
Transporte escolar como política pública de acesso e permanência em Acará/Pa: um estudo sobre qualidade e condições de execução

School transport as a public policy for access and permanence in Acará/PA: a study on quality and execution conditions

Valdeci Cristo Alves
Secretaria Municipal de Educação (SEMEC)
Acará-Brasil
Mariza Felipe Assunção
Alexandre Augusto Cals e Souza
Universidade Federal do Pará (UFPA)
Abaetetuba-Brasil

Resumo

Analisa a política de transporte escolar, na perspectiva da garantia do acesso e permanência de estudantes da área rural, em uma escola ribeirinha do município de Acará-Pa. O enfoque metodológico está referenciado na pesquisa qualitativa que recorreu a procedimentos de coleta de dados vinculados à análise documental e bibliográfica, ambas articuladas a um embasamento teórico pertinente a temática em discussão. 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 implantação de medidas técnicas e de gestão visando maior qualidade no serviço de transporte escolar.

Palavras-chave: Escola Ribeirinha; Legislação; Transporte Escolar.

Abstract

This article analyzes school transport policy from the perspective of guaranteeing access and permanence for rural students in a riverside school in the municipality of Acará- State of Pará. The methodological approach is based on qualitative research that used data collection procedures linked to documentary and bibliographical research, both articulated with a theoretical basis pertinent to the subject under discussion. Our results show that school transportation policy is fundamental to guaranteeing rural students' right to education, but improvements are necessary and possible. This study contributes to the discussion on the implementation of technical and management measures aimed at improving the quality of the school transportation service.

Keywords: Riverine Schools; Legislation; School Transportation.

1 Introdução

Um dos grandes obstáculos enfrentados pelos estudantes das áreas rurais, especialmente os ribeirinhos da Amazônia, é a falta de transporte escolar confortável e seguro, que permita não somente o deslocamento do estudante até a escola, mas a regularidade do serviço em condições ideais de trafegabilidade.

São muitos os desafios impostos aos estudantes no trajeto até a escola, como longas viagens pelo rio ou igarapé, em barcos ou pequenas “rabetas”, nem sempre adequados para esse tipo de transporte, inclusive sem itens básicos de segurança como coletes salva-vidas, e cujas viagens chegam a durar duas horas; ou em ônibus velhos que circulam em ramais em más condições, especialmente no período do inverno amazônico, em que 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 apoiada em estudos de autores como Collicchio (2013), Santos e Nunes (2020) e Martins (2010), a pesquisa foi realizada na Escola Santa Bárbara, no município de Acará, estado do Pará, uma escola da rede municipal de ensino localizada às margens do rio Acará e 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), por meio de coleta de dados através da análise de documentos e pesquisa bibliográfica, baseada em Severino (2014).

Tem como objetivo analisar a execução da política de 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, é necessária uma breve descrição do *lócus* da pesquisa e dos aspectos históricos da política de transporte escolar no âmbito de sua implantação 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 apresentam-se os aspectos legais da política de transporte escolar, destacando-se o surgimento gradual das leis e regulamentações relacionadas à política em questão, em seguida a análise do contexto de implantação da política de transporte escolar

no município de Acará, aspectos legais e questões geográficas, destacando-se os desafios de estudantes ribeirinhos em relação ao transporte escolar. O presente texto discute ainda o impacto que essa política pode operar na questão da permanência com sucesso dos alunos ribeirinhos.

2 Origem das políticas públicas de transporte para a educação

A Constituição Federal de 1988, que garante a educação como um direito social e estabelece ainda que o Estado tem o dever de efetivar este direito por meio de programas suplementares, entre os quais o de transporte escolar (Brasil, 1988), ressalta em seu artigo 208, parágrafo 1º, que “o acesso ao ensino obrigatório e gratuito é direito público subjetivo” (Brasil, 1988), 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, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, define as responsabilidades específicas de cada um dos entes da federação quanto à implantação das políticas 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 alterou os artigos 10 e 11 e que prevê em seu artigo 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), 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 seria executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), com o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios (Brasil, 2004). O programa deixa claro que os recursos serão destinados às áreas rurais, tendo como público-alvo os alunos da escola pública, por intermédio de apoio

Transporte escolar como política pública de acesso e permanência em Acará/Pa: um estudo sobre qualidade e condições de execução

financeiro às políticas já existentes, sendo um programa de suporte às iniciativas de estados e municípios.

