



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
NÚCLEO DE ESTUDOS TRANSDISCIPLINARES EM EDUCAÇÃO BÁSICA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CURRÍCULO E GESTÃO DA ESCOLA
BÁSICA

FLÁVIO MORAIS LIMA

**A IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA NACIONAL DE APOIO AO
TRANSPORTE DO ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE ALTAMIRA-PA**

ALTAMIRA-PA
2025

FLÁVIO MORAIS LIMA

**A IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA NACIONAL DE APOIO AO
TRANSPORTE DO ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE ALTAMIRA-PA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Currículo e Gestão da Escola Básica, Núcleo de Estudos Transdisciplinares em Educação Básica, da Universidade Federal do Pará, como requisito para obtenção do título de Mestre em Educação. Linha de Pesquisa: Gestão e Organização do Trabalho Pedagógico na Escola Básica.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria de Fátima Matos de Souza

ALTAMIRA-PA
2025

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)

M827i MORAIS LIMA, FLÁVIO.
 A IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA NACIONAL DE
 APOIO AO TRANSPORTE DO ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE
 ALTAMIRA-PA / FLÁVIO MORAIS LIMA, . — 2025.
 180 f. : il. color.

 Orientador(a): Prof^ª. Dra. Maria de Fátima Matos de Souza
 Fátima Matos de Souza
 Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Núcleo
 de Estudos Transdisciplinares em Educação Básica, Programa de
 Pós-Graduação em Currículo e Gestão da Escola Básica, Belém,
 2025.

 1. Transporte Escolar na Amazônia. 2. PNATE. 3. Política
 Pública. 4. Educação do Campo. 5. Financiamento da
 Educação. I. Título.

CDD 370

FLÁVIO MORAIS LIMA

**A IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA NACIONAL DE APOIO AO
TRANSPORTE DO ESCOLAR NO MUNICÍPIO DE ALTAMIRA-PA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Currículo e Gestão da Escola Básica, Núcleo de Estudos Transdisciplinares em Educação Básica, da Universidade Federal do Pará, como requisito para obtenção do título de Mestre em Educação.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Maria de Fátima Matos de Souza.

Data da aprovação: ____/____/2025.

Conceito: _____.

Banca examinadora:

Prof.^a Dr.^a Maria de Fátima Matos de Souza (Orientadora)
Universidade Federal do Pará – PPEB/NEB/UFPA

Prof. Dr. Fabrício Aarão Freire Carvalho (Examinador interno)
Universidade Federal do Pará – PPEB/NEB/UFPA

Prof.^a Dr.^a Aparecida Luzia Alzira Zuin (Examinador externo)
Universidade Federal de Rondônia – PPGE/UNIR

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar é essencial registrar minha fé em Deus que me possibilitou ter uma base emocional e espiritual para dar continuidade aos estudos, mesmo diante das dificuldades.

Agradeço aos meus pais que sempre me direcionaram à educação e à formação exemplar enquanto cidadão, com respeito e amor.

À minha esposa Maria Selma que me apoiou em todos os momentos, acreditando em minha capacidade e incentivando-me nos momentos de hesitação.

À minha orientadora Prof.^a Dr.^a Maria de Fátima Matos de Souza que, sempre com alegria e compreensão, me conduziu nessa caminhada da sapiência.

Aos professores e professoras do programa que contribuíram para meu crescimento pessoal e intelectual com generosidade e paciência.

Ao Programa de Pós-Graduação em Currículo e Gestão da Escola Básica, Núcleo de Estudos Transdisciplinares em Educação Básica da Universidade Federal do Pará que possibilitou a obtenção de grau de Mestre em Educação para os profissionais da região.

Por fim, a todos que contribuíram direta ou indiretamente para a conclusão desta jornada enriquecedora e de crescimento pessoal, somaram-se sendo a força que antes eu não conhecia e me impulsionaram em direção ao sucesso.

Ventos de Vitória

Um dia, o fardo parecia pesar.
O caminho incerto, difícil de enxergar.
O vento da derrota me fazia hesitar.
Mas em meu peito ardia uma força que eu não
conhecia.
Em cada tropeço, a coragem nascia.
E na superação, minha força crescia.
Um desafio gigante quis me encarar. Mas, aos
poucos, aprendi a dançar.
E a alma foi pulsando em renovação.
Transformei cada desafio e frustração em força e
razão. E o medo em aliado na superação.
Hoje, no último desafio, vejo o caminho trilhado.
Com o triunfo sobre a adversidade, vejo o sonho
realizado.
O impossível agora é história contada. Sou prova
viva de que as lutas podem ser vencidas.
Que venham mais ventos, mais passos incertos.
Minha fé e coragem me guiarão por perto.
Pois sei que em cada batalha, o segredo é:
Ser correto, honesto e sempre aberto ao saber.
(Lima, 2025)

RESUMO

Esta pesquisa tem como foco a implementação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) no município de Altamira no estado do Pará, e tem como objetivo geral analisar como se deu esse processo de implementação e seus efeitos na garantia do acesso e permanência dos alunos do campo nas escolas do município de Altamira-PA no período de 2014 a 2023. Os principais procedimentos metodológicos adotados são pautados na pesquisa documental com abordagem qualitativa, revisão de literatura, investigação exploratória e análise de documentos oficiais. Foram examinados relatórios de prestação de contas, despesas declaradas ao Tribunal de Contas dos Municípios (TCM), dados do Censo Escolar, além de legislações e normativas gerais e direcionadas para o transporte do escolar e o PNATE, assim como da Constituição Federal de 1988, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei nº 9.394/1996), a Lei nº 10.880/2004 que institui o PNATE, Plano Nacional de Educação de 2014, e os Planos Estadual e Municipal de Educação. Fundamentada nas técnicas de Bardin (1977), a análise permitiu identificar que embora o programa represente um avanço na oferta de transporte escolar, seu impacto efetivo na redução da evasão e do abandono escolar foi limitado. Os dados evidenciaram o subfinanciamento do programa, a gestão fragmentada e fragilizada pela legislação padronizada, que não contemplou suficientemente as especificidades territoriais e socioculturais da Amazônia, especialmente em Altamira. Isso se destacou por certo descompasso entre os objetivos previstos nos normativos e a realidade enfrentada pelos alunos do campo. Embora o PNATE tenha contribuído parcialmente como política pública de acesso à educação, verificou-se que sua eficácia foi e é comprometida pela ausência de sensibilidade às demandas locais e pelo fato de os recursos repassados serem insuficientes para financiar esse programa.

Palavras-chave: Transporte Escolar na Amazônia; PNATE; Educação do Campo; Política Pública, Financiamento da Educação.

ABSTRACT

This research focuses on the implementation of the National School Transportation Support Program (PNATE) in the municipality of Altamira, in the state of Pará, and its general objective is to analyze how this implementation process occurs and its effects on ensuring access and the retention of rural students in the schools of the municipality of Altamira-PA, from 2014 to 2023. The main methodological procedures adopted are based on documentary research with a qualitative approach, literature review, exploratory investigation, and analysis of official documents. Accountability reports, expenses declared to the Court of Accounts of Municipalities (TCM), data from the School Census, as well as general and specific legislation and regulations for school transportation and the PNATE, as well as the Federal Constitution of 1988, the Law of Guidelines and Bases of National Education (Law No. 9,394/1996), Law No. 10,880/2004, which establishes the PNATE, the National Education Plan of 2014, and the State and Municipal Education Plans were examined. The analysis, based on Bardin's (1977) techniques, allowed us to identify that, although the program represents an advance in the provision of school transportation, its effective impact on reducing dropout and school abandonment is limited. The data highlight the underfunding of the program, the fragmented management, and the fragility caused by standardized legislation, which does not sufficiently address the territorial and sociocultural specificities of the Amazon, especially in Altamira. This certainly highlights the mismatch between the objectives outlined in the regulations and the reality faced by rural students. Although the PNATE has partially contributed as a public policy for access to education, it was found that its effectiveness was and is compromised by the lack of sensitivity to local demands and by the transferred resources being insufficient to finance this program. Although the PNATE has partially contributed as a public policy for access to education, it has been found that its effectiveness has been and continues to be compromised by the lack of sensitivity to local demands and the funds allocated being insufficient to finance this program. Keywords: School Transportation in the Amazon; PNATE; Rural Education; Public Policy; Education Financing.

Keywords: School Transportation in the Amazon; PNATE; Rural Education; Public Policy, Education Funding.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Trabalhos acadêmicos selecionados com o descritor “Transporte Escolar” (2014–2023).....	29
Quadro 2 – Trabalhos acadêmicos pesquisados com o descritor “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar” (2014–2023).....	31
Quadro 3 – Artigos científicos pesquisados com o descritor “Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da CAPES - Recorte Temporal de 2014 a 2023	32
Quadro 4 – Artigos científicos pesquisados com o descritor “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da CAPES - Recorte Temporal de 2014 a 2023.....	37
Quadro 5 – Artigos científicos pesquisados com os descritores “Transporte Escolar” e “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da SciELO - Recorte Temporal de 2014 a 2023.....	38
Quadro 6 – Artigos científicos pesquisados com os descritores “Transporte Escolar” e “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da DOAJ - Recorte Temporal de 2014 a 2023	39
Quadro 7 – Documentos oficiais, legislação e instrumentos normativos relacionados à Educação e ao PNATE	44
Quadro 8 – Documentos complementares para a pesquisa	45
Quadro 9 – Categorias analíticas da pesquisa	48
Quadro 10 – Educação do Campo: Dispositivos e documentos.....	58
Quadro 11 – Notícias e reportagens sobre transporte escolar em Altamira	66
Quadro 12 – Resumo Interpretativo das Competências dos Entes Federativos 211, 212, 212/212A, 213 e 214 da Constituição Federal de 1988.....	78
Quadro 13 – Valores empenhados declarados de despesas com transporte escolar ao TCM/PA por natureza de despesa (Altamira – 2014 a 2023).....	150

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Distribuição e Proporção de Matrículas na Zona Urbana e Rural – Brasil, Pará e Altamira (2014–2023)	57
Tabela 2 – Repasses Acumulados do PNATE por Estado e Região – 2014 a 2023: uma Perspectiva Comparativa	105
Tabela 3 – Dimensão Territorial, Área Urbanizada e Densidade Demográfica dos Municípios da Região de Xingu, Altamira – 2019/2022	116
Tabela 4 – Evolução do números de escolas da Zona Rural nos municípios da Região do Xingu (2014 a 2023).....	117
Tabela 5 – Série histórica do IDEB nos anos iniciais e finais – Estado do Pará, Altamira e Escolas Rurais (2005–2023).....	119
Tabela 6 – Perfil da Rede Escolar e dos docentes da zona rural de Altamira (2014–2023)...	122
Tabela 7 – Relação entre financiamento do transporte escolar e taxas de rendimento nas escolas rurais de Altamira (2014–2023)	123
Tabela 8 – Amostragem de valor de mercado do Diesel S10 – junho de 2024.....	143
Tabela 9 – Série Histórica do PNATE: recursos, per capita e cobertura escolar em Altamira em Perspectiva Comparada (2014 a 2023).....	156
Tabela 10 – Série Histórica do PNATE: recursos, per capita e cobertura escolar em Altamira em Perspectiva Comparada (2014 a 2023)	159

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Percentual de repasse do PNATE para as mesorregiões do Pará (2014 a 2023).	109
Gráfico 2 – TDI das Escolas do campo e urbana em Altamira	127
Gráfico 3 – Taxa de aprovação das Escolas do campo e urbana em Altamira.....	128
Gráfico 4 – Taxa de reprovação das Escolas do campo e urbana em Altamira	130
Gráfico 5 – Taxa de abandono das Escolas do campo e urbana em Altamira (2014-2023)...	131
Gráfico 6 – Despesas Empenhadas (Declaradas) - TCM vs Valores de Repasses PNATE período de 2014 a 2023.....	146
Gráfico 7 – Valores Despesas Empenhadas (Declaradas) - TCM, período de 2014 a 2023 ..	148

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Brasil, Estados, Altamira e Microrregião de Altamira	64
Mapa 2 – Polos de transporte escolar de Altamira/Microrregião	115
Mapa 3 – Localização das escolas no município de Altamira.....	138
Mapa 4 – Aproximação do Mapa 3 – Quadro: M. Q. 1.....	139
Mapa 5 – Aproximação do Mapa 3 – Quadro: M. Q. 2.....	139
Mapa 6 – Aproximação do Mapa 3 – Quadro: M. Q. 3.....	140

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Acidente com veículo escolar em Castelo dos Sonhos	73
Figura 2 – EMEF Baliza, localizada na Comunidade Baliza	135
Figura 3 – Transporte fluvial RESEX Rio Xingu.....	169

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 – Acidente com veículo escolar no Travessão da Firma.....	69
Fotografia 2 – Condições do veículo escolar acidentado no Travessão da Firma.....	70
Fotografia 3 – EMEF Paulo Freire (antiga EMEF Santa Maria), localizada na Ilha Cachoeira do Jabuti	134
Fotografia 4 – Transporte escolar "Pau de Arara" (EMEF Babaquara) – Travessão do Babaquara	166
Fotografia 5 – Trafegabilidade EMEF Cleidiane de Araújo Silva, rota do Travessão da Firma	168
Fotografia 6 – Trafegabilidade e acidente na rota do Travessão da Firma / EMEF Cleidiane de Araújo Silva	168
Fotografia 7 – Transporte fluvial Ilha Cachoeira do Jabuti, rota da Escola Paulo Freire	169

LISTA DE SIGLAS

CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CAQI	Custo Aluno-Qualidade Inicial
CD	Conselho Deliberativo
CF	Constituição Federal
COVID	Coronavírus SARS-COV-2
DPU	Defensoria Pública da União
EMEF	Escola Municipal de Ensino Fundamental
FNDE	Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação
FUNDEB	Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação Básica
FUNDEF	Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDEB	Índice de Desenvolvimento da Educação
IFES	Instituições Federais de Educação Superior
INEP	Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira
LDB	Lei de Diretrizes e Bases da Educação
MEC	Ministério da Educação (Cultura)
PA	Pará
PEE	Plano Estadual de Educação
PETE	Programa Estadual de Transporte Escolar
PME	Plano Municipal de Educação
PNATE	Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar
PNE	Plano Nacional de Educação
PPEB	Programa de Pós-Graduação em Currículo e Gestão da Escola Básica
PRONATEC	Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego
RESEX	Reserva Extrativista
SEMED	Secretaria Municipal de Educação
SiGPC	Sistema de Gestão de Prestação de Contas
TCM	Tribunal de Contas dos Municípios
TDI	Taxa de Distorção Idade-Série

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
2	CAMINHOS DA PESQUISA.....	24
2.1	A ABORDAGEM E TIPO DE PESQUISA	24
2.1.1	Abordagem epistemológica da pesquisa.....	26
2.1.2	Tipo de pesquisa	43
2.2	DA ANÁLISE DOS DADOS.....	47
3	O ACESSO À EDUCAÇÃO DO CAMPO NO CONTEXTO DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA	50
3.1	A POLÍTICA DE EDUCAÇÃO DO CAMPO NO BRASIL.....	51
3.1.1	Contextualizando a política de Educação do Campo no município de Altamira.....	56
3.1.2	O acesso à Escola do Campo: situando os desafios do transporte escolar no município de Altamira.....	64
3.2	A GARANTIA DO DIREITO À EDUCAÇÃO NA ESCOLA DO CAMPO	74
3.3	A GESTÃO FINANCEIRA DO TRANSPORTE ESCOLAR	82
4	O FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR: A PACTUAÇÃO DO PNATE NO MUNICÍPIO DE ALTAMIRA	91
4.1	A INSTITUIÇÃO DO PNATE NO APOIO AO TRANSPORTE ESCOLAR NA EDUCAÇÃO BÁSICA DA ESCOLA DO CAMPO	92
4.2	FONTE DOS RECURSOS E UM PANORAMA DOS REPASSES FINANCEIROS DO PNATE.....	98
4.3	O PNATE E PETE NO ESTADO DO PARÁ	108
5	A IMPLEMENTAÇÃO DO PNATE EM ALTAMIRA: FINANCIAMENTO, DESIGUALDADES REGIONAIS E O DIREITO À EDUCAÇÃO DO CAMPO	113
5.1	A REALIDADE EDUCACIONAL DA EDUCAÇÃO DO CAMPO NO MUNICÍPIO DE ALTAMIRA	114
5.2	O FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR EM ALTAMIRA	136
5.3	A CONTRIBUIÇÃO DO PNATE PARA A MELHORIA DO TRANSPORTE ESCOLAR PARA AS ESCOLAS DO CAMPO DO MUNICÍPIO DE ALTAMIRA	164
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	174
	REFERÊNCIAS	178

1 INTRODUÇÃO

A presente dissertação tem como objetivo analisar o processo de implementação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e seus efeitos na garantia do acesso e permanência dos alunos do campo nas escolas do município de Altamira (PA) no período de 2014 a 2023. Vinculado ao Ministério da Educação (MEC), o PNATE é voltado ao atendimento de alunos das escolas do campo que enfrentam dificuldades de deslocamento entre suas residências e a unidade escolar. Trata-se de uma política nacional desenvolvida de forma cooperativa entre os entes federados — União, estados e municípios — com a finalidade de assegurar o direito à educação dos filhos dos trabalhadores do campo, por meio do repasse de recursos financeiros destinados à cobertura de despesas com o transporte escolar.

A execução de políticas públicas pelo Estado integra o processo democrático, principalmente quando busca atender às necessidades da sociedade, promovendo maior equidade e efetividade em sua implementação. É importante afirmar que a clareza em suas ações e a inclusão da sociedade é de fundamental relevância para a efetividade da política pública. A atuação do Estado torna-se necessária para a manutenção da estabilidade social, por meio de intervenções através de políticas públicas que têm o objetivo de promover um desenvolvimento saudável e equitativo para a população. Salienta-se a importância da continuidade das políticas públicas mesmo nas mudanças de governo.

A política pública de transporte escolar no Brasil, especialmente por meio do transporte escolar em nível federal, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), desempenha uma função significativa enquanto política pública para a facilitação do acesso e para a manutenção dos estudantes do meio rural na educação. O PNATE, instituído pela Lei n.º 10.880 de 9 de junho de 2004, foi idealizado para proporcionar transporte escolar aos alunos do ensino fundamental da rede pública, por meio de assistência financeira complementar destinada aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios. Esta iniciativa tem a finalidade de garantir a utilização de recursos para subsidiar as despesas relacionadas ao transporte escolar, com o intuito de que, ao menos formalmente, as diretrizes das políticas públicas possibilitem a frequência de crianças e adolescentes das escolas do campo.

O presente estudo tem como objeto de pesquisa o transporte escolar no município de Altamira, analisando os efeitos e a implementação dessa política pública por meio da aplicação do PNATE no município de Altamira no período de 2014 a 2023. Considera-se este período em virtude da instituição do Plano Nacional de Educação (Lei 13.005/2014), que em seu texto trouxe metas e estratégias relacionadas à educação, estabelecendo diretrizes para a educação do

campo e transporte escolar, estabelecendo para os estados e municípios, a partir de sua instituição, conforme artigo oitavo do PNE/2014, o dever de elaborarem seus respectivos planos de educação.

Para compreender melhor a aplicação das políticas públicas é fundamental reconhecer a importância das ações efetivas do Estado na concretização dos objetivos das instituições públicas. Para isso, é necessário analisar de que forma o Estado atua. Nesse contexto, destaca-se a contribuição de Oliveira (2012, p. 34) que afirmou que as ações do Estado e do governo se materializam por meio das políticas públicas. Segundo o autor, no cenário contemporâneo, essas ações podem ser classificadas em duas categorias fundamentais, as quais ele define como políticas públicas:

- I. **Finalísticas:** como saúde e educação, focadas em resultados diretos;
- II. **Gestão:** mais amplas, que abrangem planejamento, controle, organização, orçamento, finanças, recursos humanos, logística, tecnologia e aspectos jurídicos.

Com base no conceito apresentado por Oliveira (2012), as políticas finalísticas de Estado têm o papel de assegurar a continuidade das ações governamentais, incorporando princípios da administração pública que fortalecem o planejamento estratégico e a gestão eficiente. Essas políticas visam à obtenção de resultados eficazes e de qualidade para a sociedade, independentemente das mudanças de governo, evitando assim a descontinuidade das ações.

No campo da educação, Saviani (1999, p. 92), em sua obra *Escola e Democracia*, afirmou que “entendo que educação e política, embora inseparáveis, não são idênticas. Trata-se de práticas distintas dotadas, cada uma, de especificidades próprias”. Com essa afirmação, o autor ressaltou a importância da política na construção das bases educacionais. Ao mesmo tempo reconheceu a necessidade de uma educação capaz de formar cidadãos críticos e conscientes, aptos a questionar as políticas públicas educacionais promovidas pelo Estado e seus representantes.

Essa compreensão é essencial para que a sociedade tenha acesso às informações sobre as decisões políticas e seus impactos nas ações do Estado, especialmente nas políticas educacionais. As políticas públicas com caráter finalístico, voltadas à educação, exigem atenção especial porque interferem diretamente em diversas dimensões sociais, seja na formação profissional para o mercado de trabalho, seja na construção de cidadãos conscientes de seus direitos e deveres.

Entre os principais desafios enfrentados pela educação, além das questões econômicas e da vulnerabilidade social, destaca-se a dificuldade de garantir o acesso e a permanência dos alunos na escola, especialmente daqueles que vivem e estudam em áreas rurais.

Ao abordar a implementação dessa política pública, correspondente ao acesso e permanência dos alunos na escola, verifica-se que, pelas características de acesso e disponibilidade de escolas no campo próximas às suas residências, os alunos do campo enfrentam dificuldades ainda maiores, tanto relacionadas à disponibilidade de escolas quanto a dificuldades de transporte, por isso que o transporte escolar para os alunos das escolas do campo é imprescindível.

Para que o Estado cumpra seu papel de agente estabilizador e promotor da igualdade de condições no acesso à educação, especialmente para os estudantes das áreas rurais, é necessário que atue por meio de políticas públicas de caráter finalístico e de gestão. Essas políticas devem ser capazes de transpor diversas barreiras, inclusive aquelas decorrentes das mudanças de governo e da descontinuidade administrativa.

As intervenções do Estado são direcionadas, regulamentadas e implementadas mediante leis e diversos documentos oficiais que visam ações que atendam aos anseios da sociedade. O acesso à educação faz parte da política pública finalística, viabilizada por meio de políticas pública de governo. Um dos principais instrumentos utilizados pelo governo para realizar as intervenções necessárias para a promoção de políticas públicas, que visem disponibilizar o acesso e permanência dos alunos na escola, são os programas de governo.

Dessa forma, a presente pesquisa propõe-se não apenas a analisar o processo de implementação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e seus impactos na realidade educacional dos alunos do campo no município de Altamira (PA), mas também a contribuir com informações que ampliem o debate sobre a efetividade das políticas públicas voltadas para o transporte escolar público. Pretende-se ainda fomentar a reflexão sobre a formulação de políticas públicas mais equitativas e de maior qualidade, capazes de atender com efetividade às demandas da população rural.

É, portanto, fundamental reconhecer a importância do transporte escolar e que a efetividade do PNATE e o acesso e permanência dos alunos do campo na escola são intrinsecamente dependentes da qualidade da gestão organizacional, da superação de conflitos de interesse entre os representantes dos entes federativos, da adequação dos investimentos e da articulação entre as diferentes esferas de governo.

Compreendendo este cenário, o interesse em desenvolver a pesquisa sobre o tema adveio da atuação profissional como servidor com atuação nas áreas administrativas de IFES

desde 2012, em que parte desse período se deu por quatro anos no IFPA/AP à frente da coordenação financeira do PRONATEC; em seguida com breve passagem pela Defensoria Pública da União/DPU em Santarém/PA, e por último em Altamira na UFPA/PA. Em Altamira, na DPU, tive a oportunidade de vivenciar as questões sociais que envolvem ribeirinhos e a comunidade em geral face ao contexto da construção da UHE Belo Monte. E com a minha atuação profissional nas áreas administrativas, sempre relacionadas a compras públicas, ao setor financeiro e na função de gerenciamento patrimonial, com formação inicial em contabilidade, a vivência profissional permitiu divisar uma compreensão ampla sobre a gestão em instituições públicas, especialmente quanto aos aspectos da eficiência, da eficácia, da qualidade, do resultado e do registro de informações, bem como das noções sobre o correto papel e a atuação do servidor público, aspectos facilitados pela cultura familiar rural, da qual a experiência dos genitores, como retirantes em busca de terras, forjou.

Ademais, a pesquisa emergiu, exatamente, da possibilidade de desaguar o conjunto dessas experiências e inquietações, defrontada pelo conhecimento das redes escolares locais e pela busca de uma melhor compreensão do cenário educacional, visto minha profissão e as peculiaridades vividas e observadas enquanto morador da região, principalmente em relação ao acesso do aluno do campo à educação.

Assim, a possibilidade de compreender a educação em seus aspectos estruturais, mais exatamente dos elementos orçamentários, financeiros, e da infraestrutura do transporte escolar equacionados na possibilidade de pesquisa sobre o PNATE no município de Altamira, foi constituindo inquietações iniciais para paulatinamente se converterem em problema de pesquisa, seja pelas questões que envolveram sua implantação e organização, seja pelo objetivo que o definiu, qual seja, o de viabilizar o transporte escolar de alunos das escolas do campo. Ser acadêmico do curso de mestrado do Programa de Pós-Graduação em Currículo e Gestão da Escola Básica (PPEB) e servidor público da Universidade Federal do Pará possibilitou-me compreender que as atividades “fim” (ensino), na educação básica ou na educação superior, necessitam de um bom planejamento, de uma boa gestão e de um esforço por parte do gestor para conhecer e responder adequadamente sobre as atividades “meio” e “fim”.

Sendo o PPEB promotor de conhecimento e pesquisa de excelência, depositou-se neste programa a oportunidade de evolução pessoal e profissional para este pesquisador, possibilitando a compreensão dos direcionamentos das políticas públicas de Estado e de governo, bem como a evolução e a formação de uma base profissional mais forte e consolidada, permitindo que este pesquisador abordasse novas áreas de atuação, de maneira a contribuir com

maior qualidade, dotado de conhecimentos, potencializado pela formação e pelas experiências adquiridas ao longo da formação.

Imbuído destas experiências administrativas no setor público federal, assim como de informações e observações empíricas advindas de pesquisa exploratória inicial, foi possível identificar características peculiares no Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), identificando, inicialmente, se elas repercutem no acesso à educação e nas despesas com transporte escolar no município de Altamira. Porém, em um primeiro momento, não foi evidente sua proporção.

Neste cenário de um território cheio de particularidades relacionadas à realidade das escolas do campo (indígenas, RESEX etc.) de Altamira, com características diversas, foi importante compreender basicamente como se deu a implementação de políticas públicas no contexto do transporte escolar. Além disso, foi relevante também entender o papel do PNATE para o acesso à Educação Básica nas escolas do campo.

Compreendemos que parte significativa dos desafios enfrentados na implementação de políticas públicas está relacionada tanto à melhoria da qualidade do ensino quanto à ampliação do acesso à educação. Esses desafios estão diretamente ligados à gestão pública e à capacidade de monitorar e avaliar o uso dos recursos destinados à educação, incluindo aqueles voltados especificamente ao transporte escolar, como ocorreu no caso do PNATE.

Diante do exposto, nossa **questão de pesquisa** é: como foi a implementação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) no município de Altamira no período de 2014 a 2023, de modo a garantir o acesso e permanência dos alunos das escolas do campo?

Considerando o problema de pesquisa, estabelecemos como **objetivo geral** analisar o processo de implementação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e seus efeitos na garantia do acesso e da permanência dos alunos do campo nas escolas do município de Altamira no período de 2014 a 2023.

Entendemos que além das questões relacionadas à gestão, a imigração e emigração das populações do campo, bem como a transparência correspondente à execução e os resultados das políticas públicas relacionadas ao transporte escolar possuem sua relevância social; que era necessária uma análise aprofundada dos fatores que influenciaram no acesso e na permanência dos alunos do campo no município de Altamira.

A relevância desta pesquisa tornou-se evidente a partir da constatação de sua originalidade no meio acadêmico, pois ao consultar o Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES em 2024 verificou-se que os termos relacionados ao objeto de estudo — que

compreende, em termos gerais, o transporte escolar na região amazônica — não foram encontrados, tendo em vista que as produções tratam de temas de maneira ampla e genérica, sem abordar especificamente a implementação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) na Amazônia e em Altamira.

Esta dissertação assumiu um papel relevante ao preencher essa lacuna no campo da pesquisa educacional, contribuindo para o aprofundamento do debate sobre o transporte escolar de estudantes do campo na Amazônia brasileira, especialmente no município de Altamira, além de oferecer subsídios para o aprimoramento das políticas públicas voltadas à garantia do direito à educação em contextos rurais e de difícil acesso.

Ao aprofundar a análise sobre as especificidades territoriais e populacionais dos municípios que compõem a região do Xingu, surgiram dados relevantes que mereciam ser examinados, especialmente no que dizia respeito ao financiamento, à gestão e à implementação da política pública do PNATE, bem como à presença efetiva do Estado nesses territórios. Nesse sentido, a contribuição científica desta pesquisa é significativa, sobretudo diante da escassez de estudos relacionados diretamente a esse tema.

A ausência de investigações anteriores reforçou a relevância acadêmica deste trabalho, que se alinha à linha de pesquisa “Gestão e Organização do Trabalho Pedagógico na Escola Básica”. A proposta, portanto, configura-se como uma contribuição valiosa para essa área, ao lançar luz sobre aspectos ainda pouco explorados da gestão de políticas públicas educacionais, em contextos rurais e amazônicos, vinculadas ao transporte escolar.

Além disso, a dissertação também colabora para a produção de conhecimento sistematizado, articulando documentos, informações e reflexões que integram abordagens históricas, documentais e teóricas sobre a gestão da educação básica e do acesso à educação. Ao contextualizar o PNATE no espaço amazônico e mais especificamente na região do Xingu, a pesquisa oferece subsídios para uma compreensão mais ampla e crítica sobre a formulação e a efetivação das políticas públicas voltadas ao direito à educação em áreas de maior vulnerabilidade e menor visibilidade nacional.

É importante destacar que esta pesquisa está centrada na análise da implementação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e de seus impactos no acesso à educação no município de Altamira, no Pará. Não se pretendeu, portanto, esgotar outras questões correlatas à aplicabilidade do programa, por exemplo o programa Caminho da Escola, os desafios enfrentados pelas instituições de ensino ou as especificidades das diferentes modalidades educativas.

Reconhecemos que esses temas apresentam grande complexidade e um volume significativo de dados e informações, que extrapolam os objetivos e os limites deste estudo. Considerando o tempo e os recursos disponíveis no âmbito do Programa de Pós-Graduação deste Mestrado, a ampliação do escopo da pesquisa poderia comprometer a profundidade das análises e a qualidade do trabalho, resultando em uma abordagem superficial e pouco analítica.

Dessa forma, esclarece-se que eventuais menções a essas temáticas tiveram caráter complementar, com o propósito de contribuir para a construção das argumentações centrais da dissertação, sem, contudo, constituírem o foco principal do estudo.

Parte-se do entendimento de que as ações do Estado se concretizam por meio de atos formais, expressos em documentos oficiais, legislações, normativos e políticas institucionais. Assim, a análise desses instrumentos tornou-se fundamental para a compreensão da implementação de políticas públicas de natureza social, especialmente quando essas impactam diretamente o direito à educação. Tal abordagem reforça a relevância acadêmica desta pesquisa, sobretudo diante da ausência de estudos específicos sobre a implementação do PNATE no município de Altamira — uma localidade que apresenta características singulares no contexto da região do Xingu.

Logo, as informações extraídas de documentos oficiais e dos sistemas de transparência pública permitiram análises que enriqueceram as reflexões sobre o tema desta pesquisa. Os dados apresentados contribuíram para evidenciar a importância do transporte escolar e a atuação do PNATE na efetivação de políticas públicas voltadas ao acesso à educação e à redução das desigualdades. Esses aspectos são essenciais para o debate entre gestores e beneficiários, permitindo compreender o papel do transporte escolar na permanência dos estudantes do campo e sua relevância na garantia do direito à educação, considerando as especificidades regionais do município de Altamira.

Esta dissertação foi estruturada em seis seções. As duas primeiras seções abordam aspectos introdutórios e metodológicos, enquanto as três subsequentes concentram-se no desenvolvimento da pesquisa, com base em análises documentais, teóricas, normativas e empíricas. A sexta e última seção apresenta as considerações finais e as principais inferências resultantes do estudo.

A primeira seção introduz o trabalho, delimitando o tema, objetivo geral, o problema de pesquisa e a justificativa. Esse conjunto de elementos busca contextualizar o estudo, evidenciando sua relevância tanto acadêmica quanto social. Na segunda seção são descritos os procedimentos metodológicos adotados, incluindo a abordagem epistemológica, o tipo de pesquisa, os instrumentos de coleta de dados e os métodos de análise utilizados, garantindo à

investigação transparência e rigor científico. A terceira seção marca o início do desenvolvimento da dissertação, com uma análise sobre o acesso à educação no campo à luz da legislação brasileira. Nessa etapa discute-se as políticas públicas voltadas à educação do campo, os marcos legais que asseguram o direito à escolarização das populações rurais e o papel da gestão financeira do transporte escolar como fator determinante para a permanência dos estudantes nas escolas. Na quarta seção, o foco recai sobre a política de financiamento do transporte escolar, com ênfase na pactuação e operacionalização do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) no município de Altamira no estado do Pará. Foram examinadas as fontes de financiamento, os mecanismos de repasse e a articulação federativa, com atenção especial às especificidades do território amazônico. A quinta seção apresenta os dados e os documentos que embasaram a análise empírica, permitindo avaliar os impactos do PNATE na realidade do transporte escolar no meio rural de Altamira. A partir das evidências levantadas discutiu-se como o programa influencia as condições de acesso e permanência dos estudantes da zona rural, destacando também os principais desafios enfrentados pela gestão local na execução da política. Por fim, a sexta seção reúne as considerações finais, retomando os principais achados da pesquisa e propondo reflexões críticas sobre a efetividade do PNATE enquanto política pública voltada à garantia do direito à educação no campo. Também foram sugeridas estratégias para o aprimoramento da gestão e do financiamento do transporte escolar, levando em conta as particularidades territoriais, sociais e culturais da Região Amazônica.

2 CAMINHOS DA PESQUISA

Nesta seção são apresentados os procedimentos metodológicos adotados para a realização desta pesquisa, considerando os caminhos percorridos, desde a concepção teórica até a análise dos dados. Compreende-se que a metodologia constitui uma etapa fundamental na estruturação de qualquer investigação científica, sendo responsável por orientar as escolhas técnicas e teóricas que sustentam a produção do conhecimento.

Desse modo, a seção está organizada em duas partes principais. Na Seção 2.1, Abordagem e tipo da pesquisa, discute-se os fundamentos teóricos que embasam a investigação, subdivididos em duas partes: a Seção 2.1.1, Abordagem epistemológica da pesquisa, que apresenta a concepção de conhecimento adotada, e a Seção 2.1.2, Tipo de pesquisa, que caracteriza a natureza qualitativa e documental do estudo. Na Seção 2.2, Análise dos dados, descreve-se os procedimentos utilizados na seleção, organização e interpretação do material documental, com base em critérios sistemáticos de análise de conteúdo. Essa organização tem como objetivo oferecer clareza ao leitor quanto às escolhas metodológicas e à lógica que fundamenta a condução da pesquisa, assegurando a coerência entre os objetivos propostos e os meios utilizados para alcançá-los.

2.1 A ABORDAGEM E TIPO DE PESQUISA

Entendemos que na produção de conhecimento em uma pesquisa, a metodologia adotada é fundamental para o desenvolvimento e validação científica. Para este fim, o desenvolvimento desta pesquisa assenta-se em uma estratégia de investigação que busca explorar os processos, por meio da abordagem qualitativa, por ela permitir fazer uma interpretação crítica dos dados do financiamento do transporte escolar, por meio do Programa Nacional de Transporte Escolar, implementado no município de Altamira no período de 2014 a 2023.

A compreensão do conhecimento assumida neste estudo está ancorada na concepção de que ele não se constrói de maneira neutra ou passiva, mas sim como resultado da interação entre o sujeito e o objeto do conhecimento. Conforme Gamboa (2012, p. 45), a construção do conhecimento ocorre por meio da relação entre um sujeito cognoscente e um objeto a ser conhecido, destacando a importância da reflexão sobre a dinâmica dessa interação. Nessa perspectiva, o conhecimento é entendido como um processo ativo e relacional, no qual o sujeito ocupa papel fundamental.

Ele não se limita a captar informações, mas participa de maneira consciente, carregando consigo sua bagagem cultural, linguagem, valores e formas de pensamento que influenciam diretamente o modo como percebe e interpreta o objeto investigado.

Essa visão epistemológica reforça a importância de considerar não apenas o conteúdo dos documentos analisados, mas também os contextos em que foram produzidos e a maneira como são compreendidos pelo pesquisador. Os documentos, neste caso relacionados à política pública do PNATE, não são tratados apenas como fontes de dados objetivos, mas como elementos que dialogam com a experiência e a interpretação do sujeito pesquisador. Essa abordagem permite uma compreensão mais ampla e crítica da realidade estudada, considerando as dimensões históricas, sociais e institucionais que permeiam a produção e a implementação de políticas educacionais.

A partir dessa fundamentação optou-se por uma abordagem qualitativa que, segundo Severino (2013, p. 23), é essencial à construção do conhecimento no campo da educação, pois permite ao pesquisador atuar de forma ativa no processo investigativo. O autor defende que a atividade de pesquisa é indispensável tanto para o professor quanto para o aluno, por constituir um elemento essencial no processo de ensino e aprendizagem, além de ser estratégica para a universidade como mediadora da produção e disseminação do saber. A pesquisa, portanto, cumpre um papel pedagógico e social, ao possibilitar a elaboração de novos conhecimentos a partir da realidade concreta.

