: Anais do I Seminário de pesquisa em Educação do Campo.* Santa Catarina: UFSC, 2010.

LAND, Kenneth. *Et al.* Handbook of social indicators and quality of life research. London/New York: Springer, 2012.

NUNES JÚNIOR, Vidal Serrano (Org.). Manual de Direitos Difusos. São Paulo: Verbatim, 2009.

RUA, Maria das Graças; & ROMANINI, Roberta. Avaliações de políticas públicas e programas governamentais. Disponível em: >http://igepp.com.br/uploads/ebook/para_aprender_politicas_publicas_-_unidade_x_-_protegido.pdf<. Acesso em: 24/05/2017.

SILVA, Ester Simão Lopes; & Ana de Medeiros Arnt. O acesso às escolas do campo e o transporte escolar. *In: Anais do IV Fórum de Educação e Diversidade: diferentes (des) iguais e desconectados.* UNEMAT, 2010.

SILVA, Lourdes Helena da. *Et al.* A educação no meio rural do Brasil: revisão da literatura. *In: BOF, Alvana Maria. Et al.* A educação no Brasil rural. Brasília: INEP, 2006.

YAMASHITA, Yaeko. *Et al.* Diagnóstico do transporte escolar rural. Relatório Final. Volume 1. UNB: CEFTRU, 2008.