Segundo o Guia do Transporte Escolar, documento publicado pelo FNDE em conjunto com o Ministério Público do Espírito Santo e elaborado pelo Centro de Apoio Operacional de Implementação das Políticas de educação (CAPE), Ministério Público do Estado do Espírito Santo e Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação (FNDE), o PNATE consiste:

na transferência automática de recursos financeiros, sem necessidade de convênio ou outro instrumento congênera, para custear despesas com reforma, seguros, licenciamento, impostos e taxas, pneus, câmaras, serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica e funilaria, recuperação de assentos, combustível e lubrificantes do veículo ou, no que couber, da embarcação utilizada para o transporte de alunos da educação básica residente em área rural. Serve, também, para o pagamento de serviços contratados junto a terceiros para o transporte escolar.

Conforme a Resolução nº 18 de 22 de outubro de 2021, em seu artigo 3^o

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.

Ou seja, o custeio a ser oferecido pelo PNATE, deveria 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 apontam 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 e embarcações novas, por estados e municípios. Conforme previsto em seu artigo 2^o, 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).

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”, conforme previsto no 2º Artigo do decreto 11.162/2022.

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, a 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 artigo 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 Guia do Transporte Escolar estabelece que “os veículos autorizados a transportar alunos são [...] os que têm especificações adequadas para transporte de passageiros, a exemplo de ônibus, vans, kombi e embarcações”. Ressalta ainda que “motocicletas, carros de passeio, canoas a remo, barcos precários e caminhões não são recomendados para transportar alunos”. Como toda política, o transporte escolar precisa estabelecer critérios, especialmente pela especificidade do público atendido e também porque decretos que instituíram o programa Caminho da Escola, por exemplo, têm como um de seus objetivos garantir a qualidade e segurança do transporte escolar.

3 Contexto de implantação da política de transporte escolar 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

Transporte escolar como política pública de acesso e permanência em Acará/Pa: um estudo sobre qualidade e condições de execução

a população urbana, o que implica inegavelmente na necessidade de implantação 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 e se tornaram vilas e/ou comunidades, nas quais estão localizadas atualmente diversas escolas da rede municipal de ensino, que atendem alunos da própria localidade e também 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 o Ramal do Progresso.

É nesse contexto geopolítico e tendo em vista o avanço das políticas educacionais, e a universalização do direito à educação, que emerge a necessidade de políticas para garantir às crianças, adolescentes e jovens o acesso e a permanência na escola, diante de muitos desafios logísticos a serem superados, tendo em vista as longas distâncias que são percorridas em veículos e embarcações que muitas vezes não são adequados 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 implantada no município de Acará para responder a uma exigência legal prevista na Lei de Diretrizes e Bases da Educação, que estabeleceu em seu artigo 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 de 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.

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, é necessário 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.

Segundo o site da Secretaria Municipal de Educação, a rede municipal de ensino de Acará possui atualmente 146 escolas, situadas nas mais diversas áreas do município. O transporte dos alunos para essas escolas é feito atualmente por três empresas, Empresa FL de Oliveira, Empresa Reis Auto Peças e Empresa Rodrigues Ribeiro Transportes, as quais venceram a licitação para a prestação do serviço de transporte escolar terrestre e fluvial para a os alunos da rede pública de ensino (municipal e estadual) do município de Acará, por meio 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 em 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. No entanto, devido à grande extensão do município e suas peculiaridades geográficas, desafios referentes ao transporte escolar ainda persistem.

A qualidade da prestação do serviço relacionado ao transporte escolar se constitui num dos desafios para estudantes ribeirinhos, pois devido à 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, 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 Trânsito 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.