Quanto ao tipo de pesquisa, adotou-se a pesquisa documental, centrada na análise de legislações, portarias, relatórios institucionais, pareceres técnicos e dados estatísticos relacionados ao PNATE, especialmente no que se refere à sua aplicação em Altamira. Os documentos foram selecionados com base em sua relevância para a compreensão da política em questão, sendo tratados como construções sociais que expressam intenções, decisões e contradições das políticas públicas voltadas à educação no campo.

A análise dos dados seguiu os princípios da análise de conteúdo, conforme proposto por Bardin (2011), permitindo a sistematização e interpretação dos documentos a partir de categorias temáticas previamente definidas, bem como de categorias emergentes ao longo da leitura. Essa metodologia permitiu identificar recorrências, lacunas e contradições presentes nos textos analisados, contribuindo para uma leitura crítica da atuação do poder público na garantia do transporte escolar rural e, consequentemente, do direito à educação para os estudantes do campo.

Dessa forma, o caminho metodológico aqui descrito fundamenta-se na articulação entre a abordagem qualitativa, a análise documental e a reflexão crítica do pesquisador sobre o

material coletado. Ao considerar o papel ativo do sujeito na construção do conhecimento e a complexidade dos documentos enquanto expressão das políticas públicas, a pesquisa busca compreender não apenas o funcionamento do PNATE em termos formais, mas também seus limites e desafios concretos no contexto local de Altamira.

Essa é uma pesquisa eminentemente documental em que se buscou explorar e descrever os documentos, explorando-os e descrevendo-os conforme sua influência, com a produção de dados e construção de inferências por meio da análise de relatórios e legislações. A análise foi realizada a partir de informações e documentos disponíveis nos portais de domínio público, sistemas de prestação de contas e transparências do governo federal, do Estado do Pará, do município de Altamira e do Tribunal de Contas dos Municípios do Estado do Pará, de maneira que possibilitasse o estudo do objeto, contemplando suas particularidades e potencializando a capacidade de esclarecimento por meio de uma metodologia que não seja limitada apenas a uma diretriz rígida e limitadora, pois ao considerar a reflexão de Gamboa (2012, p. 43), torna-se evidente a coerência metodológica deste trabalho, uma vez que, conforme o autor advertiu, ao se tomar o método como único critério de objetividade, corre-se o risco de submeter o objeto a esquemas artificiais, fragmentando sua complexidade ou distorcendo-o em nome do rigor formal, o que pode levar à “desvirtualização” do objeto. Assim, o caminho metodológico aqui adotado reflete uma escolha consciente do pesquisador, que entende o método como meio e não como fim, valorizando a flexibilidade interpretativa e a profundidade da análise em detrimento da padronização excessiva, a fim de preservar a integridade e a autenticidade do fenômeno investigado.

2.1.1 Abordagem epistemológica da pesquisa

A abordagem epistemológica é importante para entender as relações entre técnicas e métodos. Esses níveis incluem o técnico-instrumental para coleta e tratamento de dados, o metodológico para abordar o objeto de estudo, os teóricos que delineiam conceitos e críticas, os epistemológicos que definem critérios de cientificidade, os gnosiológicos que moldam a compreensão do pesquisador sobre o real, e os ontológicos que refletem a concepção da realidade e da sociedade. Esses elementos são entrelaçados para formar a visão de mundo subjacente em cada produção científica. Assim, a organização dos conteúdos em diferentes níveis de amplitude e explicitação, desde os elementos explícitos até os pressupostos implícitos, em qualquer pesquisa científica, faz-se necessária. Gamboa (2012, p. 58) destacou que “[...] a abordagem epistemológica poderá esclarecer as relações entre técnica, métodos, paradigmas

científicos, pressupostos gnosiológicos e ontológicos, todos eles presentes, mais ou menos explícitos, em qualquer pesquisa científica”.

A análise inicial das informações adquiridas, considerando a pesquisa exploratória preliminar, é fundamental para determinar a abordagem e as estratégias apropriadas, garantindo assim a elaboração de um planejamento que possibilite a avaliação da situação atual e o estabelecimento de metas desejadas. Entendemos que, em virtude das características principais dessa pesquisa, que buscam tratar dados e informações relacionadas aos documentos, seus reflexos e repercussões na implementação da política pública no município de Altamira, a abordagem qualitativa traz elementos que possibilitam a melhor estratégia para discorrer nessa pesquisa. Entendemos que, em muitas das vezes, dados e informações estão à margem dos dados quantitativos. Esses elementos “extras” são importantíssimos para o desenvolvimento de estratégias, análises, instrumentalização das políticas públicas e produção de conhecimento.

Nesse sentido, Alami (2010, p. 25) corrobora, destacando que a força das abordagens está em sua capacidade de mostrar a ambivalência da maioria das realidades sociais, e na sua concepção seria melhor do que fazem as abordagens quantitativas, entendendo que a realidade de Altamira e a forma como as políticas públicas são implementadas nesse município se distinguem das demais. As diversas formas de pesquisas, abordagens e métodos advindos das teorias da ciência e das epistemologias, neste trabalho, denotam que a pesquisa tem por direcionamento as técnicas da pesquisa qualitativa, em que a análise dos documentos, com a complementação de alguns dados quantitativos, traz fluidez e qualidade à pesquisa, de maneira a evidenciar questões que possivelmente não seriam esclarecidas caso se detivesse apenas à produção e tratamento dos dados. Nesse viés, Gamboa (2012, p. 44) destacou que “a simples coleta e tratamento de dados não é suficiente, faz-se necessário resgatar a análise qualitativa para que a investigação se realize como tal e não fique reduzida a um exercício de estatística”.

Diante do que se propõe a pesquisar e considerando essas características e o perfil do pesquisador, a metodologia e o formato da pesquisa empregada fundamentam-se na premissa de estabelecer um roteiro sistemático que assegure a condução de uma investigação, visando alcançar resultados válidos. A definição da metodologia partiu de uma pesquisa exploratória sobre o tema proposto, com foco nas políticas públicas voltadas para o transporte escolar e para a educação. Inicialmente foram analisados documentos e legislações relacionadas à educação de forma geral e, posteriormente, com ênfase na educação do campo e no Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE).

Para aprofundar a compreensão do objeto de estudo foi realizada uma revisão de literatura com base em autores que discutem políticas públicas educacionais, como Dermeval

Saviani (1999, 2014), José Carlos Libâneo (2012), Luis Fernando Dourado (2001, 2007, 2023), Sofia Lerche Vieira (2007), Carlos Roberto Jamil Cury (2002), Ricardo de Oliveira (2012), entre outros. Esses teóricos oferecem importantes contribuições sobre gestão e políticas públicas no campo da educação. Complementando essa abordagem, foi realizado um levantamento no banco de teses e dissertações da CAPES, com o objetivo de identificar produções acadêmicas sobre transporte escolar na Região Amazônica, especialmente no município de Altamira, no Pará. A busca foi realizada com base nos descritores "transporte escolar" e "Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar", permitindo mapear as contribuições dos programas de pós-graduação sobre o tema.

Com o objetivo de mapear a produção acadêmica relacionada ao transporte escolar no Brasil, realizou-se uma busca no banco de teses e dissertações da CAPES utilizando o descritor "Transporte Escolar". Inicialmente foram encontrados 771 trabalhos, sem aplicação de filtros específicos. Em seguida foi aplicado um recorte temporal abrangendo os anos de 2014 a 2023, com a seleção exclusiva de dissertações de mestrado e teses de doutorado acadêmicas — excluindo, portanto, trabalhos vinculados a programas profissionais. Esse procedimento resultou em um total de 267 estudos, dos quais 191 são dissertações de mestrado e 76 são teses de doutorado.

Visando aprofundar a análise a partir de um olhar regionalizado, realizou-se um novo filtro, desta vez considerando apenas trabalhos desenvolvidos por universidades públicas (federais e estaduais) da região Norte do Brasil. Esse recorte regional revelou 31 estudos, distribuídos entre 29 dissertações de mestrado e 2 teses de doutorado. A partir desse conjunto, selecionaram-se os trabalhos que, de maneira direta ou indireta, abordam a temática do financiamento e da gestão do transporte escolar público, com ênfase na sua função como política de acesso e permanência de estudantes, especialmente no meio rural e ribeirinho.

O resultado consistiu em 18 dissertações de mestrado e 1 tese de doutorado, cujas abordagens, embora heterogêneas, possibilitaram refletir sobre os desafios enfrentados pela oferta de transporte escolar na região Norte, evidenciando situações como o fechamento de escolas do campo, a terceirização do transporte, os deslocamentos fluviais e terrestres precários, bem como as contradições no cumprimento do direito à educação, trabalhos estes evidenciados no Quadro 1.

Quadro 1 – Trabalhos acadêmicos selecionados com o descritor “Transporte Escolar” (2014–2023)

(Continua)

Autor(a) (Ano)	Tipo	Título	IES	Link
Bandeira (2023)	Mestrado	A atuação do tribunal de contas do estado do Tocantins no controle externo da gestão pública: uma análise da política de transporte escolar em municípios tocaninenses	UFT	https://sucupira-legado.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=14836845#
Sousa (2019)	Mestrado	Fechamento das escolas do campo no projeto de assentamento dirigido Anauá, no município de Rorainópolis/RR	UERR	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=9005219
Cunha (2022)	Mestrado	A política do transporte escolar no município de Cametá/PA	UFPA	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=13235207
Filho (2021)	Mestrado	Enfrenta o banheiro que hoje tem aula	UFAM	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=11054163
Santos (2021)	Mestrado	Processo de nucleação das escolas Multisseriadas no município de Ariquemes (RO): entre memórias e resistências (2005 – 2010)	UNIR	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=11100953
Viana (2022)	Mestrado	Transporte escolar ribeirinho na Amazônia: uma análise sobre os impactos decorrentes do processo de terceirização no município de Limoeiro do Ajuru/PA	UFPA	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=12367439
Vasconcelos (2021)	Mestrado	Nucleação e fechamento de escolas do campo: itinerários pelo direito à educação no Município de Baião/PA	UFPA	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=12368053
Uchoa (2022)	Doutorado	O fechamento de escolas no campo do Amazonas: contradições na garantia do direito à educação nos municípios de Alvarães e Uarini	UFAM	https://sucupira-legado.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=12776062
Araujo (2016)	Mestrado	Caracterização vibro-acústica de lanchas utilizadas para o transporte escolar	UFPA	https://sucupira-legado.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=4984305
Silva (2023)	Mestrado	Educação ribeirinha e o transporte escolar no Combu: direitos, partilhas e reflexões	UFPA	https://sucupira-legado.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=15079732

Quadro 1 – Trabalhos acadêmicos selecionados com o descritor “Transporte Escolar” (2014–2023)
(Conclusão)

Autor(a) (Ano)	Tipo	Título	IES	Link
Santos (2019)	Mestrado	Questão agrária e o fechamento de escolas do campo em Rolim de Moura -RO	UNIR	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=8603750
Pacha (2018)	Mestrado	Metodologia para cálculo do custo por assento em lanchas de transporte escolar aquaviário rural tear	UFPA	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=6342776
Silva (2019)	Mestrado	Desafios e perspectivas da educação do campo: uma análise em Porto Nacional-TO	UFT	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=7646648
Correa (2021)	Mestrado	Educação do Campo: Um estudo da política de nucleação e fechamento das escolas do campo no município de Cametá/PA	UFPA	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=11696936
Rodrigues (2020)	Mestrado	Trabalho infanto-juvenil e escolarização no campo: as contradições políticas, sociais e culturais para a formação humana	UFPA	https://sucupira-legado.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=10199417
Furtado (2022)	Mestrado	Território educativo das águas: Os saberes viabilizados no currículo das escolas ribeirinhas no Arquipélago do Marajó, Pará	UFPA	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=12368034
Silva (2019)	Mestrado	Entre números e narrativas, um estudo sobre o fechamento de escolas em localidades rurais na Amazônia paraense	UFPA	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=7922154
Melo (2021)	Mestrado	As políticas de educação inclusiva na perspectiva do ensino de surdos no município de Igarapé-Miri/PA	UFPA	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=11341146
Lima (2021)	Mestrado	Rios, margens e trajetórias: estudantes ribeirinhas na universidade	UNIR	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=11410647

Fonte: Elaborado pelo autor.

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: Catálogo de teses e dissertações da CAPES).

Destaca-se que embora nem todos os trabalhos selecionados não cite diretamente o transporte escolar, os trabalhos apontados no quadro dialogam com os princípios dessa política, discutindo suas implicações práticas, limitações orçamentárias e desdobramentos na

organização da oferta educacional em territórios rurais e de difícil acesso. Essa análise, portanto, fornece subsídios relevantes para a compreensão das dinâmicas regionais do transporte escolar e suas interações com a política pública educacional, conforme apresentado no Quadro 1.

Considerando o descritor de pesquisa "Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar", no mesmo portal, foram identificados 16 trabalhos acadêmicos desenvolvidos entre os anos de 2014 e 2023, incluindo dissertações de mestrado e teses de doutorado. Após filtragem e análise do conteúdo, foram consolidados 11 trabalhos diretamente relacionados ao tema, sendo 7 dissertações e 4 teses. Destes, apenas 4 dissertações e 2 teses abordam especificamente o transporte escolar, compondo o Quadro 2, a seguir.

Quadro 2 – Trabalhos acadêmicos pesquisados com o descritor “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar” (2014–2023)

(Continua)

Autor(a) (Ano)	Tipo	Título	IES	Link
Souza (2023)	Mestrado	Gestão da política pública nacional de transporte escolar no município de Petrolina-PE (2019-2021)	UNEB	https://sucupira-legado.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=13721179#
Neves (2019)	Mestrado	O impacto dos recursos aplicados no transporte escolar em relação à gestão político-financeira da Educação Básica: um estudo do financiamento da educação em municípios de Goiás	PUC (GOIÁS)	https://sucupira-legado.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=7720295#
Gomes (2023)	Mestrado	O Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação e a gestão descentralizada dos programas de manutenção escolar: estudo comparado sobre os Centros Colaboradores das regiões Centro-Oeste e Norte	UNB	https://sucupira.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=13876042
Bandeira (2023)	Mestrado	A atuação do tribunal de contas do estado do Tocantins no controle externo da gestão pública: uma análise da política de transporte escolar em municípios tocaninenses	UFT	https://sucupira-legado.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=14836845#
Silva (2023)	Doutorado	A gestão do financiamento e a promoção da qualidade do ensino fundamental da rede de educação de um município do sul de Minas Gerais	UNIVÁS	https://sucupira-legado.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=14706933#

Quadro 2 – Trabalhos acadêmicos pesquisados com o descritor “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar” (2014–2023)

(Conclusão)

Autor(a) (Ano)	Tipo	Título	IES	Link
Nogueira (2022)	Doutorado	O programa nacional de alimentação escolar em Rio Branco, Acre: das percepções dos atores às influências na execução da política	UFPR	https://sucupira-legado.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=13681625#

Fonte: Elaborado pelo autor.

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: Catálogo de teses e dissertações da CAPES).

Visando aprofundamento ainda maior no tema transporte escolar buscou-se trabalhos no portal de periódicos da CAPES, e com base nos dados coletados sobre a produção acadêmica relacionada ao transporte escolar no Brasil, especialmente no recorte temporal de 2014 a 2023, foi possível realizar uma análise quantitativa e qualitativa que evidencia a evolução e o foco das pesquisas nessa temática. A busca inicial no portal de periódicos da CAPES, utilizando o descritor “Transporte Escolar”, resultou em 398 publicações. A aplicação de filtros para delimitar o período de interesse reduziu esse número para 242 resultados. Ao restringir a análise apenas à produção nacional, o total passou a 164 documentos, e após a leitura dos resumos e conteúdo, foram identificadas 30 produções que efetivamente abordam a temática do transporte escolar como objeto principal de análise, apresentadas no Quadro 3.

Quadro 3 – Artigos científicos pesquisados com o descritor “Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da CAPES - Recorte Temporal de 2014 a 2023

(Continua)

Autores(as)	Tipo	Título	Informações da publicação	Link
Willer Luciano Carvalho, Poliana de Sousa Leite, Heitor Pereira Nascimento	Artigo	O processo evolutivo do transporte escolar rural brasileiro no modo rodoviário	2016 - Universidade Federal De Goiás Reec - Revista Eletrônica de Engenharia Civil	https://revistas.ufg.br/reec/article/view/42400
Andréia Couto Ribeiro, Wellington Ferreira de Jesus	Artigo	A trajetória histórica da política pública de transporte escolar: um olhar sob[re] a assistência dos programas federais para a educação básica	2016 - Universidade Estadual De Campinas; Volume: 15; Issue: 66 Linguagem: Português	https://periodicos.sb.u.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/8643707
Eraldo Souza do Carmo, Franciely Farias da Cunha, Maria Sueli Corrêa dos Prazeres	Artigo	Transporte escolar na Amazônia: uma análise dos condicionantes de acesso de estudantes ribeirinhos à escola do campo	2020 - Fundação Universidade Federal Do Tocantins; Volume: 5; Linguagem: Espanhol	https://plu.mx/plum/a/?doi=10.20873/uftrbec.e6897

Quadro 3 – Artigos científicos pesquisados com o descritor “Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da CAPES - Recorte Temporal de 2014 a 2023

(Continuação)

Autores(as)	Tipo	Título	Informações da publicação	Link
Andréia Couto Ribeiro, Wellington Ferreira de Jesus	Artigo	A evolução dos recursos federais nos programas de transporte escolar: impactos na educação básica	2014 - Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira; Volume: 95; Issue: 241 Linguagem: Português	https://doi.org/10.1590/s2176-6681/319411943
Fabiano de Jesus Ferreira, Elias Canuto Brandão	Artigo	Fechamento de escolas do campo no Brasil e o transporte escolar entre 1990 e 2010: na contramão da educação do campo	2017 - Universidade Estadual De Maringá; Volume: 7; Issue: 2 Linguagem: Português	https://doi.org/10.4025/imagenseduc.v7i2.36910
Calinca Jordânia Pergher, Nalú Farenzena	Artigo	Análise de política como metodologia em estudo do transporte escolar rural	2017 - Associação Nacional de Política e Administração da Educação; Volume: 33; Issue: 2 Linguagem: Português	https://doi.org/10.21573/vol33n22017.59149
Andréia Couto Ribeiro, Vanessa Teresinha Alves TENTES	Artigo	O Caminho da Escola para os Estudantes com Deficiência: o Transporte Escolar Acessível no Plano Viver sem Limite	2016 - Associação Brasileira de Pesquisadores em Educação Especial; Volume: 22; Issue: 1 Linguagem: Português	https://doi.org/10.1590/s1413-65382216000100003
Kátia Regina Moreno Caiado, Taísa Grasiela Gomes Liduenha Gonçalves	Artigo	O transporte escolar público para os alunos do campo com necessidades educacionais especiais	2014 - Universidade Estadual de Maringá; Volume: 17; Issue: 1 Linguagem: Inglês	http://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/TeorPratEduc/article/view/27725
Lana Karla Duques Neves, Maria Cristina das Graças Dutra Mesquita	Artigo	Política de Financiamento do Transporte Escolar na Educação Básica: um estudo do custo/aluno/transporte escolar em Goiás	2020 - Associação Sul-Rio-Grandense de Pesquisadores em História da Educação (ASPHE); Issue: 10 Linguagem: Português	https://doi.org/10.22491/fineduca-2236-5907-v10-90625
Clari Schuh, Marco Aurélio Batista de Sousa, Sílvia Paula Ribeiro, Viviane da Costa Freitag	Artigo	Análise de viabilidade do transporte escolar em município da região central do Rio Grande do Sul	2019 - Volume: 17; Issue: 3 Linguagem: Português	https://doi.org/10.21576/pa.2019v17i3.1127
Leidiane da Silva Ferreira	Artigo	Política do transporte escolar: especificidades na Educação Básica do Município de Nova Mamoré/RO	2020 - Volume: 3; Issue: 1 Linguagem: Português	https://www.periodicos.unir.br/index.php/culturaefronteiras/article/download/5881/pdf
Lívia Mara Lima Goulart, Alaine Andrade de Moraes, Nilton VIEIRA	Artigo	Tempo de permanência no transporte escolar sobre o desempenho estudantil	2019 - Volume: 5; Issue: 9 Linguagem: Português	https://doi.org/10.33052/inter.v5i9.243594

Quadro 3 – Artigos científicos pesquisados com o descritor “Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da CAPES - Recorte Temporal de 2014 a 2023

(Continuação)

Autores(as)	Tipo	Título	Informações da publicação	Link
Stella Maria do Nascimento, Karine Rosália Felix Praça Gomes, José Luiz Alves, José de Lima Albuquerque, Ana Claudia Dantas Cavalcanti, Viviane Paula Correia Duarte, Felipe de Luna Berto, Adelmá Elias da Silva, Sinésio Monteiro de Melo Filho	Artigo	Política educacional e o transporte escolar na rede pública de educação: um estudo de caso na gerência regional do Agreste Meridional de Pernambuco	2021 - Grupo de Pesquisa Metodologias em Ensino e Aprendizagem em Ciências; Volume: 10; Issue: 16 Linguagem: Português	https://doi.org/10.33448/rsd-v10i16.23991
Stella Maria do Nascimento, Karine Rosália Felix Praça Gomes, José Luiz Alves, José de Lima Albuquerque, Ana Claudia Dantas Cavalcanti, Leonardo Ângelo de Souza Santos, Alexandre Barbosa Venancio, Sandra Felix da Silva, Ruth Michelly Ramos de Souza	Artigo	Inovação sob a ótica das políticas públicas de transporte escolar em Pernambuco	2022 - Grupo de Pesquisa Metodologias em Ensino e Aprendizagem em Ciências; Volume: 11; Issue: 11 Linguagem: Português	https://doi.org/10.33448/rsd-v11i11.33288
Laís Novaes Pillar de Oliveira Castro, Joyce dos Santos Gomes Amaral	Artigo	Modelo para análise dos indicadores de desempenho logístico de transporte escolar – estudo de caso no Norte Fluminense	2021 - Institutos Superiores de Ensino do CENSA; Volume: 11; Issue: 33 Linguagem: Português	https://doi.org/10.25242/8876113320211950
Adriana Tenório Cordeiro, Sérgio Carvalho Benício de Mello	Artigo	Entre a Casa e a Escola: Articulações Discursivas em Torno do Transporte Escolar Privado	2018 - Universidade Federal da Bahia; Volume: 7; Issue: 1 Linguagem: Português	https://portalseer.ufba.br/index.php/rigs/article/download/24924/16133
Andréia Queiróz Ribeiro, Wellington Ferreira de Jesus	Artigo	A evolução dos recursos federais nos programas de transporte escolar: impactos na educação básica	2014 - Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira; Volume: 95; Issue: 241 Linguagem: Português	https://doi.org/10.24109/2176-6681.rbep.95i241.3463
Flávio Reis dos Santos, Adriana Maria Silva	Artigo	Fechamento das escolas rurais e transporte escolar no município de Morrinhos/GO	2016 - Universidade Estadual De Mato Grosso Do Sul; Volume: 7; Issue: 21 Linguagem: Português	https://doi.org/10.26514/inter.v7i21.1222

Quadro 3 – Artigos científicos pesquisados com o descritor “Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da CAPES - Recorte Temporal de 2014 a 2023

(Continuação)

Autores(as)	Tipo	Título	Informações da publicação	Link
Suely Dulce de Castilho, Michele Corrêa de França	Artigo	Transporte escolar e implicações para acessibilidade, permanência e êxito de estudantes quilombolas	2022 - Universidade do Oeste de Santa Catarina; Volume: 47; Linguagem: Português	https://doi.org/10.18593/r.v47.29393
Fernando Figueiredo Prestes, Valmir César Pozzetti	Artigo	O princípio da eficiência e a efetiva prestação do transporte escolar nas zonas rurais de Manaus/AM	2017 - National Council for Research and Postgraduate Studies in Law; Volume: 3; Issue: 1 Linguagem: Português	https://doi.org/10.26668/indexlawjournal.s/2526-0022/2017.v3i1.2015
Alisson Neves Harmyans Moreira, Simone Almeida Jácomo, Nori Paulo Griebeler	Artigo	Sistema de informação geográfica para gestão de rotas do transporte escolar rural	2016 - Universidade Federal de Uberlândia; Volume: 68; Issue: 2 Linguagem: Português	https://doi.org/10.14393/rbcv68n2-44404
Eduardo de Lima Caldas, Dominique Mouette	Artigo	Transporte Público Escolar: de uma iniciativa local a uma política nacional	2015 - Volume: 5; Issue: 1 Linguagem: Português	https://doi.org/10.11606/issn.2237-1095.v5p1-16
Antônio dos Reis Lopes Mello	Artigo	Refletindo sobre a inclusão escolar brasileira	2016 - Wiley; Volume: 16; Linguagem: Português	https://doi.org/10.1111/1471-3802.12234
Geovane Camilo Santos, Maria Auxiliadora Godinho Oliveira, Edvard Trajano	Artigo	O que é mais vantajoso para o município de Patos de Minas: manter próprio ou terceirizar o transporte público escolar rural? Um estudo de caso	2014 - Volume: 9; Issue: 2 Linguagem: Português	https://doi.org/10.47179/abcustos.v9i2.257
Rosilene Lagares, José Damião Trindade Rocha, Jocyléia Santana dos Santos	Artigo	Transporte escolar e processos de institucionalização e gestão da educação em municípios do Tocantins	2015 - Universidade do Estado de Santa Catarina; Volume: 15; Issue: 29 Linguagem: Inglês	https://doi.org/10.5965/1984724615292014138
César Ambrogi Ferreira do Lago, Luiz Felipe Ramos Turci	Artigo	Transporte Escolar no Campus de Poços de Caldas da Universidade Federal de Alfenas: Otimização de Rotas	2015 - Linguagem: Português	https://doi.org/10.5540/03.2015.003.01.0404
George Silva Cruz De Oliveira, Natália Dos Anjos Bezerra, Luís Alberto Duncan Rangel, Andrei Bonamigo	Artigo	Determinação da rota ótima de um transporte escolar baseado no problema do Carteiro Chinês	2020 - Linguagem: Português	https://doi.org/10.14488/enegep2020_tnsto_344_1765_39519

Quadro 3 – Artigos científicos pesquisados com o descritor “Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da CAPES - Recorte Temporal de 2014 a 2023

(Conclusão)

Autores(as)	Tipo	Título	Informações da publicação	Link
Leonardo Bigolin Jantsch, Neila Santini de Souza, Darielli Gindri Resta Fontana, Fernanda Sarturi, Ethel Bastos da Silva	Artigo	Acessibilidade à educação de crianças e adolescentes com deficiência que vivem em contextos rurais	2021 - Universidade Federal de Santa Maria; Linguagem: Português	https://doi.org/10.5902/1984686x49646
Valdeir Lira Pessoa e Silva, Francisco Herbert Lima Vasconcelos, Priscila Barros David	Artigo	Programa Caminho da Escola: impactos da política educacional nos índices educacionais rurais do estado do Ceará	2021; Volume: 15; Linguagem: Português	https://doi.org/10.21439/conexoes.v15i0.2107
Giana Amaral Yamin, Marisa de Fátima Lomba de Farias, Juliane Ferreira Vieira	Artigo	Viagens escolares de crianças do campo: a construção da cultura de pares	2020 - Volume: 9; Issue: 27; Linguagem: Português	https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/educacao/article/view/12617

Fonte: Elaborado pelo autor.

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: Portal de Periódicos da CAPES).

O resultado evidencia não apenas o volume de produção acadêmica sobre o tema, mas também a escassez de estudos que o tratem de maneira central e aprofundada, o que pode ser um reflexo da marginalização da pauta do transporte escolar dentro das discussões sobre políticas públicas educacionais, especialmente no contexto da educação do campo.

O Quadro 3 contém as 30 produções selecionadas, apresenta uma diversidade significativa de abordagens e instituições envolvidas. As publicações são majoritariamente artigos científicos vinculados a universidades públicas e programas de pós-graduação, o que denota o interesse acadêmico em compreender os desafios logísticos, políticos e pedagógicos relacionados ao deslocamento de estudantes no território nacional.

Seguindo a mesma linha de pesquisa, realizando a busca no Portal de Periódicos da CAPES, utilizando o descritor “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE)”, foram identificadas inicialmente 15 publicações. Com a aplicação de filtros para delimitação temporal entre os anos de 2014 e 2023, o número foi reduzido para oito resultados.

No entanto, após análise do conteúdo observou-se que apenas três artigos estabeleciam relação direta e relevante com o objeto da pesquisa. Os trabalhos selecionados estão apresentados no Quadro 4 a seguir:

Quadro 4 – Artigos científicos pesquisados com o descritor “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da CAPES - Recorte Temporal de 2014 a 2023

Autor(a)	Tipo	Título	Informações da publicação	Link
Nalú Farenzena, Calinca Jordânia Pergher, Cleusa Conceição Terres Schuch, Rosa Maria Pinheiro Mosna	Artigo	Relações intergovernamentais: aportes para pesquisas em políticas públicas educacionais	2015 - Universidade Federal de São Paulo; Volume: 3; Issue: 2 Linguagem: Português	https://doi.org/10.34024/olhares.2015.v3.428
Clari Schuh, Marco Aurélio Batista de Sousa, Sílvia Paula Ribeiro, Viviane da Costa Freitag	Artigo	Análise de viabilidade do transporte escolar em município da região central do Rio Grande do Sul	2019 - Volume: 17; Issue: 3 Linguagem: Português	https://doi.org/10.21576/pa.2019v17i3.1127
Willer Luciano Carvalho, Poliana de Sousa Leite, Heitor Pereira Nascimento	Artigo	O processo evolutivo do transporte escolar rural brasileiro no modo rodoviário	2016 - Universidade Federal de Goiás; Volume: 13; Issue: 1 Linguagem: Português	https://doi.org/10.5216/reec.v13i1.42400

Fonte: Elaborado pelo autor.

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: Portal de Periódicos da CAPES).

Observa-se um número reduzido de trabalhos voltados para o descritor “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar”, os resultados das buscas relacionadas ao tema oferecem subsídios relevantes para a compreensão crítica do programa, reforçando a necessidade de ampliação das pesquisas sobre sua efetividade e impactos na educação do campo.

Avançando ainda na busca de trabalhos que abordam os dois descritores, foram feitas pesquisas na revista SciELO - Scientific Electronic Library Online a partir dos descritores "Transporte Escolar" e “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar”. Foram localizados inicialmente 38 trabalhos publicados no período de 2014 a 2023. Após aplicação de filtros temáticos e temporais, o número foi reduzido para 23 publicações. No entanto, ao realizar a análise de conteúdo e verificar a pertinência direta com o descritor "Transporte Escolar" foram identificadas apenas quatro publicações científicas com enfoque específico no transporte escolar e com o descritor "Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE)" foi identificado apenas um artigo científico publicado no período analisado que trata especificamente dos efeitos do programa em instituições de ensino do campo, conforme evidenciado no Quadro 5.

Quadro 5 – Artigos científicos pesquisados com os descritores “Transporte Escolar” e “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da SciELO - Recorte Temporal de 2014 a 2023

Descritor: Transporte Escolar			
Autor(a)	Título	Informações da publicação	Link
Maria Victória Leal de Almeida Nascimento; Mauricio Oliveira de Andrade	Programa de transporte escolar como meio para melhorar a educação pública em um pequeno município rural no Nordeste do Brasil	Ensaio: Avaliação e Políticas Públicas em Educação Jan 2022, Volume 30 Nº 114 Páginas 182 - 206	https://doi.org/10.1590/S0104-40362021002903093
Juarez José Tuchinski dos Anjos	Ari Cunha e as críticas ao sistema de ensino de Brasília na coluna visto, lido e ouvido (Correio Brasiliense, 1960-1965)	História da Educação, 2022, Volume 26 e location e120337	https://doi.org/10.1590/2236-3459/120337
Andreia Couto Ribeiro; Vanessa Teresinha Alves Tentes	O Caminho da Escola para os Estudantes com Deficiência: o Transporte Escolar Acessível no Plano Viver sem Limite	Revista Brasileira de Educação Especial, Mar 2016, Volume 22 Nº 1 Páginas 27 - 38	https://doi.org/10.1590/S1413-65382216000100003
Andreia Couto Ribeiro; Wellington Ferreira de Jesus	A evolução dos recursos federais nos programas de transporte escolar: impactos na educação básica	Revista Brasileira de Estudos Pedagógicos Dez 2014, Volume 95 Nº 241 Páginas 696 - 710	https://doi.org/10.1590/S2176-6681/319411943
Descritor: Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE)			
Título	Título	Informações da publicação	Link
Maria Analice Sampaio; Maria Odalice Sampaio; Jair Andrade Araujo	Efeitos do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar sobre os estabelecimentos rurais de educação infantil	Revista de Economia e Sociologia Rural 2024, Volume 62 Nº 4 e location e278422	https://www.scielo.br/j/resr/a/SLSYfYr45W7gpm8fbh5Qh5s/?lang=pt

Fonte: Elaborado pelo autor.

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: Portal de Periódicos SciELO).

Ainda com base nos mesmos parâmetros de busca, com o objetivo de identificar e analisar a produção científica relacionada às políticas públicas de transporte escolar no Brasil, ampliou-se a busca sistematizada no Portal de Periódicos da DOAJ (Directory of Open Access Journals), utilizando os dois descritores principais: “Transporte Escolar” e “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE)”. Considerou-se o mesmo recorte temporal (2014 e 2023), selecionando artigos que abordassem direta ou indiretamente a temática, com ênfase nos aspectos relacionados ao acesso, permanência e gestão da educação básica em contextos rurais.

Os resultados obtidos foram organizados no Quadro 6, que apresenta os estudos selecionados segundo autoria, título, dados de publicação e link de acesso, compondo um

panorama relevante para a análise crítica da implementação e dos efeitos do transporte escolar enquanto política educacional no território nacional.

Quadro 6 – Artigos científicos pesquisados com os descritores “Transporte Escolar” e “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da DOAJ - Recorte Temporal de 2014 a 2023

(Continua)

Descritor: Transporte Escolar			
Autores(as)	Título	Informações da publicação	Link
Rosilene Lagares, José Damião Trindade Rocha, Jocyléia Santana dos Santos	Transporte escolar e processos de institucionalização e gestão da educação em municípios do Tocantis	Revista PerCursos (dez. 2014), Vol. 15, n.º 29	https://www.periodicos.udesc.br/index.php/percursos/article/view/1984724615292014138
Geovane Camilo Santos, Maria Auxiliadora Godinho Oliveira, Edvard Trajano Júnior	O que é mais vantajoso para o município de Patos de Minas: manter próprio ou terceirizar o transporte público escolar rural? Um estudo de caso	ABCustos (jul. 2014), Vol. 9, n.º 2	https://revista.abcustos.org.br/abcustos/article/view/257
Sandra Henrique Dias	Crianças do campo: realidade em estudar em uma escola urbana no Município de Sinop - Mato Grosso	Eventos Pedagógicos (jun. 2015), Vol. 6, n.º 2, p. 218 – 230	https://periodicos.unemat.br/index.php/rep
Alisson Neves Harmyans Moreira, Simone Almeida Jácomo, Nori Paulo Griebeler	Sistema de informação geográfica para gestão de rotas do transporte escolar rural	Revista Brasileira de Cartografia (fev. 2016), Vol. 68, n.º 2	https://seer.ufu.br/index.php/revistabrasileiracartografia
Andreia Couto Ribeiro, Wellington Ferreira de Jesus	A trajetória histórica da política pública de transporte escolar: um olhar sob a assistência dos programas federais para a educação básica	Revista Histedbr Online (fev. 2016), Vol. 15, n.º 66	https://doi.org/10.20396/rho.v15i66.8643707
Flávio Reis Santos, Adriana Maria Silva	Fechamento das escolas rurais e transporte escolar no município de Morrinhos/GO	Interfaces da Educação (dez. 2016) Vol. 7, n.º 21, p. 23 – 42	https://periodicosonline.uems.br/index.php/interfaces/index
Andreia Couto RIBEIRO, Vanessa Teresinha Alves TENTES	O Caminho da Escola para os Estudantes com Deficiência: o Transporte Escolar Acessível no Plano Viver sem Limite	Revista Brasileira de Educação Especial (mar. 2016), Vol. 22, n.º 1, p. 27 – 38	https://doi.org/10.1590/S1413-65382216000100003
Calinca Jordânia Pergher, Nalú Farenzena	Análise de política como metodologia em estudo do transporte escolar rural	Revista Brasileira de Política e Administração da Educação (set. 2017), Vol. 33, n.º 2, p. 449 – 466	https://doi.org/10.21573/vol33n22017.59149
Niriane Machado de Moura, Daiane Ribas Moraes, Alecrim Gelatti, Zélia Maria Mirek	Análise de custo e despesas em uma prefeitura da região noroeste do RS, com enfoque no comparativo de gastos com transporte escolar próprio e terceirizado	Revista Práticas de Administração Pública (nov. 2017), Vol. 1, n.º 2, p. 89 – 108	https://doi.org/10.5902/2526629226746
Fabiano de Jesus Ferreira, Elias Canuto Brandão	Fechamento de escolas do campo no Brasil e o transporte escolar entre 1990 e 2010: na contramão da educação do campo	Imagens da Educação (jun. 2017), Vol. 7, n.º 2, pp. 76 – 86	https://doi.org/10.4025/imagenseduc.v7i2.36910

Quadro 6 – Artigos científicos pesquisado com os descritores “Transporte Escolar” e “Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar” no Brasil: Periódicos da DOAJ - Recorte Temporal de 2014 a 2023

(Conclusão)

Descritor: Transporte Escolar			
Autores(as)	Título	Informações da publicação	Link
Fernando Figueiredo Prestes, Valmir César Pozzetti	O princípio da eficiência e efetiva prestação do transporte escolar nas zonas rurais de Manaus/AM	Revista de Direitos Humanos e Efetividade (jun. 2017), Vol. 3, n.º 1, p. 60 – 79	https://doi.org/10.26668/IndexLawJournals/2526-0022/2017.v3i1.2015
Lúcio Lord	Financiamento do transporte escolar e a questão das zonas rurais no Brasil	Revista da Faculdade de Educação (Universidade do Estado de Mato Grosso) (set. 2019), Vol. 9, n.º 1	https://periodicos.unemat.br/index.php/ppgedu/index
Lana Karla Duques Neves, Maria Cristina das Graças Dutra Mesquita	Política de Financiamento do Transporte Escolar na Educação Básica: um estudo do custo/aluno/transporte escolar em Goiás	Fineduca (abr. 2020), Vol. 10, nº 0	https://seer.ufrgs.br/fineduca/
Keylla Almeida, Rejane Melo, Letícia Alves Pereira	Acesso e permanência no ensino médio	Revista de Educação Popular (novembro de 2020), Vol. 19, n.º 3, p. 99 – 121	https://doi.org/10.14393/REP-2020-53089
Lana Karla Duques Neves, Maria Cristina das Graças Dutra Mesquita	Política de Financiamento do Transporte Escolar na Educação Básica: um estudo do custo/aluno/transporte escolar em Goiás	Fineduca (abr. 2020), Vol. 10	https://seer.ufrgs.br/fineduca/
Valdeir Lira Pessoa e Silva, Francisco Herbert Lima Vasconcelos, Priscila Barros David	Programa Caminho da Escola: impactos da política educacional nos índices educacionais rurais do estado do Ceará	Conexões: Ciência e Tecnologia (ago. 2021), Vol. 15	https://conexoes.ifce.edu.br/index.php/conexoes
Suely Dulce de Castilho, Michele Corrêa de França	Transporte escolar e implicações para acessibilidade, permanência e sucesso de estudantes quilombolas	Roteiro (ago. 2022), Vol. 47	https://portalperiodicos.unoesc.edu.br/roteiro
Larissa Amaro dos Santos, Ana Cláudia da Silva Rodrigues	Atuação da política de transporte escolar no município de Cuitégi/PB	Revista Educação e Emancipação (jul. 2023), Vol. 16, n.º 2, p. 87–114	https://doi.org/10.18764/2358-4319v16n2.2023.24
Descritor: Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar			
Autor(a)	Título	Informações da publicação	Link
Maria Analice dos Santos Sampaio, Maria Odalice dos Santos Sampaio, Jair Andrade Araujo	Efeitos do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar sobre os estabelecimentos rurais de educação infantil	Revista de Economia e Sociologia Rural 2024, Volume 62 Nº 4 elocation e278422	https://www.scielo.br/j/resr/a/SLSYfYr45W7gpm8fbh5Qh5s/?lang=pt

Fonte: Elaborado pelo autor.

