



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
CAMPUS UNIVERSITÁRIO DE ABAETETUBA
FACULDADE DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS SOCIAIS
POLO UNIVERSITÁRIO DE TOMÉ-AÇU
LICENCIATURA EM PEDAGOGIA

VALDECI CRISTO ALVES

**O TRANSPORTE ESCOLAR COMO POLÍTICA PÚBLICA DE ACESSO E
PERMANÊNCIA DOS ALUNOS NA ESCOLA SANTA BÁRBARA, NO MUNICÍPIO
DE ACARÁ/PA: UM ESTUDO SOBRE QUALIDADE E CONDIÇÕES DE
EXECUÇÃO**

TOMÉ-AÇU
2024

VALDECI CRISTO ALVES

**O TRANSPORTE ESCOLAR COMO POLÍTICA PÚBLICA DE ACESSO E
PERMANÊNCIA DOS ALUNOS NA ESCOLA SANTA BÁRBARA, NO MUNICÍPIO
DE ACARÁ/PA: UM ESTUDO SOBRE QUALIDADE E CONDIÇÕES DE
EXECUÇÃO**

Artigo de Conclusão de Curso apresentado a Faculdade de Educação e Ciências Sociais como requisito parcial para a obtenção do grau de Licenciado em Pedagogia pela Universidade Federal do Pará, Campus de Abaetetuba.

Tomé-Açu
2024

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo com ISBD
Sistema de Bibliotecas da Universidade Federal do Pará
Gerada automaticamente pelo módulo Ficat, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

A474t Alves, Valdeci Cristo.
O transporte escolar como política pública de acesso e
permanência dos alunos na escola Santa Bárbara, no município de
Acará/PA: um estudo sobre qualidade e condições de execução /
Valdeci Cristo Alves. — 2024.
XXIV, 24 f.

Orientador(a): Profª. Dra. Mariza Fellipe Assunção
Trabalho de Conclusão (Graduação) - Universidade Federal do
Pará, Campus Universitário de Abaetetuba, Curso de Pedagogia,
Abaetetuba, 2024.

1. Educação. 2. Escola Ribeirinha. 3. Legislação. 4.
Transporte Escolar. I. Título.

CDD 370

VALDECI CRISTO ALVES

**O TRANSPORTE ESCOLAR COMO POLÍTICA PÚBLICA DE ACESSO E
PERMANÊNCIA DOS ALUNOS NA ESCOLA SANTA BÁRBARA, NO MUNICÍPIO
DE ACARÁ/PA: UM ESTUDO SOBRE QUALIDADE E CONDIÇÕES DE
EXECUÇÃO**

Artigo de Conclusão de Curso apresentado a Faculdade de Educação e Ciências Sociais como requisito parcial para a obtenção do grau de Licenciado em Pedagogia pela Universidade Federal do Pará, Campus de Abaetetuba.

Aprovado em: ___/___/_____

Banca examinadora:

Mariza Fellipe Assunção - Orientadora
Faculdade de Educação e Ciências Sociais - CAAB/UFPA

Alexandre Augusto Cals e Souza - Membro Interno – FAECS

O TRANSPORTE ESCOLAR COMO POLÍTICA PÚBLICA DE ACESSO E PERMANÊNCIA DOS ALUNOS NA ESCOLA SANTA BÁRBARA, NO MUNICÍPIO DE ACARÁ/PA: UM ESTUDO SOBRE QUALIDADE E CONDIÇÕES DE EXECUÇÃO

Valdeci Cristo Alves
Universidade Federal do Pará
E-mail: valdecialves1994@gmail.com
Orientadora: Mariza Felipe Assunção
Universidade Federal do Pará
E-mail:mfa@ufpa.br

RESUMO

Este artigo analisa a política de transporte escolar, na perspectiva da garantia do acesso e permanência de estudantes da área rural em uma escola ribeirinha, através de pesquisa de campo sob uma abordagem qualitativa, bem como através da análise de documentos pertinentes ao tema. Exploramos além das regulamentações e alguns embasamentos teóricos, a experiência prática dos alunos da escola Santa Bárbara que utilizam transporte escolar, onde verificamos algumas condições em que a política é executada, sob a perspectiva das especificações técnicas previstas na legislação. Nossos resultados revelam que a política de transporte escolar é fundamental para a garantia do direito a educação de estudantes do campo, mas que melhorias são necessárias, e possíveis. Este estudo contribui para a discussão sobre a implementação de medidas técnicas e de gestão visando a melhoria no serviço de transporte escolar.

Palavras-Chave: Educação, Escola Ribeirinha, Legislação, Transporte Escolar.

ABSTRACT

This article analyzes the school transportation policy from the perspective of ensuring access and retention of rural students in a riverside school, through field research using a qualitative approach, as well as through the analysis of documents relevant to the topic. In addition to the regulations and some theoretical foundations, we explore the practical experience of students from the Santa Bárbara school who use school transportation, where we verify some conditions under which the policy is implemented, from the perspective of the technical specifications provided for in the legislation. Our results reveal that the school transportation policy is fundamental to guarantee the right to education of rural students, but that improvements are necessary and possible. This study contributes to the discussion on the implementation of technical and management measures aimed at improving the school transportation service.

Keywords: Education, Riverside School, Legislation, School Transportation.

INTRODUÇÃO

A constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 1988 traz entre as suas determinações a garantia da educação como um direito constitucional para os cidadãos, o

qual está previsto em seu Art. 6º. Posteriormente a sua promulgação, foram aprovadas leis específicas sobre o tema, notadamente a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), cuja versão mais recente é regida pela Lei nº 9.394/96, além de resoluções, normativas e programas na perspectiva de garantir a efetivação do direito à educação para todos os brasileiros. Historicamente convivemos com muitas desigualdades sociais em nosso País, de forma que a educação se apresenta como um instrumento capaz de mudar essa realidade, porém o próprio acesso à escola ocorre de forma desigual entre os estudantes das mais diversas regiões do imenso território brasileiro.

A falta de acesso a educação de qualidade é um desafio persistente nas áreas rurais do Brasil, especialmente na região Amazônica, com toda a sua especificidade geográfica e climática, seus rios, igarapés e florestas, bem como as grandes extensões dos municípios e a baixa densidade populacional. Um dos grandes obstáculos enfrentados pelos estudantes da zona rural, especialmente ribeirinhos, é a falta de transporte escolar confortável e seguro, que permita não somente o deslocamento do estudante até a escola, mas também a regularidade do serviço e o mínimo de conforto possível, considerando-se as enormes dificuldades de se conseguir condições ideais.

São muitos os desafios impostos aos estudantes no trajeto até a escola, como longas viagens pelo rio ou igarapé, em barcos ou pequenas embarcações, nem sempre adequados para esse tipo de transporte, inclusive sem itens básicos de segurança como coletes salva-vidas, cujas viagens chegam a durar duas horas, ou em ônibus velhos que circulam em ramais em más condições, que em períodos chuvosos frequentemente ficam presos em atoleiros ou não conseguem subir ladeiras íngremes. O estudo sobre as condições em que a política de transporte escolar está sendo executada é fundamental para que sejam identificadas possibilidades de melhorias na qualidade do serviço, dada a sua relevância social.