Transporte escolar como política pública de acesso e permanência em Acará/Pa: um estudo sobre qualidade e condições de execução

O edital do referido processo administrativo atribui à 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 qualidade do transporte escolar depende de diversos fatores como pontualidade, regularidade, segurança, entre outros; a pesquisa evidenciou que há falhas em todos os aspectos, tendo em vista interrupções frequentes como demonstrado através dos registros diários da escola e devido às longas distâncias percorridas tanto por vias terrestres quanto fluviais. Mas a questão mais preocupante identificada, diz respeito ao não uso de equipamentos de segurança como coletes salva-vidas e cintos de segurança, por nenhum dos alunos que utilizam o transporte escolar em questão, somado ao fato de que algumas embarcações são pequenas, precarizadas e em desacordo com as normas de segurança, previstas na legislação marítima e de trânsito.

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 e Nascimento, 2016), a estrutura dos barcos e suas precárias condições técnicas, na maioria das vezes, aliada à 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 também influenciam. 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 os alunos ficam sem frequentar a escola por vários dias em alguns casos, conforme consta nos registros diários da escola no Livro de Ocorrências e nos relatórios elaborados pela gestão escolar, que são encaminhados à Secretaria Municipal de Educação. 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 inércia das instituições de ensino, refletida na precariedade das políticas públicas, na burocracia da secretaria de educação e efetivamente na indisponibilidade de uma solução, como um veículo ou embarcação para substituir um que porventura tenha apresentado defeito.

4 Relação entre a política de transporte escolar e processo de acesso e permanência com sucesso

O acesso e a permanência dos estudantes na escola ocorrem 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 implantação 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:

Transporte escolar como política pública de acesso e permanência em Acará/Pa: um estudo sobre qualidade e condições de execução

limitações logísticas, climáticas e topográficas nos deslocamentos até a escola, para que possam participar ativamente do processo de ensino-aprendizagem.

Os 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 com a ideia de que a política de transporte escolar, mesmo com as dificuldades já apontadas neste estudo, certamente cumpre com a sua finalidade.

A pequena diferença, observada entre as taxas de aprovação gerais da escola e as taxas dos estudantes que utilizam transporte escolar, revela 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 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 carreira de sucesso. Assim, 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 à demanda de três turnos ser atendida por um único veículo, por exemplo, são fatores que contribuem para que de fato muitos estudantes não obtenham sucesso em sua vida escolar, sucesso que está, de certa forma, relacionado à finalidade da educação básica.

No contexto em 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. Tal aprovação configura bom desempenho e consequentemente 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 (1987), 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 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.

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 por meio de seus planos nas diferentes instâncias define metas a serem alcançadas.

O Plano Municipal de Educação de Acará (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, 2015, 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 estão relacionados, como 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 ensinos cursados, o estudante tenha adquirido os conhecimentos teóricos que lhe deem suporte para suas práticas sociais e profissionais, para então exercer sua cidadania nos diferentes espaços sociais aos quais está inserido.

5 Experiência ribeirinha em foco: Escola Santa Bárbara

A Escola 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 à 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 último 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.

A Escola Santa Bárbara é uma das 148 escolas da rede municipal de Acará, identificada com o código INEP 15080706, 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 e ensino médio, este por meio 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 as instâncias estadual e municipal.

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 por meio 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, Eugênio Glória, São Raimundo I e Pampulha, localizadas nas comunidades circunvizinhas, que oferecem as modalidades educação infantil e anos iniciais do ensino fundamental.

Transporte escolar como política pública de acesso e permanência em Acará/Pa: um estudo sobre qualidade e condições de execução

Atualmente o total de alunos matriculados no ensino fundamental é de 222 e 80 alunos no ensino médio. Desse total, cerca de 80% utilizam o transporte escolar diariamente, conforme consta nos mapas de matrícula disponíveis nos arquivos da secretaria da escola.

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 06 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 1h a 1h30min por vias fluviais, cujo transporte é feito em barcos e rabetas.