Nota: Dados Coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: Portal de Periódicos DOAJ).

A busca que foi realizada no portal de periódicos com o descritor "Transporte Escolar" resultou em um total de 97 artigos indexados, com distribuição desigual ao longo da série temporal de 2014 a 2023. Destacaram-se os anos de 2014 (13 artigos) e 2016 (10 artigos) como os períodos de maior produção. No entanto, ao aplicar uma análise qualitativa dos conteúdos, observou-se que apenas 18 artigos apresentavam relação direta e aprofundada com a temática do transporte escolar, sendo, portanto, mais relevantes para os objetivos desta pesquisa.

Os estudos selecionados abordam diferentes aspectos da política de transporte escolar no Brasil, como sua gestão institucional (Lagares *et al.*, 2014), modelos de operação (Santos *et al.*, 2014; Moura *et al.*, 2017), impactos do fechamento de escolas rurais (Ferreira; Brandão, 2017) e acessibilidade de grupos específicos, como estudantes com deficiência (Ribeiro; Tentes, 2016) e comunidades quilombolas (Castilho; França, 2022). Há também contribuições relevantes sobre financiamento e custo por aluno (Neves; Mesquita, 2020), bem como análises de políticas públicas complementares, como o Programa Caminho da Escola (Pessoa e Silva *et al.*, 2021).

A partir da busca realizada no portal de periódicos com o descritor "Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE)", foram identificados cinco artigos indexados entre os anos de 2010, 2011, 2018, 2023 e 2024. No entanto, ao aplicar um filtro qualitativo, observou-se que apenas um dos trabalhos, publicado em 2024, tratava diretamente de aspectos centrais da temática desta pesquisa, especialmente no que se refere à relação entre o PNATE e os estabelecimentos rurais de educação infantil.

Realizando uma análise crítica sobre a disponibilidade e visibilidade das publicações acadêmicas sobre o transporte escolar e o PNATE, a partir de um levantamento bibliográfico nas plataformas científicas como o Portal da CAPES, Periódicos da CAPES, SCiELO e DOAJ, foi revelado um panorama das produções acadêmicas relacionadas ao transporte escolar e ao PNATE. Tais bases de dados concentram uma certa quantidade de artigos científicos, teses, dissertações e outros trabalhos que contribuem para o entendimento das políticas públicas voltadas à mobilidade estudantil, especialmente no contexto das zonas rurais.

Entretanto, apesar da importância desses repositórios e da qualidade dos trabalhos neles disponibilizados, foi possível constatar que esses mecanismos de busca e indexação não abrangiam a totalidade das pesquisas realizadas sobre o tema. Isso se evidenciou ao identificarmos publicações relevantes fora dessas plataformas, como aquelas veiculadas em periódicos de universidades públicas da região Norte e de outras regiões do Brasil, as quais têm desenvolvido estudos que abordam as especificidades locais e regionais voltadas para educação e o acesso por meio do transporte escolar.

Como exemplo concreto, podemos citar artigos como o de Alves (2024), que tem por título o “Transporte escolar como política pública de acesso e permanência em Acará/PA: um estudo sobre qualidade e condições de execução”, publicado na revista Cocar (UFPA), e como o artigo intitulado "O impacto do transporte público escolar no acesso à educação em áreas rurais de Porto Velho (RO)", publicado na Revista Cadernos de Educación, de autoria da Prof.^a Dr.^a Aparecida Luzia Alzira Zuin.

Estes trabalhos, ainda que não estejam indexados nas principais bases de dados nacionais ou internacionais, quando utilizamos os descritores de busca (transporte escolar e PNATE), apresentavam uma importante análise sobre os desafios enfrentados por estudantes da zona rural no acesso à escola, e contribuíram significativamente para a compreensão da eficácia e das limitações do PNATE em contextos específicos da região Norte. Segundo Zuin (2024, p. 27-28), o transporte escolar “[...] não é apenas uma questão de logística, mas um imperativo ético e social que reflete o compromisso com a justiça social e a igualdade de direito para todos particularmente em áreas historicamente desfavorecidas como a Amazônia”.

Essa constatação apontou para a necessidade de se ampliar as estratégias de visibilidade e indexação dos estudos desenvolvidos nas universidades brasileiras, sobretudo nas regiões mais distantes dos grandes centros. Muitos desses trabalhos, apesar de sua relevância científica e social, permanecem restritos a públicos internos das instituições ou a leitores que acessam diretamente os periódicos institucionais.

A escassez de estudos amplamente divulgados sobre o tema refletiu também uma lacuna na produção acadêmica nacional em relação às políticas de mobilidade estudantil voltadas ao campo. O levantamento bibliográfico realizado indicou que há uma demanda por mais pesquisas sistemáticas e interdisciplinares que abordem o PNATE em sua complexidade, considerando fatores como a diversidade geográfica, as condições socioeconômicas das famílias atendidas, os entraves logísticos, alinhamentos da legislação e as especificidades culturais das populações rurais.

Portanto, o presente levantamento reforçou a importância de incentivar e divulgar mais amplamente as pesquisas que envolvem o transporte escolar e o PNATE, especialmente aquelas produzidas nas universidades da Amazônia Legal e demais regiões historicamente marginalizadas no cenário acadêmico nacional. Tais esforços são fundamentais para que se construa um conhecimento mais abrangente e representativo sobre a realidade do transporte escolar no Brasil, contribuindo para o aprimoramento das políticas públicas educacionais e para a garantia do direito à educação com equidade e qualidade.

Outrossim, as informações reunidas destacaram a relevância acadêmica e social desta pesquisa, fortalecida pelas singularidades do município de Altamira, reconhecido como o maior em extensão territorial do Brasil. Esse levantamento inicial contribuiu para a construção da base metodológica e da fundamentação teórica da pesquisa qualitativa, orientando o direcionamento epistemológico e promovendo uma análise mais contextualizada e aprofundada da realidade investigada. A revisão da literatura nesse processo teve papel central ao fornecer subsídios tanto em relação à forma quanto à relevância do estudo, conforme destaca Severino (2014, p. 113), ao considerar a importância de conhecer a produção já existente sobre o tema e situar a contribuição da nova pesquisa.

Essa análise evidenciou uma lacuna significativa na literatura científica nacional no que diz respeito à produção sistematizada sobre o PNATE e sua efetividade na garantia do acesso e permanência de estudantes do campo. Embora o transporte escolar esteja presente em múltiplas investigações, o enfoque no PNATE como política pública estruturante permanece insuficientemente explorado. Tal cenário reforça a relevância desta pesquisa ao buscar compreender, de forma crítica e situada, a atuação do programa em territórios rurais, sobretudo em municípios amazônicos como Altamira, no contexto do direito à educação para as populações do campo que enfrentam desafios logísticos e financeiros próprios.

2.1.2 Tipo de pesquisa

Considerando os objetivos e o contexto da presente investigação, optou-se pela adoção da pesquisa documental, fundamentada em dados disponibilizados por sistemas oficiais do governo federal, bem como em fontes acessíveis por meio da internet, com ênfase em informações relativas ao município de Altamira e ao Estado do Pará. Essa metodologia tem como propósito permitir o acesso ao conhecimento por meio da análise de diferentes formas de apresentação de conteúdo, contribuindo para uma compreensão ampliada do objeto estudado.

Conforme Severino (2013), a pesquisa documental compreende documentos em sentido amplo, abarcando não apenas materiais impressos, mas também jornais, fotografias, filmes, gravações, registros legais, entre outros. Ressalta-se que os documentos utilizados nesse tipo de pesquisa constituem fontes primárias que, em geral, ainda não foram submetidas a tratamento analítico sistematizado. A escolha pela pesquisa documental justificou-se pela confiabilidade e acessibilidade dos dados no período delimitado para análise. Para tanto, utilizaram-se como base a legislação pertinente e os documentos institucionais que tratam da política pública em questão, priorizando fontes oficiais.

Entre os materiais consultados destaca-se relatórios do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), disponíveis no Sistema de Gestão de Prestação de Contas (SiGPC); dados do Censo Escolar (InepData); indicadores do Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB); informações do Programa Internacional de Avaliação de Estudantes (PISA); além de dados do Sistema de Avaliação Educacional do Pará (SISPAE). Também foram analisados relatórios do Tribunal de Contas dos Municípios do Estado do Pará (TCM-PA), bem como legislações e normativas que possibilitaram uma leitura mais aprofundada sobre a implementação e os desafios da política pública de transporte escolar no campo.

A consulta a diversas fontes permitiu estruturar uma base sólida para o desenvolvimento da pesquisa. O Quadro 7 apresenta os principais documentos utilizados, categorizados por esfera federativa:

Quadro 7 – Documentos oficiais, legislação e instrumentos normativos relacionados à Educação e ao PNATE

Esfera	Documentos	Ano
Federal	Constituição da República Federativa do Brasil	1988
	Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – LDB	1996
	Plano Nacional de Educação – PNE	2014
	Lei 10.880 – PNATE	2004
	Resolução CD/FNDE/MEC n.º 05 (PNATE)	2015
	Resolução/CD/FNDE n.º 18	2021
	Decreto 7.352 – PRONERA	2010
	Relatórios e Censos Educacionais (INEP)	2014 a 2023
Estadual	Lei Ordinária 8.186 – Plano Estadual de Educação	2015
	Relatórios de Despesas Declaradas no TCM	2014 a 2023
Municipal	Lei 3.203 – Plano Plurianual Municipal	2014
	Lei 3.207 – Plano Municipal de Educação (PME)	2014/2015

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Com o intuito de aprofundar a análise foram consultados documentos que oferecessem elementos complementares ao embasamento conceitual e à compreensão do tema. Essa busca permitiu identificar materiais que contribuíram significativamente para o desenvolvimento da pesquisa, especialmente no que se refere ao objeto de estudo e às questões relacionadas à implementação da política pública de transporte escolar.

A formulação e a implementação de políticas públicas educacionais no Brasil estão respaldadas por um conjunto de normas, pareceres, leis e planos que conferem direcionalidade

às ações dos entes federativos em seus respectivos níveis de competência. Esses documentos funcionam como marcos regulatórios fundamentais para a consolidação de um sistema educacional comprometido com os princípios constitucionais da universalização do acesso, da equidade e da qualidade social da educação.

A partir dessa perspectiva, a organização dos documentos em três categorias — federais, estaduais e municipais — permitiu compreender a articulação normativa entre os diferentes níveis de governo e evidenciou o papel do arcabouço legal na indução de políticas públicas voltadas à justiça social e educacional. Ademais, a sistematização desses dispositivos legais contribuiu para embasar uma análise crítica sobre sua efetividade na materialização dos direitos educacionais, oferecendo subsídios teóricos e práticos para o fortalecimento da gestão democrática, do controle social e da avaliação das políticas voltadas aos sujeitos historicamente excluídos, como os estudantes das zonas rurais e das comunidades tradicionais.

Nesse contexto, apresenta-se a seguir o Quadro 8, Documentos complementares para a pesquisa, que reúne os principais referenciais normativos utilizados como base neste estudo.

Quadro 8 – Documentos complementares para a pesquisa

Categoria	Documentos	Ano
Documentos Federais	Lei n.º 8.069 – Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA	1990
	Decreto 6.768	2009
	Relatório Final GT CAQ – Portaria 459	2015
	Lei 11.947 – PNAE	2009
	Pareceres CNE	36/2001 - 01/2002 - 01/2006 - 03/2008
	Resolução n.º 02	2008
	Lei 7.990 (royalties)	1989
Documentos Estaduais	Pacto pela Educação do Pará	2012 a 2017
	Documento Base do Plano Estadual de Educação do Pará – PEE/PA	2015
Documentos Municipais	Lei 3.085 – Organiza e Estrutura o Sistema Municipal de ensino	2012
	Lei 3.203 – Plano Plurianual Municipal (2014–2017)	2015

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Considerando que o transporte escolar e a educação do campo são eixos centrais deste estudo, reconhece-se que historicamente diversas ações do Estado, como a criação de leis, normativas e diretrizes, contribuíram para avanços na educação básica. Essas iniciativas, documentadas, ao longo do tempo oferecem elementos importantes para a compreensão da temática, especialmente no recorte temporal de 2014 a 2023. Os documentos apresentados no

Quadro 3 desempenharam papel relevante ao complementarem o embasamento legal da pesquisa, por registrarem os atos da administração pública e seus direcionamentos no campo educacional.

A escolha do período de 2014 a 2023 foi estratégica para a investigação, pois permitiu analisar os efeitos da implementação do PNATE e a efetividade de seus objetivos. Esse intervalo coincide com a vigência do Plano Nacional de Educação (PNE), instituído em 2014, bem como dos Planos Estadual e Municipal de Educação de Altamira, ambos com horizonte de dez anos. Assim, a análise da execução do PNATE nesse período possibilitou avaliar sua contribuição para a garantia do acesso e permanência de estudantes do campo na escola, considerando as especificidades do município de Altamira no estado do Pará.

A educação no campo é um tema que tem ganhado relevância no cenário educacional brasileiro, especialmente nos estados com características singulares, como as do Estado do Pará, caracterizados por extensão territorial, diversidade cultural e desafios logísticos. O transporte escolar é um aspecto central desse debate, uma vez que a garantia do acesso à escola está intimamente ligada à capacidade de deslocamento dos estudantes em regiões de difícil acesso. Esses aspectos têm como referência o Plano Estadual de Educação do Pará (instituído pela Lei 8.186 de junho de 2015) e o Plano Municipal de Educação de Altamira (instituído pela Lei 3.207 de outubro de 2015). Eles destacam os desafios e propostas para a melhoria da educação do campo e do transporte escolar no estado.

Entendemos que a pesquisa fundamentada na análise documental, orientada por uma abordagem qualitativa, constituiu um caminho metodológico eficaz para estabelecer relações entre as diretrizes presentes nos documentos analisados e as políticas públicas voltadas ao acesso à educação. Essa perspectiva metodológica contribuiu de forma significativa para a sustentação teórica dos achados e para uma análise mais aprofundada dos resultados.

Sob esse prisma, a escolha dessa abordagem considerou tanto o tema investigado quanto as características do pesquisador, partindo do princípio de que a adequação metodológica favoreceu a obtenção de informações mais consistentes e respostas mais precisas às questões propostas.

Destaca-se, portanto, que a adoção de uma abordagem metodológica adequada foi essencial para elucidar aspectos essenciais da pesquisa. Em contrapartida, uma escolha metodológica equivocada poderia comprometer o desenvolvimento da pesquisa, dificultar o alcance dos objetivos propostos e, conseqüentemente, prejudicar a qualidade e a validade dos resultados obtidos e nesse contexto entendemos que a metodologia adotada atendeu às necessidades da pesquisa.

2.2 DA ANÁLISE DOS DADOS

Para a compreensão do objeto de estudo, a coleta de dados e informações foi realizada por meio de consultas a sites oficiais do governo e da análise de documentos públicos diretamente relacionados ao tema investigado. Inicialmente, as fontes utilizadas incluíram legislações específicas, dados do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP), registros do Sistema de Gestão de Prestação de Contas (SIGPC) e relatórios emitidos pelo Tribunal de Contas dos Municípios do Estado do Pará (TCM-PA). Esses materiais permitiram a catalogação de informações relevantes, conforme já mencionado anteriormente. A análise dos dados foi conduzida a partir da organização em categorias temáticas, o que facilitou o armazenamento e a sistematização das informações, sempre buscando garantir clareza e a pertinência, de acordo com os princípios de uma abordagem qualitativa.

Convencionado na perspectiva de Bardin (1977), entendeu-se que a categorização desempenhou um papel fundamental na análise e interpretação de dados. Essa prática permitiu a transformação de dados brutos em informações organizadas e significativas, essenciais para extrair “insights” e formular conclusões substanciais. Ao condensar e estruturar os dados, a categorização facilitou a identificação de padrões, tendências e relações que podem não ser imediatamente perceptíveis nos dados não processados.

Além de contribuir para a simplificação da complexidade dos dados, a categorização foi essencial para assegurar a consistência e a precisão interpretativa. Essa prática ajudou a evitar distorções e vieses que poderiam emergir de uma leitura superficial ou não sistematizada. A definição clara dos sistemas de categorias permitiu uma análise conduzida de forma objetiva e metódica, promovendo uma abordagem rigorosa e orientada à construção de sentidos mais profundos a partir do material coletado.

Ademais, o processo de categorização não apenas elevou a qualidade da pesquisa, mas também fortaleceu a capacidade de construir teorias fundamentadas em evidências concretas. Isso contribuiu diretamente para o avanço do conhecimento na área estudada e para a consolidação das respostas às questões de pesquisa.

A partir desse processo foram definidas as principais categorias analíticas que estruturam este trabalho, conforme apresentado no Quadro 9, Categorias analíticas da pesquisa, possibilitando, inclusive, o estabelecimento de correlações com os objetivos e questionamentos centrais da investigação.

Quadro 9 – Categorias analíticas da pesquisa

Categorias	Conceito	Atributos
Acesso à educação do Campo	Direito à educação, fortalecimento e ampliação do acesso à escola dos alunos da educação básica.	Legislação Índices/taxas Panorama
Gestão pública	Direcionamentos oficiais dados pelo Gestor público para a implementação do PNATE em Altamira.	Gestor Diretriz Implementação
Aplicação Financeira	Levantamento de montantes previstos e identificação dos principais gastos na execução financeira.	Montantes Magnitude Gastos
Repercussão da política pública	Efeitos da implementação da política pública considerando a legislação e normativos.	Legislação Índices/taxas Panorama

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

É importante destacar os principais teóricos que foram apresentados como base para definirmos o caminho desta pesquisa, sendo eles: Santos Filho e Gamboa (2001), Gamboa (2012), Yin (2001), Alami (2010), Creswell (2007), Severino (2013) e Bardin (1977). A revisão bibliográfica pautada nesses e em outros autores permitiu, em conjunto com as características deste pesquisador, definir o caminho desta pesquisa e objetivo, dando tratamento adequado e científico aos dados coletados, trazendo análise e inferências quanto à questão central da pesquisa e suas proposições.

Dessa forma, a metodologia adotada possibilitou a sistematização e a consolidação dos dados presentes nos documentos e nas informações catalogadas. Esse processo evidenciou o significado mais amplo dos dados, favorecendo uma reflexão aprofundada sobre o objeto da pesquisa. A partir dessa perspectiva foi possível compreender com maior clareza a relevância da investigação, bem como a importância dos documentos selecionados para sua fundamentação.

Na etapa de análise, após a definição dos documentos considerados centrais, foi realizada a classificação e a codificação das informações. Esse trabalho consistiu na identificação de palavras e expressões que apresentassem relação direta com o objeto da pesquisa, tais como: transporte escolar, PNATE, acesso à educação e educação do campo. Também foram consideradas frases que abordassem o acesso e a permanência dos alunos em sala de aula, assim como aspectos específicos dos estudantes e das escolas do campo. Essa etapa foi essencial para organizar os dados brutos e viabilizar a análise de sua representatividade dentro das categorias temáticas estabelecidas. Além disso, permitiu uma abordagem mais sintética e estruturada dos documentos analisados.

Neste contexto, é oportuno destacar o entendimento de Bardin em relação à análise documental, pois este traz algumas observações que são importantes para a forma como se dá o tratamento aos documentos considerados na pesquisa:

Enquanto tratamento da informação contida nos documentos acumulados, a análise documental tem por objetivo da forma conveniente e representar de outro modo essa informação, por intermédio de procedimentos de transformação. O propósito a atingir é o armazenamento sob uma forma variável e a facilitação do acesso ao observador, de tal forma que este obtenha o máximo de informações (aspecto quantitativo), com o máximo de pertinência (aspecto qualitativo) (Bardin, 1977, p. 45).

Com o objetivo de organizar de forma clara e sistemática as ideias e informações coletadas, foram elaboradas planilhas contendo a sistematização dos dados qualitativos extraídos de diversos documentos de natureza legal e acadêmica. Essas planilhas permitiram a estruturação dos dados relativos aos recursos financeiros destinados ao transporte escolar, com ênfase no PNATE no município de Altamira. Também contemplaram a análise da correlação entre a aplicação desses recursos e indicadores educacionais, como desempenho dos alunos, taxas de evasão e abandono escolar, além da distorção idade-série.

Certamente, a organização e sistematização desses dados, com base na observação de suas convergências e divergências, possibilitaram uma avaliação qualitativa da implementação da política pública em questão. Essa análise permitiu compreender os impactos do PNATE sobre o acesso à educação, bem como os principais desafios enfrentados no contexto local. Para isso, foram adotadas técnicas de análise de conteúdo, segundo a perspectiva de Bardin (1977), cuja abordagem metodológica se mostrou essencial para a extração de informações significativas, uma vez que Bardin (1977, p. 42) afirma que a análise de conteúdo consiste em um conjunto de técnicas de análise das comunicações, com o objetivo de obter, por meio de procedimentos sistemáticos e objetivos, a descrição do conteúdo das mensagens, permitindo inferências sobre as condições de produção e recepção dessas mensagens.

Com base nas informações coletadas e organizadas, a pesquisa buscou estabelecer maior transparência entre as diretrizes legais e a efetivação das políticas públicas, por meio da análise de indicadores e mensagens contidas nos documentos examinados. Essa abordagem permitiu a identificação de variáveis relevantes, a formulação de inferências fundamentadas em dados consolidados e a compreensão das causas, efeitos e influências dessas políticas no contexto da educação do campo, contribuindo de forma significativa para o desenvolvimento da pesquisa.

3 O ACESSO À EDUCAÇÃO DO CAMPO NO CONTEXTO DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

A educação do campo no Brasil constitui um tema de extrema relevância, inserido no contexto mais amplo das lutas históricas pela terra, pela valorização das comunidades camponesas e pela construção de uma sociedade mais justa e igualitária. Ao longo da história, a população rural foi sistematicamente marginalizada, sendo frequentemente reduzida à condição de força de trabalho de baixo custo, a serviço dos interesses do agronegócio e do capital internacional. A ausência de políticas educacionais específicas para o campo reforçou processos de alienação e deslocamento dos camponeses, aprofundando as desigualdades entre as zonas urbanas e rurais.

Mais do que simplesmente garantir o acesso à escola em áreas rurais, a concepção de educação do campo está fundamentada no reconhecimento dos povos tradicionais e da população do campo como sujeitos históricos, portadores de saberes, cultura e identidade próprias. Em oposição ao modelo tradicional de "educação rural", voltado à formação de mão de obra para o mercado urbano ou para os interesses do agronegócio, a educação do campo propõe a formação de sujeitos críticos, conscientes de sua realidade e capazes de intervir e transformar suas condições de vida.

Além disso, a construção de uma educação do campo efetiva passa, necessariamente, pela disputa por políticas públicas que dialoguem com um projeto de desenvolvimento sustentável, democrático e inclusivo. Isso implica na elaboração de currículos que valorizem os saberes locais, a agroecologia, a soberania alimentar e a cultura dos povos do campo, em contraposição ao modelo hegemônico baseado na monocultura e no uso intensivo de insumos químicos.

Um dos principais entraves a essa proposta é a prevalência do pensamento capitalista, que tende a descaracterizar a identidade dos povos do campo e a subordinar a educação aos interesses do mercado. Nesse sentido, torna-se imprescindível o fortalecimento dos movimentos sociais e da participação ativa da sociedade civil, como forma de garantir que as políticas educacionais estejam voltadas à emancipação social e não à reprodução das desigualdades estruturais.

Vale ressaltar que a Constituição Federal de 1988 representou um marco na consolidação do direito à educação no Brasil ao estabelecer princípios fundamentais que orientam a formulação de políticas públicas educacionais. Em seus artigos 6º, 208, 209, 210, 211, 212, 213 e 214 delineiam-se direitos como o acesso universal à Educação Básica gratuita

e de qualidade, a valorização das diversidades culturais regionais e a obrigação do Estado em fornecer programas suplementares, como transporte, alimentação e assistência à saúde. Com efeito, destaca-se o artigo 210 que garante uma formação básica comum, com respeito aos valores culturais e artísticos locais, e o artigo 211 que institui o regime de colaboração entre União, Estados e municípios para a oferta e o financiamento da Educação Básica.

Esses dispositivos constitucionais serviram de base para a criação da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB, 1996) e para o Plano Nacional de Educação (PNE 2014–2024), cujas metas visam à ampliação do acesso, à melhoria da qualidade do ensino e ao aumento do investimento público em educação, com destaque para a meta 20, que propõe destinar pelo menos 7% do PIB à área educacional. No entanto, muitas dessas metas permanecem apenas parcialmente cumpridas, evidenciando lacunas na efetividade das políticas públicas, especialmente em contextos rurais.

A precariedade da infraestrutura educacional no campo é um dos principais obstáculos à universalização da educação no Brasil. Em municípios como Altamira, no estado do Pará, esse desafio é agravado pelas características territoriais: grande extensão, baixa densidade demográfica, diversidade cultural e dificuldades logísticas. O transporte escolar, nesse contexto, emerge como uma das maiores fragilidades na garantia do direito à educação.

A escola do campo deve ser compreendida como um espaço de resistência, de produção de conhecimento e de construção coletiva de um projeto alternativo de sociedade. Para tanto, é essencial a implementação de políticas públicas eficazes que assegurem, não apenas a existência e permanência das escolas no meio rural, mas também a valorização dos profissionais da educação, a infraestrutura escolar, a adequação dos currículos às realidades locais e o fortalecimento das comunidades.

Assim, a educação do campo se revela não como uma demanda isolada ou setorial, mas como uma questão estratégica para o desenvolvimento nacional. Seu fortalecimento depende da articulação entre o poder público, a sociedade civil, instituições acadêmicas e os movimentos sociais, sempre orientados pela defesa da diversidade, da justiça social e do direito à educação como instrumento de transformação.

3.1 A POLÍTICA DE EDUCAÇÃO DO CAMPO NO BRASIL

A política de educação do campo no Brasil emergiu como resposta às históricas desigualdades sociais e territoriais que marcaram o desenvolvimento do país. Por décadas, os povos do campo, das florestas e das águas foram negligenciados pelas políticas educacionais,

que frequentemente reproduziam modelos urbanos e homogêneos, desconsiderando as especificidades culturais, territoriais e econômicas das populações rurais. A educação do campo, enquanto conquista social e política, foi sendo consolidada por meio de lutas coletivas e mobilizações populares, especialmente a partir da década de 1990, com a atuação de movimentos sociais, organizações da sociedade civil e pesquisadores comprometidos com a justiça social.

Apesar dos avanços institucionais, como a criação de programas e diretrizes voltados à educação do campo, o cenário ainda apresenta inúmeros desafios. A construção de uma política pública efetiva para o campo exige o reconhecimento das diversidades regionais e a superação de estruturas excludentes que, historicamente, marginalizaram essas populações. Para compreender esse processo é necessário revisitar alguns marcos históricos que antecedem a institucionalização da educação do campo como política pública, entendendo-os como elementos formadores das atuais disputas em torno do direito à educação.

Quando a política de educação do campo no Brasil é abordada, é essencial iniciar com uma breve contextualização histórica sobre as lutas e os marcos legais que moldaram o direito à educação no país. Embora a Constituição Federal de 1988 represente o principal marco jurídico nesse campo, é importante reconhecer que as discussões sobre o acesso e a garantia desse direito antecedem esse documento. Diversas manifestações da sociedade civil já vinham contribuindo significativamente para o debate público sobre as políticas educacionais, sendo o Manifesto dos Pioneiros da Educação Nova, de 1932, um dos mais relevantes.

O Manifesto dos Pioneiros, elaborado por intelectuais e educadores comprometidos com a transformação social por meio da educação, denunciava a fragmentação, a desorganização e a ausência de articulação nas ações estatais voltadas à educação pública no Brasil. Esse documento teve papel fundamental ao evidenciar a carência de diretrizes legais e normativas que orientassem, de forma sistemática, as políticas educacionais. Ao tratar de princípios como continuidade, democratização do ensino, igualdade de oportunidades e fortalecimento da escola pública, o manifesto ampliou o horizonte das discussões sobre os direitos fundamentais à educação no país.

Dessa forma, a referência ao Manifesto dos Pioneiros de 1932 não se deu apenas pelo seu valor histórico, mas também por sua relevância como expressão das tensões sociais e políticas que, ao longo do tempo, impulsionaram a formulação de políticas públicas. Isso nos permite compreender que os atos administrativos e normativos implementados pelo Estado não nascem de forma neutra ou técnica, mas são produtos de embates, reivindicações e construções

coletivas. Como observa Vieira (2007), a efetividade das políticas públicas exige um planejamento coeso, ancorado na realidade social e nas necessidades concretas da população.

A dimensão financeira, que é um componente fundamental para a gestão, no mais das vezes, tende a ser ignorada na formulação de promessas e planos. Por isso mesmo é que um grande contingente de boas intenções se desvanece na medida em que avança o cotidiano da gestão. Tome-se, por exemplo, o Plano Nacional de Educação (PNE), que consumiu energia de imenso contingente de pessoas para, finalmente, ser sancionado pelo Presidente da República, em janeiro de 2001. Uma apreciação ainda que superficial do mesmo evidencia que boa parte de suas intenções ficou no papel (Vieira, 2007, p. 59).

Consideramos importante frisar que as políticas educacionais voltadas para o campo no Brasil passaram por significativas transformações ao longo das últimas décadas, principalmente no que se refere à transição de uma abordagem de Educação Rural para uma concepção de Educação do Campo. Essa mudança representou uma ruptura importante na forma como Estado e sociedade percebiam a relação entre educação, território e as populações do campo. A seguir, foram discutidas as principais diferenças entre essas concepções a partir de suas características fundamentais.

Com isso, a consolidação da educação do campo como política pública no Brasil foi impulsionada, sobretudo, a partir da década de 1990, com a intensificação das mobilizações sociais, a realização de encontros nacionais e a crescente pressão de movimentos populares, como o Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) e a Articulação Nacional “Por uma Educação do Campo”. Essas forças sociais foram fundamentais para denunciar a exclusão histórica das populações do campo e para pautar a construção de políticas que respeitassem as especificidades socioculturais e territoriais dessas comunidades. Um marco importante desse processo foi a realização do I Encontro Nacional de Educadoras e Educadores da Reforma Agrária (ENERA) em 1997, seguido da criação da Comissão Nacional de Educação do Campo (CONEC) em 1998. Esses espaços possibilitaram o diálogo entre movimentos sociais, universidades, representantes do governo e organizações da sociedade civil, contribuindo para o reconhecimento da educação do campo como uma demanda legítima e urgente.

Como resposta a essa mobilização social e política, o Conselho Nacional de Educação (CNE) aprovou a Resolução CNE/CEB nº 1, de 3 de abril de 2002, que institui as Diretrizes Operacionais para a Educação Básica nas Escolas do Campo. Esse documento representou um avanço significativo ao reconhecer a diversidade das realidades rurais e ao propor uma organização pedagógica diferenciada, capaz de interagir com o contexto de vida dos estudantes do campo, mas ainda insuficiente. Entre os princípios estabelecidos pelas diretrizes, destacam-

se a valorização das identidades do campo, a organização curricular contextualizada, a flexibilização dos calendários escolares e o incentivo à participação das comunidades na gestão escolar.

Apesar do avanço normativo, a efetivação das diretrizes dependeu, e ainda depende, da articulação entre os entes federativos, da capacitação de profissionais da educação, da superação de desigualdades estruturais históricas e, principalmente, do financiamento adequado. Além das diretrizes, o Governo Federal implementou, ao longo dos anos 2000, programas específicos voltados à promoção da educação no campo, como o Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária (PRONERA) e o Programa Escola Ativa. O PRONERA foi criado em 1998 e voltado à oferta de educação formal para jovens e adultos vinculados a assentamentos da reforma agrária, promovendo a escolarização em diferentes níveis e articulando a formação com as demandas concretas das comunidades. Já o Programa Escola Ativa buscou adaptar metodologias de ensino multisseriado a escolas de difícil acesso, priorizando regiões rurais e ribeirinhas.

Cabe ressaltar que a adoção de metodologias multisseriadas em escolas rurais de difícil acesso só poderá ser considerada efetiva se estiver integrada a um projeto político-pedagógico emancipador, que contemple a diversidade do campo e assegure formação docente continuada, infraestrutura adequada e participação da comunidade nas decisões escolares. Caso contrário, corre-se o risco de perpetuar um modelo educacional excludente, que aprofunda as desigualdades já existentes entre o campo e a cidade. Contudo, mesmo diante dessas iniciativas, os desafios para a consolidação de uma política pública sólida e permanente de educação do campo ainda são muitos. A descontinuidade de programas, o subfinanciamento crônico e a fragmentação da gestão educacional dificultam a concretização dos princípios estabelecidos pelas diretrizes nacionais.

Além disso, em alguns casos, a relação professor-aluno, nessa abordagem, é muitas vezes hierárquica e verticalizada, reforçando relações de dominação e alienação. A falta de diálogo e de adaptação às realidades locais contribui para a perpetuação de desigualdades e para a exclusão de uma parcela significativa da população do campo de direito a uma educação emancipadora. A Educação do Campo surgiu como uma proposta contra-hegemônica, buscando valorizar os modos de vida, as culturas e as identidades das populações rurais. Trata-se de uma concepção que se articula com as lutas sociais e políticas dos movimentos camponeses, colocando a educação como ferramenta de emancipação e transformação social. Diferentemente da Educação Rural, a Educação do Campo adota metodologias e teorias que conectam os saberes populares aos conhecimentos científicos, promovendo práticas

pedagógicas baseadas no diálogo e no protagonismo dos sujeitos do campo. Isso inclui a valorização das experiências socioculturais e a construção de um currículo que respeite a diversidade e as especificidades locais. Martins destacou:

Não é uma simples ‘decisão’ ser ou não ser escola do campo. Há história, reflexões conceituais e epistemológicas e construções coletivas que compõem a complexidade da questão. A Educação do Campo, com letras maiúsculas pela categoria que é hoje, supera o formato pejorativo do adjetivo rural, que sempre foi vinculado ao atraso e às condições de materialidade precarizada e consolida uma práxis educativa distinta (Martins, 2020, p. 17).

As Diretrizes Nacionais para a Educação do Campo (2002), juntamente com iniciativas, como o Pacto Nacional pela Educação do Campo (2010), representam avanços significativos na institucionalização de uma concepção educativa voltada às realidades e necessidades das populações camponesas. Essas políticas buscam assegurar a participação ativa das comunidades na elaboração dos Projetos Políticos Pedagógicos das escolas, bem como na construção de práticas educativas voltadas à promoção da igualdade de direitos e à emancipação dos sujeitos do campo. Nessa perspectiva, a relação entre professores e estudantes tende a ser mais dialógica e colaborativa. No entanto, essa proposta ainda enfrenta obstáculos decorrentes da formação tradicional dos docentes, muitas vezes desvinculada das especificidades do campo. O foco pedagógico passa a ser a construção coletiva do conhecimento, com ênfase no desenvolvimento da autonomia dos alunos e no fortalecimento dos vínculos comunitários.

A transição da concepção de Educação Rural para a Educação do Campo marcou um movimento de resistência e afirmação dos direitos dos povos do campo. Enquanto a primeira mantém estruturas historicamente excludentes, reproduzindo relações de subordinação e alienação, a segunda propõe uma ruptura com essa lógica, defendendo uma educação crítica, contextualizada e transformadora. Nesse contexto, Arroyo ressaltou:

A educação escolar ultrapassa a fase ‘rural’, da educação escolar ‘no’ campo e passa a ser ‘do’ campo. Está vinculada um projeto democrático popular de Brasil e de campo. Realiza-se uma relação visceral entre as mudanças na educação e os ideais do Movimento Social. Vai-se, portanto, além da ‘escolinha de Letras’ (ler, escrever, contar) para se trabalhar participativa e criativamente um projeto de Brasil, um projeto de campo, resgatando e valorizando os valores culturais típicos do povo do campo (Arroyo, 1999, p. 10).