Partindo de análise do contexto local e apoiado em estudos de autores como Collicchio (2013), Santos e Nunes (2020) e Martins (2010), o estudo foi realizado na Escola Municipal de Ensino Infantil e Fundamental Santa Bárbara, no município de Acará, estado do Pará, uma escola da rede municipal de ensino localizada às margens do Rio Acará que atende alunos ribeirinhos locais e das comunidades adjacentes. A pesquisa foi realizada a partir de uma abordagem qualitativa, apoiada em Prodanov e Freitas (2013), através de coleta de dados por meio de análise de documentos e observação participante, além da pesquisa de campo, segundo Severino (2013).

O objetivo do estudo foi analisar a execução da política transporte escolar para a garantia de acesso e permanência dos alunos na escola Santa Bárbara, aspectos relacionados às

condições em que essa política está sendo executada e se atende os parâmetros de qualidade estabelecidos pela legislação pertinente ao tema, para tanto foi necessária uma descrição do *locus* da pesquisa e dos aspectos históricos da política de transporte escolar no âmbito de sua implementação pelo Estado Brasileiro, bem como uma análise do contexto escolar no que se refere ao transporte dos alunos de suas localidades até a escola.

Inicialmente foram apresentados os aspectos legais da política de transporte escolar, destacando-se o surgimento gradual das leis e regulamentações relacionadas à política em questão, em seguida foi analisado o contexto de implementação dessa política no município de Acará, aspectos legais e questões geográficas, destacando-se os desafios de estudantes ribeirinhos em relação transporte escolar, discutiu-se ainda a questão da permanência com sucesso dos alunos ribeirinhos, a análise da política acontecendo na prática na escola Santa Bárbara e por fim as considerações finais.

1. ORIGEM DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRANSPORTE PARA A EDUCAÇÃO/PNE

As políticas públicas de transporte escolar para a educação, originaram-se de demandas de uma parcela da população brasileira, que surgiram após a promulgação da Constituição Federal de 1988, que garantiu a educação como um direito social e estabeleceu ainda que o Estado tem o dever de efetivar este direito através de programas suplementares, entre os quais o de transporte escolar (Brasil, 1988), ressaltando, em seu Art. 208º, parágrafo 1º, que “o acesso ao ensino obrigatório e gratuito é direito público subjetivo” (Brasil, 1988, p. 89), ou seja, se estende a todos os brasileiros de forma compulsória. De uma perspectiva prática, a política, “surge para responder à necessidade de acesso às escolas, em especial, do aluno que reside ou estuda em área rural” (Collicchio, 2013, p. 23), exatamente o estudante mais vulnerável do ponto de vista socioeconômico.

Aprovada em 1996, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), Lei nº 9.394/96, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, definiu entre outras coisas, as responsabilidades específicas de cada um dos entes da federação quanto à implementação da política de transporte escolar, ficando os estados e municípios responsáveis pelo transporte dos alunos de suas respectivas redes (Brasil, 1996), definição dada pela Lei nº 10.709/2003 que prevê em seu Art. 3º que “cabe aos estados articular-se com os respectivos municípios, para prover o disposto nesta lei da forma que melhor atenda aos interesses dos alunos” (Brasil, 2003, p. 60), ou seja, os entes federativos citados devem firmar parcerias tendo em vista a melhoria

do serviço de transporte escolar, visto que os territórios municipais estão circunscritos nos territórios estaduais.

Na perspectiva do financiamento das políticas de transporte escolar, foi criado pelo Governo Federal no âmbito do Ministério da Educação (MEC), o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), instituído pela Lei nº 10.880/2004. O PNATE é executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em áreas rurais, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, (BRASIL, 2004). O programa, deixa claro que os recursos serão destinados aos estudantes das áreas rurais, tendo como público-alvo, os alunos da escola pública, através de apoio financeiro às políticas já existentes, sendo um programa de suporte às iniciativas de estados e municípios.

Conforme a Resolução FNDE nº 18 de 22 de outubro de 2021, em seu Art. 3º:

O PNATE, Programa fundamental da política pública de transporte escolar no âmbito das ações e dos projetos educacionais executados pelo FNDE, tem a finalidade de apoiar a rede de ensino da educação básica no acesso e a consequente permanência de alunos residentes, prioritariamente, em áreas rurais às instituições de ensino, contribuindo para o desenvolvimento, a aprendizagem e o rendimento escolar desses estudantes (Brasil, 2022, p. 3).

Ainda de acordo com esta resolução, os recursos do PNATE destinam-se a:

I – despesas de manutenção em veículos escolares rodoviários, de propriedade da EEx, devidamente licenciados pelo órgão de trânsito competente, tais como: reformas, seguros, licenciamento, impostos e taxas (do ano em curso), pneus, câmaras, peças, serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica, funilaria, recuperação de assentos, aquisição de combustíveis e lubrificantes, além de outras peças e serviços necessários para adequada manutenção dos veículos; II – despesas de manutenção em embarcações utilizadas no transporte escolar de propriedade das EEx que estejam devidamente inscritas nas Capitânicas dos Portos e da Certificação Estatutária Aplicável, tais como: reforma, seguros, impostos, registro e taxas (do ano em curso), peças, serviços de mecânica do motor, conjunto de propulsão, equipamentos embarcados, aquisição de combustíveis e lubrificantes, além de outros serviços necessários para a adequada manutenção das embarcações; III – contratação de serviços terceirizados para a oferta do transporte escolar rodoviário ou aquaviário; e IV – aquisição de passe estudantil, quando houver oferta de serviço regular de transporte coletivo de passageiros na EEx. (Brasil, 2022, p. 7-8).

Ou seja, o custeio a ser oferecido pelo PNATE, deve atender a um público específico, notadamente estudantes de áreas rurais, onde a densidade populacional é menor e onde o “processo de nucleação tornou o aluno [...] ainda mais dependente do transporte escolar para acessar as escolas, em função da distância que as unidades de ensino passaram a estar perante seus alunos”, conforme aponta (Carvalho, Leite, Nascimento, 2016, p. 120).

Criado pela Resolução/FNDE/CD/nº 03, de 28 de março de 2007, e atualmente disciplinado pelo Decreto nº 11.162, de 04 de agosto de 2022, o Programa Caminho da Escola

consiste na concessão de linha de crédito especial pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para a aquisição de ônibus zero quilômetro e embarcações novas, pelos estados e municípios. Conforme previsto em seu Art. 2º, o objetivo é:

Renovar a frota de veículos escolares das redes municipal, estadual e distrital de educação básica pública; garantir a qualidade e a segurança do transporte escolar, por meio da padronização e da inspeção dos veículos adquiridos no âmbito do Programa Caminho da Escola; garantir o acesso e a permanência dos estudantes nas escolas da educação básica; reduzir a evasão escolar, observadas as metas do Plano Nacional de Educação; e reduzir o preço de aquisição dos veículos destinados ao transporte escolar (Brasil, 2022, p. 1).