A disponibilidade de apenas um ônibus para fazer uma rota que totaliza 120 km diários nos três turnos, se constitui como um entrave, e apesar de o 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 1h30min, pode impactar nos conhecimentos adquiridos pelos estudantes e nos índices de desempenho da escola. Além disso, conforme constam nos registros diários feitos pela escola no Livro de Ocorrências e relatórios elaborados pela gestão da mesma e que se encontram arquivados na secretaria da unidade escolar, as interrupções no serviço devido a problemas mecânicos têm sido significativas, 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 onde 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 se destaca 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 de Educação e pela própria gestão da escola, é atendida de forma satisfatória, porém se utilizarmos como parâmetros as especificações técnicas propostas pelos programas como o Caminho da Escola e no Edital do município para contratação do serviço de transporte escolar.

6 Considerações finais

Neste estudo investigamos a política de transporte escolar e seus aspectos que permitem o acesso e a permanência dos estudantes à escola *lócus* da pesquisa, analisando parâmetros de qualidade e as condições de execução da política. Abordamos o tema a partir de uma metodologia de cunho qualitativo que levou em consideração informações e dados estatísticos e aparatos legais em conjunto com outros instrumentos de pesquisa como a análise de documentos e pesquisa bibliográfica que possibilitam uma compreensão ampla acerca do objeto da pesquisa, o que 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 de forma deficitária, a garantia do direito a educação às crianças, o adolescentes e jovens ribeirinhos, em um contexto de carência de políticas públicas e de vulnerabilidade social.

Ao analisar 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, e foi possível concluir ainda que há um conjunto robusto de exigências técnicas previstas em

Transporte escolar como política pública de acesso e permanência em Acará/PA: um estudo sobre qualidade e condições de execução

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 possui limitações, tendo em vista a pouca quantidade de dados analisados e delimitação da pesquisa, ou mesmo a abordagem e a metodologia utilizadas, as dimensões do território brasileiro e seus diversos contextos de implantação 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, em que pese a complexidade das demandas.

Em última análise, o estudo reforça a 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 tema 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, que garanta aos estudantes efetivamente o direito à educação por meio de um serviço confortável e seguro e, portanto, digno.

Referências

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: 04 jun. 2024.

ACARÁ. **Lei no 208 de 24 de junho de 2015**. Dispõe sobre Plano Municipal de Educação. Acará, PA, 24 de junho de 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. **Termo de Referência do Processo Administrativo no 202207097**. 2022. Disponível em: <https://acara.pa.gov.br/wp-content/uploads/2022/10/TERMO-DE-REFERENCIA-7.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2024.

ACARÁ. **Secretaria Municipal de Educação de Acará**. Disponível em: <https://semedacara.com.br/escolas>. Acesso em 05 jun.2024.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Barueri/SP: Editora Manole, 2005.

BRASIL. **Lei nº 9.394, de 4 de dezembro de 1996**. Dispõe sobre as diretrizes e bases da educação nacional. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9394.htm. Acesso em: 04 jun. 2024.

BRASIL. **Lei nº 10.709, de 31 de julho de 2003**. Altera dispositivos da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2003/L10.709.htm. Acesso em: 11 set. 2024.

BRASIL. **Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004**. Institui o Programa Nacional de Transporte Escolar - PNATE, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Lei/L10.880.htm. Acesso em: 11 set. 2024.

BRASIL. **Lei nº 13.005, de 25 de junho de 2014**. Aprova o Plano Nacional de Educação - PNE e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 26 jun. 2014. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2014/Lei/L13005.htm. Acesso em: 11 set. 2024.

BRASIL. **Decreto nº 11.162, de 4 de agosto de 2022**. Regulamenta o Programa Nacional de Serviço Civil Voluntário e o Prêmio Portas Abertas. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2021-2024/2022/Decreto/D11162.htm. Acesso em: 11 set. 2024.

CARVALHO, Willer. Luciano.; LEITE, Poliana de Sousa; NASCIMENTO, Heitor Pereira. O processo evolutivo do transporte escolar rural brasileiro no modo rodoviário. **REEC - Revista Eletrônica de Engenharia Civil**, Goiânia, v. 13, n. 1, 2016. DOI: 10.5216/rec.V13i1.42400. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/reec/article/view/42400>. Acesso em: 10 jun. 2024.