No entanto, a implementação plena da Educação do Campo enfrentou e enfrenta desafios importantes, como a necessidade de formação de professores capacitados, a resistência de setores conservadores e a dificuldade de promover a integração entre políticas públicas e as

demandas locais. No contexto legal, a educação do campo é um direito inalienável dos cidadãos que vivem em áreas “rurais”, mas sua concretização enfrenta barreiras históricas, culturais e estruturais. Desde a Constituição Federal de 1988 e a LDB/1996, esforços têm sido feitos para normatizar e planejar a educação básica, incluindo a educação do campo. No entanto, essas legislações, apesar de avançarem, carecem de detalhamento e previsão normativa que contemplem as questões específicas da população do campo.

Documentos como o Plano Nacional de Educação (PNE), especialmente o vigente entre 2014 e 2024, surgiram como marcos importantes na tentativa de mitigar lacunas históricas, ao proporem metas e estratégias externas para a equidade educacional e o respeito à diversidade cultural, mas o plano por si só não é suficiente. O artigo 8º do PNE/2014 destaca a responsabilidade compartilhada dos entes federativos na elaboração de planos locais de educação, considerando as lideranças das populações do campo, comunidades indígenas e quilombolas. No entanto, a efetividade dessas diretrizes tem limitações devido a insuficiências de recursos, dificuldades logísticas e gestão fragmentada, especialmente em estados como o Pará e municípios extensos como Altamira. A dicotomia entre o campo e a cidade ainda permanece uma questão crítica, refletindo desigualdades tanto na oferta quanto na qualidade da educação. Arroyo apontou que:

As dicotomias clássicas entre cidade e campo, homem e cultura urbano- rural e o ruralismo da sociologia dos anos 30 estão ainda presentes ou subjacentes em certos diagnósticos e projetos de educação. Fato curioso, quando os programas econômicos caminham no sentido de integrar cidade e campo numa relação de complementaridade (Arroyo, 1982, p. 2).

As disparidades entre o campo e a cidade se manifestam, evidentemente, nos dados de matrícula da Educação Básica, revelando um cenário de desigualdade que vai além dos números. Dados disponíveis no portal do INEP evidenciaram a concentração majoritária de estudantes na zona urbana, em contraste com a menor proporção de matrículas nas escolas do campo. Essa diferença impacta diretamente a gestão educacional, sobretudo no que se refere ao financiamento público.

3.1.1 Contextualizando a política de Educação do Campo no município de Altamira

Altamira é um município com vasto território e expressiva população rural, esse descompasso entre número de matrículas e alocação de recursos torna-se ainda mais evidente. A análise dos dados da Tabela 1 permitiu perceber que a baixa matrícula nas escolas do campo

não reflete a ausência de demanda, mas sim as barreiras de acesso que dificultam a permanência dos estudantes, como a distância até a escola, a precariedade dos serviços de transporte escolar e a escassez de investimentos contínuos.

Tabela 1 – Distribuição e Proporção de Matrículas na Zona Urbana e Rural – Brasil, Pará e Altamira (2014–2023)

ANO	Quantidade de alunos matriculados na rede pública e privada - ZONA URBANA			PROPORÇÃO URBANO (%)		Quantidade de alunos matriculados na rede pública e privada - ZONA RURAL			PROPORÇÃO RURAL (%)	
	Brasil	Pará	Alta mira	Brasil /Pará	Pará /Alta mira	Brasil	Pará	Alta mira	Brasil /Pará	Pará /Alta mira
2014	43.924.931	1.740.016	30.946	3,96	1,78	5.846.440	674.936	5.653	11,54	0,84
2015	43.078.040	1.714.888	30.275	3,98	1,77	5.718.472	660.675	6.045	11,55	0,91
2016	43.236.458	1.707.138	29.772	3,95	1,74	5.581.021	646.444	6.400	11,58	0,99
2017	43.034.708	1.696.593	27.804	3,94	1,64	5.573.385	643.055	6.575	11,54	1,02
2018	42.982.279	1.687.179	28.367	3,93	1,68	5.473.588	641.260	6.328	11,72	0,99
2019	42.545.428	1.651.094	27.389	3,88	1,66	5.328.818	643.182	6.873	12,07	1,07
2020	42.117.322	1.625.746	27.282	3,86	1,68	5.177.972	627.170	7.157	12,11	1,14
2021	41.308.356	1.622.061	25.753	3,93	1,59	5.360.045	659.471	7.674	12,30	1,16
2022	42.035.129	1.592.206	25.820	3,79	1,62	5.346.945	658.001	8.315	12,31	1,26
2023	41.993.893	1.539.414	24.816	3,67	1,61	5.310.739	665.534	8.530	12,53	1,28

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2024 (origem: INEP).

Portanto, mais do que uma leitura quantitativa, esses dados devem ser interpretados à luz das desigualdades históricas que marcam a educação rural no Brasil. É necessário repensar os critérios de financiamento, de modo a garantir equidade na distribuição dos recursos e efetivar o direito à educação de qualidade para os povos do campo. O modelo de financiamento vigente, especialmente no que tange ao FUNDEB, baseia-se na lógica da per capita, ou seja, os repasses de recursos são proporcionais ao número de alunos matriculados. Como resultado, regiões rurais com menor densidade populacional acabam recebendo menos recursos, o que acentua a precariedade estrutural das escolas do campo. Essa lógica, como apontou Molina (2012), desconsidera os custos adicionais necessários à manutenção da educação rural, como transporte escolar para longas distâncias, infraestrutura adaptada e formação específica para docentes em turmas multisseriadas.

Com base nas informações apresentadas na Tabela 1 observa-se que, entre os anos de 2014 e 2023, o Estado do Pará concentrou entre 11% e 12,5% do total de alunos matriculados na zona rural (campo) do Brasil. No mesmo período, o município de Altamira, um dos 144 municípios paraenses, representou, em média, aproximadamente 1% do total de matrículas rurais do estado, que por sua vez é o segundo maior em extensão territorial no país. Esses dados

nos levaram a refletir sobre a complexidade e os custos da oferta educacional no campo. A educação rural não é barata, tampouco simples. Quando se considera a vastidão territorial de Altamira, torna-se evidente que a implementação de políticas públicas voltadas ao acesso e à permanência na escola envolve desafios significativos. Trata-se de uma região com características logísticas complexas e singulares, em que a dispersão geográfica dos estudantes dificulta a gestão educacional e a universalização do direito à educação.

Nesse contexto, a legislação assume papel central na orientação das ações do Estado, devendo atuar como eixo estruturante das políticas públicas voltadas à mitigação das desigualdades educacionais. Os documentos normativos que regulamentam a educação do campo são, portanto, instrumentos fundamentais para o enfrentamento desses desafios. Destacam-se, entre eles, os marcos legais originados a partir da Constituição Federal de 1988 e da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), de 1996, que passaram a reconhecer e valorizar as especificidades dos povos do campo. Ao longo dos anos, pareceres do Conselho Nacional de Educação (CNE), decretos presidenciais e outras normativas complementares exerceram função orientadora para os sistemas de ensino, ainda que, em muitos casos, de forma limitada diante da realidade vivenciada nas zonas rurais. No Quadro 10 são apresentados os principais dispositivos legais que nortearam a educação do campo no período de 2014 a 2023.

Quadro 10 – Educação do Campo: Dispositivos e documentos

Tipo	Ano	Finalidade
Parecer CNE CEBN n.º 36	2001	Diretrizes Operacionais para a Educação Básica nas Escolas do Campo.
Parecer CNE CEBN n.º 01	2006	Dias letivos para a aplicação da Pedagogia de Alternância nos Centros Familiares de Formação por Alternância (CEFFA).
Parecer CNE CEBN n.º 03	2008	Reexame do Parecer CNE/CEB n.º 23/2007 que trata da consulta referente às orientações para o atendimento da Educação do Campo.
Resolução CNE CEBN n.º 02	2008	Estabelece diretrizes complementares, normas e princípios para o desenvolvimento de políticas públicas de atendimento da Educação Básica do Campo.
Decreto n.º 6.755	2009	Institui a Política Nacional de Formação de Profissionais do Magistério da Educação Básica, disciplina a atuação da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) no fomento a programas de formação inicial e continuada, e dá outras providências.
Decreto n.º 7.352	2010	Dispõe sobre a política de educação do campo e o Programa Nacional de Educação na Reforma Agrária (PRONERA).
Decreto n.º 8.752	2016	Dispõe sobre a Política Nacional de Formação dos Profissionais da Educação Básica.

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2023 (origem: <http://portal.mec.gov.br/publicacoes-para-professores/30000-uncategorised/90931-educacao-do-campo>).

Diante do exposto, subentendeu-se que os documentos citados surgiram em decorrência da ausência de previsão legal mais detalhada. As legislações atuais não contemplam todas as particularidades da educação do campo, inclusive as relacionadas aos investimentos que devem ser feitos e suas responsabilidades, que muitas das vezes recaem apenas sobre os municípios.

A Constituição de 1988 e a LDB de 1996 normatizaram algumas lacunas referentes à oferta da Educação Básica. Mas ainda assim ficaram outras desprovidas de maior detalhamento e definições, pois não contemplaram, de maneira mais clara, questões relacionadas à educação do campo. Questões estas necessitadas de maior planejamento e acompanhamento da implementação das políticas públicas voltadas para a educação. Os documentos e normativos acima apresentados trouxeram um pouco mais de previsibilidade e direcionamento, mas ainda necessitam de metas, estratégias e planejamento.

Esta necessidade de maior planejamento e acompanhamento das políticas públicas com estabelecimento de metas para a educação básica veio a ser destacada com a redação dada pelo artigo 214 da Constituição Federal de 1988. Isso ocorreu quando o Plano Nacional de Educação (PNE) foi estabelecido, em um primeiro momento, com previsão de ser plurianual. Ele foi alterado posteriormente pela Emenda à Constituição n.º 59/2009, passando a ser decenal.

É válido registrar que foram criados Planos Nacionais de Educação antes de 2014 e focamos no que ficou em vigor até 2024, compreendendo seu período de 2014 a 2024. A instituição destes possibilitou estabelecer metas e estratégias para a melhoria da qualidade, acesso, universalização da educação e, conseqüentemente, o planejamento e acompanhamento das políticas públicas voltadas para a educação.

Os direitos e deveres advindos dos normativos, legislações e da necessidade de disponibilização da educação geraram questões de demandas relacionadas à gestão e acompanhamento das políticas públicas voltadas para a educação. Isso é necessário a fim de promover uma educação de qualidade com reconhecimento das diferenças e acessível a todos, independentemente da capacidade financeira, grupo social, raça ou cor.

Entende-se que o PNE, instituído pela Lei 13.005/2014, veio de certa forma complementar as diretrizes previstas na LDB de 1996. Ele estabeleceu direcionamentos para a promoção de ações que visam: a erradicação do analfabetismo, universalização do atendimento escolar, superação das desigualdades educacionais, melhoria da qualidade da educação e outras de igual importância. As diretrizes estabelecidas no PNE/2014 foram evidenciadas e planejadas

de maneira a possibilitar o alcance de seus objetivos através da viabilidade da implementação de 20 metas com estratégias definidas para melhor direcionar as ações.

Ao se referir à educação do campo, o PNE de 2014, no seu artigo 8º, tem expressado um dos principais pontos que versam sobre a responsabilidade dos entes federativos para a elaboração dos seus respectivos planos de educação. Ele considera a educação do campo como foco para suas diretrizes, metas e estratégias. Deve-se observar nas suas estratégias, como o descrito no inciso segundo deste artigo, “considerem as necessidades específicas das populações do campo e das comunidades indígenas e quilombolas, asseguradas a equidade educacional e a diversidade cultural [...]” (Brasil, 2014).

Consideramos válido frisar que a análise da execução financeira, no desenvolvimento desta pesquisa, teve sua importância elevada no sentido de compreender como a administração pública lidou com as questões relacionadas ao transporte escolar em Altamira durante o período de 2014 a 2023. Isso foi feito considerando o PNE/2014, a fim de garantir resultados positivos para o acesso e a permanência dos estudantes do campo na escola. É fundamental evitar o uso inadequado dos recursos disponíveis, pois os impactos negativos decorrentes dessa má gestão prejudicam certamente o cumprimento das metas estabelecidas no Plano Nacional de Educação, especialmente aquelas relacionadas ao acesso e à permanência dos alunos do campo na escola.

Assim, a concepção e a execução dessa política pública envolvem não apenas o financiamento, mas também diretrizes e legislações que garantem a sua organicidade e continuidade. Entre elas estão o Plano Nacional de Educação (PNE) de 2014 e a LDB de 1996, que norteiam a implementação das políticas educacionais no Brasil.

Ressalta-se que o transporte escolar está contemplado no PNE/2014, por meio de várias metas, como as 4.6, 7.13, 7.17, 9.7 e 20.7. Em particular, a meta 7.13 merece destaque, pois estabelece a responsabilidade do Estado em assegurar o acesso e a permanência dos alunos nas escolas, por meio de políticas eficazes de transporte escolar:

7.13) garantir transporte gratuito para todos (as) os (as) estudantes da educação do campo na faixa etária da educação escolar obrigatória, mediante renovação e padronização integral da frota de veículos, de acordo com especificações definidas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, e financiamento compartilhado, com participação da União proporcional às necessidades dos entes federados, visando a reduzir a evasão escolar e o tempo médio de deslocamento a partir de cada situação local [...] (Brasil, 2014).

Nesse sentido, A Meta 7.13 do PNE está diretamente vinculada às necessidades das comunidades rurais, ao tratar de demandas essenciais para a efetivação do direito à educação por meio da universalização do ensino. Essa meta está em consonância com os dispositivos

constitucionais previstos nos artigos 208, 211, 212 e 214 da Constituição Federal de 1988, bem como com os artigos 4º e 5º da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) de 1996.

Contudo, para que essa universalização seja efetiva é imprescindível compreender os princípios que orientam a oferta educacional nas áreas afastadas dos centros urbanos, uma vez que abordar a temática do transporte escolar sem considerar as especificidades da educação do campo constituiria uma análise incompleta e limitada. Dessa forma, o transporte escolar público, nesse contexto, deve ser entendido como parte integrante das políticas educacionais voltadas para o campo, e não como uma medida isolada.

Diante disso, tornou-se essencial compreender as diretrizes que fundamentam a educação nessas localidades. Com efeito, o Decreto nº 7.352/2010, especialmente em seu artigo 2º, estabeleceu os princípios norteadores da educação do campo, reafirmando seu caráter diferenciado e a necessidade de políticas públicas que garantam acesso, permanência e aprendizagem com qualidade para os sujeitos do campo.

Art. 2º São princípios da educação do campo:

I - respeito à diversidade do campo em seus aspectos sociais, culturais, ambientais, políticos, econômicos, de gênero, geracional e de raça e etnia;

II - incentivo à formulação de projetos político-pedagógicos específicos para as escolas do campo, estimulando o desenvolvimento das unidades escolares, como espaços públicos de investigação e articulação de experiências e estudos direcionados para o desenvolvimento social, economicamente justo e ambientalmente sustentável, em articulação com o mundo do trabalho;

III - desenvolvimento de políticas de formação de profissionais da educação para o atendimento da especificidade das escolas do campo, considerando-se as condições concretas da produção e reprodução social da vida no campo;

IV - valorização da identidade da escola do campo por meio de projetos pedagógicos com conteúdos curriculares e metodologias adequadas às reais necessidades dos alunos do campo, bem como flexibilidade na organização escolar, incluindo adequação do calendário escolar às fases do ciclo agrícola e às condições climáticas; e

V - controle social da qualidade da educação escolar, mediante a efetiva participação da comunidade e dos movimentos sociais do campo (Brasil, 2010).

A articulação entre as políticas públicas de transporte escolar e educação do campo deve ser compreendida como um conjunto de ações estatais complementares, voltadas à garantia do direito à educação para populações que vivem em áreas afastadas dos centros urbanos. A análise da legislação e dos regulamentos que viabilizam a oferta educacional no campo, por meio do transporte escolar, evidenciou que tais programas foram criados com o objetivo de promover políticas públicas inclusivas. Essas políticas buscam assegurar o acesso ao transporte de maneira regular e segura para os estudantes do campo, respeitando os princípios e as especificidades já mencionadas.

No entanto, a forma como essas políticas são executadas pode gerar contradições, pois, em diversos contextos, o deslocamento de estudantes para escolas localizadas na zona urbana revela um problema estrutural: esses alunos, frequentemente, são inseridos em uma matriz curricular que desconsidera as particularidades da educação do campo. Essa realidade está em desacordo com os fundamentos estabelecidos pelo Decreto nº 7.352/2010, o qual define critérios importantes para a implementação da educação do campo, incluindo a caracterização da população e das instituições escolares rurais, além dos princípios pedagógicos e metodológicos que devem orientar esse modelo educacional.

Diversos documentos oficiais reforçam essas diretrizes, como os pareceres do Conselho Nacional de Educação (CNE), os pareceres CNE/CEB nº 36/2001, nº 1/2002, nº 1/2006 e nº 3/2008, bem como a Resolução CNE/CEB nº 2/2008. Tais normativas estabeleceram orientações claras para a formulação de políticas públicas voltadas à população do campo, reconhecendo sua identidade, modos de vida e necessidades educacionais específicas.

Contudo, essas diretrizes nem sempre são implementadas de forma efetiva, o que compromete a adequação das políticas educacionais às realidades dos alunos do campo. Quando os princípios legais e normativos não são devidamente observados, o resultado são políticas públicas que falham em atender, de maneira satisfatória, às demandas dessas comunidades. Isso evidencia um descompasso entre as ações voltadas para a educação do campo e aquelas destinadas ao transporte escolar, gerando conflitos na implementação das políticas de acesso à educação. Assim, essas políticas são concebidas a partir de uma lógica homogênea, desconsiderando as distinções entre os contextos urbano e rural.

Para que essas ações gerem resultados concretos é essencial que o planejamento e a execução dos recursos públicos sejam baseados em dados confiáveis e avaliações consistentes. No entanto, o que se observou, em muitos casos, foi a fragilidade dos processos de avaliação e a ausência de informações que permitiriam verificar se os recursos alocados estão, de fato, gerando os resultados esperados.

Essa falta de critérios claros pode acarretar o uso inadequado dos recursos públicos. Nesse sentido, Alexandre e Luís Otávio (2001, p. 16) alertaram para a necessidade de avaliar adequadamente as atividades que serão financiadas, afirmando: “É importante, afinal, que os programas avaliem bem e consistentemente as atividades para as quais alocam seus recursos escassos”. Esse apontamento reforça a importância do planejamento e da avaliação como elementos fundamentais para a efetividade das políticas públicas.

Dessa forma, tornou-se evidente a necessidade de aprofundar a compreensão sobre o transporte escolar, sua execução orçamentária e os desafios administrativos a ele associados. A falta de planejamento estratégico e a adoção de medidas imediatistas, sem considerar as especificidades regionais e operacionais, comprometem a eficácia das ações implementadas. Como observou Saviani (2008), um dos entraves centrais para a melhoria da Educação Básica no Brasil está na descontinuidade das políticas públicas voltadas à universalização do ensino, o que reforça a urgência de políticas mais integradas, permanentes e contextualizadas.

A marca da descontinuidade na política de educação atual se faz presente na meta, sempre adiada, de eliminação do analfabetismo e universalização do ensino fundamental. O Brasil chegou ao século XXI sem resolver um problema que os principais países resolveram na virada do século XIX para o XX: a universalização do ensino fundamental, com a consequente erradicação do analfabetismo (Saviani, 2014, p. 36).

De modo geral, observou-se que as previsões legais e as manifestações da sociedade organizada desempenham um papel fundamental na consolidação dos direitos das populações do campo. Ainda que possuam grande relevância teórica e normativa, esses instrumentos enfrentam entraves significativos em sua efetivação. Em grande parte, isso se deve à insuficiência de investimentos e, em certos casos, a conflitos entre os próprios dispositivos legais, cujas ações acabam por se sobrepor ou se contradizer.

Tais conflitos são recorrentes e frequentemente têm origem em disputas políticas que afetam diretamente a continuidade e a efetividade das políticas públicas. Nesse sentido, Severino (2011, p. 48) nos convidou à reflexão ao afirmar que “a educação desenvolve-se num tempo, muitas vezes, incompatível com o imediatismo das vidas pessoais e o ritmo do tempo político”. Assim, constatou-se uma lacuna significativa entre o que está previsto na legislação e a prática concreta, o que compromete a potência transformadora das políticas voltadas à educação do campo.

Nesse contexto, o transporte escolar assumiu um papel estratégico na efetivação do direito à educação em áreas rurais, especialmente naquelas marcadas pela amplitude territorial e pelo difícil acesso, como é o caso de Altamira, visto que a importância do transporte vai além de garantir o deslocamento dos estudantes até a escola. Ele representa um indicador da eficácia das políticas educacionais na região.

No caso da educação do campo, que valoriza os saberes locais, a vivência comunitária e o respeito às especificidades socioculturais, é essencial que o transporte escolar esteja adaptado às realidades dos territórios e das comunidades atendidas. Isso implica não apenas

planejamento logístico, mas também sensibilidade política e social para compreender e atender às diversidades regionais, especialmente na região do Xingu, onde está situado o município de Altamira.

3.1.2 O acesso à Escola do Campo: situando os desafios do transporte escolar no município de Altamira

É possível constatar a vasta extensão territorial do município de Altamira, tanto em relação ao Estado do Pará quanto ao Brasil e à sua microrregião. A área de Altamira é superior à de vários estados brasileiros e chega a ultrapassar o território de países como, por exemplo, Portugal, Hungria, Nepal, Grécia, Suíça e Croácia. Essa dimensão territorial, associada às dificuldades de infraestrutura, acesso e diversidade cultural, reforça os enormes desafios que envolvem a consolidação de políticas públicas de educação no campo, desafios que exigem não apenas nobres intenções legais, mas também ações planejadas, integradas e sustentadas ao longo do tempo. Para ilustrar a complexidade envolvida na implementação de políticas públicas educacionais em territórios de grande extensão como o de Altamira é apresentado o Mapa 1.

Mapa 1 – Brasil, Estados, Altamira e Microrregião de Altamira



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2023 (origem: IBGE).

Altamira, município detentor de uma extensão territorial de 159.533,306 km², com densidade demográfica de 0,79 hab/km², é maior até do que os estados brasileiros de:

- ✓ Alagoas: 27.830,661 km², 112,38 hab/km²;
- ✓ Amapá: 142.470,762 km², 5,15 hab/km²;
- ✓ Ceará: 148.894,447 km², 59,07 hab/km²;
- ✓ Distrito Federal: 5.760,783 km², 489,06 hab/km²;
- ✓ Espírito Santo: 46.074,448 km², 83,21 hab/km²;
- ✓ Paraíba: 56.467,242 km², 70,39 hab/km²;
- ✓ Pernambuco: 98.067,877 km², 92,37 hab/km²;
- ✓ Rio de Janeiro: 43.750,425 km², 366,97 hab/km²;
- ✓ Rio Grande do Norte: 52.809,599 km², 62,54 hab/km²;
- ✓ Santa Catarina: 95.730,69 km², 79,50 hab/km²; e,
- ✓ Sergipe: 21.938,188 km², 100,74 hab/km².

Altamira representa aproximadamente 13% de toda a extensão territorial do Estado do Pará e abriga atualmente cerca de 100 escolas públicas em funcionamento na zona rural (do campo), conforme dados do INEP (2024). Dentre essas instituições, 13 estão localizadas em áreas de assentamento, 40 são escolas indígenas, 45 não se enquadram em áreas de localização diferenciada, e 3 não tiveram informação especificada.

Nos últimos dez anos, a média de alunos matriculados nas escolas do campo em Altamira é de aproximadamente 6.955 estudantes. Essa população estudantil é marcada por uma diversidade significativa de povos e culturas, que sofrem influências de outras regiões do país, reflexo de um processo histórico de ocupação que remonta ao regime militar, especialmente entre as décadas de 1960 e 1970. Durante esse período, famílias oriundas de diferentes regiões do país foram incentivadas a migrar para a Amazônia Legal, contribuindo para a formação de uma realidade social e cultural plural.

Essa diversidade cultural impacta diretamente a forma como as políticas públicas são implementadas no território, especialmente no que se refere ao acesso à educação e ao transporte escolar. As particularidades geográficas e sociais de Altamira impõem desafios à consolidação de políticas públicas eficazes, abrangendo questões relacionadas à gestão, fiscalização, infraestrutura e articulação entre os diferentes entes federativos.

Ao longo dos anos, diversos meios de comunicação, desde portais de notícias e blogs até sites oficiais como o do Ministério Público, têm noticiado a precariedade de serviços educacionais em determinadas regiões de Altamira. Essas notícias, embora muitas vezes superficiais, revelam a dificuldade de conciliar as políticas públicas previstas na legislação com

a realidade concreta da Região Amazônica. A distância entre o que está normatizado e o que é efetivamente implementado torna evidente a fragilidade da execução de políticas educacionais no campo, especialmente em contextos territoriais complexos como o de Altamira.

Algumas dessas dificuldades estão representadas por meio de notícias sobre a precariedade dos serviços e desafios enfrentados na região, organizadas e apresentadas no Quadro 11.

Quadro 11 – Notícias e reportagens sobre transporte escolar em Altamira

(continua)

Ano	Notícias	Resumo do conteúdo
2013	Altamira: MP Ajuíza ACP Para Garantir Acesso Gratuito À Educação em Creche e Pré-escola. (Fonte: www2.mppa.mp.br/simpacervo/explorer.jsf)	Evidencia a ação do Ministério Público do Estado do Pará, no sentido de cobrar o município para viabilizar escolas e o acesso à educação pelos alunos do ensino fundamental.
2014	Altamira: MP Emite Recomendação Para Regularizar Fornecimento de Merenda Escolar. (Fonte: www2.mppa.mp.br/simpacervo/explorer.jsf)	Evidencia a preocupação das instituições públicas em relação à merenda escolar e ao transporte escolar.
2015	Altamira: Promotora Instaura Inquérito para Apurar Condições de segurança de veículos e Embarcações. (Fonte: www2.mppa.mp.br/simpacervo/explorer.jsf - 14 jan.)	Apresenta indícios de condições ruins no transporte escolar público e o descaso dos representantes legais em responder às indagações do Ministério Público.
2018	Apurar carência de transporte escolar adaptado, em todos os dias da semana, com acompanhamento de cuidador, para atendimento dos alunos da APAE/Altamira. (Fonte: www2.mppa.mp.br/simpacervo/explorer.jsf)	Destaca a preocupação do MP, indícios da falta de transporte escolar adaptado e servidores para o atendimento das demandas.
2019	Pais, professores e motoristas reclamam da falta de aula na zona rural. (Fonte: https://www.confirmanoticia.com.br)	Evidencia que as dificuldades em viabilizar o transporte escolar estão além das questões de estradas, sendo parte delas ligadas aos repasses de recursos e responsabilidades dos entes federados.
2021	SINTEPP denuncia falta de combustível em ônibus escolares de Altamira - Sindicato afirma que sem transporte, alunos perderam aulas. (Fonte: https://www.confirmanoticia.com.br)	Destaca a denúncia do sindicato em relação à falta do transporte escolar e aulas prejudicadas pela ausência do transporte.
2021	VÍDEO: Kombi escolar com alunos cai em buraco no Travessão Cajá II - Altamira-PA. (Fonte: https://www.confirmanoticia.com.br)	Notícia a queda do veículo que transportava alunos da rede municipal em buraco, devido às condições da estrada e à inclinação da ladeira.
2022	Transporte escolar ficou preso em atoleiro no ramal Cipó Ambé. (Fonte: https://www.confirmanoticia.com.br)	Evidencia condições da estrada e denúncia de moradores em relação às condições.
2022	Mães denunciam superlotação em ônibus escolar em Altamira - Crianças estariam indo em pé por falta de espaço. (Fonte: https://www.confirmanoticia.com.br)	Evidencia a ineficiência do transporte escolar no município.
2022	Ônibus escolar sofre acidente com alunos em Castelo de Sonhos – Por pouco uma Tragédia, diz morador. (Fonte: https://www.folhadoprogresso.com.br)	Evidencia os riscos do transporte escolar na região devido às condições das estradas.
2022	Alunos protestam contra falta de transporte escolar para ribeirinhos. (Fonte: https://globoplay.globo.com)	Evidencia a interrupção do transporte escolar.

Quadro 11 – Notícias e reportagens sobre transporte escolar em Altamira

(conclusão)

Ano	Notícias	Resumo do conteúdo
2022	Pais cobram construção de escola em comunidade ribeirinha de Altamira - Alunos estudam em uma estrutura de palha no Boa Esperança. (Fonte: https://www.confirmanoticia.com.br)	Evidencia as dificuldades e a precariedade de uma comunidade ribeirinha para viabilizar o transporte escolar, conforme relato de morador.
2023	Estudantes da área rural de Altamira estão impedidos de ir à escola por paralisação do transporte escolar. (Fonte: https://www.confirmanoticia.com.br)	Evidencia a greve da cooperativa responsável pelo transporte por alegada falta de pagamento e reclamação de moradora pela interrupção do serviço.
2023	Serviço de transporte escolar suspenso. (Fonte: https://globoplay.globo.com)	Evidencia a interrupção do transporte escolar.
2023	Alunos se reúnem e cobram merenda e transporte escolar em Altamira. (Fonte: https://www.confirmanoticia.com.br)	Evidencia as dificuldades e a precariedade de uma escola pública e do transporte escolar.
2023	Alunos da Zona Rural de Altamira ficam sem transporte escolar. (Fonte: https://globoplay.globo.com)	Evidencia a interrupção do transporte escolar.
2023	Cratera se abre em estrada que dá acesso à Princesa do Xingu em Altamira - Trânsito no local foi limitado e quem precisa ter acesso à cidade tem que contornar a região por Brasil Novo e pegar a BR-230. (Fonte: https://www.confirmanoticia.com.br)	Evidencia as dificuldades relacionadas às estradas de chão e interrupção de rotas.
2023	Seca intensa prejudica ribeirinhos em reservas extrativistas no Pará: 'Aqui nossas estradas são fluviais' Fenômeno ocorre nas Reservas Extrativistas do Riozinho do Anfrísio e do Iriri, em Altamira, no sudoeste do estado. (Fonte: https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2023/10/25)	Evidencia a realidade do transporte fluvial no município e sua esfericidade em relação às dificuldades de acesso em decorrência do período não chuvoso.
2024	Onde não tem voto não tem escola. (Fonte: https://sumauma.com/onde-nao-tem-voto-nao-tem-escola)	Evidencia as dificuldades e a precariedade das políticas públicas voltadas para educação do campo no município de Altamira, nas comunidades do campo.
há 10 anos	ALTAMIRA: Promotora instaura Inquérito para apurar condições de segurança de veículos e embarcações. (Fonte: Publicado por Ministério Público Federal https://mpf.jusbrasil.com.br)	Evidencia indícios de problemas com a segurança dos meios de transporte escolar no município.
há 8 anos	Moradores do Xingu mais impactados por Belo Monte vivem na incerteza e na pobreza - Em audiência pública, comunidades de ribeirinhos, garimpeiros e indígenas da Volta Grande do Xingu confrontaram dados do Ibama e da Norte Energia, que se recusou a participar do diálogo. (Fonte: Publicado por Ministério Público Federal https://mpf.jusbrasil.com.br)	Evidencia, nos encaminhamentos, as dificuldades de comunicação entre as instituições públicas e Belo Monte. No sentido de se articularem e viabilizar as políticas públicas necessárias.
há 6 anos	Volta Grande do Xingu (PA): vistoria revela abandono de comunidades que sofrem os danos mais graves da barragem de Belo Monte. (Fonte: Publicado por Ministério Público Federal https://mpf.jusbrasil.com.br)	Evidencia os impactos das obras de Belo Monte na educação, revelando sobrecarga dos serviços públicos, com falta de merenda e transporte escolar.

Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: ciberespaço).

As notícias divulgadas em diferentes meios de comunicação revelam diversos problemas relacionados ao transporte escolar na zona rural, entre eles: insegurança dos veículos, ocorrências de acidentes, más condições das estradas, precariedade na infraestrutura das escolas, baixa qualidade do serviço de transporte, falta de combustível e, em alguns casos, a completa interrupção do serviço. Esses relatos evidenciam a fragilidade na articulação entre as políticas públicas voltadas à educação e ao transporte escolar, indicando que tais políticas ainda não produzem o impacto necessário para garantir, de forma efetiva, o acesso universal à educação.

Além das informações divulgadas por sites oficiais e veículos de imprensa, há situações igualmente preocupantes que não chegam a ser noticiadas, mas que ocorreram em vários momentos na história do transporte escolar de Altamira, nas comunidades do campo.

Um exemplo desses registros pode ser observado nas Fotografias 1 e 2 que registram um acidente ocorrido em 2019 no município de Altamira, mais especificamente no Travessão da Firma. As imagens mostram o tombamento de um veículo que realiza o transporte escolar na região, ilustrando de forma concreta os riscos enfrentados diariamente por parte dos estudantes do campo.

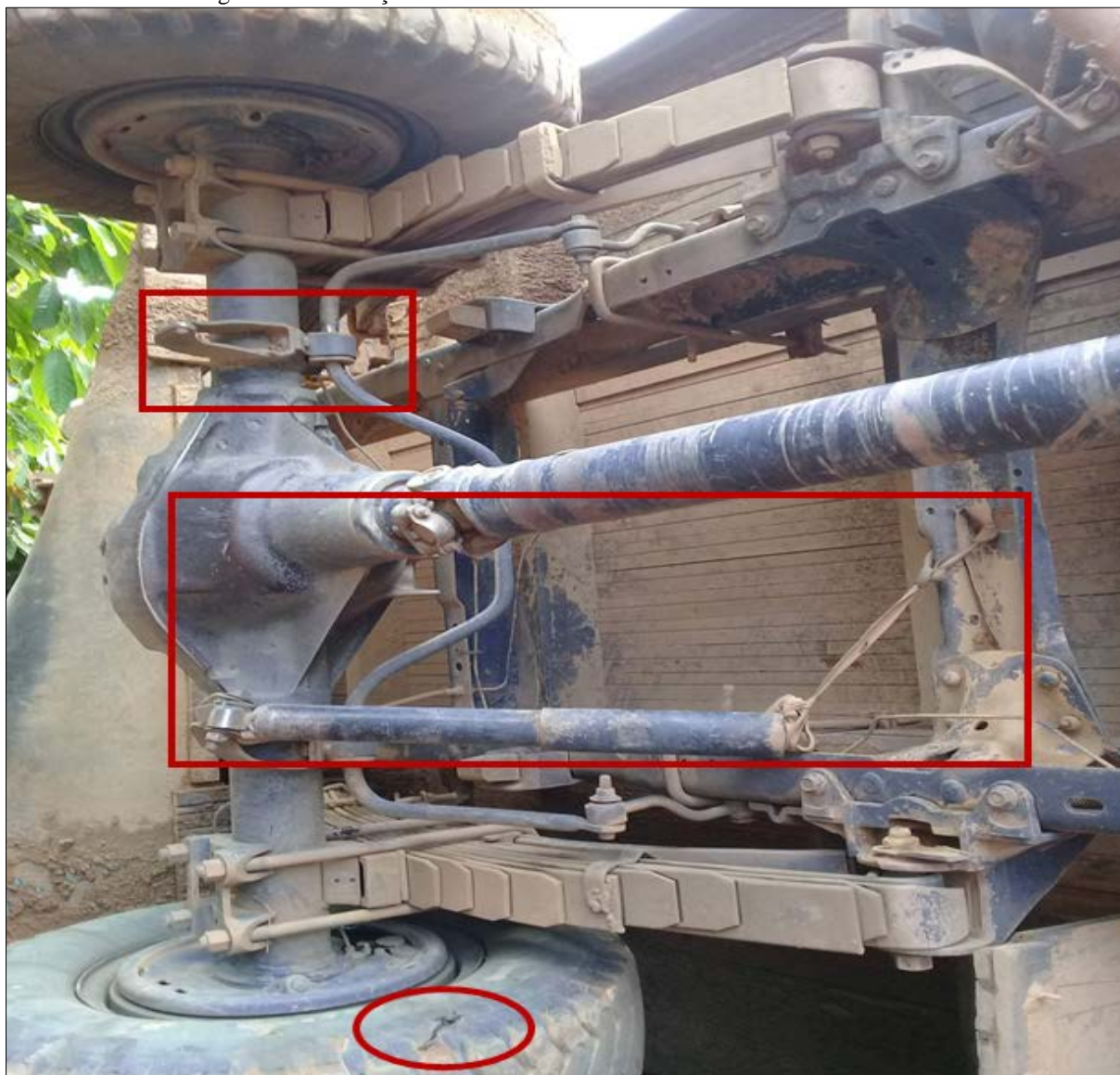
Fotografia 1 – Acidente com veículo escolar no Travessão da Firma



Fonte: Leone Derly Goltardi (2019).

Tratava-se de um veículo “pau de arara” com sérias questões de segurança que evidenciavam a notória fragilidade no que diz respeito à fiscalização, ao acompanhamento dos serviços disponibilizados, e à segurança dos alunos do campo que utilizam o transporte escolar. Foram evidenciadas na fotografia 2 a ausência de peça da suspensão, outras presas com “liga”, feita de câmara de ar de pneu, bem como é possível constatar o pneu com rasgo, além da carroceria de madeira (pau de arara) do veículo que não é capaz de garantir a segurança e conforto dos alunos.

Fotografia 2 – Condições do veículo escolar acidentado no Travessão da Firma



Fonte: Leone Derly Goltardi (2019).

Nas referidas imagens, as evidências observadas nos levaram a inferir que o acidente registrado foi apenas um dentre os muitos que ocorreram nas estradas do município, especialmente na zona rural. A falta de registros oficiais de diversos desses eventos pode estar relacionada à subnotificação, à precariedade da fiscalização nas regiões mais distantes e à ausência de canais eficazes de denúncia. Contudo, indícios de que outros acidentes aconteceram são consistentes, considerando relatos espontâneos encontrados em publicações de redes sociais, blogs locais e sites de notícias populares que têm servido como espaços alternativos de denúncia e visibilização das realidades enfrentadas por comunidades rurais. Tais ocorrências vão de encontro ao que estabeleceram a legislação nacional e os normativos voltados ao

transporte escolar rural. A “Cartilha de Planejamento do Transporte Escolar Rural”, elaborada pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), é clara ao afirmar que:

A oferta do Transporte Escolar em condições favoráveis tende a melhorar o aprendizado dos alunos que dele necessitam, pois, além de melhorar a frequência escolar, faz com que eles permaneçam no campo.