O programa foi criado sob a perspectiva de que estados e municípios já estivessem executando a política de transporte escolar, já que estabelece como primeiro objetivo a renovação da frota de veículos e a garantia de segurança e qualidade. O programa “priorizará o atendimento de estudantes moradores da zona rural” (Brasil, 2007, p. 25), conforme previsto no Art. 2º do decreto 11.162/2022. A legislação pertinente à política pública de transporte escolar, está direcionada especialmente aos estudantes das áreas rurais, tendo em vista que esses estudantes precisam fazer grandes deslocamentos até as unidades de ensino, tanto por vias terrestres quanto vias fluviais, tendo se mostrado essencial para a garantia de acesso e permanência dos alunos na escola, e no combate a evasão escolar.

O transporte escolar é uma política pública amparada por um robusto conjunto de leis e resoluções, tendo em vista a delimitação de responsabilidades entre os entes da federação, definição do público atendido e acerca da destinação de recursos financeiros para custear o serviço, bem como regulamentações para os processos de aquisição de veículos e embarcações utilizados no transporte de estudantes. Inegavelmente é uma política de extrema importância para os estudantes da área rural, e responde a algumas das diretrizes do Plano Nacional de Educação (PNE), tais como as previstas no Art. 2º “II - universalização do atendimento escolar; III - superação das desigualdades educacionais, com ênfase na promoção da cidadania e na erradicação de todas as formas de discriminação; IV - melhoria da qualidade da educação” (Brasil, 2014)

O surgimento da política pública de transporte escolar, está relacionada, como já exposto, ao estabelecimento das garantias Constitucionais de 1988, tais como o direito a educação, bem como a legislação pertinente a este tema, notadamente a LDB, que naturalmente respondem uma necessidade objetiva de uma parcela significativa da população brasileira que reside nas áreas rurais e precisa se deslocar para escolas nos centros urbanos, ou mesmo entre localidades na zona rural, de forma que não é possível garantir educação para todos os brasileiros, sem que suas necessidades objetivas relacionadas por exemplo ao acesso e

permanência na escola sejam atendidas. As áreas rurais do Brasil são em geral carentes de políticas públicas, e nesse cenário a política de transporte escolar se mostra além de pioneira e única em muitas regiões, importante para as mudanças em âmbito educacional e social que ocorrem nessas regiões.

Como toda política, o transporte escolar precisa estabelecer critérios, especialmente pela especificidade do público atendido e do serviço prestado, por isso, tendo em vista garantir a qualidade e segurança do transporte escolar, a Resolução nº 18 de 22 de outubro de 2021 do FNDE, estabelece que:

§ 4º Os veículos escolares, bem como seus condutores, mantidos, mesmo que parcialmente, com recursos do PNATE deverão atender a todas as exigências previstas no Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, e suas sucedâneas), destacadamente os arts. 136 a 139.

§ 5º Embarcações escolares, bem como seus condutores, mantidos, mesmo que parcialmente, com recursos do PNATE deverão atender a todas as exigências e normas da autoridade marítima para embarcações empregadas na navegação interior, aprovadas pela Diretoria de Portos e Costas – DPC nos termos da Portaria DPC nº 85, de 14 de outubro de 2005, e suas sucedâneas (Brasil, 2022. p. 7)

A observância às normas propostas pelos órgãos supracitados, sem dúvida seria um fator que poderia contribuir significativamente com a prestação de um serviço adequado e seguro, porém na prática isso não ocorre. A prestação do serviço de transporte escolar ocorre na maioria dos casos em desacordo com as exigências mais básicas dos órgãos de fiscalização e controle.

2. CONTEXTO DE IMPLEMENTAÇÃO NO MUNICÍPIO DE ACARÁ: OS DESAFIOS DE ESTUDANTES RIBEIRINHOS

O município de Acará é um dos 144 municípios do estado do Pará, localizado na Mesorregião do Nordeste Paraense e da Microrregião de Tomé Açu, possui um extenso território de 4.344,38 km², dos quais apenas 4,55 km² são de área urbanizada, segundo o IBGE, e uma população de 59.023 habitantes (Censo, 2022). Não há dados atualizados sobre os percentuais de população urbana e rural no município disponíveis no Censo 2022, mas dada a pequena área urbana, conclui-se que a população da área rural seja relativamente maior que a população urbana, o que implica inegavelmente na implementação de políticas públicas específicas para essas populações.

O município é cortado pelo rio Acará, que possui 398,7 km de extensão, além do rio Acará Mirim e inúmeros igarapés, que abrigam ao longo de suas margens, diversas comunidades tradicionais ribeirinhas, muitas das quais cresceram se tornaram vilas e/ou comunidades, nos quais estão localizadas atualmente diversas escolas da rede municipal de

ensino, as quais atendem alunos da própria localidade e de localidades adjacentes, muitas vezes distantes da escola. Além dos rios, o município é também cortado por diversas estradas como a PA 252, Rodovia Perna Sul, Rodovia Perna Leste, Alça Viária e os diversos ramais vicinais de acesso às comunidades mais isoladas, a exemplo do Ramal do Natalzinho e Ramal do Progresso.

É nesse contexto geopolítico e tendo em vista o avanço das políticas educacionais, e a universalização do direito a educação, que emerge a necessidade de se implementar políticas para garantir às crianças, adolescentes e jovens o acesso e a permanência na escola, mediante a muitos desafios logísticos a serem superados, tendo em vista as longas distâncias que são percorridas em veículos e embarcações que muitas vezes não são adequadas para esse tipo de transporte. É um desafio gigantesco atender localidades remotas, e embora a política de transporte escolar não tenha se mostrado adequada no que se refere a sua aplicação seguindo as normas técnicas e legais, mostrou-se eficaz em sua principal finalidade, que é transportar os estudantes para a escola. A política de transporte escolar foi implementada no município de Acará para responder a uma exigência legal prevista em na Lei de diretrizes e Bases da Educação Nacional, que estabeleceu em seu Art. 3º ser competência do município garantir transporte escolar aos estudantes de sua rede de ensino (Brasil, 1996), mas também, e principalmente, para responder a uma necessidade prática de uma parcela considerável de sua população que habita as margens dos rios e igarapés, bem como nas diversas localidades da zona rural do município. Não há dados específicos sobre a população ribeirinha, mas dada a questão geográfica, estima-se que seja expressiva.

As comunidades ribeirinhas localizadas ao longo das margens do rio Acará, bem como dos igarapés possuem diferentes tamanhos em termos populacionais, além de aspectos socioeconômicos e culturais específicos, mas em geral são populações que mantêm uma relação estreita com os recursos naturais, ligadas economicamente aos recursos hídricos, no que se refere à atividade de pesca, transporte diário em pequenos ou longos deslocamentos, para uso diário no banho e atividades de lazer ou até mesmo para consumo e preparo de alimentos; outras atividades são o extrativismo de produtos da floresta, cultivo de açaí, mandioca, entre outros.