COLLICCHIO, Erich. et al. **Pesquisa Nacional Custo Aluno**: o Transporte Escolar Rural sob diversos olhares. Universidade Federal do Tocantins. Palmas - TO, 2023. Disponível em: https://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/Educacao/transporte_escolar/livro%20%20pesquisa%20nacional%20custo%20aluno%200%20transporte%20escolar%20rural%20sob%20diversos%20olhares.pdf. Acesso em: 15 jun. 2024.

FREIRE, Paulo. **Pedagogia do oprimido**. 17. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

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

Transporte escolar como política pública de acesso e permanência em Acará/Pa: um estudo sobre qualidade e condições de execução

(PNATE). 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: 04 jun. 2024.

FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO. **Resolução nº 3, de 28 de março de 2007**. Cria o Programa Caminho da Escola. Disponível em: <https://www.gov.br/fnde/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/programas/caminho-da-escola/legislacao/ResolucaoCDFNDEn3de28demarode2007.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Demográfico 2022: resultados preliminares**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 11 set. 2024.

MARTINS, Ana Paula Antunes. **Análise dos impactos das condições do transporte escolar rural no rendimento escolar dos alunos**. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília. Brasília – DF, 2010. Disponível em: http://icts.unb.br/jspui/bitstream/10482/8542/1/2010_AnaPaulaAntunesMartins.pdf. Acesso em: 07 jun. 2024.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. Secretaria Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto nº 11.162, de 04 de agosto de 2022**. Dispõe sobre o Programa Caminho da Escola. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2022/decreto/D11162.htm. Acesso em: 04 jun. 2024.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. **Metodologia do Trabalho Científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. Novo Hamburgo - RS, 2013. Disponível em: <https://www.feevale.br/Comum/midias/0163c988-1f5d-496f-b118-a6e009a7a2f9/E-book%20Metodologia%20do%20Trabalho%20Cientifico.pdf>. Acesso em: 04 jun. 2024.

SANTOS, Arlete Ramos dos; NUNES, Claudio Pinto. **Reflexões sobre políticas públicas educacionais para o campo no contexto brasileiro**. Salvador - BA: Edufba, 2020. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/32363>. Acesso em: 15 jun. 2024.

SEVERINO, Antônio. Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. Cortez. Brasil, 2014. Disponível em: https://www.ufrb.edu.br/ccaab/images/AEPE/Divulga%C3%A7%C3%A3o/LIVROS/Metodologia_do_Trabalho_Cient%C3%ADfico_-_1%C2%AA_Edi%C3%A7%C3%A3o_-_Antonio_Joaquim_Severino_-_2014.pdf. Acesso em: 04 jun. 2024.

Sobre os autores

Valdeci Cristo Alves

Graduando/ Concluinte do Curso de Pedagogia da Universidade Federal do Pará. Servidor Público da Secretaria de Educação do Município de Acará. É membro do Grupo de Estudos e Pesquisas em Trabalho, Educação e Formação Humana-GEFOR-UFPA. E-mail: valdecialves1994@gmail.com. Orcid: <http://orcid.org/0009-0004-9326-2137>

Mariza Felipe Assunção

Doutora em Educação pela Universidade Federal do Pará, professora adjunta da Universidade Federal do Pará, Campus Abaetetuba. Membro do Grupo de Estudos sobre Política Educacional e Trabalho Docente GESTRADO-UFPA. Na Educação Superior ministra as disciplinas: Gestão Educacional, Metodologia da Pesquisa, Avaliação Educacional e Política Educacional. Pesquisadora da área de Trabalho docente. E-mail: mfa@ufpa.br. Orcid: <http://orcid.org/0000-0002-0840-2755>

Alexandre Augusto Cals e Souza

Docente da Faculdade de Educação e Ciências Sociais – FAECS, Campus Universitário de Abaetetuba – CUBT-Universidade Federal do Pará – UFPA. Email: alexandre@ufpa.br. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-1424-5055>

Recebido em: 18/09/2024

Aceito para publicação em: 23/10/2024