Consideradas as particularidades e carências da área rural, cabe ao poder público elaborar políticas voltadas à educação, que facilitem o acesso e a permanência dos estudantes residentes em área rural às escolas, sendo necessário, para tanto, que o Transporte Escolar seja planejado, respeitando todas as especificidades da área rural e de seus habitantes (Brasil, 2025, p. 4).

No entanto, a realidade vivenciada em muitos territórios rurais brasileiros, especialmente na região Norte, como é o caso de Altamira, está longe de corresponder às diretrizes estabelecidas pelos documentos normativos. Em muitos casos, os veículos utilizados são inadequados, os trajetos são longos e perigosos, as estradas estão em péssimas condições e os condutores não recebem formação específica para lidar com o transporte de estudantes.

Nesse sentido, Soares e Silva (2018) apontaram que a precarização do transporte escolar rural reflete uma dimensão estrutural das desigualdades educacionais no Brasil, onde a população do campo ainda enfrenta grandes barreiras para garantir seus direitos básicos. Para os autores, a ineficiência do transporte compromete não apenas a frequência dos estudantes, mas sua permanência e rendimento escolar, gerando um ciclo de evasão, repetência e exclusão educacional.

Ficou evidente a urgência de políticas públicas mais eficazes, construídas a partir do diálogo com as comunidades rurais e voltadas à realidade local. Essas políticas devem assegurar investimentos contínuos em infraestrutura viária, renovação da frota de veículos, capacitação de profissionais envolvidos no transporte escolar e monitoramento constante da qualidade do serviço prestado. Garantir o direito à educação com qualidade no campo exige, portanto, um transporte escolar seguro, eficiente e adaptado às especificidades territoriais, sociais e culturais da população rural.

Essa necessidade torna-se ainda mais evidente diante da realidade geográfica de Altamira, o maior município em extensão territorial do Brasil, visto que os desafios para a implementação e gestão de políticas públicas em áreas remotas e de difícil acesso são imensos. Mesmo com a existência de uma subprefeitura em um dos distritos, fatores como a precariedade das estradas, a longa distância entre comunidades e a necessidade de atravessar diferentes jurisdições tornam os obstáculos logísticos, administrativos e sociais ainda mais complexos.

Esse cenário reforça a importância de se considerar a territorialidade e as particularidades locais na formulação de estratégias de gestão pública.

Em municípios com grande dispersão geográfica e marcada diversidade socioeconômica como Altamira, o planejamento precisa ser sensível às realidades específicas de cada comunidade, a fim de garantir o acesso pleno e equitativo aos direitos fundamentais, especialmente à educação. O distrito de Castelo dos Sonhos está situado a aproximadamente 970 quilômetros da sede do município de Altamira, em uma área consideravelmente distante do centro urbano. Apesar de integrar oficialmente o território altamirense, o distrito não possui ligação direta por vias terrestres com a sede municipal, sendo necessário transitar por outros municípios para se alcançar a localidade.

Por conseguinte, o acesso ao distrito é realizado, majoritariamente, pelas rodovias federais BR-230 (Transamazônica) e BR-163, exigindo o deslocamento por um trajeto que atravessa, pelo menos, oito municípios. Essa condição geográfica evidencia os obstáculos enfrentados pela população local no que diz respeito à mobilidade, ao acesso a serviços públicos essenciais e à integração com a administração municipal. Relatos de dificuldades enfrentadas pelos moradores são frequentemente veiculados por canais de comunicação locais, como blogs e redes sociais, com frequência, de forma anônima, em razão do receio de represálias ou da invisibilidade institucional que marca essas regiões.

Embora a fonte seja de caráter não oficial, a matéria jornalística publicada em um jornal regional (Jornal Folha do Progresso, 2022) exemplificou essa realidade ao registrar um acidente ocorrido na estrada de acesso ao distrito, conforme ilustrado na Figura 1. A publicação evidenciou não apenas a precariedade da infraestrutura viária, mas também os riscos aos quais os moradores estão diariamente expostos.

Figura 1 – Acidente com veículo escolar em Castelo dos Sonhos

Ônibus escolar sofre acidente com alunos em castelo de Sonhos; Por pouco uma Tragédia, diz morador

(Fotos: Via WhatsApp) – Falta de manutenção em micro ônibus escolar provoca acidente em uma vicinal no distrito de Castelo de Sonhos, município de Altamira no Pará. **Por pouco não aconteceu uma tragédia!**

Nesta segunda-feira, 21 de março de 2022, o micro ônibus escolar que transporta alunos e professores para rede municipal do distrito de Altamira, sofreu um acidente na zona rural do distrito porque apresentou problemas precisamente na entrada de uma ponte na vicinal Esperança IV.

<https://twitter.com/i/status/1505926052916469760>

Conforme relatos de morador, o ônibus é velho e sem condições de trafegar, o acidente aconteceu na madrugada desta segunda-feira (21), e foi por pouco que não aconteceu uma tragédia, entre 25 a 30 alunos estavam no ônibus, o veículo ficou pendurado, faltou pouco para descer a ribanceira.

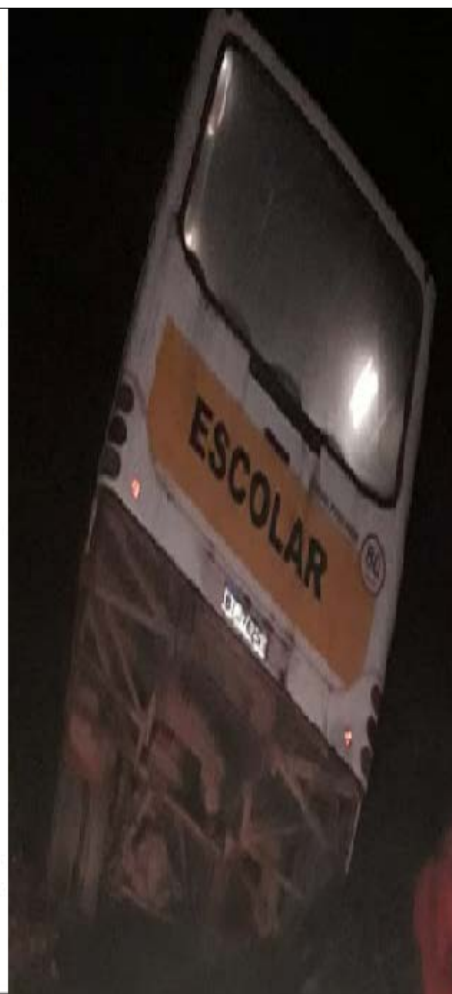
Ouçá o áudio

https://soundcloud.com/jornal-folha-do-progresso/morador-de-castelo-de-sonhos-relata-o-descaso-no-servico-publico-de-castelo-de-sonhos?utm_source=clipboard&utm_medium=text&utm_campaign=social_sharing

Distrito Abandonado

Ainda conforme relatos do morador, o distrito está abandonado pelas autoridades, que foi por Deus que não aconteceu uma tragédia, “nossa comunidade está abandonada”, as vias públicas do distrito e as vicinais estão intratáveis, argumentou o morador para o Jornal Folha do Progresso.

Por: Jornal Folha do Progresso em 21/03/2022/12:07:02



Fonte: <https://www.folhadoprogresso.com.br/onibus-escolar-sofre-acidente-com-alunos-em-castelo-de-sonhospor-pouco-uma-tragediadiz-morador/?print=print> (2022).

A notícia divulgada apontou questões relacionadas à manutenção dos veículos e ao risco com que os estudantes se deparam ao utilizarem o transporte escolar no município de Altamira, também destacou as condições gerais do veículo e seu tempo de uso. Esses fatos permitem inferir que os recursos são insuficientes para realizar as manutenções necessárias e que, possivelmente, a gestão não possui e não estabelece ferramentas para acompanhar a qualidade dos serviços de transporte escolar ofertados pela gestão municipal.

Logo, para a garantia do acesso à educação e qualidade das políticas públicas voltadas para os alunos do campo, deve-se considerar, de maneira diferente, e com especial atenção, as suas questões espaciais territoriais, diretrizes previstas nas leis e normativos. Estes dispositivos devem conciliar os anseios dos povos do campo, de maneira a garantir a consolidação da Educação do Campo com qualidade. Entende-se que o transporte escolar de qualidade e inclusivo é imprescindível para o sucesso desta política pública. Ele deve ser parte integrante

de uma política pública que priorize a justiça social, possibilitando o acesso universal à educação e fortalecendo o vínculo entre a escola e a comunidade.

3.2 A GARANTIA DO DIREITO À EDUCAÇÃO NA ESCOLA DO CAMPO

A trajetória da educação do campo no Brasil é marcada por profundas desigualdades históricas, seja no acesso, na permanência, seja na qualidade da oferta educacional. Durante décadas, as políticas públicas foram pensadas majoritariamente a partir de uma lógica urbana, desconsiderando as especificidades das populações rurais, ribeirinhas, indígenas e assentadas. Essa ausência de um olhar diferenciado resultou na precarização das condições escolares no campo, com escassez de infraestrutura, carência de profissionais qualificados e dificuldades logísticas que comprometem o direito à educação básica para milhares de estudantes.

No estado do Pará, essas fragilidades se intensificam diante da vasta extensão territorial e das condições adversas de deslocamento, especialmente em regiões como a Transamazônica e a zona rural de Altamira. O Plano Estadual de Educação (PEE) do Pará reconheceu esses desafios e propôs metas voltadas à inclusão e valorização da educação do campo, com atenção à expansão do ensino médio, à valorização dos saberes locais e à garantia de transporte escolar digno e seguro. No entanto, a efetivação dessas diretrizes ainda enfrenta entraves estruturais, orçamentários e políticos, sobretudo nos municípios com baixa arrecadação.

Em Altamira, maior município do Brasil em extensão territorial, o Plano Municipal de Educação (PME) buscou alinhar-se ao PEE e ao PNE/2014, estabelecendo ações específicas para responder às demandas locais. Apesar disso, persistem os desafios na implementação de políticas públicas contínuas, especialmente no que se refere ao transporte escolar, à formação de professores para o campo e à construção de currículos contextualizados. Esses elementos são fundamentais para superar os obstáculos históricos e assegurar, de fato, o direito à educação para as populações do campo, respeitando suas realidades, trajetórias e identidades.

O Plano Estadual de Educação (PEE) do Pará reconheceu essas dificuldades e estabeleceu metas e diretrizes para enfrentá-las. Entre as prioridades está a ampliação do acesso à educação básica para estudantes das áreas rurais, com foco na universalização do ensino fundamental e na expansão do ensino médio, com o objetivo de garantir condições adequadas para permanência e aprendizagem. Entretanto, o cumprimento dessas metas depende de políticas integradas que considerem as especificidades das comunidades do campo, incluindo aspectos culturais, econômicos e ambientais. A educação do campo deve não apenas levar a

escola às comunidades, mas também construir currículos que dialoguem com a realidade local, promovendo a valorização dos saberes tradicionais e o desenvolvimento comunitário.

Nesse viés, o transporte escolar faz parte dos desafios e propostas do PEE. No Pará, o transporte escolar é uma questão crítica devido às grandes distâncias entre as residências dos estudantes e as escolas, bem como às condições precárias de muitas estradas e vias fluviais. O PEE do Pará reconheceu que o transporte escolar é importante, porém sua contribuição financeira não atende às expectativas no sentido de garantir a inclusão e a permanência dos estudantes no sistema educacional.

A falta de transporte adequado, as longas distâncias e as estradas e meios de acesso podem ser alguns dos principais fatores de evasão escolar no campo. Muitas crianças e jovens percorrem longas distâncias, frequentemente em condições inseguras, para acessar a escola. Além disso, os custos elevados para manutenção e operação dos serviços de transporte representam um desafio significativo para os municípios, especialmente em regiões com baixa arrecadação de recursos e densidade demográfica.

O papel do Plano Municipal de Educação de Altamira, o maior município em extensão territorial do Brasil, enfrenta desafios únicos na área educacional. O PME de Altamira, instituído pela Lei 3.207 de outubro de 2015, entre suas diretrizes tem como destaque a necessidade de assegurar transporte escolar eficiente e de qualidade para os estudantes das áreas rurais e ribeirinhas.

Sob esse prisma, o PME de Altamira também enfatizou a importância de uma educação contextualizada, que valorize as culturas tradicionais das comunidades do campo e promova o desenvolvimento local sustentável. Nesse sentido, há um reconhecimento da necessidade de formação continuada para professores que atuam em escolas rurais, bem como da implementação de políticas que fortaleçam a relação entre escola e comunidade.

Uma análise crítica das políticas educacionais nos permitiu inferir que, embora os planos estadual e municipal apresentem metas ambiciosas, a implementação de políticas para a educação do campo e o transporte escolar enfrenta desafios significativos; que os recursos financeiros e a extensão territorial, combinada com a desconcentração destes alunos dentro do território, são algumas das principais limitações; que além disso há uma necessidade urgente de maior articulação entre as esferas federal, estadual e municipal para garantir o cumprimento das metas estabelecidas.

Outro ponto crítico verificado é a falta de monitoramento e avaliação efetiva das políticas implementadas. Muitos programas e iniciativas são interrompidos ou não atingem os resultados esperados devido à ausência de um acompanhamento adequado. Nesse contexto, é

fundamental investir em mecanismos de gestão e controle social que assegurem a eficiência e a transparência das ações, definindo perspectivas para o futuro, no sentido de avançar na garantia de uma educação de qualidade para as populações do campo. É necessário superar os desafios estruturais e logísticos que impedem o pleno acesso e permanência dos estudantes na escola. O transporte escolar, como um dos principais gargalos, requer investimentos em infraestrutura e inovações tecnológicas que otimizem a gestão e a operação do serviço.

Além do que, entendemos que é essencial promover a participação das comunidades na elaboração e implementação de políticas educacionais, garantindo que as ações sejam contextualizadas e respeitem as especificidades locais. A valorização da educação do campo passa pela construção de um sistema educacional que reconheça a diversidade e promova a inclusão, contribuindo para a formação de cidadãos críticos e comprometidos com o desenvolvimento de suas comunidades.

Em síntese, tanto o PEE do Pará quanto o PME de Altamira apresentam diretrizes importantes para a educação do campo e o transporte escolar. Contudo, o desafio está na materialização dessas diretrizes em ações concretas e eficazes que enfrentem as desigualdades e promovam uma educação inclusiva e de qualidade para todos.

Considerando as metas e estratégias previstas no PNE/2014, em consonância com a aprovação dos Planos PEE (2015) e PME (2015), foram observadas, segundo dados do InepData, mudanças e avanços importantes para a educação, bem como a estagnação em outros dados de igual importância. A consolidação de alguns dados e informações possibilitou realizar uma análise crítica mais completa da implementação do PNATE no município de Altamira.

Este movimento de busca de informações, nas mais variadas fontes, possibilitou um ganho de conhecimento no entendimento do real, do abstrato e do concreto. Para a construção deste processo de aquisição e produção de conhecimento numa concepção de esclarecimento, de elucidação, utiliza-se de pressupostos ontológicos para a formação de uma cosmovisão sobre o tema. Gamboa explicou:

e) gnosiológico: correspondem ao entendimento que o pesquisador tem do real, do abstrato e do concreto no processo da pesquisa científica; o que implica diversas maneiras de abstrair, conceituar, classificar e formalizar, ou seja, diversas formas de relacionar o sujeito e o objeto da pesquisa e que se refere aos critérios sobre a 'construção do objeto' no processo de conhecimento [...] (Gamboa, 2012, p. 59).

A garantia do direito à educação é uma conquista consolidada na Constituição Federal de 1988, resultado de um histórico de lutas e prejuízos sociais. Fundamentada nos artigos 6º e 205, a Constituição reafirmou a educação como um direito social essencial, ao lado da saúde,

alimentação, transporte, trabalho e moradia. Esses dispositivos estabelecem a educação como um direito de todos e um dever compartilhado entre o Estado e a família, destacando a responsabilidade do poder público na promoção e manutenção desse direito.

Embora a Constituição de 1988 não mencione explicitamente a educação do campo, artigos como o 206, 208 e 210 abordam, ainda que de forma indireta, questões que impactam diretamente a garantia desse direito em contextos rurais. O artigo 206 assegurou igualdade de condições de acesso e permanência na escola, além do pluralismo de ideias e concepções pedagógicas, aspectos fundamentais para atender às especificidades da educação no campo. Já o artigo 208, ao prever a universalização do ensino médio e a oferta de programas suplementares, incluindo transporte escolar, alimentação e material didático, reforçou a obrigação do Estado em garantir o acesso à educação básica em todas as suas etapas.

Além disso, o artigo 210 expressou a preocupação com as diversidades culturais e regionais do Brasil, estabelecendo que os conteúdos mínimos do ensino fundamental devem respeitar valores culturais e artísticos. Essa disposição, embora genérica, abriu espaço para a inclusão das particularidades da legislação do campo, permitindo a importância de considerar suas realidades e necessidades específicas. Desta forma, há evidente necessidade de interpretações que ampliem a compreensão dos direitos educacionais no Brasil. Isso garante que as populações do campo tenham acesso a condições igualitárias de ensino, com destaque para o transporte escolar como um instrumento indispensável para viabilizar isso.

Ao se aprofundar na leitura da Constituição Federal de 1988, observa-se que na seção voltada para a educação não se verifica menção direta à educação do campo ou alguma terminologia que especifique de maneira mais direta a garantia da educação do campo. Porém, é oportuno destacar os artigos 206 e 208, porque eles citam, mesmo que de maneira indireta, questões relacionadas à educação do campo. Abaixo, apresenta-se a interpretação deste pesquisador em relação aos artigos:

- Artigo 206: interpreta-se que quando este trata da igualdade de condições para o acesso e permanência na escola, do pluralismo de ideias e de concepções pedagógicas, o constituinte, mesmo que indiretamente, aborda a educação do campo; e
- Artigo 208: quando se trata da universalização progressiva do ensino médio, traz à tona indiretamente as questões voltadas para a educação do campo e o transporte escolar, apresentando como uma obrigação do Estado brasileiro, na responsabilidade de garantir a educação básica obrigatória e gratuita dos quatro aos dezessete anos. Isso inclui atender o educando em todas as etapas da

educação básica, por meio de programas suplementares que abrangem material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.

Ainda analisando os dispositivos relacionados à educação do campo, verifica-se também, mesmo que de maneira indireta, no artigo 210 da Constituição Federal de 1988, a preocupação do constituinte para as especificidades da educação no Brasil. Neste artigo, definiu-se que serão fixados conteúdos mínimos para o ensino fundamental, registrando ainda que estes deverão respeitar os valores culturais e artísticos, nacionais e regionais. Compreende-se, após a leitura do artigo 210, a preocupação do constituinte na busca, ainda que superficial, de contemplar as diversidades das diferentes culturas do país. Subentende-se que os povos do campo são detentores de cultura e realidade diferenciada que necessita de observância e tratamento diferenciado.

Os demais artigos do Capítulo III, na Seção I (Da Educação), trazem direcionamentos relacionados às responsabilidades dos entes federativos, Estados, Distrito Federal e Municípios, conforme se resumiu no Quadro 12.

Quadro 12 – Resumo Interpretativo das Competências dos Entes Federativos 211, 212, 212/212A, 213 e 214 da Constituição Federal de 1988

(continua)

Artigos	Responsabilidades
211	Organizarão em regime de colaboração seus sistemas de ensino: <ul style="list-style-type: none"> • União – e o dos Territórios, financiará as instituições de ensino públicas federais e exercerá, em matéria educacional, função redistributiva e supletiva, de forma a garantir equalização de oportunidades educacionais e padrão mínimo de qualidade do ensino mediante assistência técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios; • Município – os Municípios atuarão prioritariamente no ensino fundamental e na educação infantil; • Estados e Distrito Federal – os Estados e o Distrito Federal atuarão prioritariamente no ensino fundamental e médio.
212	Trata da aplicação do recurso anual para educação, para a União, nunca inferior a 18% e para os Estados, Distrito Federal e Município nunca inferior a 25% das receitas advindas de impostos, compreendida a proveniente de transferências, na manutenção e desenvolvimento do ensino.

Quadro 12 – Resumo Interpretativo das Competências dos Entes Federativos 211, 212, 212/212A, 213 e 214 da Constituição Federal de 1988

(conclusão)

Artigos	Responsabilidades
212-A	Destinação de recursos para o desenvolvimento do ensino na educação básica e a remuneração devida de seus profissionais, detalhando em seu conteúdo disposições para o financiamento da educação básica, abrangendo pontos relacionados à transparência, monitoramento, fiscalização e o controle interno, externo e social dos fundos.
213	Este trata de previsão legal em que o Estado apresenta a possibilidade de investimento quando da falta de vagas e cursos regulares na rede pública, na localidade da residência do Educando.
214	Prever o estabelecimento do Plano Nacional de Educação de duração decenal que conduzam a: <ul style="list-style-type: none"> I. Erradicação do analfabetismo; II. Universalização do atendimento escolar; III. Melhoria da qualidade do ensino; IV. Formação para o trabalho; V. Promoção humanística, científica e tecnológica do País; VI. Estabelecimento de meta de aplicação de recursos públicos em educação como proporção do produto interno bruto.

Fonte: Elaborado pelo autor (2023).

Nota: Dados Coletados durante o 2º semestre de 2023.¹

Estas definições e direcionamentos expressos na Constituição Federal de 1988 foram um marco para garantir a promoção da educação em particular, onde se acentuou a necessidade de elucidar como se viabilizariam as implementações de políticas públicas que garantissem os direitos previstos na lei.

Nesse sentido, a Lei 9.394 de 1996, conhecida como a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – LDB veio regulamentar os artigos referentes à educação, assegurados na Constituição Federal. Ela trouxe alguma transparência para questões relacionadas aos direitos dos povos do campo e para a educação no campo. É pertinente salientar que uma lei deixa mais transparente do que a CF/1988 as questões atinentes aos direitos à educação do campo.

No que pese essa transparência na legislação, é oportuno observar que para essa modalidade de ensino a mesma legislação faz referência à educação do campo, diretamente em apenas dois artigos, o art. 23 e 28. No art. 23, que trata da flexibilização do sistema de ensino, estabelece-se apenas que devem ser feitas adaptações curriculares. No entanto, não obriga o Estado e nem os municípios a criarem currículos próprios para as escolas do campo, apenas faz adaptações do currículo.

O artigo 28 da LDB reforça a importância de uma educação básica adaptada às especificidades das populações do campo, indígenas e quilombolas. Ele prevê a adequação dos conteúdos curriculares e metodologias às necessidades locais, incluindo a possibilidade do uso

¹ Os artigos tratados do Quadro 4 correspondem a artigos da Constituição Federal do Brasil de 1988 resumidos pelo autor. Atualizada e baixada em 2024 do site do Planalto: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm.

da pedagogia da alternância, que integra o aprendizado escolar com as vivências práticas do campo. Além disso, determina uma organização escolar flexível, ajustada ao ciclo agrícola e às condições climáticas, valorizando os saberes e práticas ligadas à vida no campo. Faz poucas referências diretas à educação do campo, no que diz respeito à adaptação curricular e metodológica às especificidades rurais. Entretanto, essa diretriz não se traduziu em mudanças concretas, visto que o modelo educacional predominante continua centrado na realidade urbana. Dessa forma, a estrutura educacional vigente, na sua maioria, ignora as particularidades culturais, econômicas e sociais das populações camponesas, reproduzindo um padrão de ensino que não dialoga com as necessidades e a identidade dos alunos do campo.

No Brasil, a relação entre a LDB e a educação do campo revela uma trajetória marcada por contradições e desafios. Embora a formulação da LDB em 1996 tenha ocorrido paralelamente à intensificação das lutas sociais por uma educação voltada às populações rurais, as políticas educacionais implementadas não acompanharam as demandas desses grupos. Apesar de avanços pontuais, a educação do campo continua marginalizada dentro do sistema educacional brasileiro.

Desse modo, o artigo também protege as comunidades do fechamento arbitrário de escolas no campo, exigindo a análise do impacto social e educacional, com a participação da comunidade e parecer de órgãos normativos. Essa abordagem promove uma educação inclusiva e conectada à realidade das populações do campo, fortalecendo a identidade cultural e o desenvolvimento sustentável das regiões.

Assim, a LDB de 1996, ao regulamentar os direitos constitucionais à educação, reconhece a necessidade de atender às especificidades das populações do campo, indígenas, quilombolas, ribeirinhas e demais povos tradicionais. O artigo 28 representa um avanço ao prever conteúdos, metodologias e estruturas escolares que dialoguem com os contextos culturais e econômicos dessas comunidades, promovendo uma educação inclusiva e significativa.

No entanto, como ressaltou Martins (2020), a centralização das políticas educacionais e a desconexão entre a escola e o território ainda são desafios persistentes, evidenciando a urgência de ações que valorizem a identidade das escolas do campo, para além de sua localização geográfica. Nesse sentido, a construção de uma educação contextualizada e participativa permanece como compromisso fundamental para a equidade e o fortalecimento das identidades culturais.

Similarmente, a importância do transporte escolar também se insere nesse contexto, sendo contemplada no PNE (2014), especialmente nas metas 4.6, 7.13, 7.17, 9.7 e 20.7, com

destaque para a meta 7.13, que reafirma a responsabilidade do Estado em garantir acesso e permanência na escola para estudantes do campo, abaixo transcrita.

[...] garantir transporte gratuito para todos (as) os (as) estudantes da educação do campo na faixa etária da educação escolar obrigatória, mediante renovação e padronização integral da frota de veículos, de acordo com especificações definidas pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO, e financiamento compartilhado, com participação da União proporcional às necessidades dos entes federados, visando reduzir a evasão escolar e o tempo médio de deslocamento a partir de cada situação local [...] (Brasil, 2014).

De certo, a meta 7.13 possui estratégias ligadas às necessidades das comunidades do campo. Estas estratégias estão diretamente relacionadas com a garantia de educação para todos, por meio da universalização da educação prevista nos artigos 208, 211, 212 e 214 da Constituição Federal de 1988. Além disso, estão relacionadas à LDB, em seus artigos 4 e 5, discorridos anteriormente. Em atendimento a essas demandas, as leis e normativos, de maneira geral, buscam estabelecer caminhos para essa política pública. Identifica-se, por exemplo, na Lei de Diretrizes e Bases da Educação de 1996, no artigo quarto, quando este reforça as responsabilidades do Estado em relação ao transporte escolar, estabelecendo no artigo 10, o papel dos entes federativos em relação ao transporte, e registrando ainda no artigo 70, o dever do Estado em relação à manutenção dos programas de transporte escolar.

Desta feita, as metas e estratégias para a implementação das políticas públicas também devem considerar os princípios da administração pública, interagindo de maneira a observar estes princípios refletidos no planejamento. Isto posto, não tem como planejar sem considerar os princípios da eficiência e eficácia na implementação dessas políticas públicas voltadas para a educação. O que se observa historicamente é que estes princípios tiveram sempre obstáculos característicos resultantes dos interesses políticos e de mercados que interferem diretamente nos resultados almejados.

É válido pontuar que, em muitos casos, no “atropelo” para alcançar resultados, os interesses do mercado influenciam na construção das políticas públicas e consequentemente nos seus resultados. Essas legislações são construídas com conflitos de direcionamento, influenciadas por políticas externas. Bittar relatou o seguinte:

A continuidade da expansão quantitativa no contexto de globalização e das políticas neoliberais enfraqueceu o sistema escolar, especialmente na década de 1990, que revelou claramente o binômio, universalização de acesso x ineficiência do ensino, característica marcante da educação brasileira nas últimas décadas do século (Bittar, 2012, p. 88).

Dessa maneira, as argumentações e fatos apresentados nos permitiram inferir que os documentos oficiais, legislação e atos normativos voltados para o acesso e permanência do aluno na escola básica corroboram para ações que visam garantir o acesso à educação. Porém, somente a previsão em leis e normativos não é suficiente, entende-se que essas políticas não devem se resumir somente às leis, à disponibilização do transporte escolar para os alunos do campo, à previsão legal, devendo ter também uma sensibilidade política e financeira. A realidade se impõe evidenciando a necessidade de um maior empenho, onde as previsões legais se conciliem com as práticas. Por fim, entende-se que as políticas públicas voltadas para o transporte escolar e a educação do campo devem estar em simetria nas suas ações, de maneira a observar as peculiaridades dos povos do campo e suas necessidades cheias de especificidades.

3.3 A GESTÃO FINANCEIRA DO TRANSPORTE ESCOLAR

Desde a promulgação da Constituição Federal de 1988, o financiamento e a gestão da educação no Brasil têm sido temas centrais nas discussões sobre políticas públicas. A Carta Magna não apenas consolidou a educação como direito universal, mas também definiu as diretrizes fundamentais para sua organização e financiamento, com o objetivo de garantir acesso igualitário e de qualidade a todos os cidadãos. Contudo, a implementação dessas diretrizes enfrenta desafios significativos, especialmente em contextos regionais, como no município de Altamira, por falta de transparência na gestão do financiamento da educação do campo, especialmente no que diz respeito ao transporte escolar.

A forma como são demonstradas as informações relacionadas à utilização destes recursos e à influência dos resultados na educação e, conseqüentemente, no acesso à educação nos traz certa inquietação. Isso nos leva a buscar entender como se deu a aplicação desses recursos transferidos para a promoção da melhoria do acesso à educação do campo.

Pode-se inferir que uma das dificuldades dos gestores municipais pode estar relacionada, em parte, à decorrência da ausência de expertise na área da gestão, correlacionada com burocracias naturais da gestão dos recursos públicos e seus registros contábeis.

Em um artigo sobre Educação Básica no Brasil, Cury (2002) apontou questões relacionadas à divulgação de informações e à aplicação de recursos de maneira equivocada, identificando que estas questões podem trazer efeitos negativos na execução dos recursos públicos.

O contraponto é a pouca circulação das informações dos Tribunais de Contas pelos Conselhos Fiscais, a baixa articulação entre outros polos de controle e a protelação de medidas cabíveis como consequência da aplicação equivocada dos recursos (Cury, 2002, p. 177).

Certamente, a Constituição Federal de 1988, ao instituir o regime de colaboração entre União, Estados, Distrito Federal e municípios no artigo 211, estabeleceu a base para o financiamento e a gestão compartilhada da Educação Básica, considerando as diversidades regionais do país. Dentro desse modelo, o transporte escolar surge como um dos principais instrumentos para assegurar o direito à educação, especialmente em áreas rurais e de difícil acesso. No entanto, as profundas desigualdades socioeconômicas e territoriais do Brasil exigem políticas públicas mais eficazes, adaptadas às realidades locais.

Apesar dos avanços legais e do aumento do acesso à escola básica nas últimas décadas, a efetividade das políticas públicas voltadas à educação do campo, em especial ao transporte escolar, ainda enfrenta limitações significativas. O transporte escolar esbarra em problemas estruturais, como a precariedade das vias, a falta de planejamento integrado e a escassez de recursos, comprometendo a permanência dos estudantes nas escolas. Assim, embora o país venha promovendo esforços para melhorar o sistema educacional, os resultados ainda estão aquém do necessário para garantir a inclusão e a equidade educacional nas zonas rurais. Nesse cenário, o transporte escolar não é apenas uma questão logística, mas um elemento central para assegurar o acesso à educação e o exercício pleno da cidadania por parte das populações do campo.

Mesmo considerando os avanços conceituais na educação do campo, conquistados por meio da luta dos movimentos sociais como o MST e a CONTAG, a efetivação de políticas públicas voltadas à realidade das populações rurais ainda enfrenta entraves estruturais significativos. Entretanto, a concepção de educação do campo, que reconhece os sujeitos camponeses como portadores de saberes próprios e promotores de sua cultura, segue ameaçada por um modelo de desenvolvimento centrado no agronegócio e pela ausência de ações governamentais estruturantes.

Entre os principais gargalos está o transporte escolar, cuja precariedade compromete diretamente o direito de acesso e permanência de crianças e jovens do campo nas instituições de ensino. Embora dispositivos legais como a Constituição Federal de 1988, a LDB (1996) e o PNE (2014–2024) estabeleçam a obrigatoriedade da oferta de transporte escolar como política suplementar, a implementação prática dessas normativas é marcada por descontinuidade e

financiamento insuficiente. Em regiões extensas, a ausência de transporte adequado não só dificulta o acesso físico à escola, mas também acentua a exclusão educacional.

Consequentemente, a fragilidade na execução dessas políticas revela uma lacuna entre o planejamento legal e a realidade cotidiana das comunidades rurais, pois a ineficiência no cumprimento das metas do PNE, somada à má gestão e à ausência de investimento público contínuo, expõe a insuficiência das políticas educacionais em garantir condições mínimas de dignidade e equidade. Neste contexto, o transporte escolar, portanto, deixa de ser uma simples questão de logística. Ele se converte em indicador da negligência histórica do Estado com a educação do campo. Isso exige ações intersetoriais, planejamento de longo prazo e uma gestão comprometida com as especificidades territoriais e culturais do Brasil rural. Vieira aponta a seguinte reflexão sobre as questões relacionadas à gestão:

Em verdade, os planos de educação tendem a pecar por dois problemas: de um lado, o excesso de propostas, de outro, a falta de previsão orçamentária. Quando se quer resolver tudo, dificilmente se consegue. Mais prudente é se definir metas de curto, médio e longo prazo e trabalhar arduamente pelo sucesso daquelas que são prioritárias. Mesmo assim, é bastante difícil transformar em ação o estoque de propostas, porque a gestão é tarefa complexa e cheia de meandros (Vieira, 2007, p. 59).

Apesar de o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) ter sido criado para mitigar essas dificuldades, sua execução ainda é marcada por instabilidade e baixa capacidade de resposta às realidades locais. Mudanças populacionais significativas, como as provocadas pela construção da Usina de Belo Monte, o deslocamento de famílias entre áreas urbanas e rurais e os efeitos da pandemia da COVID-19, impuseram novos cenários que não foram devidamente absorvidos pelos sistemas municipais de ensino.

A ausência de normatização específica no âmbito local, somada à escassez de informações qualitativas sobre a aplicação dos recursos, como observado em levantamentos do SiGPC e em portais de transparência, revela uma execução fragilizada. Em muitos casos, a gestão municipal se limita à aplicação dos recursos conforme determina a legislação federal, sem planejamento, monitoramento ou avaliação de impacto.

Nesse cenário, a burocracia — embora necessária para assegurar legalidade e controle dos gastos públicos — pode tornar-se um entrave ao bom desempenho das políticas públicas. Conforme Mota (2007), o excesso de procedimentos formais, muitas vezes, “avoluma o papelório”, gerando atrasos, ineficiências e distanciando a ação pública de sua finalidade. Esse fenômeno é evidente na gestão do transporte escolar, que demanda agilidade, flexibilidade e capacidade de resposta às especificidades territoriais.

A análise da implementação do PNATE no município de Altamira, no período de 2014 a 2023, revela-se essencial para compreender os limites e desafios das políticas educacionais voltadas ao meio rural. Mais do que identificar fragilidades, esse exame permite apontar possibilidades concretas de aprimoramento, especialmente no que se refere à oferta de transporte escolar. A efetividade dessa política depende diretamente da existência de ações públicas bem estruturadas, fundamentadas em dados confiáveis e articuladas de forma integrada entre os entes federativos.

Compreender essas dinâmicas e burocracias é indispensável para assegurar uma educação de qualidade, de maneira a promover o acesso, a permanência e a formação cidadã de forma equitativa.

[...] o termo burocracia é usado em diversos sentidos. Tem sido usado para designar uma administração racional e eficiente, para designar o seu contrário, para designar o governo de altos funcionários, para designar organização. Na realidade burocracia é tudo isto, na medida em que é poder, controle e alienação (Mota, 2007, p. 27).

A gestão pública educacional é central para o sucesso das políticas públicas, mas frequentemente enfrenta entraves como a burocracia excessiva, a má distribuição de recursos e a inadequação das ações às necessidades locais. Em regiões como Altamira, a realidade territorial e demográfica agrava esses desafios, exigindo gestores capacitados e capazes de adaptar os programas nacionais às particularidades regionais. Fatores como o impacto da construção da Hidrelétrica de Belo Monte, as mudanças populacionais e as limitações logísticas ilustram como a ausência de uma gestão estratégica e integrada pode comprometer os avanços previstos na legislação.

O município de Altamira apresenta particularidades que demandam atenção especial na formulação e atendimento das burocracias que residem sobre a gestão de recursos públicos e a execução de políticas públicas educacionais. O grande território, aliado à dispersão populacional e à complexidade logística, dificulta a universalização do acesso à educação. Eventos como o êxodo populacional durante a construção da hidrelétrica e o subsequente retorno ao campo exemplificam como mudanças socioeconômicas impactam diretamente as estratégias de atendimento educacional.

A execução do PNATE no município ilustra as limitações das políticas públicas. Embora os recursos sejam disponibilizados, a falta de monitoramento eficaz e a pouca transparência na aplicação comprometem sua efetividade. Soma-se a isso a ausência de

planejamento estratégico para lidar com as variações populacionais e a dificuldade de integrar as necessidades do campo às políticas gerais de educação.

Indubitavelmente, a educação no Brasil, especialmente na região do Xingu, enfrenta desafios significativos relacionados à gestão, à burocracia e à adequação das políticas públicas às realidades locais. Desse modo, a análise da execução do PNATE, no período de 2014 a 2023, representa uma oportunidade valiosa para identificar tanto os avanços quanto as limitações dessa política, além de subsidiar a formulação de estratégias mais eficazes. Tais estratégias devem ter como objetivo a universalização do acesso à educação de qualidade, respeitando as diversidades regionais, culturais e territoriais.