A escola é uma instituição essencialmente urbana, assim como praticamente todas as instituições estatais, como hospitais, delegacias, órgãos jurídicos e especialmente órgãos administrativos, de forma que a população que não mora na cidade precisa se deslocar de suas localidades para ter acesso aos serviços oferecidos por tais instituições. Se um cidadão ribeirinho doente precisa de atendimento médico, precisa deslocar-se até a cidade para ser atendido no hospital, não é diferente com um estudante ribeirinho. Quando as primeiras escolas

municipais foram criadas, elas naturalmente foram construídas na sede do município e atenderam inicialmente estudantes da cidade, posteriormente a rede municipal de ensino foi ampliada com a construção de mais escolas na cidade e escolas na zona rural.

A rede municipal de ensino de Acará possui atualmente 148 escolas, situadas nas mais diversas localidades do município. O transporte dos alunos para essas escolas é feito por três empresas, Empresa FL de Oliveira, Empresa Reis Autopeças e Empresa Rodrigues Ribeiro Transportes, as quais venceram a licitação para a prestação do serviço de transporte escolar terrestre e fluvial para os alunos da rede pública de ensino (municipal e estadual) do município de Acará, através do Pregão Eletrônico nº 046/2022-SRP e conforme as exigências previstas no edital.

Atualmente podemos afirmar que praticamente todas as localidades do município, sejam elas ribeirinhas ou não, são atendidas por um dos 26 Núcleos Administrativos, aos quais estão vinculadas todas as escolas municipais, distribuídos nos quatro regionais que são Regional Miritipitanga, Regional Acará, Regional Guajará Miri e Regional Jaguarari, tendo em vista um intenso trabalho de revitalização e reforma das escolas existentes, além de construção de novas escolas pela administração municipal. A ampliação da rede municipal de Acará, bem como a contratação de três empresas para fazer o transporte dos alunos, de fato melhorou significativamente o acesso dos estudantes acaraenses à escola, especialmente os estudantes ribeirinhos, mas devido à grande extensão do município e suas peculiaridades geográficas, desafios ainda persistem.

Um dos principais desafios de estudantes ribeirinhos acerca do transporte escolar está relacionado à qualidade da prestação do serviço, tendo em vista que, devido a indisponibilidade de veículos padronizados do Programa Caminho da Escola para atender toda a demanda do município, boa parte dos alunos, senão a maioria, são transportados em veículos inadequados para este tipo específico de transporte, tendo em vista a legislação de pertinente ao tema, de programas federais de financiamento do transporte escolar como PNATE, de órgãos reguladores como o Departamento de Transito e a Capitania dos Portos, bem como as regras do próprio município, estabelecidas no Edital e no Termo de Referência referentes ao Processo Administrativo nº 20220797, que trata da contratação de serviço de transporte escolar.

O edital do referido processo administrativo atribui a empresa que vencer a licitação uma série de exigências, que devem ser cumpridas na execução do serviço de transporte escolar, como por exemplo “prestar os serviços dentro dos parâmetros e rotinas estabelecidos, fornecendo todos os materiais, equipamentos e utensílios em quantidade, qualidade e tecnologias adequadas, como a observância às recomendações aceitas pela boa técnica, normas

e legislação” (Acará, 2022, p. 30). O Termo de Referência menciona que o serviço deve ser de qualidade, que veículos terrestres e fluviais devem possuir equipamentos de segurança, tais como coletes salva vidas, boias salva vidas, extintor de incêndio; que os veículos terrestres devem possuir equipamentos de segurança exigidos por lei (Acará, 2022).

A baixa qualidade do transporte escolar utilizado pelos estudantes ribeirinhos de Acará é um fato de conhecimento amplo e notório por parte de quem atua no setor educacional do município, embarcações pequenas, precarizadas e em desacordo com as normas de segurança, conduzidas por profissionais sem a devida habilitação são tão comuns, que a maioria das pessoas pensam não haver uma legislação pertinente ao tema. Os estudantes, destinatários da política de transporte escolar, desconhecem por exemplo, a exigência do uso de coletes salva vidas nas embarcações, bem como naturalizam os duros assentos de madeira dos barcos, a vibração extremamente incômoda e o barulho de excessivos decibéis causados pelos motores, enfrentam o perigo de viajar com o eixo do motor desprotegido, este que é o maior motivo de escarpelamento de pessoas em toda a malha fluvial amazônica. Portanto, ignoram o risco iminente de acidentes.

O processo de agrupamento de pequenas escolas em escolas maiores, chamado de Nucleação, ampliou as distâncias percorridas pelas embarcações e veículos escolares e pode causar problemas devido ao longo tempo que os estudantes permanecem nos veículos (Carvalho; Leite; Nascimento, 2017), a estrutura dos barcos e suas precárias condições técnicas, na maioria das vezes, aliada as velocidades de poucos nós, tornam o trajeto até a escola demorado, cansativo e desconfortável. Não existe nas normas analisadas, um tempo estimado para os trajetos, seja em embarcações ou veículos terrestres, entretanto uma hora e meia de viagem ou mais por exemplo, é um fator que sem dúvida interfere na qualidade do serviço, e obviamente questões operacionais e naturais, como as marés são fatores que influenciam nessa questão. O transporte escolar rural traz dificuldades relacionadas aos horários do transporte, pois em função de atender regiões longínquas os alunos são submetidos a horários desregulados do cotidiano escolar e interposição de obstáculos que vão desde condições topográficas e climáticas da região em que habita o estudante (Martins, 2010)

Há casos em que o estudante ribeirinho precisa utilizar dois tipos de transporte, terrestre e fluvial, notadamente quando as escolas de sua localidade não ofertam determinados níveis de ensino, tais como os Anos Finais do Ensino Fundamental e Ensino Médio. Naturalmente não existe uma maneira de diminuir as distâncias entre as localidades e as escolas, nem de construir escolas com todos os níveis de ensino em todas as localidades, de forma que embora o transporte escolar com todas as suas deficiências e inadequações, se constitui como uma política essencial

para que a educação seja de certo modo garantida aos estudantes ribeirinhos, muitas vezes a única política pública que efetivamente alcança essas populações.

Outro desafio imposto aos estudantes ribeirinhos em relação ao transporte escolar, são as interrupções no serviço, especialmente devido a problemas mecânicos nos veículos e embarcações e falta de pagamento aos prestadores de serviço, por parte das empresas licitantes. Não raramente o serviço é interrompido, e nos casos de utilização de dois tipos de transporte, a incidência é ainda maior. Nesses casos os estudantes ficam sem ir à escola, até que a situação seja solucionada. Algumas vezes o problema se prolonga ou é recorrente, e é então que alunos e pais esbarram em uma aparente incapacidade das instituições de ensino de articulação com a comunidade escolar, sobretudo pais de alunos para exigir a oferta regular do serviço de transporte escolar, esbarrando ainda na burocracia da secretaria de educação e eventualmente na indisponibilidade de uma solução, como um veículo ou embarcação para substituir aquele apresentou defeito.

Os desafios dos estudantes ribeirinhos em relação a política do transporte escolar, certamente vão além de questões de conforto e segurança durante o trajeto até a escola, passam por uma compreensão acerca da própria política, seus aspectos técnicos e legais, para assim, junto com a comunidade exigir pelo menos o mínimo a que tem direito, conforme prevê a legislação. Embora haja na Secretaria Municipal de Educação um setor responsável pela fiscalização do transporte escolar, conforme previsto no edital de licitação, ela simplesmente não ocorre, pelo menos não no sentido de garantir condições adequadas aos usuários, nem tampouco a regularidade necessária em alguns casos.