Compreende-se que o êxito de uma política pública educacional depende de múltiplos fatores. Alguns elementos contribuem positivamente para sua implementação, enquanto outros dificultam ou comprometem seus resultados. No caso específico do PNATE em Altamira, é possível identificar três aspectos centrais que influenciam diretamente a eficácia da política:

1. Desafios relacionados à gestão, logística, atendimento da legislação, burocracias, extensão territorial e execução repercutem negativamente na promoção do acesso à educação;
2. A pouca transparência da utilização dos recursos do PNATE que pode prejudicar a execução e comprometer a fiscalização popular;
3. As migrações populacionais relacionadas à saída dos alunos do campo para estudar na cidade e o movimento inverso no período de 2014 a 2023 ocorreram devido à construção e término da Hidrelétrica de Belo Monte, o que influenciou de alguma forma nos índices de qualidade.

Visto que a análise da gestão e da legislação educacional no Brasil, especialmente no âmbito da Educação Básica, revela um cenário complexo e desafiador, é oportuno destacar o regime de colaboração entre os entes federativos e a obrigação do Estado de oferecer programas suplementares, entre eles o transporte e a alimentação escolar, ambos os direitos previstos na Constituição Federal de 1988.

Todos esses dispositivos legais evidenciam a intenção de construir um sistema educacional inclusivo, capaz de garantir o acesso e a permanência dos estudantes, especialmente em regiões com grandes desigualdades como Altamira. No entanto, apesar dos avanços normativos, a efetivação dessas políticas enfrenta entraves significativos, como a pouca articulação entre os diferentes níveis de governo e, como já relatado, a consolidação do previsto e o efetivado.

Nesse contexto, a gestão e a legislação educacional atuam, ao mesmo tempo, como potencializadoras e limitadoras do desenvolvimento de políticas públicas eficazes. A experiência de Altamira não se exclui desses desafios, marcada por desafios logísticos, territoriais e sociais, reforça a necessidade de uma gestão mais eficiente e de uma legislação mais coesa, capaz de trazer mudanças transformadoras e efetivas para a educação, destacando-a como um verdadeiro instrumento de inclusão e desenvolvimento social.

Dessa forma, os cargos de gestão, reiteradamente, têm sido ocupados por gestores/educadores com pouca ou nenhuma formação que dê a eles subsídios para desempenharem a função a contento.

Assim, o pouco conhecimento na área de gestão administrativa e/ou conhecimento da legislação limitada interfere diretamente nos resultados dos programas de governo. De certo, identifica-se que os programas de governo são importantes para a melhoria da qualidade da educação e, conseqüentemente, para a garantia do acesso e permanência dos alunos na escola, bem como a valorização e formação dos profissionais da educação. Dourado fez o seguinte apontamento:

Parece não haver dúvidas de que a situação de alheamento dos educadores escolares se deve a uma multiplicidade de fatores, entre os quais se destacam sua inadequada formação, bem como as precárias condições em que exercem seu ofício, as quais não lhes proporcionam oportunidades mais sistemáticas de reflexão; [...] (Dourado, 2001, p. 30).

As dificuldades enfrentadas na implementação de políticas públicas, embora relevantes, não devem ser vistas como os únicos fatores determinantes para o sucesso ou fracasso dos programas de governo. Conforme evidenciado ao longo desta análise, a eficácia dessas políticas está diretamente ligada à capacidade de articulação entre o que é proposto legalmente e a sua efetiva execução. Nesse processo, a disponibilidade orçamentária e financeira desempenha papel fundamental, uma vez que a viabilidade das ações está condicionada à existência de recursos adequados.

No campo da gestão pública destaca-se a importância da continuidade das políticas como condição essencial para assegurar sua efetividade, eficiência e eficácia, princípios indispensáveis para o alcance das metas educacionais e a melhoria da qualidade do ensino. Nessa direção, é necessário refletir sobre a coerência entre a legislação vigente e as reais demandas da sociedade. A legislação precisa estar em constante diálogo com os beneficiários das políticas públicas, de forma a garantir sua pertinência e efetividade.

Com efeito, a análise de documentos oficiais, legislações e relatórios disponibilizados por entes federados e órgãos de controle, mesmo no entendimento deste pesquisador, carente de transparência em alguns aspectos, permitiu identificar lacunas legais e operacionais que comprometem o desempenho dos programas. É nesse contexto que se destaca a reflexão de Façanha, ao enfatizar a relevância dos conceitos de eficiência, eficácia e resultados na implementação das políticas sociais, demonstrando como esses elementos são centrais para o êxito de qualquer programa público.

No uso corrente, a efetividade diz respeito à capacidade de se promover resultados pretendidos; a eficiência denotaria competência para se produzir resultados com dispêndio mínimo de recursos e esforços; e a eficácia, por sua vez, remete a condições controladas e a resultados desejados de experimentos, critérios que, deve-se reconhecer, não se aplicam automaticamente às características e realidades dos programas sociais (Marinho; Façanha, 2001, p. 16).

Diante do exposto, evidencia-se que as políticas públicas, embora formuladas nas instâncias superiores da administração pública, somente alcançam sua efetividade quando adaptadas e executadas de forma coerente com as realidades locais. No caso da gestão do transporte escolar, essa adaptação exige não apenas a observância dos marcos legais, mas também sensibilidade às especificidades territoriais, sociais e culturais dos municípios. Avaliar se essas políticas estão, de fato, cumprindo seus objetivos é essencial para assegurar que o direito à educação seja garantido de maneira equitativa e eficiente.

A burocracia, por sua vez, assume papel ambíguo no contexto da gestão pública. Se por um lado, ela é necessária para garantir legalidade, transparência e controle do uso dos recursos públicos, por outro lado, a sua aplicação desmedida ou mal gerenciada pode comprometer a agilidade e a eficácia de programas como o PNATE. A morosidade nos processos licitatórios, a rigidez nos trâmites administrativos e a ausência de mecanismos de flexibilização dificultam a capacidade de resposta dos gestores frente a situações emergenciais, ou contextos complexos como os enfrentados em regiões de grande extensão territorial, a exemplo de Altamira.

Embora o arcabouço legal vigente, representado por instrumentos como a Constituição Federal, o Plano Nacional de Educação (PNE) e a Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB), estabeleça diretrizes fundamentais para a estruturação da política educacional, a distância entre o que está prescrito e o que é efetivamente realizado revela lacunas preocupantes. A falta de monitoramento contínuo, de planejamento estratégico e de repasses financeiros compatíveis com as demandas locais, compromete não apenas a implementação, mas também a avaliação

dos resultados esperados. Em Altamira, esses desafios são potencializados por fatores como a dispersão das comunidades, as limitações de infraestrutura e a dificuldade de mobilização de recursos humanos qualificados para atuar na gestão pública.

Nesse cenário, o fortalecimento da gestão educacional requer uma abordagem sistêmica que envolva planejamento territorial, gestão, fiscalização, capacitação técnica dos gestores e transparência nos processos decisórios. A governança pública, entendida como a articulação entre diferentes esferas de poder e sociedade civil, torna-se um elemento central para garantir que as políticas públicas, como o transporte escolar, não apenas existam no papel, mas se traduzam em melhorias concretas no cotidiano das comunidades.

É preciso, portanto, transformar a legislação e a gestão em instrumentos articulados e operantes, capazes de promover a inclusão educacional e o desenvolvimento social. Isso implica repensar as práticas administrativas, promover a descentralização com responsabilidade e ampliar os espaços de participação e controle social. Como destacou Oliveira (2010), a eficácia das políticas públicas educacionais não depende apenas de seu desenho normativo, mas da qualidade de sua implementação, do compromisso ético dos gestores e da capacidade de responder às realidades vividas pela população.

No contexto do programa, preliminarmente observou-se a possibilidade de que os recursos sejam, em alguns casos, utilizados em ações mal planejadas, o que comprometeria a eficácia das políticas implementadas. A aplicação mecânica e desarticulada dos recursos, sem a devida adequação às necessidades locais, tende a gerar resultados parciais e pouco efetivos. Isso resultaria em ineficiência na execução das ações previstas, podendo ser um fator negativo para o sucesso do programa. Conforme avançamos na pesquisa, fomos desvelando esse cenário.

Tal descompasso entre a formulação e a execução das políticas públicas pôde ser identificado, a princípio, por meio da incongruência entre a legislação vigente nas instâncias subnacionais e a efetivação prática das ações. Muitas vezes, a má execução decorre de diretrizes mal elaboradas, fruto de legislações pouco ajustadas à realidade local e às especificidades do território. Além disso, a transparência na gestão dessas políticas constitui um aspecto crucial. Frequentemente, a responsabilidade por interpretar e executar essas diretrizes recai sobre técnicos e gestores que, por vezes, não possuem pleno domínio dos princípios da administração pública ou carecem de formação adequada para garantir a fidelidade da aplicação das normas. Todas essas questões foram abordadas ao longo da pesquisa.

Outros fatores considerados são as contradições existentes entre a legislação nacional e sua aplicação em nível local. Esses desencontros normativos — isoladamente ou em combinação — podem comprometer a efetiva implementação das políticas públicas. No caso

específico da análise das prestações de contas disponíveis no portal SiGPC, observou-se, de início, uma limitação na quantidade e na qualidade das informações disponibilizadas. Essa escassez de dados evidenciou uma execução orçamentária baseada em ações superficiais e em gestões ineficientes, caracterizadas por uma aplicação simplista dos recursos, fundamentada em dados insuficientes e com baixa transparência. Esse cenário compromete o controle social e impõe obstáculos significativos à efetiva implementação das políticas públicas voltadas ao transporte escolar.

Verificou-se que há um comprometimento da educação de qualidade, pois não incorpora a necessária previsibilidade para lidar com as particularidades dos diferentes cenários educacionais, nem possibilita o acesso equitativo a todos os alunos da Educação Básica, independentemente de suas diferenças. Esses pontos levantados têm um impacto significativo no acesso à educação, especialmente para os alunos que residem em áreas afastadas das zonas urbanas.

Dessa forma, entende-se que a gestão e a legislação são simultaneamente pilares e desafios para a efetivação do direito à educação. Quando bem conduzidas tornam-se ferramentas potentes de transformação social; quando negligenciadas contribuem para perpetuar as desigualdades que pretendem combater. Superar essas contradições é um passo fundamental para consolidar um sistema educacional democrático, justo e acessível a todos, especialmente em territórios historicamente marginalizados.

4 O FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR: A PACTUAÇÃO DO PNATE NO MUNICÍPIO DE ALTAMIRA

O transporte escolar configura-se como um componente estratégico das políticas públicas voltadas à garantia do direito à educação, sobretudo em territórios marcados por vastas extensões geográficas e baixa densidade populacional, como ocorre na região amazônica. No município de Altamira, no sudoeste do Pará, o maior em extensão territorial do Brasil, os desafios para a oferta educacional são intensificados pela dispersão das comunidades rurais, pelas limitações na infraestrutura viária e pelas longas distâncias entre residências e unidades escolares. Nessa conjuntura, assegurar o deslocamento diário dos estudantes até as escolas não é somente um requisito logístico, mas uma condição essencial para a efetivação do acesso, da permanência e do sucesso na educação básica, especialmente para os sujeitos do campo.

No caso de Altamira, a adesão ao PNATE representa um dos meios para a viabilidade da política local de transporte escolar. Diante da complexidade territorial do município, a gestão precisa lidar com uma logística desafiadora que exige a articulação entre diferentes modais: o terrestre, geralmente afetado por estradas não pavimentadas e de difícil trafegabilidade, e o fluvial, indispensável para alcançar comunidades ribeirinhas isoladas. Entretanto, apesar da importância da política, os valores repassados pela União são reiteradamente insuficientes para cobrir os custos totais da operação (mesmo que suplementar). Como consequência, a administração municipal é obrigada a complementar os recursos com verbas do orçamento de outras rubricas, possivelmente comprometendo outras áreas estratégicas da educação, como infraestrutura escolar, formação docente e aquisição de materiais pedagógicos.

Nesse contexto, destaca-se o PNATE como uma política suplementar de financiamento educacional. O programa prevê o repasse automático de recursos financeiros do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) a estados, municípios e ao Distrito Federal, com base nas informações declaradas anualmente no Censo Escolar. Essa transferência de recursos, sem necessidade de convênios formais, visa à cobertura de despesas como combustível, manutenção de veículos, contratação de motoristas e empresas terceirizadas, entre outras. A proposta é desburocratizar o acesso ao financiamento e reforçar a autonomia da gestão local, de forma a garantir maior efetividade na operacionalização do transporte escolar do campo.

4.1 A INSTITUIÇÃO DO PNATE NO APOIO AO TRANSPORTE ESCOLAR NA EDUCAÇÃO BÁSICA DA ESCOLA DO CAMPO

A municipalização do ensino e a política de nucleação de escolas são exemplos de medidas que na prática contribuíram para o fechamento de escolas em regiões rurais. Esse fenômeno força estudantes a percorrerem longas distâncias para terem acesso à educação, desconsiderando a realidade do campo e criando mais obstáculos para a permanência dos jovens nas instituições de ensino.

Com efeito, reconhecer os desafios da implementação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), especialmente em um contexto no qual eventos históricos afetaram e afetam as dinâmicas sociais e educacionais da região, é de extrema importância para o desenvolvimento e para a melhoria da educação. Isso tem como parâmetro o PNATE e sua correlação com a qualidade da educação disponibilizada à população, não esquecendo as diversidades regionais e acontecimentos históricos sociais e marcos legais implementados pelo Estado.

É importante destacar o papel fundamental do transporte escolar para o acesso dos alunos do campo à educação, especialmente em territórios com grande extensão e de baixa densidade demográfica. Isso é agravado pelas complexidades características do Brasil, e em especial no contexto amazônico, representadas por suas dimensões, reverberando em desafios significativos relacionados a questões sociais, diversidade de povos, políticas, pluralidade cultural, topografia, condições climáticas, disparidade econômica e dispersão espacial da população. Essas questões envolvem desafios consideráveis no planejamento, execução e acompanhamento pelo Estado e seus gestores.

Registra-se que a implementação do PNATE e suas intervenções ao longo dos anos refletem os anseios da sociedade canalizados por seus representantes, resultando em legislações e documentos oficiais que orientam as políticas públicas e seus desdobramentos.

A compreensão da consolidação dessa legislação e dos documentos orientadores das políticas públicas, bem como sua eficácia na promoção do acesso e permanência dos alunos do campo na escola, emergiu como um aspecto de crucial relevância para a sociedade. A análise desses fatores permitiu avaliar se estes contribuíram efetivamente para o alcance das metas estabelecidas, para o acesso à educação no campo por meio do PNATE. Avaliação feita tendo como base a Constituição de 1988, o PNE de 2014, a LDB de 1996, e os Planos Municipais e Estadual de Educação, vigentes no período de 2014 a 2023.

Perante as complexidades apresentadas ficou evidente que a efetiva aplicação dos recursos destinados à educação, particularmente através do PNATE, enfrenta desafios significativos na busca por uma educação equitativa e acessível a todos, independentemente de suas circunstâncias. Esses desafios, sobretudo na gestão dos recursos e implementação do programa, têm repercussões diretas no acesso à educação, especialmente para os alunos que residem no campo.

O Relatório de engenharia do sistema eletrônico de gestão do transporte escolar construído em 2019 — viabilizado através da Universidade Federal de Goiás, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Engenharia de Transportes, Centro Colaborador de Apoio ao Transporte do Escolar e o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação — revelou informações importantes em relação ao impacto do programa no Brasil e suas regiões de modo geral, em relação à taxa de abandono. Algumas dessas informações coincidem com o cenário de Altamira, quanto à representatividade dos valores repassados no contexto das taxas de abandono. Quando o relatório apresenta a percepção dos seus idealizadores quanto aos dados trabalhados, “percebe-se que o resultado da estimação do Dif-Dif ²(0,081), todavia o resultado não apresentou significância estatística, com isso não se pode afirmar nada quanto ao impacto do programa no Brasil” (Projeto [...], 2017, p. 122).

O PNATE surgiu como uma iniciativa essencial para assegurar o acesso à educação básica pública para estudantes residentes em áreas afastadas. Seus princípios e finalidades fundamentais estão alinhados com o propósito de fornecer assistência técnica e financeira, complementarmente, aos estados, aos municípios e ao Distrito Federal, visando garantir o transporte seguro e eficiente desses alunos até as instituições de ensino.

O programa opera por meio da transferência automática de recursos, dispensando a necessidade de convênios ou instrumentos similares. Esses recursos são destinados diretamente aos alunos que dependem do transporte escolar, cobrindo uma variedade de despesas associadas, desde manutenção e seguro dos veículos até pagamento de serviços terceirizados de transporte. Quanto aos beneficiários, o programa abrange os alunos da educação básica pública que residem em áreas afastadas e dependem do transporte escolar para acessar a escola. Os repasses financeiros são realizados em duas parcelas anuais, com base no censo escolar do ano anterior e em critérios, per capita, definidos pelo Ministério da Educação.

² O método Dif-Dif é amplamente utilizado para avaliar impactos causais de intervenções, especialmente em dados de painel ou partículas transversais repetidas, permitindo lidar com heterogeneidade não observada. Ele também pode integrar outros métodos não experimentais. A análise Dif-Dif exige quatro elementos principais: grupos de controle e tratamento, caminhos paralelos pré-tratamento, um marco temporal claro para o início do tratamento e a suposição de tendências semelhantes sem intervenção.

Para gerir e supervisionar o PNATE, diversos órgãos desempenham papéis específicos. O Ministério da Educação estabelece políticas, critérios e diretrizes, enquanto o Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP/MEC) consolida os dados do censo escolar utilizados no cálculo dos repasses. O FNDE é responsável pela execução do programa, transferindo recursos e monitorando sua implementação, além de analisar prestações de contas. Os Conselhos do FUNDEB desempenham um papel crucial na fiscalização do transporte escolar e na análise das prestações de contas nos níveis estadual e municipal.

O PNATE, em sua previsão, tem como norteadores basilares a inclusão educacional, a equidade, o acesso e a segurança dos estudantes, devendo representar o compromisso do Estado brasileiro com a promoção da educação de qualidade em todas as regiões do país. Deste modo, a garantia e o acesso à educação são um dos pilares fundamentais para o desenvolvimento social e econômico de um país. No contexto brasileiro, o PNATE surgiu na pretensão de ser uma importante iniciativa para assegurar a frequência e permanência dos alunos na escola, especialmente aqueles que residem em áreas afastadas ou de difícil acesso.

Para compreender melhor os princípios e finalidades que guiam este programa, é importante destacar as diretrizes e objetivos estabelecidos na Resolução/CD/FNDE n.º 18, de 22 de outubro de 2021. Essa resolução delinea alguns direcionamentos relacionados ao transporte escolar e acesso à educação, previstos na Constituição Federal de 1988, Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei n.º 9.394/1996) e do Plano Nacional de Educação (Lei 13.005/2014). Ela enfatiza o transporte escolar como um meio para assegurar o direito dos alunos à educação básica pública. Além disso, define algumas responsabilidades do Estado para promoção do acesso seguro e regular dos estudantes às instituições de ensino, promovendo sua permanência e contribuindo para o cumprimento das metas educacionais estabelecidas.

Os estados, o Distrito Federal e os municípios, além das leis, devem observar as normas desta Resolução. Elas exigem o uso de veículos seguros e confortáveis conforme a legislação em vigor, além da otimização das rotas para minimizar o tempo de deslocamento dos estudantes. Isso é feito de maneira a facilitar o acesso e assegurar que os alunos da educação básica pública, especialmente aqueles que dependem do transporte escolar, sejam atendidos de forma eficiente e conforme os princípios da legislação educacional brasileira. Isso não apenas contribui significativamente para o desenvolvimento educacional, aprendizagem e desempenho acadêmico dos estudantes, garantindo seus direitos educacionais, mas também promove a eficiência e a responsabilidade na gestão pública do transporte escolar.

Este programa é regido por princípios que asseguram a eficiência, o interesse público e a economicidade. Esses princípios orientam a utilização adequada dos recursos públicos e garantem que o transporte escolar atenda às necessidades dos estudantes de forma segura e confortável. Além disso, o programa prioriza o pleno atendimento aos alunos da educação básica pública, como já relatado, especialmente aqueles que residem em áreas afastadas e dependem do transporte para frequentar as instituições de ensino.

A finalidade precípua do PNATE é garantir o acesso e a permanência dos alunos da Educação Básica que residem em áreas afastadas nas instituições de ensino, por meio do apoio técnico e financeiro de maneira suplementar, ao transporte escolar. Ao garantir o transporte adequado, o programa tem como um de seus objetivos, contribuir para o desenvolvimento, a aprendizagem e o rendimento escolar desses estudantes. Nesse contexto, a otimização das rotas e o uso de veículos escolares compatíveis com as normas de segurança fazem parte das medidas necessárias para proporcionar aos alunos o menor tempo de deslocamento possível, tornando o acesso à educação mais efetivo e inclusivo.

Vale ressaltar que o PNATE representa um compromisso do Estado brasileiro com a promoção da educação e a redução das desigualdades regionais, uma vez que o programa visa garantir que todos os alunos, independentemente de sua localização geográfica, tenham acesso igualitário à educação básica. Assim, ao priorizar o transporte escolar para estudantes do campo, o PNATE não apenas amplia as oportunidades educacionais, mas também fortalece os alicerces de uma sociedade mais justa e desenvolvida.

Sabe-se que a eficiente aplicação dos recursos financeiros destinados ao PNATE é crucial para o sucesso e eficácia do programa, pois a correta utilização desses recursos não apenas garante o transporte adequado dos estudantes, mas também contribui para a redução das desigualdades educacionais e para a promoção da igualdade de oportunidades. Discutir o transporte escolar, sem considerar as políticas educacionais para a educação do campo seria superficial e pouco eficaz. A “simbiose” é inevitável, tendo em vista que não tem como abordar a legislação brasileira inerente ao transporte escolar público e educação nas comunidades do campo sem contemplar ambos. Por este motivo foi importante pontuar na subseção anterior o direito à educação do campo.

Conforme já elucidado no artigo 208 da Constituição Federal de 1988, os entes federativos, em um regime de responsabilidade compartilhada, têm a obrigação de garantir ações que possibilitem o acesso à educação por meio do transporte escolar, prioritariamente “intracampo”. A garantia do acesso à educação básica veio sendo contemplada por meio da legislação e normativos com o intuito de manter seu caráter obrigatório e de gratuidade. Ela

atende o educando por meio de programas suplementares, atenuando os impactos da evasão escolar e impactando direta e indiretamente na educação básica. Assim, estabelece-se como política pública mantenedora e garantidora do acesso e permanência do educando na escola.

De maneira geral, na instituição das legislações e normativas verifica-se certa preocupação em estabelecer políticas de acesso à educação. Porém, cabe ressaltar que, por vezes, essas políticas não se comunicam na sua execução, causando conflitos de interesse e de direcionamentos. Correspondente a este conflito, Dourado pontuou:

Se por um lado a disputa pela parcela progressista reivindica uma educação pública, gratuita e de qualidade socialmente referenciada, por outro os grandes empresários e banqueiros neoliberais reivindicam a redução do Estado e a privatização do setor público. Esse conflito se revela na dualidade dos diversos documentos educacionais, tal como o próprio PNE (2014–2024), que abre prerrogativas ao atendimento e, ao mesmo tempo, anulação dos interesses específicos (Dourado; Moraes; Siqueira, 2023, p. 167).

Esses conflitos prejudicam o alcance do objetivo comum para o acesso à educação do campo. É preciso entender que a garantia da educação de qualidade é um fator determinante se considerar seu acesso, suas peculiaridades regionais, bem como as questões de disparidades e observância das culturas e desigualdades como parte do “corpo”. A educação de qualidade não se faz sem a disponibilidade do acesso e atendimento desses preceitos equalizadores.

Nesse viés, os desencontros das estratégias, anteriormente citadas, correlacionam-se parcialmente quando, na sua origem, os entes públicos e as estratégias postas indiretamente em vez de fortalecerem a educação do campo no campo, acabam por fragilizar as políticas voltadas para esta mesma educação. Isso é evidenciado ao verificar-se, em muitos casos práticos, a prioridade que o ente público dá para a mobilização do aluno do campo para a área urbana sem previsão curricular que aborde suas especificidades.

Esta mobilização se dá muito pela não existência e/ou fechamento das escolas do campo, cenário este que acaba por viabilizar a ida destes alunos para as escolas das áreas urbanas, pois o transporte escolar torna-se a opção mais viável economicamente para os municípios. Este conjunto de fatores, por vezes, reflete a sobrecarga de responsabilidade que os municípios sofrem. Sobre esse ponto Cury destacou:

É preciso, pois, fazer estudos de caso, comparar situações e dimensionar, na concreção de uma política educacional, os limites, as redefinições e as possibilidades que o regime federativo introduz. O nosso federalismo nutre-se também de disparidades regionais que afetam a capacidade financeira e administrativa dos governos subnacionais. São 27 estados e mais de 5.500 municípios. No caso dos municípios, a situação agrava-se, pois eles são muito diversos em sua capacidade financeira e não poucos vivem à base de

transferências dos governos estaduais e do próprio governo federal (Cury, 2002, p. 178).

Por estarem no “frente”, os municípios sofrem uma carga de responsabilidade maior, interferindo diretamente na disponibilidade das ações do município na educação do campo, direcionando as ações para a Nucleação das Escolas. Essas nucleações têm por característica o embasamento em uma “pseudorreestruturação” das escolas do campo, o que acaba por promover o fechamento de muitas dessas escolas do campo. Martins (2020, p. 53) apontou que se deve buscar “minorar o transporte escolar, incentivando a integração das comunidades com a proposição do transporte ‘intracampo’”.

Muitas dessas problemáticas se tornam latentes para os gestores, seja em nível federal, seja para os demais entes públicos. Então, o que se observa é a necessidade de planejamento e acompanhamento dos recursos empregados. Nesse sentido, o Plano Nacional de Educação (PNE) de 2014, conforme já abordado, veio complementando a legislação voltada para a educação básica, ao apontar direcionamentos, metas e estratégias na intenção de promover ações que fortaleçam a educação e minimize os “ruídos”, organizando as ações de forma mais planejada com o intuito de também possibilitar maior acompanhamento dos resultados.

Assim, verifica-se que o PNE/2014 é um plano importante surgido diante da necessidade de políticas públicas que promovam a universalização da educação. Tem como um de seus objetivos atender às necessidades específicas dos alunos do campo. Estes também são necessitados de ações públicas, promotoras de estratégias, que possibilitem a garantia do acesso à educação, por meio do transporte escolar e outras que se fizerem necessárias diante de suas realidades distintas.

Diante das necessidades específicas das populações do campo e das exigências para garantir o acesso à educação básica, torna-se imprescindível adotar um tratamento isonômico nas políticas públicas, ou seja, tratar de forma igual, os iguais, e de forma desigual, os desiguais, conforme suas particularidades. Essa lógica está presente no PNE de 2014 que estabelece metas e estratégias voltadas à redução das desigualdades educacionais, incluindo ações específicas para o fortalecimento da educação no campo e para o aprimoramento da oferta de transporte escolar.

Esses dois componentes, transporte e educação rural (do campo), estão intimamente ligados, pois ambos são determinantes para assegurar o acesso e a permanência dos estudantes nas escolas, especialmente em regiões marcadas por isolamento geográfico e infraestrutura precária. Ao cumprir esse papel, o transporte escolar contribui também para a diminuição da

evasão escolar, promovendo condições concretas para a universalização da educação de forma equitativa.

É necessário, no entanto, compreender que para ser efetiva, a universalização da educação deve ser inclusiva, ou seja, considerar e responder às múltiplas realidades dos territórios e populações atendidas. A mera disponibilização de vagas ou de escolas não é suficiente. Quando políticas educacionais desconsideram os contextos culturais, sociais e econômicos das populações do campo, elas tendem a reproduzir práticas excludentes, mesmo sob o pretexto da universalização.

Por essa razão, a inclusão precisa dialogar com a diversidade territorial, o que inclui a reformulação dos currículos, a formação de professores sensíveis às especificidades regionais e a garantia de políticas de apoio, como o transporte escolar adequado às condições locais. O próprio PNE de 2014 reconheceu essa demanda ao prever ações específicas para a educação do campo, reforçando a importância de mecanismos estruturantes que garantam o direito à aprendizagem com equidade.

Portanto, a efetividade do PNATE como política de apoio à educação do campo depende não somente do volume de recursos repassados, mas da capacidade do Estado em compreender as singularidades de municípios como Altamira e estruturar mecanismos de pactuação, monitoramento e avaliação que respeitem essas realidades.

Assim, reafirma-se que o transporte escolar não deve ser visto como uma política acessória, mas como um eixo estruturante da garantia do direito à educação nas zonas rurais, contribuindo diretamente para a promoção da justiça social e da equidade no sistema educacional brasileiro.

4.2 FONTE DOS RECURSOS E UM PANORAMA DOS REPASSES FINANCEIROS DO PNATE

O PNATE é sustentado financeiramente, entre outras fontes, pela arrecadação proveniente do Salário-Educação. Esta contribuição social tem como objetivo o financiamento de programas, projetos e ações destinados à educação básica pública, conforme disposto no § 5º do artigo 212 da Constituição Federal de 1988. Sua estrutura de arrecadação e distribuição visa reduzir desigualdades educacionais e proporcionar equidade de acesso aos recursos educacionais em todo o território nacional.

O Salário-Educação foi instituído no Brasil pela Lei nº 4.440, de 27 de outubro de 1964, como uma forma de garantir recursos financeiros para o financiamento da educação

básica. A legislação estabelecia a cobrança de uma contribuição social incidente sobre a folha de salários das empresas, destinada exclusivamente ao custeio de despesas relacionadas à educação. A criação do Salário-Educação foi um marco porque consolidou o entendimento de que o financiamento da educação poderia ser compartilhado entre o setor público e o setor produtivo, reforçando o princípio de solidariedade social no desenvolvimento da educação nacional.

A Lei nº 4.440/1964 determinava que o Salário-Educação fosse administrado por órgãos específicos do governo federal e destinado, prioritariamente, à ampliação do acesso à educação básica, em especial no ensino primário. O objetivo principal era garantir recursos para construção de escolas, aquisição de materiais didáticos e capacitação de professores, considerando o desafio da universalização do ensino no país naquele momento.

Com o passar do tempo tornou-se necessário revisar e atualizar os mecanismos legais relacionados ao Salário-Educação, buscando maior eficiência na arrecadação e na aplicação dos recursos. Isso levou a alterações e revogações da legislação original. A Lei nº 4.440/1964 foi posteriormente revogada pelo Decreto-Lei nº 1.422, de 23 de outubro de 1975 que reestruturou o Salário-Educação. Essa reestruturação buscou adequar o tributo às novas realidades econômicas e educacionais do país, além de reforçar o papel do FNDE na gestão dos recursos.

Posteriormente, com a promulgação da Constituição Federal de 1988 houve novos avanços, como a consolidação do princípio da vinculação de receitas para a educação e a reafirmação do Salário-Educação como um instrumento de financiamento do ensino público. Em 1996, com a edição da Lei nº 9.424, que regulamentou o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério (FUNDEF), o Salário-Educação ganhou um papel ainda mais relevante como fonte complementar de financiamento.

Atualmente, o Salário-Educação é regulamentado pela Lei nº 9.766, de 18 de dezembro de 1998, e pelo Decreto nº 6.003, de 28 de dezembro de 2006, que normatizam sua arrecadação e distribuição. Segundo essas normas, o tributo é recolhido pelas empresas com base em um percentual fixo sobre a folha de salários e repassado ao FNDE, que realiza a redistribuição dos recursos entre os estados, o Distrito Federal e os municípios. Esses recursos são aplicados exclusivamente na educação básica, prioritariamente em programas voltados à expansão, melhoria e manutenção das redes públicas de ensino. Além disso, a legislação atual reforça o caráter contributivo do Salário-Educação e sua relevância como instrumento de financiamento das políticas públicas educacionais.

Os recursos do Salário-Educação são repartidos da seguinte maneira: 10% da arrecadação líquida permanecem sob a gestão do FNDE, que se aplicam no financiamento de ações de âmbito nacional; 90% da arrecadação líquida são desdobrados em duas cotas principais: a cota federal, e a cota estadual e municipal. A cota federal corresponde a 1/3 dos recursos arrecadados nacionalmente, geridos pelo FNDE para financiar programas de caráter redistributivo. A segunda cota, estadual e municipal, é equivalente a 2/3 dos recursos arrecadados em cada Unidade Federativa, destinada automaticamente às contas bancárias específicas das secretarias de educação estaduais, distritais e municipais.

Paralelamente, os valores são fornecidos ao número de matrículas registradas, conforme dados do censo escolar realizado pelo INEP e o repasse dos recursos do Salário-Educação é feito de forma automática, sem necessidade de convênios ou outros instrumentos burocráticos. Os valores são depositados mensalmente em contas específicas mantidas em instituições financeiras oficiais, como o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal, sob a supervisão do FNDE. Essa dinâmica tem por objetivo garantir maior celeridade e eficiência no uso dos recursos pelos entes federativos.

A gestão do Salário-Educação envolve uma atuação coordenada de diferentes órgãos: a Receita Federal do Brasil (RFB) é responsável pela arrecadação, fiscalização e recolhimento da contribuição; o FNDE realiza a distribuição dos recursos e acompanha sua aplicação, elaborando estudos e relatórios técnicos; o INEP é responsável pela realização do censo escolar e fornece uma base de dados que define a distribuição proporcional dos recursos; e as Instituições financeiras oficiais administram as contas específicas onde os valores são depositados.

Além disso, por meio deste programa do PNATE, o governo federal desembolsou ao longo dos anos, desde a instituição do programa, milhões em recursos públicos para viabilizar ações voltadas para custear despesas correspondentes à disponibilização do transporte escolar. Verifica-se um cuidado maior da administração pública em monitorar e gerenciar melhor estes recursos, conforme é possível observar no Quando 9, considerando o período de 2014 a 2023, com o fito de demonstrar como se deu a distribuição dos recursos do PNATE para os Estados brasileiros.

Nesse sentido, compreender as repercussões dessas normativas na aplicação do PNATE é fundamental para identificar obstáculos, potencialidades e possibilidades de aprimoramento na implementação do programa. Essa compreensão também contribui para subsidiar futuras ações e investimentos em políticas públicas voltadas ao acesso à educação,

sobretudo em áreas de difícil acesso e com grande extensão territorial, como é o caso de Altamira.

Entretanto, observa-se que as informações disponibilizadas nos meios oficiais acerca da execução dos recursos financeiros do PNATE e da efetiva implementação do programa são frequentemente apresentadas de forma fragmentada, confusa ou incompleta. Tal cenário dificulta a análise crítica, o acompanhamento da política pública e a participação da sociedade no controle social, comprometendo a transparência e a efetividade da gestão.

No que tange à perspectiva da implementação, é relevante destacar a contribuição de Cline (2000) que apontou dois fatores centrais que interferem diretamente no êxito ou fracasso das políticas públicas: a gestão organizacional e o conflito de interesses. Segundo o autor, os problemas de implementação, muitas vezes, decorrem da estrutura administrativa desarticulada, da ausência de planejamento e da falta de alinhamento entre os agentes responsáveis, bem como da sobreposição de interesses políticos e institucionais que desviam o foco das finalidades públicas:

- I. Gestão organizacional: carência de conhecimento e expertise, aplicação de interesses políticos e pessoais por parte dos agentes públicos, estrutura de implementação e falhas de comunicação;
- II. Conflito de interesses: relação do “poder financeiro” e os interesses dos agentes públicos na gestão dos potenciais conflitos organizacionais e capacidade de agir.

Na perspectiva financeira, Fagnani (2007) destacou três indicadores correspondentes ao financiamento e aos gastos públicos na implementação das políticas sociais, sendo o primeiro, a direção do gasto social; o segundo, a magnitude do gasto social; e o terceiro a natureza das fontes de financiamento. Olhar para o financiamento de uma política pública pautada por essa ótica possibilita ao leitor/observador compreender se o Estado está cumprindo seu papel de maneira eficiente e eficaz.

Estes fatores (atrelados às normativas e diretrizes advindas do ente máximo federado, em que muitas vezes as ações e direcionamentos de seus agentes não consideram as particularidades de suas bases) influenciam nos resultados e na efetividade da implementação da política pública. Isto posto, compreender as questões financeiras e de implementação se faz necessário para uma adequada análise do alcance e da eficácia nas premissas de um programa de governo e/ou funções do Estado no cumprimento do seu papel social.

Faz parte desta pesquisa abordar, neste cenário, a aplicação dos recursos públicos e seus efeitos; compreender os avanços e dificuldades que essa política pública enfrentou no

período de 2014 a 2023 em Altamira, considerando os marcos legais do período. Destacamos a implementação dos Planos de Educação nas esferas Estadual e Municipal que tiveram como precursor o PNE de 2014, por serem eles indicadores de metas a serem cumpridas pelos entes federados, que requerem destes elaboração de políticas públicas para que estas sejam atingidas.

Nessa perspectiva, para compreender a implementação do PNATE no contexto de Altamira tornou-se fundamental analisar como o município tem aplicado os recursos destinados ao financiamento do transporte escolar na rede municipal de ensino, com especial atenção às escolas do campo, que são o principal público-alvo do programa.

A relevância desta análise está no fato de permitir a identificação de práticas de gestão, desafios operacionais e o grau de efetividade da política pública na promoção do acesso e da permanência dos alunos do campo na escola. A pesquisa proposta apresenta contribuições inéditas tanto no campo empírico quanto no teórico, alinhando-se aos interesses acadêmicos do pesquisador e aos objetivos do Programa de Pós-Graduação em Currículo e Gestão da Escola Básica, especialmente à linha de pesquisa “Gestão e Organização do Trabalho Pedagógico na Escola Básica”.

Ademais, o objeto de estudo mostrou-se pertinente a essa linha de pesquisa ao tratar das políticas públicas voltadas para a Educação Básica, cuja implementação, historicamente, tem sido influenciada por diretrizes externas ao contexto nacional. Nas últimas décadas, essas influências têm se intensificado, como destacaram Dourado, Moraes e Siqueira (2023, p. 319): “[...] é oportuno destacar que o Estado recebe com frequência influências de agentes externos ligados ao capital, o que repercute na educação através de diretrizes educacionais ‘globalizadoras’ e ‘economicistas’”.