Os estudantes ribeirinhos hoje podem ir à escola diariamente graças ao transporte escolar, mas esse direito ainda é garantido de forma precária em muitos casos. Por exemplo, estudantes ribeirinhos da EMEIF – Escola Municipal de Ensino Infantil e Fundamental Izabel Barral que utilizam dois tipos de transporte escolar (terrestre e fluvial) frequentaram a escola apenas 22 dias letivos durante os meses de fevereiro, março e abril de 2024, que somaram no total 56 dias letivos, ou seja, participaram de apenas 40% das aulas previstas, justamente por problemas mecânicos recorrentes tanto no transporte fluvial como no transporte terrestre, que transporta os estudantes, segundo informações dos pais e responsáveis dos estudantes.

A situação acima pode ser um caso isolado, mas o impacto de tantas faltas à escola por conta da falta de transporte escolar é real, pois os estudantes literalmente perdem aula, e em geral a escola não possui estratégias para repor o conteúdo perdido. No caso exposto acima, quando os pais questionaram a gestão da escola a respeito das faltas, a vice-diretora se surpreendeu com tantas faltas, o que denota que não havia uma comunicação eficiente entre a

gestão, setor administrativo e corpo docente da escola. Como exposto, os desafios dos estudantes ribeirinhos estão inseridos também na dificuldade de compreender a política e de fazer o necessário controle social, na perspectiva da melhoria na prestação do serviço, que não há dúvida de que seja possível. Já avançamos consideravelmente com a implementação da política de transporte escolar, mas ainda é possível avançar em direção ao cumprimento de normas que já existem pelo menos desde 2004, ano em que foi criado o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar, quando a União começou formalmente a financiar o deslocamento de estudantes até a escola.

3. O PROCESSO DE ACESSO E PERMANÊNCIA COM SUCESSO

A educação é apresentada oficialmente como um elemento essencial para o funcionamento da sociedade, pois abrange processos que envolvem muitos recursos financeiros e humanos, além de uma vasta estrutura burocrática e administrativa, que organiza a educação escolar em nosso país e nos estados e municípios. A educação não é uma exclusividade da escola, pois ela existe em outros lugares. No entanto, a escola surgiu e se consolidou como uma das instituições mais relevantes das sociedades modernas e que funciona através de processos bem específicos.

O acesso e a permanência dos estudantes na escola, ocorre de forma diferente a depender do contexto socioeconômico onde estão inseridos, e especialmente de fatores geográficos, notadamente os que envolvem os deslocamentos dos estudantes, que são objeto deste estudo. O contexto dos estudantes atendidos pela escola *lócus* da pesquisa, impõe desafios de acesso à escola que só puderam ser superados com a implementação da política de transporte escolar, a permanência destes, de certa forma é viabilizada por meio de ações da escola tendo em vista flexibilizações de horários e planejamento, a exemplo de: limitações logísticas, climáticas e topográficas nos deslocamentos até a escola, para que possam participar ativamente do processo de ensino-aprendizagem.

O processo de ensino e aprendizagem na educação básica é um processo contínuo que ocorre em diferentes etapas, desde a Educação Infantil, passando pelo Ensino Fundamental até o Ensino Médio, e que segundo a LDB em seu Art. 22º “tem por finalidade desenvolver o educando, assegurar-lhe a formação comum indispensável para o exercício da cidadania e fornecer-lhe meios para progredir no trabalho e em estudos posteriores” (Brasil, 1996, p. 45), ou seja, para além do aprendizado que deve ser assegurado ao estudante, existe a perspectiva de possibilitar um aproveitamento que lhe dê condições de progredir na vida acadêmica.

As etapas da educação básica sucedem uma à outra, nas quais os estudantes desenvolvendo aspectos sociais, emocionais e especialmente cognitivos, e a partir do 3º Ano do

Ensino Fundamental, isso ocorre mediante a aprovação nos componentes curriculares correspondentes, ou seja, o estudante precisa alcançar notas e frequência mínimas para ser aprovado para a etapa ou série seguinte. Dados do Censo Escolar 2023 revelam que o Brasil possui taxas de aprovação de 92,1% a 96,0% para os Anos Finais e Anos Iniciais do Ensino Fundamental respectivamente no ano de 2022, que são os dados mais recentes. Não há dados específicos no censo a respeito das taxas de alunos que utilizam transporte escolar e nem pesquisas robustas que apontam que este seja um fator capaz de influenciar substancialmente nessas taxas.

Dados do Sistema de Gerenciamento da Educação de Acará (SIGEA) apontam que a Escola Santa Bárbara apresentou taxa de aprovação de 64,7% no ano letivo 2023, um recorte dos dados incluindo apenas estudantes que utilizam transporte escolar, revelou que as taxas de aprovação não são muito discrepantes, chegando a 63%, o que pode corroborar a ideia de que as dificuldades relacionadas ao transporte escolar já apontadas neste estudo, não impactam de forma negativa no aproveitamento final do aluno, pelo menos não de forma contundente. A evasão escolar observada entre esses alunos no período em questão, foi de 0,68%, o que indica, mesmo de forma localizada, que a política de transporte escolar cumpre sua finalidade.

As taxas de aprovação e reprovação, são dados estatísticos importantes para compreender a trajetória do estudante que ingressa na educação básica, pois ainda que de forma quantitativa, revela seu progresso e o aproveitamento escolar. Há de se considerar a adoção de meios mais eficazes para aferir de fato a aprendizagem, mas em suma, os resultados retratados nas médias e nos percentuais de frequência dos estudantes, indicam que eles estão conseguindo permanecer na escola e sendo aprovados nos componentes curriculares propostos, concluindo assim os respectivos níveis de ensino.

A pequena diferença observada entre as taxas de aprovação gerais da escola e as taxas dos estudantes que utilizam transporte escolar, revelam a princípio que a política do transporte escolar tem se mostrado eficaz na perspectiva de garantir aos estudantes o direito à educação, apesar das dificuldades burocráticas e logísticas. Garantir que um estudante em geral de família pobre, que mora em lugares remotos, que viaja três horas por dia de barco todos os dias para ir à escola, conclua o Ensino Fundamental e o Ensino Médio, em uma escola com infraestrutura e recursos pedagógicos limitados, pode ser considerado um sucesso na dinâmica de acesso e permanência, “o transporte escolar do campo é uma ação necessária para garantir o acesso e permanência das crianças e adolescentes do campo à escola, mas não pode ser utilizado como única e exclusiva alternativa [...]” (Santos; Nunes, 2020, p. 200), há de se considerar medidas

por exemplo em melhorias de vias e mesmo diretrizes pedagógicas, tendo em vista as especificidades dos usuários do transporte escolar.