As políticas resultantes dessa lógica, muitas vezes orientadas por uma visão tecnocrática e voltadas exclusivamente para resultados quantitativos, tendem a desconsiderar as particularidades regionais e sociais dos territórios em que são aplicadas. Tais práticas contribuem para o engessamento das ações educacionais, afastando-as da realidade concreta dos sujeitos e comunidades envolvidas. Nesse cenário, é fundamental interpretar esses movimentos e avaliar criticamente seus impactos, de modo a subsidiar a formulação e implementação de políticas públicas mais eficazes e socialmente contextualizadas.

Evidencia-se, portanto, que uma gestão pública deve estar fundamentada em princípios sólidos, comprometida com a qualidade e a equidade da educação, orientada por planejamento estratégico, objetivos claros e metas mensuráveis. Com base na fundamentação apresentada, tornou-se evidente a necessidade de atenção especial à aplicação dos princípios de gestão pública na implementação do PNATE. Esses princípios estão diretamente relacionados à

execução das ações e à alocação dos recursos financeiros, sendo fundamental avaliar se as metas e estratégias voltadas à melhoria da qualidade da educação e à ampliação do acesso foram, de fato, alcançadas.

Também torna-se essencial verificar se o planejamento do programa considerou as desigualdades regionais, as especificidades das populações minoritárias e suas peculiaridades culturais e territoriais, aspectos indispensáveis para assegurar que os recursos públicos cumpram seu papel social. Para que as metas estabelecidas sejam viáveis e efetivamente alcançadas, é necessário investir de forma adequada e sustentável, com a aplicação equitativa dos recursos, levando em conta as necessidades e especificidades de cada localidade. Nesse processo, a transparência ocupa um papel central. Ela é condição essencial para a verificação da eficácia das políticas públicas, para o fortalecimento do controle social e para a aceitação das ações por parte da sociedade, cumprindo, simultaneamente, suas funções institucionais e legais.

Como afirma Silva (2008, p. 27): “o Estado incentiva a organização da sociedade, oferecendo maior transparência em suas ações, assim como disponibilizando mecanismos de participação da sociedade na formulação e na execução das políticas públicas”. É imprescindível analisar de que forma os marcos legais, em âmbito federal, estadual e municipal, influenciam essa política pública. Tal análise permite identificar fragilidades na gestão dos recursos destinados ao transporte escolar, especialmente no que se refere à sua distribuição, execução e prestação de contas. Complementarmente, é necessário investigar práticas que tenham promovido maior eficiência e transparência na utilização desses recursos, contribuindo para uma avaliação mais qualificada das políticas públicas e para o desenvolvimento de ações mais eficazes e sustentáveis, voltadas às reais necessidades educacionais dos territórios.

A logística, nesse contexto, deve ser compreendida como parte integrante da gestão pública. Trata-se de um processo de planejamento e tomada de decisões estratégicas que envolvem a organização e a distribuição de bens e serviços, com base em conhecimentos das ciências exatas, tecnológicas e sociais aplicadas. Uma gestão logística eficiente fornece subsídios importantes aos gestores públicos, especialmente no que diz respeito à análise de custos e à sustentabilidade das políticas implementadas.

Como destacou Vaz (2011, p. 135), as decisões logísticas são essenciais para garantir que as políticas públicas sejam efetivamente implementadas e cumpram seus objetivos, assegurando direitos sociais e impactando positivamente a reforma da gestão pública. Em nível governamental entende-se como “a prestação de serviços em logística e contratações

corresponde precisamente à estratégia de planejar e promover a movimentação de insumos materiais, de pessoas [...]” (Brasil, 2025).

Nesse contexto, o custo por aluno transportado deve ser analisado como um componente estratégico da logística educacional, uma vez que a definição desse custo precisa considerar, além dos aspectos orçamentários, as particularidades regionais relacionadas ao transporte, à infraestrutura, à economia local e à disponibilidade de insumos.

A abordagem genérica adotada atualmente pelo PNATE, com base em um valor per capita padronizado, não contempla essas especificidades, sobretudo em municípios como Altamira, cuja extensão territorial e diversidade geográfica impõem desafios singulares à oferta do transporte escolar.

Essa generalização contribui para dificultar a implementação de políticas públicas eficazes, resultando, em muitos casos, em uma execução ineficiente e de baixa qualidade. Em vez de promover a equidade no acesso à educação, tal prática tende a ampliar as desigualdades regionais, prejudicando diretamente os estudantes que vivem em áreas afastadas dos centros urbanos e que mais necessitam de suporte estatal para garantir seu direito à educação.

A tabela apresentada a seguir, intitulada “Repasses Acumulados do PNATE por Estado e Região – 2014 a 2023: uma Perspectiva Comparativa”, traz dados sobre a distribuição de recursos do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) em âmbito nacional, com destaque para os estados da Região Norte.

Os valores representam o montante total transferido ao longo de uma década, permitindo visualizar tanto o volume financeiro destinado a cada unidade federativa quanto sua representatividade percentual em relação ao total nacional (Tabela 2).

Tabela 2 – Repasses Acumulados do PNATE por Estado e Região – 2014 a 2023: uma Perspectiva Comparativa

Valor Total de repasses PNATE/Brasil (2014 a 2023): R\$ 6.144.784.520,49				
Estados	Região	Valor Total por Estado 2014 a 2023 (R\$)	Percentual Comparativo ao Valor Total (%)	Ranke de recebimento de valores
BA	Nordeste	878.327.482,25	14,29	1
PA	Norte	610.745.498,92	9,94	2
MG	Sudeste	550.522.189,35	8,96	3
CE	Nordeste	539.402.825,63	8,78	4
PE	Nordeste	389.557.969,20	6,34	5
MA	Nordeste	367.338.755,32	5,98	6
SP	Sudeste	299.702.499,23	4,88	7
PR	Sul	290.223.049,28	4,72	8
RS	Sul	274.511.988,36	4,47	9
PI	Nordeste	233.893.230,55	3,81	10
AM	Norte	186.912.188,23	3,04	11
SC	Sul	183.253.539,51	2,98	12
PB	Nordeste	175.633.874,79	2,86	13
AL	Nordeste	171.129.184,75	2,78	14
RN	Nordeste	133.532.232,55	2,17	15
ES	Sudeste	117.868.481,79	1,92	16
SE	Nordeste	111.086.748,84	1,81	17
MT	Centro-Oeste	106.045.228,72	1,73	18
RO	Norte	93.104.232,70	1,52	19
RJ	Sudeste	90.950.961,95	1,48	20
MS	Centro-Oeste	88.132.785,09	1,43	21
GO	Centro-Oeste	84.381.649,87	1,37	22
TO	Norte	67.777.564,24	1,10	23
AC	Norte	56.087.457,10	0,91	24
AP	Norte	15.406.350,90	0,25	25
DF	Centro-Oeste	14.793.906,21	0,24	26
RR	Norte	14.462.645,16	0,24	27

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2024 (origem: INEPDATA, Ministério da Educação).

Destaca-se o estado do Pará (PA), que recebeu mais de R\$ 610 milhões no período, ocupando a segunda posição nacional em volume de repasses, o que corresponde a 9,94% do total do programa no país. Verifica-se que dentre todos os Estados brasileiros, o Estado do Pará, com área territorial de 1.245.870,704km², população de 8.120.131, densidade demográfica de 6,52 hab/km², é o segundo Estado brasileiro que mais recebe recursos do PNATE. Ele é o primeiro da região Norte, perdendo em nível nacional apenas para a Bahia, com área territorial menor, sendo de 564.760,429km², população de 14.141.626 e densidade demográfica de 25,04 hab/km².

De modo geral, observou-se que as especificidades regionais do Brasil evidenciam diferenças significativas na implementação do transporte escolar entre estados, como a Bahia e o Pará. Embora os idealizadores das políticas públicas de acesso à educação tenham demonstrado preocupação em considerar essas particularidades ao estabelecer diretrizes e normativos, a execução dessas políticas, muitas vezes não ocorre de maneira integrada e articulada. Essa falta de coordenação entre os direcionamentos legais e operacionais gera "ruídos" que comprometem o objetivo comum de promover o acesso à educação com qualidade, considerando as peculiaridades culturais, geográficas e econômicas de cada região.

Dourado reforçou essa perspectiva ao analisar as interações pouco articuladas entre programas e legislações, bem como a ausência de previsibilidade legal, aspectos que acabam dificultando a efetividade das políticas públicas e limitando seu impacto nas diversas realidades regionais.

[...] não se elaborou a lei complementar que definiria o regime de colaboração recíproca entre os entes federados, manteve-se a indução de políticas, por meio de financiamento de programas e ações prioritizadas pela esfera federal, e não se adotou o Plano Nacional de Educação (PNE) como referência base para as políticas educacionais. [...] O PDE apresenta indicações de grandes e importantes ações direcionadas à educação nacional. No entanto, não está balizado por fundamentação técnico-pedagógica suficiente e carece de articulação efetiva entre os diferentes programas e ações em desenvolvimento pelo próprio MEC e as políticas propostas (Dourado, 2007, p. 928).

Constata-se que a legislação brasileira pertinente ao transporte escolar trouxe previsão legal e diretrizes para a implementação dessa política pública. Por exemplo, na Lei de Diretrizes e Bases da Educação de 1996, o artigo 4º reforçou as responsabilidades do Estado em relação à educação e ao transporte escolar, enquanto o artigo 10 abordou o papel dos entes federativos em relação a esse transporte. Além disso, o artigo 70 registrou o dever do Estado na manutenção dos programas de transporte escolar, ou seja, trouxe ao gestor público a consciência de suas responsabilidades no que diz respeito ao financiamento desta política.

Dentro desse contexto, o PNE de 2014 a 2024, em seu âmbito, tem complementado a legislação relacionada à Educação Básica. Ele aponta direcionamentos, metas e estratégias com a intenção de promover ações que fomentem a educação e minimizem os descompassos entre as políticas públicas. O PNE traz diretrizes para organizar as ações de maneira mais planejada, com o objetivo também de possibilitar um acompanhamento.

O PNE/2014, nesse contexto, surgiu como um marco relevante. Ele se desdobra para promover a universalização da educação, estabelecendo estratégias e metas norteadoras para se

alcançar melhores resultados para a educação nacional, estadual e municipal. Um dos direcionadores dessa universalização é a meta 1.10, destacada a seguir.

1.10 fomentar o atendimento das populações do campo e das comunidades indígenas e quilombolas na educação infantil nas respectivas comunidades, por meio do redimensionamento da distribuição territorial da oferta, limitando a nucleação de escolas e o deslocamento de crianças, de forma a atender às especificidades dessas comunidades, garantido consulta prévia e informada [...] (Brasil, 2014).

Os Planos, Estadual e Municipal, instituídos no mesmo período e/ou no ano seguinte ao do PNE de 2014 também trouxeram previsões quanto à promoção da qualidade da educação, universalização do ensino e transporte escolar. O PEE, instituído pela Lei 8.186 de junho de 2015 (vigência de 10 anos), em relação à educação do campo, na sua estratégia II, por exemplo, trouxe considerações em relação às necessidades específicas das populações do campo e das comunidades indígenas e quilombolas. Assim, são asseguradas a equidade educacional e a diversidade cultural. O PME, instituído pela Lei 3.207 de outubro de 2015 (vigência de 10 anos), trouxe estratégias também relacionadas às especificidades do campo e universalização da educação, bem como à implementação de políticas intersetoriais de inclusão e permanência dos alunos nas escolas, cabendo destacar a meta 6.10, cujo objetivo é garantir o transporte gratuito para os estudantes do ensino fundamental da educação do campo.

Em resumo, o que pode ser notado com clareza é que tanto os planos de educação em nível estadual quanto municipal apresentam uma adição muito limitada de ações que vão além do que já está estipulado no PNE de 2014. Isso faz com que os planos estaduais e municipais funcionem quase como um reflexo do PNE, sem muitas alterações propositivas e eficazes. Essa situação revela uma falta de objetividade nas operações, além de uma deficiência no planejamento e no financiamento, o que compromete a realização das metas previstas nos três planos referenciados. É necessário que haja uma maior transparência e que as ações sejam adaptadas e adequadas às necessidades específicas de cada região, promovendo uma harmonização entre as iniciativas dos três níveis do governo e uma organização clara das responsabilidades de cada um deles.

Por certo, a universalização da educação no campo está intrinsecamente ligada à garantia de condições concretas para o acesso e a permanência dos estudantes nas instituições de ensino, sendo o transporte escolar um dos pilares fundamentais desse processo. A efetividade do PNATE, nesse contexto, deve estar em plena sintonia com os objetivos de inclusão educacional, assegurando que nenhum estudante seja privado do direito à escola por conta da distância ou da precariedade dos caminhos.

Por fim, a manutenção adequada e a oferta contínua do transporte escolar são condições indispensáveis para que as políticas educacionais cheguem, de fato, às comunidades rurais mais remotas, que frequentemente reivindicam a presença do Estado por meio da educação. Nessas realidades, o transporte não é apenas um serviço logístico, mas um elo vital entre o direito garantido e a possibilidade real de sua concretização.

4.3 O PNATE E PETE NO ESTADO DO PARÁ

O governo do Estado do Pará, por meio de seu Plano Estadual de Educação (PEE), instituído pela Lei 8.186 de junho de 2015, prevê (assim como nas legislações superiores) algumas estratégias para viabilizar o acesso à educação dos alunos do campo. Um exemplo é a prevista na estratégia 2.15 do PEE, onde está previsto que o Estado deverá, no âmbito de sua competência, assegurar o transporte escolar para as áreas ribeirinhas, do campo, praieiras e áreas de difícil acesso.

O Estado do Pará tem adotado historicamente uma política de permitir que os repasses correspondentes ao PNATE sejam feitos diretamente aos municípios, conforme previsto na Lei 8.846, de maio de 2019, onde no artigo oitavo, está descrito:

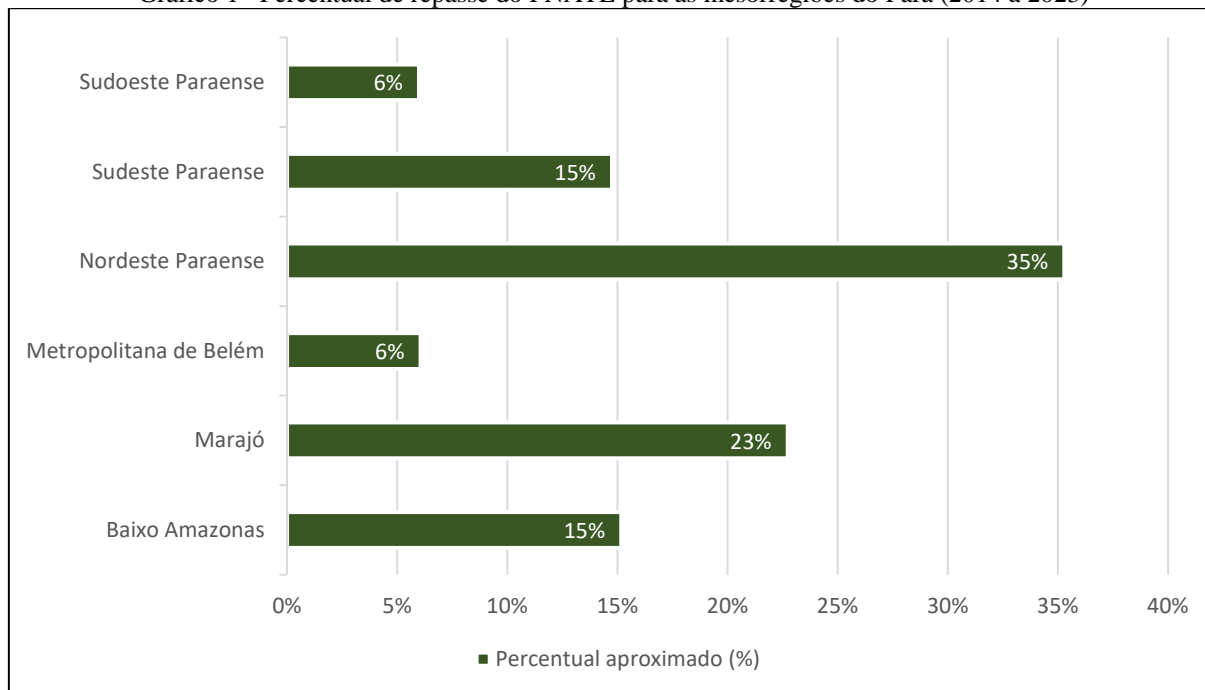
Art. 8º O Estado autorizará o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, órgão vinculado ao Ministério da Educação - MEC, a repassar diretamente aos municípios os recursos do PNATE, relativos aos alunos de ensino fundamental, ensino médio e educação de jovens e adultos da rede estadual de ensino, beneficiados com o transporte escolar executado pelos municípios.

O Estado do Pará definiu que a distribuição de recursos do PNATE deverá ser repassada diretamente aos municípios, ficando a gerência e a prestação de contas a cargo dos municípios. Considerando, nesse cenário, os repasses feitos por mesorregião, a distribuição dos recursos ao longo das mesorregiões do Estado do Pará apresenta algumas disparidades, tanto em relação à área territorial quanto à quantidade de recursos que foram transferidos nos últimos dez anos. Essa análise revelou um quadro onde as diferentes mesorregiões enfrentam realidades distintas, refletidas em decorrência das variações na extensão de suas áreas e a forma como os recursos foram alocados durante o período indicado.

No Gráfico 1 agrupamos as informações referentes ao percentual de repasse de recursos destinados ao PNATE entre 2014 e 2023 no Estado do Pará, levando em conta as seis mesorregiões desse estado, de maneira que nos permitiu observar como se dá a distribuição dos

recursos. Considerando as mesorregiões do estado, observa-se em quais regiões esteve a maior concentração dos recursos do PNATE.

Gráfico 1– Percentual de repasse do PNATE para as mesorregiões do Pará (2014 a 2023)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2024 (origem: INEPDATA, Ministério da Educação).

Observa-se que as mesorregiões do nordeste paraense e Marajó receberam a maior parte dos recursos, o sudeste paraense e o Baixo Amazonas receberam percentuais equivalentes, ficando essas regiões em terceiro no ranking de recebimento de recursos do PNATE. Fica evidenciado que as regiões do sudoeste paraense e a região metropolitana de Belém receberam menos recursos do PNATE.

Tais informações revelaram uma disparidade em relação aos repasses, pois mesmo o sudoeste paraense sendo a maior mesorregião do Estado do Pará, com 297.344,257 km², é a que recebe menos recursos do PNATE. Isso evidenciou que para realizar o transporte escolar com base no quantitativo de alunos e uma per capita, cuja base de cálculo não considera essa particularidade, pode ser insuficiente. Os dados e informações coletadas nos direcionaram para esta conclusão.

A legislação e seus direcionamentos trazem parâmetros para o entendimento de como os procedimentos de alocação e gestão dos recursos interferem nos resultados alcançados em termos de inclusão escolar, acesso à educação e redução das disparidades educacionais.

Nesse sentido, o Programa Estadual de Transporte Escolar no Pará (PETE/PA) foi instituído pela Lei nº 8.846/2019. Ele é regulamentado pelo Decreto nº 173, de 17 de junho de 2019 (DOE nº 33.899 de 19 de junho de 2019). O programa tem como finalidade garantir o acesso à educação para estudantes da rede pública estadual do Pará. Sob a coordenação da Secretaria de Estado de Educação (SEDUC), o programa visa oferecer transporte escolar aos alunos do ensino fundamental, médio e da Educação de Jovens e Adultos (EJA), por meio de assistência financeira direta aos municípios. A iniciativa busca atender prioritariamente estudantes residentes no campo, promovendo maior acessibilidade e eficiência nas desigualdades no acesso à escola.

Em outras palavras, o PETE/PA tem como objetivo central garantir o deslocamento regular de alunos até as instituições de ensino, abrangendo casos inclusivos em que os estudantes precisam se deslocar entre municípios. Para isso, a lei estabeleceu um mecanismo de transferência automática de recursos financeiros para os municípios que aderem ao programa. Esses valores são geridos por meio de contas específicas, garantindo que sua aplicação seja direcionada exclusivamente para as despesas de transporte escolar, sejam elas realizadas diretamente pelos municípios ou por meio de serviços terceirizados.

A adesão dos municípios ao programa ocorre mediante assinatura de um Termo de Adesão, com vigência anual e renovação automática. A lei prevê que em casos de desistência, o município deve comunicar sua saída com 60 dias de antecedência, mantendo o serviço de transporte até o término do ano letivo vigente. Esse formato visa garantir a continuidade do transporte escolar e a segurança dos alunos atendidos.

O financiamento do PETE/PA é definido com base em indicadores técnicos, incluindo especificamente as rotas escolares de cada município, compatíveis com os dados do Censo Escolar do INEP/MEC. Os repasses financeiros são realizados em dez parcelas monetárias ao longo do ano letivo, e os recursos não utilizados devem ser aplicados em fundos financeiros, com os rendimentos revertidos exclusivamente para o programa. Os municípios participantes são obrigados a prestar contas anualmente, apresentando os comprovantes de despesas até o dia 28 de fevereiro do ano subsequente, sob fiscalização da SEDUC e dos órgãos de controle competentes.

Além do apoio financeiro, o PETE/PA busca promover a racionalização dos custos com transporte escolar por meio do planejamento compartilhado entre a SEDUC e os municípios paraenses. Essa estratégia pretende aperfeiçoar a organização das matrículas e dos turnos escolares, reduzindo a necessidade de deslocamentos extensos e, conseqüentemente, promovendo maior eficiência no uso dos recursos públicos. A legislação do programa também

prevê a possibilidade de repasses complementares para atender demandas regionais específicas, o que, em tese, confere maior flexibilidade à política frente às distintas realidades territoriais do estado.

Apesar de sua proposta inovadora e de seu alinhamento com os objetivos de promoção da equidade educacional, o PETE/PA ainda apresenta limitações significativas, sobretudo no que se refere à suficiência dos recursos financeiros repassados aos municípios. Embora o programa compartilhe algumas metas com o PNATE, como a redução das desigualdades regionais e a garantia do acesso à educação de estudantes residentes em áreas remotas, os valores repassados pelo governo estadual têm se mostrado insuficientes para cobrir os elevados custos operacionais do transporte escolar em municípios de grande extensão territorial e com infraestrutura deficiente, como é o caso de Altamira.

Desse modo, a análise dos dados disponíveis no Portal da Transparência do Governo do Estado do Pará revelou a fragilidade dessa política de financiamento. Nos anos de 2019 e 2020, por exemplo, não foram identificados repasses do PETE/PA ao município de Altamira, o que demonstrou uma lacuna importante na efetivação da política, justamente em um dos territórios que mais demandam esse tipo de apoio. Somente a partir de 2021 os repasses passaram a ser registrados, ainda assim, em valores que (conforme demonstrado nesta pesquisa) não correspondem às necessidades reais impostas pela complexidade geográfica e pelos montantes gastos no município.

Essa descontinuidade e insuficiência de recursos revelaram um descompasso entre os princípios orientadores do PETE/PA e sua execução prática. Para que a política estadual cumpra efetivamente seu papel de promoção da justiça educacional, é imprescindível que o repasse de recursos seja contínuo, previsível e ajustado às especificidades locais. No caso de Altamira, isso significa reconhecer os custos elevados com transporte terrestre e fluvial, bem como a necessidade de planejamento integrado e financiamento adequado para garantir que o direito à educação não seja comprometido pela ausência de transporte escolar. As problemáticas apresentadas trazem as mesmas características e dificuldades identificadas na execução e implementação do PNATE.

- **Ano de 2021:** R\$ 170.211,16, representando 6% das despesas com transporte escolar, Empenhadas Declaradas no TCM;
- **Ano de 2022:** R\$ 199.839,90, representando 1% das despesas com transporte escolar, Empenhadas Declaradas no TCM;
- **Ano de 2023:** R\$ 1.535.584,38, representando 12% das despesas com transporte escolar, Empenhadas Declaradas no TCM.

Os dados acima apresentados nos permitiram identificar parte das interações referentes às responsabilidades dos entes federados, correspondente aos programas PNATE e PETE. Esses programas possuem diretrizes e previsões legais com certa similaridade, porém com algumas ações pontuais distintas. Como por exemplo, o PETE prevê o transporte de alunos abrangendo casos inclusivos em que os estudantes precisam se deslocar entre municípios, e quanto à forma de repasse, não sendo considerado o repasse automático, devendo o município assinar um termo de adesão que é anual, podendo ser prorrogado, sendo permitida a desistência por parte do município.

Observa-se que ambos os programas desempenham papéis complementares na promoção do acesso à educação no estado do Pará, especialmente para alunos residentes no campo e em regiões de difícil acesso. Apesar de compartilharem objetivos semelhantes, como a redução das desigualdades regionais e a garantia do direito à educação, eles apresentam diferenças em sua estrutura e operacionalização, visto que o PNATE é destinado exclusivamente ao transporte escolar de alunos da educação básica, sendo seus recursos repassados automaticamente pelo FNDE diretamente aos municípios, que têm autonomia na gestão e prestação de contas. Sua distribuição considera o número de alunos matriculados no campo e aspectos como a densidade demográfica e as características territoriais, demonstrando variações nos repasses conforme as mesorregiões do estado.

O PETE atende estudantes do ensino fundamental, médio e da EJA da rede pública estadual, com uma abordagem que varia entre especificidade e flexibilidade, permitindo o transporte intermunicipal e o planejamento conjunto com a SEDUC para otimização de recursos. A participação dos municípios exige adesão formal, cumprimento de termos e prestação de contas rigorosa, com possibilidade de repasses adicionais para atender demandas regionais. Em Altamira observou-se um aumento progressivo dos repasses nos últimos anos, o que indica uma ampliação do atendimento às necessidades de transporte escolar. No entanto, persiste uma desproporcionalidade na distribuição das responsabilidades entre os entes federativos, sugerindo uma sobrecarga financeira e de gestão concentrada nos municípios. Isso reforça a necessidade de investimentos mais equitativos e de políticas públicas articuladas às realidades locais, garantindo um transporte escolar mais eficiente, justo e inclusivo.

5 A IMPLEMENTAÇÃO DO PNATE EM ALTAMIRA: FINANCIAMENTO, DESIGUALDADES REGIONAIS E O DIREITO À EDUCAÇÃO DO CAMPO

A presente seção analisa a repercussão da implementação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) no município de Altamira no Estado do Pará, considerando sua relevância no financiamento do transporte escolar e seus reflexos na garantia do direito à educação para os estudantes das escolas do campo. Diante da complexidade territorial e dos desafios logísticos que caracterizam a região amazônica, o PNATE emergiu como uma das políticas públicas para reduzir as desigualdades no acesso e permanência na educação básica de populações historicamente excluídas.

A análise é desenvolvida em três subseções, cada uma abordando um aspecto central da atuação do PNATE no contexto local. Na subseção 5.1 abordamos a realidade educacional da Educação do Campo no município de Altamira. Apresentamos o cenário da oferta educacional nas áreas rurais do município, destacando os principais desafios enfrentados por alunos e escolas, como a dispersão geográfica, a precariedade das vias de acesso e a escassez de infraestrutura adequada. Na subseção 5.2 abordamos o financiamento do transporte escolar em Altamira, discutimos a dinâmica de repasses e a estruturação dos gastos públicos com o transporte escolar, evidenciando os limites orçamentários, a complementaridade entre recursos municipais e federais e a atuação do PNATE como política de apoio suplementar. A partir da análise de dados financeiros e documentos oficiais, analisamos em que medida os repasses do programa têm sido suficientes para atender à demanda real e garantir o funcionamento contínuo do serviço. Por fim, na última subseção 5.3 discutimos a contribuição do PNATE para a melhoria do transporte escolar para as escolas do campo do município de Altamira, abordamos os impactos e as limitações da política no cotidiano escolar, com ênfase na sua influência sobre a frequência, o desempenho e a permanência dos alunos do campo. A discussão inclui aspectos como a adequação dos recursos às especificidades locais, os entraves operacionais na gestão do programa e a importância do transporte escolar como um direito educacional e social.

Ao longo da seção são apresentados dados e informações que fazem o diálogo com os marcos legais, como a Lei nº 10.880/2004, o PNE e a LDB, Constituição de 1988, e normativos que orientam a execução do PNATE e reconhecem a importância de políticas que considerem as desigualdades regionais. Dessa forma, a repercussão do programa é analisada não apenas sob a ótica financeira, mas também como expressão da luta por equidade e inclusão educacional em territórios periféricos e com baixa densidade populacional, como é o caso de Altamira. Com base em dados empíricos, referenciais teóricos e documentos oficiais, esta seção busca

demonstrar que embora o PNATE represente um avanço no enfrentamento das desigualdades educacionais, sua efetividade depende da ampliação do financiamento, da qualificação da gestão e da adequação da política às especificidades culturais e geográficas dos territórios atendidos.

5.1 A REALIDADE EDUCACIONAL DA EDUCAÇÃO DO CAMPO NO MUNICÍPIO DE ALTAMIRA

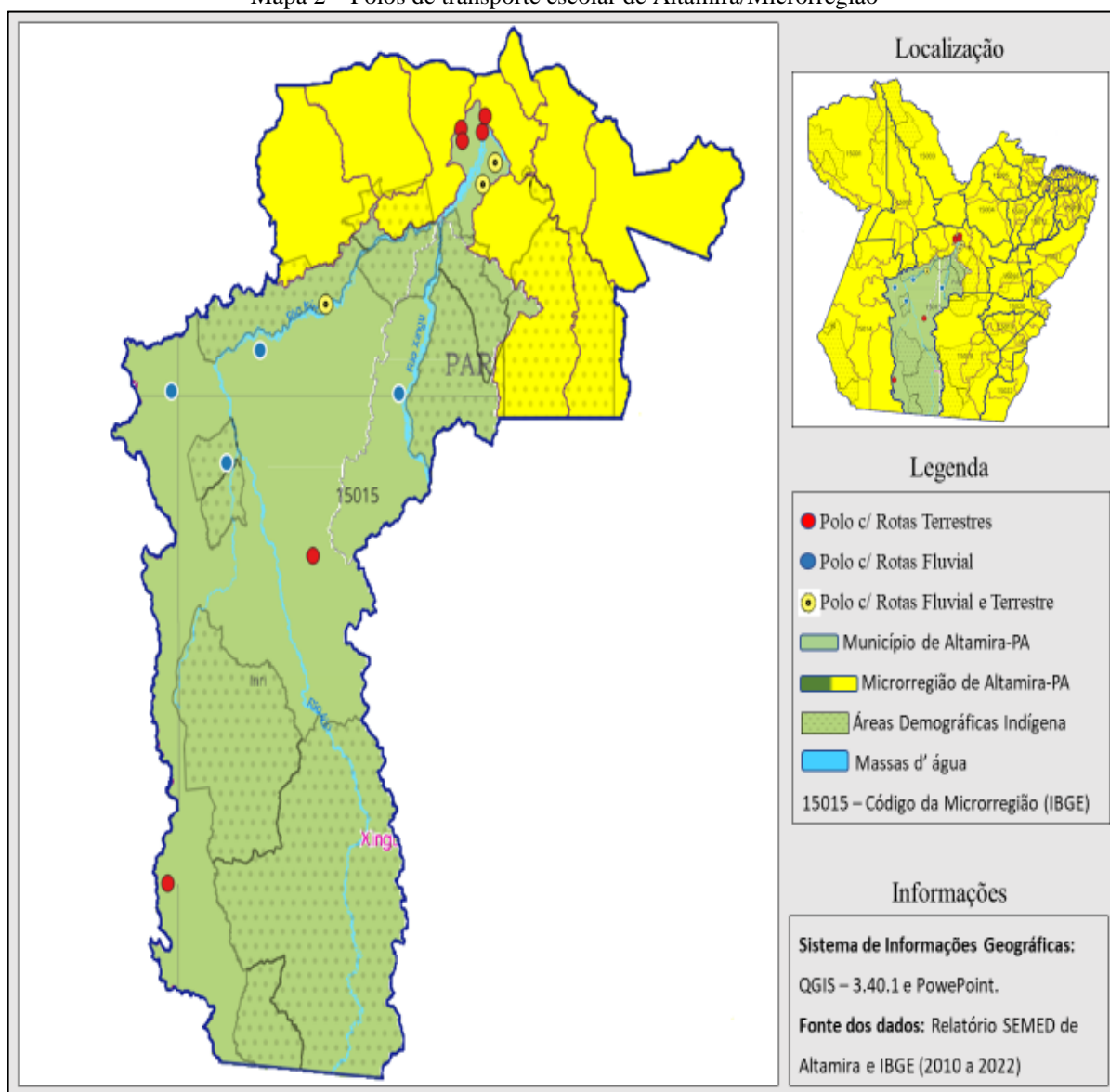
Os documentos oficiais norteadores da implementação da política pública de transporte escolar trazem a perspectiva de seus idealizadores, transparecendo as formas padronizadas para mensuração de demanda e injeção de recursos financeiros. Ao que se apresenta, estes não consideram outras especificidades pertinentes às regiões em que são implementadas as políticas públicas.

Essa generalização no tratamento se faz quando, na utilização para o cálculo, na fórmula adotam-se as variáveis: área total do município; número de alunos transportados no modo rodoviário; número de alunos transportados no modo aquaviário; taxa de abandono e a taxa de distorção idade-série, não entrando nas variáveis questões relacionadas aos aspectos naturais, como a infraestrutura das estradas da região e os preços praticados pelo mercado local para os insumos.

Assim, a compreensão desses aspectos não apenas ressalta a importância da legislação e diretrizes vigentes, mas também destaca a necessidade contínua de pesquisa e estudo para aprimorar a política educacional, garantindo um acesso mais justo e equitativo à educação para todos os alunos, independentemente de sua localização geográfica.

O município de Altamira no estado do Pará abrange em torno de 13% da área total desse estado. No Mapa 2 que ilustra a microrregião de Altamira, a qual leva o nome do município, torna-se evidente a magnitude e a complexidade de viabilizar o transporte escolar nessa localidade, que apresenta diversidades manifestadas em vários aspectos, como gestão, financiamento, particularidades, diretrizes e legislação.

Mapa 2 – Polos de transporte escolar de Altamira/Microrregião



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2024 (origem: IBGE).

O Mapa 2 também apresenta informações com base em dados contidos em um relatório disponibilizado pela Secretaria Municipal de Educação (SEMED) de Altamira. Este relatório revela que as rotas e os contratos do transporte escolar são organizados por polos, os quais abrigam diversas escolas do campo, alocadas para fins de controle e gestão. Esses polos estão distribuídos em todo o território do município, conforme demonstrado na amostra, contendo mais de 100 escolas cujos dados de geolocalização não puderam ser confirmados e identificados. Com o objetivo de demonstrar a fragmentação dentro do território, identificamos as principais rotas. Vale ressaltar que alguns polos contam com rotas fluviais e terrestres, o que aumenta ainda mais a complexidade na promoção do transporte escolar.

O mapa também nos demonstra a imensidão do município que chega a ser maior que algumas microrregiões do Estado do Pará. Além disso, evidencia a diversidade dos grupos étnicos e a demografia indígena, presentes em vários locais do território, assim como as populações ribeirinhas que se encontram dispersas ao longo dos rios, igarapés e RESEX. Em Altamira, as instituições escolares indígenas representam aproximadamente 39% das escolas situadas no campo. A maioria dos polos definidos nas rotas do transporte escolar utiliza o transporte fluvial. Entre os 13 polos, 6 usam exclusivamente rotas terrestres, 4 fazem uso exclusivo de rotas fluviais, enquanto 3 usam rotas terrestres e fluviais. Este contexto evidencia ainda mais as particularidades da viabilização do transporte escolar no município, porque tanto a distância quanto as rotas variadas podem repercutir no desempenho dos alunos do campo.

Considerando as informações territoriais em relação ao município de Altamira, apresentamos como ele se configura na Tabela 3, em destaque na Mesorregião do Sudoeste Paraense, mais especificamente na microrregião que é identificada como Microrregião de Altamira. Evidenciando seu destaque, nos direcionando a considerar suas características de dimensão territorial, logística e concentração populacional. Assim, pudemos entender as peculiaridades da implementação de políticas públicas relacionadas ao transporte escolar, o que nos permitiu compreender parte deste cenário, conforme informações disponibilizadas, considerando dados do IBGE (2019/2022).

Tabela 3 – Dimensão Territorial, Área Urbanizada e Densidade Demográfica dos Municípios da Região de Xingu, Altamira – 2019/2022

Município	Território Quilômetros Quadrado	Quilômetros Quadrado de Área Urbanizada (Ano Base 2019)	Quilômetros Quadrado da Densidade Demográfica (Ano Base 2022)
Altamira	159.533,306	37,74	0,79
Anapú	11.895,270	8,12	2,68
Brasil Novo	6.362,575	5,76	3,88
Medicilândia	8.272,629	5,39	3,27
Pacajá	11.832,323	6,75	3,47
Senador José Porfírio	14.419,916	5,40	1,57
Uruará	10.791,406	10,62	4,04
Vitória do Xingu	3.089,537	8,34	5,05

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2023 (origem: IBGE 2019-2022).

Observa-se que o município possui a menor densidade demográfica e o maior território e área urbana dos municípios do Xingu. Isso representa mais uma particularidade distinta dos demais municípios da região, trazendo outros elementos que podem ser vetores de dificuldades na implementação de políticas públicas voltadas para a educação do campo e transporte do

escolar residente no campo do município. Nesse viés, a evolução da rede de escolas do campo nos municípios da região do Xingu, entre os anos de 2014 e 2023, revelou dinâmicas diferenciadas na forma como os entes municipais lidaram com os desafios de garantir o direito à educação em territórios marcados por vastidão geográfica, dispersão populacional e profundas desigualdades sociais. Nesse contexto, o município de Altamira, com sua extensão territorial, aparece como uma referência comparativa indispensável, não apenas por seu porte geográfico, mas também pela complexidade de sua organização educacional e diversidade sociocultural. A Tabela 4 apresenta a evolução do número de escolas da rede de ensino da Educação Básica localizada na zona rural dos municípios da Região do Xingu.