A realidade da escola Santa Bárbara nos dá uma ideia dos desafios que emergem durante a trajetória do estudante da educação básica, para que este tenha uma trajetória de sucesso, ao longo do ano interrupções no serviço de transporte escolar causam prejuízos consideráveis ao processo de ensino e aprendizagem, bem como redução diária no número de aulas devido a demanda de três turnos ser atendida por um único veículo por exemplo, são fatores que contribuem para que de fato muito estudantes não obtenham sucesso em sua vida escolar, sucesso que está de certa forma relacionado à finalidade da educação básica.

No contexto analisado neste estudo, uma análise preliminar nos dá uma pequena dimensão das questões que devem ser observadas, para se constatar o sucesso ou não de um estudante durante sua permanência no ensino básico, em face aos desafios interpostos ao processo de ensino e aprendizagem, que já foram abordados neste artigo. O estudante deve ter condições de realizar as atividades letivas, bem como as avaliações previstas e atividades extracurriculares, e assim conseguir obter as notas e conceitos necessários para aprovação nos componentes curriculares. A aprovação nos componentes curriculares configura bom desempenho e conseqüentemente sucesso acadêmico do aluno, mas a educação tem outras finalidades, outras facetas e o termo sucesso carrega em si aspectos sociais, políticos econômicos e subjetivos.

Se considerarmos a finalidade da educação básica prevista na LDB, seria necessária uma pesquisa mais ampla para compreendermos se de fato o estudante recebeu formação suficiente para, por exemplo, progredir nos estudos. Entretanto, se considerarmos o contexto socioeconômico que estamos analisando neste artigo, o acesso e a permanência dos estudantes com sucesso, pode ter contornos diferentes, pois em um contexto de carência de políticas públicas básicas e organização social limitada, pressupõe que o sucesso na vida escolar seja avaliado com base em outros parâmetros, visto que há poucos espaços ou meios para uma atuação social relevante, bem como ausência de vagas de emprego que demandem formação acadêmica por exemplo.

Desta forma podemos também analisar com base nas reflexões de Paulo Freire (1970), que o sucesso na formação escolar do estudante, esteja pautado no desenvolvimento de sua capacidade de refletir sobre a sociedade e assim transformá-la, o que passa por uma compreensão não somente dos problemas gerais do mundo, mas especialmente daqueles do seu cotidiano, para tanto seria necessária uma formação que possibilite ao estudante desenvolver

um pensamento crítico sobre o mundo e a realidade na qual está inserido, como aponta o autor, o que não significa necessariamente títulos acadêmicos.

O sucesso na vida escolar a princípio se concretiza de forma objetiva, com a conclusão dos níveis de ensino, com boas médias e bons índices de frequência, entretanto os certificados em geral não dizem o quanto o aluno aprendeu, se está apto de fato para o trabalho, para exercer seu papel como cidadão ou para ingressar no Ensino Superior, ou seja, podem não haver parâmetros claros para definir o sucesso de um estudante que concluiu a educação básica por exemplo, pelo menos não de uma perspectiva subjetiva. Seria necessário nesse caso, analisar outros aspectos da vida estudante, e não somente os resultados que constam em relatórios finais.

Não há dúvida de que a política de transporte escolar tem um papel fundamental na garantia do direito à educação, Santos e Nunes (2020, p. 198) destacam que “o direito ao transporte escolar gratuito é fundamental na concretização do direito à Educação e à Educação do Campo, porque interfere no acesso, frequência, permanência e evasão e no processo ensino-aprendizagem nas escolas”, especialmente em regiões interioranas da Amazônia, onde as políticas de educação podem ser precárias devido à falta de recursos e infraestrutura, e cujas escolas podem ter acesso limitado à tecnologia e materiais educacionais, além de dificuldade em atrair e reter professores qualificados. Esses fatores contribuem para que os alunos atendidos recebam uma educação inferior à de seus colegas urbanos. Como já exposto, o sucesso escolar pode se caracterizar de forma diferente em diferentes contextos, entretanto a política educacional através de seus planos nas diferentes instâncias define metas a serem alcançadas.

O Plano Municipal de Educação (2015-2025) por exemplo, prevê em sua meta 7, que “todos (as) os (as) estudantes do ensino fundamental tenha alcançado nível suficiente de aprendizado em relação aos direitos e objetivos de aprendizagem e desenvolvimento de seu ano de estudo e pelo menos 80%, o nível desejado” (Acará, 20215, p. 23), prevendo ainda a aplicação dos “instrumentos nacionais de avaliação da qualidade do ensino fundamental” (Acará, 2015, p. 24). Os resultados dessas avaliações, bem como das avaliações internas e análise de dados estatísticos sobre os índices de aprovação e reprovação, podem retratar em parte o sucesso do estudante durante sua trajetória escolar, como já exposto.

O acesso e a permanência do estudante com sucesso, está relacionada como já mencionamos, a aspectos que vão além do desempenho nos componentes curriculares propostos, mas envolvem o desenvolvimento integral do estudante, abrangendo suas habilidades cognitivas, socioemocionais e suas habilidades práticas. Espera-se que ao final dos níveis de ensino cursados, o estudante tenha adquirido os conhecimentos teóricos que lhe dêem

suporte para suas práticas sociais e profissionais, para então exercer sua cidadania nos diferentes espaços sociais aos quais está inserido.

4. A EXPERIÊNCIA RIBEIRINHA EM FOCO: ESCOLA SANTA BÁRBARA

A Escola Municipal de Ensino Infantil e Fundamental Santa Bárbara surgiu a partir de atividades educativas informais que remontam a 1975, cujas aulas eram ministradas por professoras com pouca formação, na casa dos filhos dos moradores de uma localidade remota situada às margens do Rio Acará. O crescimento populacional da localidade levou a criação de uma comunidade de base católica em 1976, sendo o primeiro movimento de organização das cerca de 10 famílias que habitavam o lugar. A partir de então, foi se consolidando a necessidade de uma melhor organização social da população que crescia sem qualquer acesso às políticas públicas.

Os primeiros ensaios de escolarização ocorreram com a chegada da Senhora Raimunda, que veio de Belém e tinha certo grau de estudos. Cabe destacar que as aulas então ministradas, ainda não eram sistematizadas e nem possuíam qualquer amparo legal e documental, de forma que não havia registros de diários ou fichas individuais, por exemplo, e nem eram expedidos documentos de certificação. Os primeiros registros oficiais, uma Ficha Individual da primeira série e um Histórico Escolar com o respectivo registro, datam de 1983 e constam nos arquivos da escola, quase 10 anos após o início das atividades escolares.

No ano de 1999 é então formada a primeira turma regular do Ensino Fundamental, que viria a concluir o respectivo grau de ensino no ano de 2006, naquela ocasião 20 alunos concluíram o Ensino Fundamental, conforme consta no Livro de Registros nº 01 arquivado na escola. De 2006 até os dias atuais, pelo menos uma turma concluiria o Ensino Fundamental todos os anos. No total 365 alunos foram certificados após concluírem o Ensino Fundamental na Escola Santa Bárbara de 1999 até 2023, conforme consta no Livro de Registros nº 04.

Inaugurada em março de 2003 com apenas duas salas de aula, cozinha e banheiros, a Escola Santa Bárbara foi ampliada em 2007 devido ao aumento da demanda de alunos e reformada entre dezembro de 2021 e maio de 2022, nesse período a escola foi revitalizada, foram feitos reparos na rede elétrica, instaladas centrais de ar nas salas, foi instalado um novo sistema de abastecimento de água, entre outras melhorias. Ocorreu um grande evento na solenidade de entrega da reforma da escola, com a presença de autoridades e da comunidade escolar local, bem como de outras escolas do município.

A escola Santa Bárbara é uma das 148 escolas da rede municipal de Acará, identificada com o código 15080706, pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP, localizada na zona rural do município de Acará, margem direita do Rio

Miritipitanga, na comunidade Santa Bárbara, Alto Acará, cujo acesso à sede do município se dá pela PA-252, km 30 – ramal Santa Bárbara. No âmbito da Secretaria Municipal de Educação, está inserida na Região Miritipitanga. A escola oferece as modalidades Educação Infantil, Ensino Fundamental (Anos Iniciais e Anos Finais) além do Ensino Médio, através do Sistema de Organização Modular de Ensino (SOME) que é ofertado pela Escola Estadual de Ensino Médio Felipe Patroni e ministrado nas dependências da escola, conforme acordo entre o estado e o município.

Em 2023, após a reforma, deu-se início ao processo de regularização da escola junto ao Conselho Estadual de Educação (CEE), que emitiu o Ato de Autorização através da Resolução nº 602 de 30 de Novembro de 2023, dando amparo legal à escola, que se tornou uma escola Núcleo, do qual passaram a fazer parte as escolas Nossa Senhora de Nazaré II, Escola Eugênio Glória, Escola São Raimundo I e Escola Pampulha, localizadas nas comunidades circunvizinhas, que oferecem as modalidades Educação Infantil e Anos Iniciais.

O atualmente funcionamento da escola se dá nos turnos matutino, vespertino e noturno, pela manhã estudam os alunos da Educação Infantil, 1º ao 3º Ano e 6º Ano, à tarde estudam os alunos do 4º e 5º Ano, 7º, 8º e 9º Ano e durante a noite estudam os alunos da 1ª, 2ª e 3ª Série do Ensino Médio. São no total uma turma de Educação Infantil, duas turmas de Anos Iniciais, cinco turmas de Anos Finais e três turmas de Ensino Médio. O total de alunos matriculados atualmente no Ensino Fundamental é de 228 e outros 80 no Ensino Médio. Desse total, cerca de 80% utilizam o transporte escolar diariamente.

O transporte escolar é essencial para o funcionamento da escola, tendo em vista o grande quantitativo de alunos que utilizam este serviço diariamente, são ao todo seis comunidades e localidades atendidas, além dos alunos que residem ao longo dos trajetos fluviais e terrestres. As distâncias entre as localidades variam entre 8 km e 20 km por vias terrestres, cujo transporte dos alunos é feito em ônibus e kombi, e 1:00h a 1:30h por vias fluviais, cujo transporte dos alunos é feito em barcos e pequenas embarcações conhecidas como “rabetas”.

Os desafios enfrentados pelos estudantes que utilizam o serviço de transporte escolar, são muitos, como já mencionamos neste artigo, e no caso dos estudantes da escola Santa Bárbara não é diferente, desde questões mais gerais como a falta de conforto nas embarcações e veículos que prestam serviço para a escola e atrasos no pagamento dos prestadores de serviço, a questões mais pontuais como problemas mecânicos, falta de pontualidade, além de questões climáticas e topográficas nos ramais de acesso, que apresentam trechos precários que chegam a ficar intrafegáveis quando da ocorrência de chuvas, interrompendo a prestação do serviço e consequentemente prejudicando os estudantes.

Podemos considerar que a falta de conforto nos transportes escolares que atendem os estudantes da escola Santa Bárbara, não é um fator preponderante acerca da qualidade do serviço, por ser uma questão notadamente subjetiva. Entretanto, há outras questões passíveis de análise, como por exemplo a disponibilidade de apenas um ônibus para fazer uma rota que totaliza 120 km diários nos três turnos, e apesar do transporte dos alunos ser feito diariamente pelo referido veículo, o horário de término das aulas precisou ser ajustado para que haja tempo do ônibus fazer o trajeto todo entre um turno e outro, de forma que ao invés de 06 aulas todos os alunos dos anos finais têm apenas 05 aulas diariamente.

Os impactos da falta de mais um ônibus para atender a demanda dos estudantes, acabaram se estendendo a todos os estudantes da escola, até mesmo os que não utilizam transporte escolar, a longo prazo, uma aula a menos todos os dias, somado aos atrasos diários dos veículos e embarcações, devidos a viagens que podem durar até 1:30h, pode impactar nos conhecimentos adquiridos pelos estudantes e nos índices de desempenho da escola. Além disso conforme constam em registros e relatórios, as interrupções no serviço devido a problemas mecânicos têm sido expressivas, afetando a regularidade da prestação do serviço, o que inevitavelmente prejudica a continuidade das atividades escolares dos usuários do transporte.

A experiência da Escola Santa Bárbara revela entre outras coisas que a política de transporte escolar é fundamental no contexto em que está inserida, especialmente no que se refere ao atendimento das populações ribeirinhas, e que embora apresente ainda muitas deficiências e inadequações, inegavelmente demonstra sua eficácia, pois permite que estudantes que moram distante da escola sejam integrados ao processo de ensino-aprendizagem formal que somente ocorre em uma instituição de ensino. Cabe ressaltar, no entanto, que não existem diretrizes no planejamento pedagógico da escola, no que diz respeito a ações para mitigar os prejuízos dos estudantes em consequência das faltas do transporte escolar. Como foi descrito, a efetivação da política pública do transporte escolar não é algo simples, porém destaca-se a capacidade real dessa política em influenciar positivamente na correção de distorções e desigualdades que imperam entre o público atendido (Martins, 2010)

Podemos afirmar que a Escola Santa Bárbara, dentro das condições atuais interpostas por limitações logísticas e de gestão da política de transporte escolar pela Secretaria Municipal de Educação algumas vezes ineficiente, é atendida de forma satisfatória pelo transporte escolar, em geral os alunos chegam à escola e com raríssimas exceções deixam de frequentar as aulas devido à falta de transporte escolar, porém se levarmos em conta os parâmetros e as especificações técnicas propostas pelos programas como o Caminho da Escola, pelo Edital e pelo Termo de Referência referentes ao processo administrativo adotado pelo município para

contratação do serviço de transporte escolar, podemos concluir que ainda há muito a ser feito para se alcançar um padrão de excelência na prestação de serviço de transporte escolar, e conseqüentemente o pleno cumprimento dos objetivos da política em questão.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste estudo investigamos a política de transporte escolar e seus aspectos que permitem o acesso e permanência dos estudantes na escola *locus* da pesquisa, analisando parâmetros de qualidade e as condições de execução da política. Exploramos o tema a partir de uma abordagem que levou em consideração não apenas dados estatísticos e o aparato legal concernente à política de transporte escolar, mas também a experiência objetiva e subjetiva dos estudantes que são atendidos por esta política, tendo em vista os parâmetros de qualidade, as especificações técnicas previstas na legislação pertinente ao tema, bem como as análises das condições reais em que os alunos são transportados diariamente nas embarcações e veículos escolares.

Os resultados revelaram que a política de transporte escolar no contexto analisado é fundamental para o acesso e a permanência de um percentual elevado de alunos da escola, o que representa não só um considerável impacto no funcionamento da escola, mas também um impacto social importante nas comunidades atendidas, pois viabiliza ainda que forma deficitária, a garantia do direito a educação às crianças, adolescentes e jovens ribeirinhos, em um contexto de carência de políticas públicas e de vulnerabilidade social.

Ao explorar nossos achados à luz dos objetivos estabelecidos, foi possível concluir a partir das análises feitas, que o apoio financeiro do Governo Federal a estados e municípios viabilizado pelo PNATE, está direcionado aos estudantes que residem em áreas rurais, foi possível concluir ainda que há um conjunto robusto de exigências técnicas previstas em editais e normativas, mas que não são observadas pelos responsáveis pela prestação de serviço de transporte escolar, nem exigidas pelas empresas licitantes e praticamente não são fiscalizadas pelos órgãos competentes, de forma que o serviço não é prestado seguindo parâmetros de qualidade ideais.

É importante notar que este estudo não está isento de limitações, tendo em vista a pouca quantidade de dados analisados e a delimitação da pesquisa, ou mesmo a abordagem e metodologia utilizadas, as dimensões do território brasileiro e seus diversos contextos de implementação da política de transporte escolar, são oportunidades para estudos mais amplos acerca dos impactos dessa política. No presente estudo ficou demonstrado que os problemas com o transporte escolar, são verificáveis e passíveis de solução, alguns demandam ações mais complexas envolvendo outros setores do poder público, mas outros dependem unicamente de

esforços pontuais de gestão, tanto no âmbito da Secretaria da Educação, quanto da própria escola.

Em última análise, o estudo reforça a necessidade de compreensão sobre o tema, especialmente pela comunidade escolar, oferecendo elementos que irão permitir reflexões sobre a importância das políticas públicas educacionais, especialmente nas escolas rurais, possibilitando análises futuras mais aprofundadas sobre os impactos da execução da política de transporte escolar na aprendizagem dos estudantes por exemplo, e na vida da comunidade escolar local. Esperamos que este trabalho contribua positivamente para a ampliação dos conhecimentos já existentes sobre o assunto e com futuras pesquisas no âmbito das políticas públicas em escolas rurais e possam subsidiar discussões sobre a elaboração de estratégias visando o aprimoramento da política de transporte escolar, garantindo aos estudantes efetivamente o direito à educação por meio de um serviço confortável e seguro.

REFERÊNCIAS

ACARÁ, Lei nº 208, de 24 de junho de 2015. Dispõe sobre Plano Municipal de Educação de Acará-PME, alinhado a Lei 13.005 de junho de 2014 que versa sobre o Plano Nacional De Educação PNE e dá outras providências. Acará: Câmara Municipal, 2015. Disponível em: <https://acara.pa.gov.br/portal-da-transparencia/estrutura-organizacional/secretaria-de-educacao/lei-municipal-no-208-2015-plano-municipal-de-educacao/>. Acesso em: 04 jun. 2024.

ACARÁ, Edital de Processo Administrativo nº 202207097. Dispõe sobre o Pregão Eletrônico nº 001/2022 – SRP. Disponível em: <https://acara.pa.gov.br/wp-content/uploads/2022/01/EDITAL-transporte-2022.pdf>. Acesso em: 4 jun. 2024.

ACARÁ, Termo de Referência do Processo Administrativo nº 202207097. Disponível em: <https://acara.pa.gov.br/wp-content/uploads/2022/10/TERMO-DE-REFERENCIA-7.pdf>. Acesso em: 4 jun. 2024.

BRASIL, [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Presidência da República, 2005. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 4 jun. 2024

BRASIL. **Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional**. Lei no 9.394/96, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil-03/Leis/L9394.htm>. Acesso em: 4 jun. 2024.

BRASIL, Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. Conselho Deliberativo. Resolução nº 18, de 22 de outubro de 2021. Estabelece diretrizes e orientações para o apoio técnico e financeiro na execução, no monitoramento e na fiscalização da gestão de veículos de transporte escolar, pelas redes públicas de educação básica dos Municípios, Estados e do Distrito Federal, no âmbito do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE. **Diário Oficial da União**: Seção 1, Brasília, DF, 22 de out. 2021. Disponível em:

<https://www.gov.br/fnde/pt-br/aceso-a-informacao/legislacao/resolucoes/2021/resolucao-no-18-de-22-de-outubro-de-2021/view>. Acesso em: 4 jun. 2024.

BRASIL, Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. Resolução CD/FNDE nº 3, de 28 de março de 2007. Cria o Programa Caminho da Escola. **Diário Oficial da União**: Seção 1, Brasília, DF, 28 de mar. 2007. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/programas/caminho-da-escola/legislacao/ResolucaoCDFNDEn3de28demarode2007.pdf>. Acesso em: 4 jun. 2024.

BRASIL. Decreto nº 11.162, de 04 de Agosto de 2022. Dispõe sobre o Programa Caminho da Escola. **Diário Oficial da União**: Seção 1, Brasília, DF, 04 ago. 2022. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/decreto/D11162.htm. Acesso em: 4 jun. 2024.

CARVALHO, W. L.; LEITE, P. de S.; NASCIMENTO, H. P. O processo evolutivo do transporte escolar rural brasileiro no modo rodoviário. **REEC - Revista Eletrônica de Engenharia Civil**, Goiânia, v. 13, n. 1, nov. 2016. DOI: 10.5216/reec.v13i1.42400. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/reec/article/view/42400>. Acesso em: 10 jun. 2024.

COLLICCHIO, E.; NASCIMENTO, J. D. S.; PEREIRA, E. Q.; SILVEIRA, M. A. D.; FINCO, M. V. A.; RODRIGUES, W. **Pesquisa Nacional Custo Aluno**: o transporte escolar rural sob diversos olhares. Palmas: UFT, 2023.

FREIRE, P. **Pedagogia do oprimido**. 17. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970.

MARTINS, A. P. A. **Análise dos impactos das condições do transporte escolar rural no rendimento escolar dos alunos**. 2010. Dissertação (Mestrado em Transportes Públicos) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2010. Disponível em: http://icts.unb.br/jspui/bitstream/10482/8542/1/2010_AnaPaulaAntunesMartins.pdf. Acesso em: 7 jun. 2024.

PRODANOV, C. C; FREITAS, E. C. de. **Metodologia do Trabalho Científico**: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2. ed. Novo Hamburgo: FEEVALE, 2013.

SANTOS, A. R. dos; NUNES, C. P. **Reflexões sobre políticas públicas educacionais para o campo no contexto brasileiro**. Salvador: EDUFBA, 2020.

SEVERINO, A. J. **Metodologia do Trabalho Científico**. 1. ed. São Paulo: Cortez, 2013.