Tabela 4 – Evolução do números de escolas da Zona Rural nos municípios da Região do Xingu (2014 a 2023)

QUANTIDADE DE ESCOLAS PÚBLICAS DA ZONA RURAL POR MUNICÍPIO								
ANO	Altamira	Anapú	Brasil Novo	Medicilândia	Pacajá	Senador José Porfírio	Uruará	Vitória do Xingu
2014	83	43	32	40	131	23	74	23
2015	84	43	29	38	135	23	73	17
2016	81	43	29	38	130	23	73	17
2017	81	43	29	35	128	24	72	17
2018	80	38	29	30	115	25	70	17
2019	81	51	28	31	109	27	71	18
2020	93	51	28	30	125	26	69	18
2021	100	47	27	29	118	26	68	18
2022	103	48	25	29	109	27	67	18
2023	100	48	20	29	99	29	68	18

Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: INEP 2014-2023).

Entre 2014 e 2023, Altamira ampliou sua rede de escolas do campo, passando de 83 para 100 unidades, com um pico de 103 escolas em 2022. Essa ampliação, mesmo que não suficiente para cobrir toda a demanda do território rural, representa um esforço institucional diante de inúmeros obstáculos logísticos e estruturais. Em comparação com outros municípios da região, Altamira se destaca por manter uma tendência de crescimento e estabilidade, contrastando com a trajetória de retração observada em grande parte dos demais municípios. Brasil Novo, por exemplo, com área de 6.163 km² e densidade populacional de 5,7 hab./km², reduziu o número de escolas do campo de 32 para 20, uma queda de quase 40%. Apesar de sua área territorial ser quase 26 vezes menor que a de Altamira, o município apresentou uma redução, proporcionalmente, mais acentuada na oferta de escolas rurais. Esse dado revelou a ausência de uma política de manutenção e valorização da educação no campo, especialmente

se considerada a fragilidade dos serviços de transporte escolar e da infraestrutura viária, que dificultam o acesso dos estudantes em regiões distantes.

Medicilândia, com 15.446 km², também seguiu tendência decrescente: de 40 escolas em 2014 para 29 em 2023. Mesmo sendo um município conhecido por sua população rural e sua posição estratégica ao longo da BR-230 (Transamazônica), a diminuição das escolas evidenciou um possível abandono gradual das políticas voltadas às populações do campo, ou ao menos a prevalência de medidas de “racionalização” da rede que, na prática, comprometem o acesso à educação para os estudantes que vivem longe das sedes municipais. Tal retração contrasta diretamente com a estratégia de Altamira que, mesmo em um território muito mais extenso e com densidade demográfica extremamente baixa (0,36 hab./km²), manteve e até ampliou sua rede escolar rural.

Anapú, com seus 11.895 km² e desafios sociais agravados por conflitos agrários e forte presença de assentamentos rurais, apresentou estabilidade com leve crescimento: de 43 escolas em 2014 para 48 em 2023, chegando a 51 escolas em 2019 e 2020. Embora sua trajetória seja mais próxima da de Altamira em termos de manutenção da oferta, ainda está aquém da complexidade do território, especialmente quando se considera o impacto de projetos federais de colonização e reforma agrária na região.

A situação de Pacajá é emblemática. Em 2014, o município contava com o maior número de escolas do campo da região: 131 unidades. Contudo, até 2023 houve uma redução para 99 escolas, uma perda de 24%. A queda revelou uma retração significativa, sobretudo em um município com ampla população rural. Com efeito, o que antes parecia uma rede robusta e capilarizada passou a ser reduzida, refletindo (possivelmente) uma centralização das unidades escolares sem que isso tenha sido acompanhado por políticas compensatórias adequadas, como transporte escolar eficiente ou expansão de infraestrutura nas escolas restantes. Altamira, mesmo com limitações semelhantes — como estradas vicinais precárias, sazonalidade de acesso e comunidades ribeirinhas —, conseguiu evitar um encolhimento tão acentuado de sua rede.

Senador José Porfírio, Uruará e Vitória do Xingu apresentaram certa estabilidade, com variações tímidas no número de escolas. Senador José Porfírio, que começou o período com 23 escolas, chegou a 29 em 2023. Uruará partiu de 74 escolas em 2014 e terminou com 68, oscilando levemente ao longo dos anos. Já Vitória do Xingu, o menor município em extensão territorial entre os analisados (3.242 km²), manteve-se entre 17 e 18 escolas durante todo o período, refletindo uma demanda proporcionalmente menor e relativa concentração populacional. Esses dados demonstraram que Altamira, mesmo enfrentando os maiores

desafios logísticos e territoriais da região, conseguiu manter uma política de expansão ou ao menos de manutenção da rede de escolas do campo, ao contrário da tendência de redução verificada na maioria dos municípios vizinhos. Essa condição sugeriu que, além das variáveis físicas e demográficas, há elementos de ordem política, institucional e estratégica que influenciam diretamente na configuração da oferta educacional no campo.

Por outro lado, essa ampliação numérica não deve ser romantizada. A permanência dos estudantes, a qualidade do ensino, a valorização dos saberes do campo e o respeito à diversidade cultural permanecem como desafios centrais. O simples aumento do número de escolas não necessariamente garante educação de qualidade, sobretudo se essas escolas funcionam em estruturas precárias, sem professores qualificados ou com graves deficiências no transporte e na alimentação escolar. Assim, a análise crítica dos dados revela que Altamira é exceção positiva em uma região marcada pela retração da oferta de escolas do campo, mas essa posição ainda demanda fortalecimento de políticas públicas específicas, financiamento adequado e gestão articulada entre as esferas municipal, estadual e federal.

A experiência do município pode servir como referência para a construção de políticas regionais mais coerentes com a realidade amazônica, desde que acompanhada de mecanismos que garantam qualidade, equidade e valorização da vida no campo. Nesse sentido, os dados referentes ao Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB) revelaram um desempenho melhor do município de Altamira quando em comparação aos dados apresentados em nível estadual, conforme demonstrado na Tabela 5.

Tabela 5 – Série histórica do IDEB nos anos iniciais e finais – Estado do Pará, Altamira e Escolas Rurais (2005–2023)

NOTAS IDEB										
ANO	NOTA PARÁ		NOTA ALTAMIRA		EMEF SOL NASCENTE		EMEF NOVA VIDA		EMEF LEO RECK (Castelo dos Sonhos)	
	Anos iniciais	Anos finais	Anos iniciais	Anos finais	Anos iniciais	Anos finais	Anos iniciais	Anos finais	Anos iniciais	Anos finais
2005	2,8	3,1	3,3	3,6	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N
2007	2,8	2,9	4,3	4,0	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N
2009	3,7	3,1	4,7	4,1	3,5	3,3	S/N	S/N	4,2	4,4
2011	4,0	3,1	4,8	4,4	S/N	3,5	S/N	S/N	4,5	4,5
2013	3,6	3,0	4,5	3,7	3,5	3,2	S/N	S/N	4,4	3,9
2015	4,2	3,2	5,2	4,4	4,8	3,8	S/N	S/N	5,5	4,2
2017	4,5	3,3	5,5	4,8	5,0	S/N	4,4	4,3	6,1	5,1
2019	5,0	3,8	5,7	4,8	4,3	4,1	4,9	S/N	6,0	5,0
2021	5,0	4,0	5,3	4,9	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N
2023	5,7	4,8	5,1	4,4	5,3	4,1	4,2	4,3	S/N	4,6

Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: INEP 2005-2023).

O IDEB é um dos principais indicadores utilizados para medir a qualidade do ensino, combinando o rendimento escolar (taxas de aprovação) com o desempenho dos estudantes em avaliações padronizadas, o que permite realizar análise dos índices e projetar evoluções. Sob esse prisma é possível analisar os dados do IDEB referentes ao período de 2005 a 2023.

A partir desses dados observamos um panorama evolutivo da qualidade da educação básica no estado do Pará. Isso ocorreu no município de Altamira e em escolas municipais específicas conforme amostragem, que leva em consideração as escolas do campo que utilizam transporte escolar: EMEF Sol Nascente, EMEF Nova Vida e EMEF Leo Reck (Castelo dos Sonhos).

No âmbito estadual, o Pará apresentou crescimento gradual nos anos iniciais, saindo de uma nota 2,8 em 2005, para 5,7 em 2023. Nos anos finais, embora a evolução tenha sido mais lenta, também se percebe uma melhora, com aumento de 3,1 para 4,8 no mesmo período. Esses números indicam um avanço contínuo, mesmo com oscilações em alguns ciclos avaliativos, especialmente entre 2011 e 2013, quando houve leve queda nos anos iniciais e estagnação nos anos finais.

Altamira apresenta resultados superiores à média estadual ao longo de quase todo o período analisado. Em 2005 já iniciava com notas maiores que o estado, tanto nos anos iniciais (3,3) quanto nos finais (3,6), mantendo essa tendência até 2019. No entanto, observamos uma leve estagnação ou mesmo queda nos dados de 2021 e 2023, quando os anos iniciais passaram de 5,7 (em 2019) para 5,1 (em 2023), e os anos finais oscilaram de 4,8 para 4,4, sinalizando possíveis desafios pós-pandemia que impactaram a aprendizagem.

Ao analisar individualmente as escolas da amostragem, é possível observar trajetórias distintas. A EMEF Sol Nascente teve seus primeiros dados divulgados em 2009, com nota 3,5 nos anos iniciais e 3,3 nos finais. A escola apresentou evolução progressiva até 2017, com destaque para o ano de 2015 (4,8 nos anos iniciais), atingindo em 2023 os patamares de 5,3 (anos iniciais) e 4,1 (anos finais). Esse desempenho a colocou em nível próximo da média municipal, embora abaixo em alguns momentos, o que sugere que, apesar dos avanços, há margem para melhorias.

A EMEF Nova Vida teve dados registrados com menor frequência. Em 2017 apresentou um desempenho significativo com nota 4,4 nos anos iniciais e 4,3 nos anos finais, resultado superior à média estadual dos anos finais naquele ano. Em 2023, contudo, as notas caíram para 4,2 e 4,3, respectivamente, o que pode indicar dificuldades de manutenção do desempenho anterior ou influência de fatores externos, como infraestrutura ou rotatividade de

docentes. Já a EMEF Leo Reck (localizada em Castelo dos Sonhos, distrito de Altamira) também demonstrou uma evolução notável, especialmente nos anos iniciais. Em 2009 registrava 4,2 (iniciais) e 4,4 (finais), crescendo até atingir 6,1 (iniciais) e 5,1 (finais) em 2017 — o melhor desempenho entre as escolas analisadas. Ainda que em 2023 tenha apresentado queda nos anos finais (4,6), permaneceu acima da média estadual e municipal, revelando um bom trabalho pedagógico, apesar das possíveis limitações geográficas e de acesso à educação em regiões mais distantes.

Além do trabalho pedagógico, esse desempenho satisfatório pode ser reflexo de uma particularidade, porque embora conste nos dados do INEP como escola do Campo, ela encontra-se em um perímetro urbano do distrito de Castelo dos Sonhos. Isso pode ser um fator para o melhor desempenho no IDEB em relação às outras escolas do campo, pois os alunos, em sua maioria, não sofreriam a mesma carga de desgaste com o deslocamento de outros alunos que enfrentam distâncias maiores, podendo a escola ser referência para identificar as boas práticas que ela exerce.

Ao consolidar essas informações é evidente que tanto o Pará quanto Altamira vêm avançando na qualidade da educação básica, embora com ritmos e desafios distintos nos anos iniciais e finais. As escolas municipais analisadas demonstraram progressos significativos, mas também revelaram desigualdades internas, apontando para a necessidade de políticas públicas voltadas à equidade, à formação continuada de professores, ao acompanhamento pedagógico e à melhoria das condições de ensino. A análise também mostrou que os anos finais do ensino fundamental ainda enfrentam maiores dificuldades em comparação aos anos iniciais, o que demanda atenção especial por parte das gestões escolares e educacionais.

Diante do exposto, as informações indicaram que o município de Altamira, de modo geral, apresentou um desempenho superior ao Estado do Pará e ao Brasil, quando consideramos apenas esse indicador. Entretanto, ao avaliar as escolas do campo com base na amostra apresentada, os dados refletiram uma situação que, no mínimo, deve ser objeto de acompanhamento e análise por parte dos gestores e das instâncias federativas.

Vale ressaltar que entre 2014 e 2023 observou-se um aumento significativo no número de escolas do campo e na qualificação dos docentes, conforme os dados do censo escolar disponibilizados pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP). Esses dados nos permitiram consolidar informações valiosas, as quais são apresentadas a seguir na Tabela 6.

Tabela 6 – Perfil da Rede Escolar e dos docentes da zona rural de Altamira (2014–2023)

ANO	DADOS DAS ESCOLAS (pública)			DADOS DOS DOCENTES DA ZONA RURAL (pública)		
	Quantidade Rural	Quantidade Urbana	Escolas da Zona Rural (%)	Quantidade de Docentes	Com Licenciatura (%)	Contratos Temporários (%)
2014	83	52	61,5%	249	55,7	65,4
2015	84	53	61,3%	252	62,1	66,6
2016	81	51	61,4%	287	65,4	71,0
2017	81	50	61,8%	295	67,8	69,6
2018	80	46	63,5%	292	69,4	71,5
2019	81	47	63,3%	310	88,4	73,5
2020	93	51	64,6%	343	86,6	76,2
2021	100	52	65,8%	364	90,1	48,9
2022	103	51	66,9%	467	91,0	66,2
2023	100	48	67,6%	445	94,0	66,8

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2024 (origem: INEP 2023).

Os dados supracitados revelaram um aumento no número de alunos matriculados nas escolas do campo de Altamira entre 2014 e 2023. No entanto, essa evolução não ocorreu de forma linear, refletindo variações significativas, especialmente durante o período da pandemia de COVID-19. Embora se observe um crescimento no número de matrículas, esse aumento não foi acompanhado, de maneira proporcional, pela capacidade de atendimento das escolas, nem pela formação contínua dos docentes. Por outro lado, destaca-se uma significativa melhoria na qualificação dos professores da Educação Básica, com quase 100% de avanço nos níveis de qualificação, embora esse progresso seja insuficiente frente aos desafios enfrentados pelas escolas do campo.

Ao analisar as informações disponíveis no banco de dados do Sistema de Gestão de Prestação de Contas (SiGPC), pudemos observar os repasses financeiros do PNATE para o município de Altamira no período de 2014 a 2023. Eles estão relacionados ao aumento das matrículas e à necessidade crescente de recursos para garantir o transporte escolar.

No entanto, é importante observar que a expansão das escolas no campo, embora tenha aumentado as matrículas, também gerou um aumento na demanda por recursos financeiros para viabilizar o transporte dos alunos. Essa correlação entre aumento de matrículas e de recursos, no entanto, revelou uma falta de planejamento e adequação dos investimentos.

Adicionalmente, os dados refletiram as distorções causadas pela pandemia de COVID-19 no município, especialmente entre 2019 e 2022. É oportuno apontar alguns documentos federais que direcionaram as rotinas educacionais no período. Tais documentos incluem a medida provisória nº 934/2020 editada pelo Governo Federal, e a Lei 14.040 de agosto de 2020. Eles estabeleceram normas educacionais excepcionais a serem adotadas durante o estado de calamidade pública. Nesse contexto, os impactos da crise aparecem nas taxas de aprovação e

reprovação, chegando a 100% de aprovação, em virtude de um critério de avaliação definido no período, onde estes alunos perderam conteúdo, não sendo avaliados adequadamente. Certamente, estes alunos tiveram seu desenvolvimento educacional prejudicado, pois neste período pandêmico, os dados não revelam a real situação.

Sob essa ótica, a Tabela 7 apresenta dados financeiros do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) em Altamira, no período de 2014 a 2023, evidenciando uma série de contradições e desafios na execução das políticas públicas voltadas à educação do campo. A planilha contempla informações referentes aos valores repassados, número de alunos matriculados e atendidos pelo transporte escolar, bem como indicadores de rendimento escolar (taxas de aprovação, reprovação, abandono e distorção idade-série), permitindo observar a relação entre financiamento, acesso e desempenho educacional.

Tabela 7 – Relação entre financiamento do transporte escolar e taxas de rendimento nas escolas rurais de Altamira (2014–2023)

ANO	Valor da Prestação de Contas /Adimplência (R\$)	Total de Alunos Matriculados	Alunos Atendidos Pelo Transporte Escolar	Taxas de Rendimento Escolar (média), escolas do campo de Altamira, no Ensino Fundamental (8 a 9 anos)			
				Taxa de Aprovação	Taxa de Reprovação	Taxa de Abandono	Taxa de Distorção Idade-Série
2014	272.545,52	5.376	1951	89,6	6,7	0,6	54,4
2015	340.984,21	5.721	2197	89,4	5,8	4,8	43,05
2016	314.808,96	6.128	1759	90,1	7,0	2,8	38,1
2017	274.087,04	6.409	1744	89,2	4,8	6,0	36,3
2018	394.264,19	6.067	2090	86,9	9,8	3,3	36,0
2019	425.459,04	6.656	2256	84,5	12,5	3,0	42,8
2020	517.636,37	7.046	2744	100	0	0	45,6
2021	540.785,79	7.402	2616	96,0	0	4	45,4
2022	339.136,17	8.021	1813	90,6	5,3	4,1	43,2
2023	794.775,17	7.825	3666	90,4.	5,9	2,0	40,2

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2024 (origem: SiGPC/INEP).

Ao longo dos dez anos analisados notamos um aumento expressivo no valor das prestações de contas do PNATE, que saltaram de R\$ 272.545,52 em 2014 para R\$ 794.775,17 em 2023, uma elevação superior a 190%. Esse crescimento é, à primeira vista, positivo e demonstra certo esforço na ampliação dos recursos destinados ao transporte escolar. No entanto, uma análise mais criteriosa revelou que esse aumento não foi acompanhado por uma melhoria proporcional nos indicadores educacionais das escolas do campo e está vinculado ao aumento de alunos matriculados.

O número de alunos matriculados apresentou crescimento, passando de 5.376 em 2014 para 7.825 em 2023. O número de estudantes atendidos pelo transporte escolar seguiu a mesma tendência, com um salto de 1.951 para 3.666 no mesmo período. Apesar disso, a cobertura do transporte escolar em relação ao total de alunos oscilou bastante, revelando inconsistências na capacidade do programa de atender à demanda.

Temos como exemplo 2016 e 2017, o número de alunos atendidos (1.759 e 1.744, respectivamente) foi significativamente inferior ao de anos anteriores, mesmo com mais alunos matriculados, o que sugere possíveis problemas de execução, como limitações logísticas, falhas na gestão ou subfinanciamento.

Em relação ao desempenho escolar, as taxas de aprovação permaneceram relativamente estáveis entre 2014 e 2017, sempre próximas de 89%. No entanto, começaram a declinar a partir de 2018, atingindo o ponto mais crítico em 2019, com apenas 84,5% de aprovação e alarmantes 12,5% de reprovação, a maior da série histórica. Nos anos seguintes ocorreu uma melhora, porém não podemos esquecer que esse desempenho positivo no indicador deve considerar a política de aprovação viabilizada na pandemia de COVID-19.

Esses dados sinalizaram uma possível crise de aprendizagem associada a fragilidades no acesso, permanência e condições adequadas de ensino. Outro ponto que chamou atenção foi a taxa de abandono escolar, que em 2017 alcançou seu pico (6,0%), coincidindo com uma das menores coberturas do transporte escolar (apenas 1.744 alunos atendidos).

Essa correlação sugere que a ausência de transporte escolar pode ter contribuído diretamente para o aumento da evasão. Apesar de certa melhora nos anos seguintes, o abandono ainda persiste como um desafio, indicando que a simples ampliação do número de atendidos pelo transporte não é suficiente. É necessário garantir regularidade, qualidade e segurança no deslocamento dos estudantes.

Ademais, o indicador de distorção idade-série também apresenta um quadro preocupante. Em 2014, ano de implementação do PNE no município, a taxa foi de 54,4%, o maior valor do período. Embora essa taxa tenha diminuído nos anos seguintes, ela permaneceu elevada, oscilando entre 36% e 45%, com uma média anual acima de 40%, o que evidencia um padrão estrutural de atraso escolar.

A persistência dessa distorção pode estar relacionada a fatores como acesso irregular à escola, ensino de baixa qualidade, defasagem pedagógica e trajetos exaustivos que afetam o rendimento dos alunos. Esses fatores são comuns em regiões rurais e de difícil acesso, como é o caso de Altamira, que possui extensa área territorial e população dispersa.

Um dado que merece interpretação cautelosa é o ano de 2020, em que as taxas de aprovação, reprovação e abandono escolar atingiram valores atípicos: 100% de aprovação e 0% de reprovação e abandono. Esse cenário irreal reflete, muito provavelmente, os impactos da pandemia de COVID-19 e a suspensão das atividades presenciais, o que levou muitas redes de ensino a adotarem critérios excepcionais de promoção automática, desconsiderando parte das dificuldades reais enfrentadas pelos estudantes durante o período.

Contudo, a partir de 2021, os dados voltaram a se aproximar da média anterior, mas com a permanência de desafios como o abandono (4%) e a distorção idade-série (45,4%). O ano de 2022 chamou atenção pela significativa redução no número de alunos atendidos pelo transporte escolar (apenas 1.813), apesar do aumento das matrículas. Isso revela mais uma vez a fragilidade da gestão e a falta de constância na oferta do transporte, prejudicando a permanência dos estudantes.

Em 2023, mesmo com o maior repasse financeiro da década, o quadro geral de desempenho escolar não apresentou avanços significativos: a taxa de aprovação foi de 90,4%, a reprovação de 5,9%, e a distorção idade-série ainda elevada (40,2%). Tais resultados indicam que o investimento, embora elevado, não tem sido suficientemente eficaz para reverter os problemas históricos enfrentados pelas escolas do campo, insistentemente atrelados à infraestrutura.

Portanto, a análise dos dados do Quadro 15 revelou que apesar de avanços pontuais e aumento nos recursos, o PNATE em Altamira enfrenta limites importantes. A cobertura insuficiente do transporte escolar em certos anos, as elevadas taxas de distorção idade-série e os episódios de aumento do abandono e da reprovação indicam falhas estruturais na implementação da política.

Isso reforça a necessidade de revisão do modelo de financiamento, de fortalecimento da gestão municipal e de maior articulação entre os entes federativos, de modo a garantir um transporte escolar contínuo, eficiente e adaptado às realidades locais. Sem isso, o PNATE corre o risco de se limitar a uma política compensatória, incapaz de transformar efetivamente o cenário da educação no campo.

O PNATE representa um componente estratégico fundamental das políticas públicas voltadas à educação, especialmente no que diz respeito ao atendimento das populações do campo. Sua importância transcende a dimensão financeira, uma vez que o programa promove o reconhecimento institucional da necessidade do transporte escolar como direito essencial e contribui para manter em pauta a urgência de se reformular políticas educacionais que atendam às especificidades dos territórios rurais.

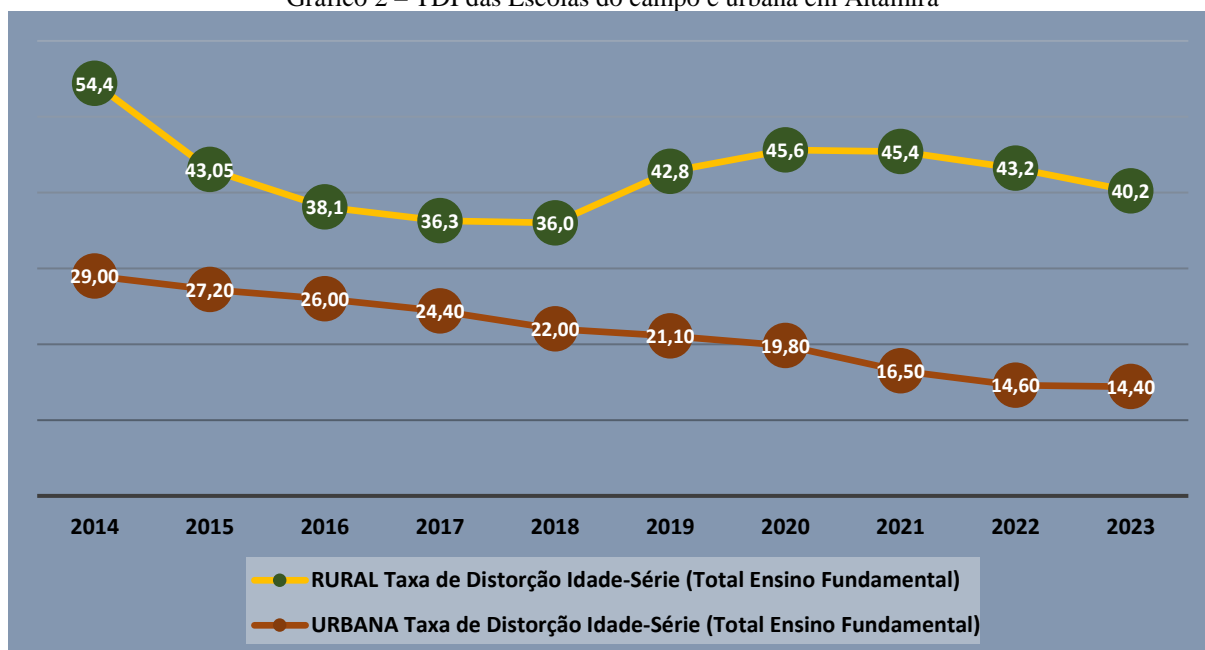
Entretanto, ao observarmos a realidade concreta da execução dessa política, é possível identificar sérias limitações. As despesas empenhadas com o transporte escolar, conforme declaradas junto ao Tribunal de Contas dos Municípios do Estado do Pará (TCM-PA), revelam uma significativa disparidade entre os valores efetivamente investidos e os repasses realizados pelo PNATE.

Essa defasagem demonstra que os recursos transferidos pelo programa não são suficientes para cobrir as necessidades reais de transporte dos estudantes do campo, mesmo na forma suplementar, gerando uma lacuna que compromete a efetividade da política e exige ações corretivas urgentes. A insuficiência de recursos reflete também uma instabilidade nas políticas públicas direcionadas à educação do campo.

As escolas do campo, historicamente mais vulneráveis, enfrentam taxas elevadas de distorção idade-série, frequentemente superiores a 35%. A Taxa de Distorção Idade-Série (TDI) é um indicador que revela a defasagem entre a idade dos estudantes e o ano escolar que frequentam, sendo um reflexo direto de fatores como repetência, abandono, evasão escolar e dificuldades de acesso à educação de qualidade. Em muitos casos, a TDI das escolas do campo e das escolas urbanas do município de Altamira evidencia, de forma contundente, as desigualdades estruturais existentes entre os dois contextos educacionais. Tal cenário demanda uma abordagem mais equitativa, com investimentos adequados e políticas públicas que considerem as peculiaridades do campo.

Dessa forma, a análise da TDI no período de 2014 a 2023 reforça essa constatação. Nesse intervalo, a média da TDI nas escolas do campo de Altamira foi de 42,5%, sendo indicadas suas variações no Gráfico 2. Esse dado revela uma persistente defasagem escolar que compromete a trajetória educacional dos estudantes e aponta para a necessidade de uma política de transporte escolar mais robusta, articulada e eficiente.

Gráfico 2 – TDI das Escolas do campo e urbana em Altamira



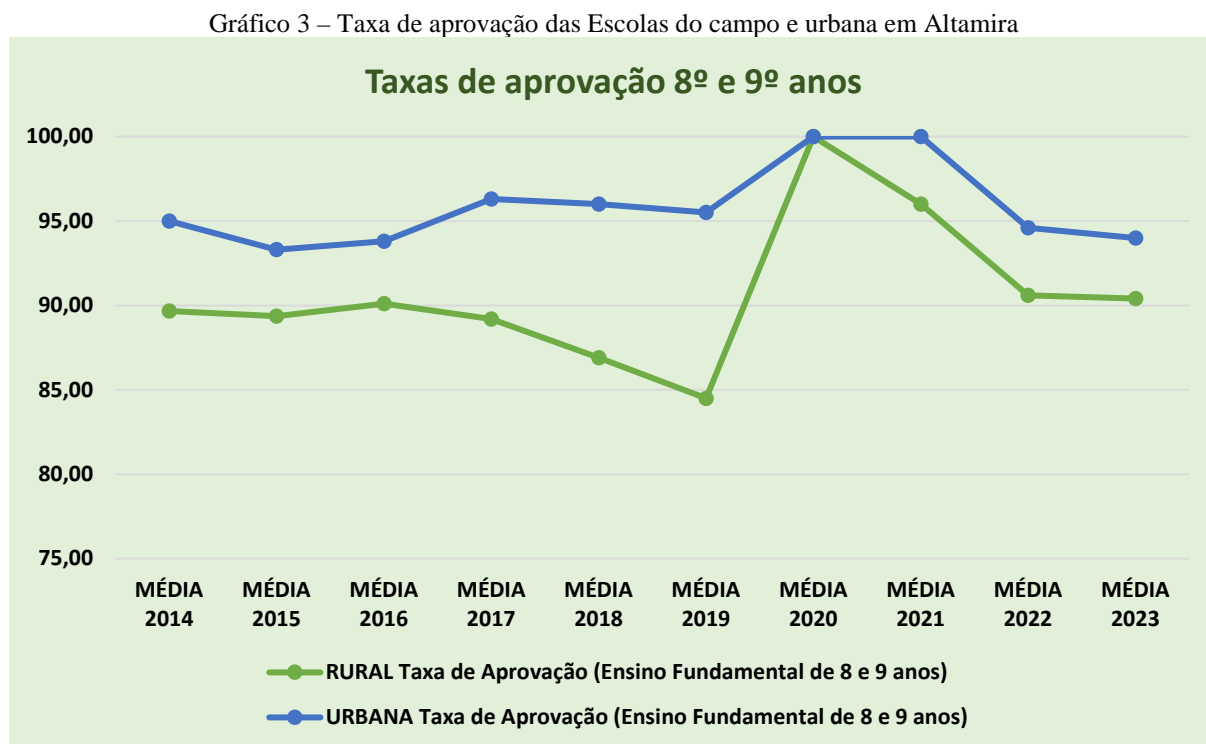
Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2024 (origem: INEP).

Os dados acima demonstram que ao longo do período analisado, as escolas do campo mantêm taxas de distorção significativamente superiores às das escolas urbanas, indicando que os alunos da zona rural enfrentam maiores obstáculos para avançar de forma regular em sua trajetória escolar. Esse padrão de desigualdade revela uma realidade marcada por fragilidades na oferta educacional nas áreas rurais, como o acesso limitado a escolas próximas das residências, a escassez de infraestrutura adequada, a rotatividade e a formação insuficiente dos docentes, além da precariedade no transporte escolar. Enquanto as escolas urbanas apresentam uma TDI mais baixa e relativamente estável ao longo do tempo, sugerindo um ambiente com melhores condições de ensino e aprendizagem, as escolas do campo mostram variações significativas e índices persistentemente altos, alguns ultrapassando a marca de 45%. Essa diferença chega a representar quase o dobro da distorção verificada nas escolas da zona urbana, escancarando o abismo educacional que separa os dois territórios.

Esse cenário evidencia a urgência de políticas públicas específicas e eficazes voltadas à educação no campo, que não se limitem a compensações financeiras, mas que promovam transformações estruturais no modelo de atendimento às populações rurais. A elevada TDI das escolas do campo em Altamira não é apenas um indicador técnico, mas o retrato de um sistema educacional que ainda falha em garantir igualdade de oportunidades para todos os estudantes, sobretudo para aqueles mais vulneráveis, que vivem nas áreas afastadas e marginalizadas do município. Portanto, enfrentar esse desafio requer ações intersetoriais, investimentos adequados

e um compromisso político real com a equidade educacional. Assim, a análise das taxas de aprovação dos 8º e 9º anos do Ensino Fundamental em Altamira, conforme dados do Gráfico 3, constatou a clara disparidade entre o desempenho das escolas do campo e das escolas urbanas ao longo do período de 2014 a 2023.



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2024 (origem: INEP).

Enquanto as escolas urbanas mantêm, de modo geral, uma taxa de aprovação elevada e estável, entre 93% e 100%, as escolas do campo apresentam uma trajetória mais irregular, oscilando entre aproximadamente 84,5% e 100%. Esse padrão evidencia fragilidades estruturais que incidem sobre a educação do campo, especialmente no que diz respeito às condições de ensino, aprendizagem e permanência dos estudantes.

O período de 2014 a 2019 demonstra uma tendência de queda nas taxas de aprovação das escolas rurais, atingindo seu ponto mais crítico em 2019. Essa queda pode ser atribuída a fatores como precariedade da infraestrutura, rotatividade docente, falta de formação continuada adequada, escassez de recursos pedagógicos e dificuldades logísticas que afetam diretamente o cotidiano escolar nas áreas rurais.

No ano de 2020 observamos uma elevação abrupta nas taxas de aprovação tanto nas escolas rurais quanto nas urbanas, atingindo o patamar de 100% em ambos os contextos. No entanto, esse dado deve ser interpretado com cautela, tendo em vista que se trata do primeiro

ano da pandemia de COVID-19, quando diversos sistemas de ensino adotaram medidas emergenciais, como aprovação automática ou critérios mais flexíveis para progressão dos estudantes. Assim, a elevação das taxas de aprovação nesse ano pode refletir mais uma decisão administrativa e emergencial do que um real avanço nos processos de ensino e aprendizagem.

No biênio seguinte (2021-2022), as escolas do campo voltaram a apresentar um declínio significativo, retornando a níveis de aprovação próximos aos de 2018 e 2019. Em 2023, a taxa se estabilizou em cerca de 90%, ainda inferior ao desempenho das escolas urbanas. Já no contexto urbano, embora também haja uma queda após 2020, esta ocorreu de maneira mais branda, mantendo-se as taxas sempre acima de 93%.

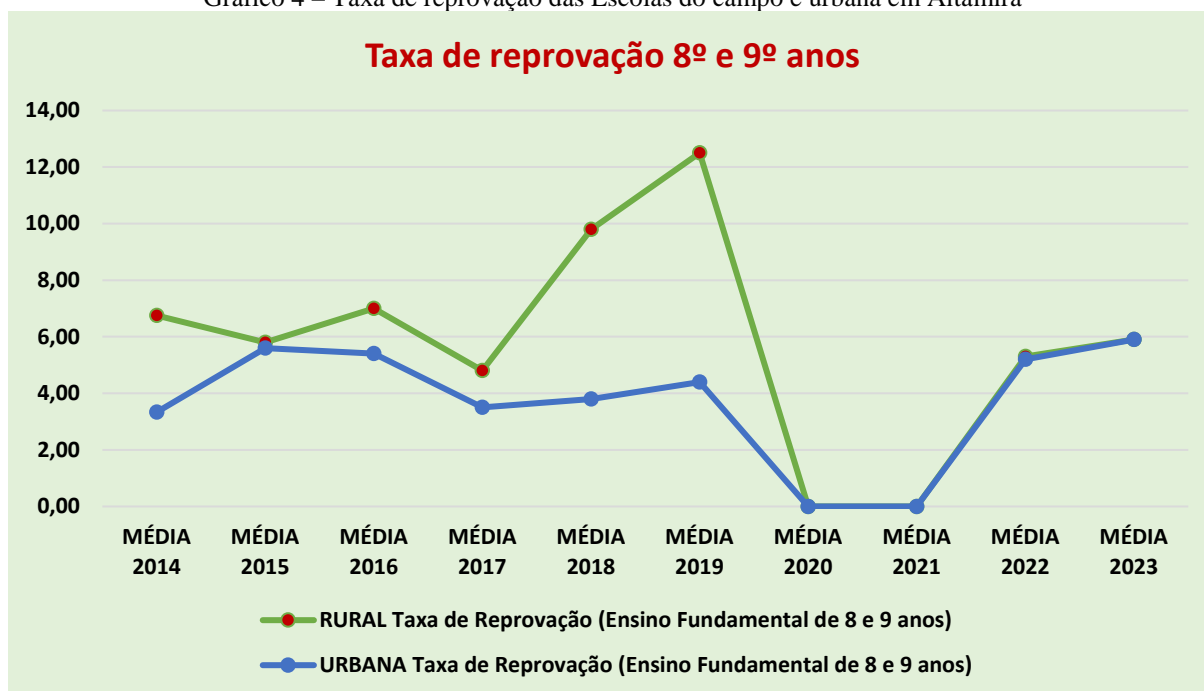
Essa divergência reflete a dificuldade das escolas do campo em lidar com as consequências da pandemia, especialmente no que se refere à implementação de tecnologias, conectividade, acesso ao ensino remoto e ao suporte institucional às famílias dos estudantes, questões críticas para um município extenso e heterogêneo como Altamira.

Um ponto crítico refere-se aos critérios utilizados para aprovação. Ainda que as taxas representem um indicador importante de desempenho do sistema educacional, sua interpretação isolada pode mascarar problemas profundos, como aprovação sem aprendizagem efetiva, desmotivação docente ou estratégias administrativas que buscam elevar estatísticas sem melhorar a qualidade do ensino.

Dessa forma, o gráfico apresentado, mais do que evidenciar diferenças estatísticas entre campo e cidade, explicita a urgência da formulação de políticas públicas territorializadas, integradas e permanentes, capazes de promover a justiça educacional no município de Altamira. Isso implica o fortalecimento da infraestrutura das escolas rurais, o investimento contínuo na formação de professores com base em metodologias contextualizadas, como a pedagogia da alternância, a garantia de um transporte escolar seguro e adequado, e a valorização da escola do campo como espaço legítimo de produção e reconstrução de saberes, em diálogo com as realidades locais. Além disso, é fundamental que haja mecanismos de monitoramento e avaliação que considerem as especificidades regionais e respeitem os tempos e contextos próprios da aprendizagem no meio rural.

A disparidade nas taxas persistiu ao longo do período analisado, como evidenciado no Gráfico 4. Esses dados reforçam (conforme já mencionado) as desigualdades estruturais e pedagógicas entre as instituições de ensino localizadas na zona urbana e aquelas situadas no campo, exigindo, portanto, respostas concretas do poder público e da sociedade civil para a construção de uma educação realmente democrática e inclusiva.

Gráfico 4 – Taxa de reprovação das Escolas do campo e urbana em Altamira



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2024 (origem: INEP).

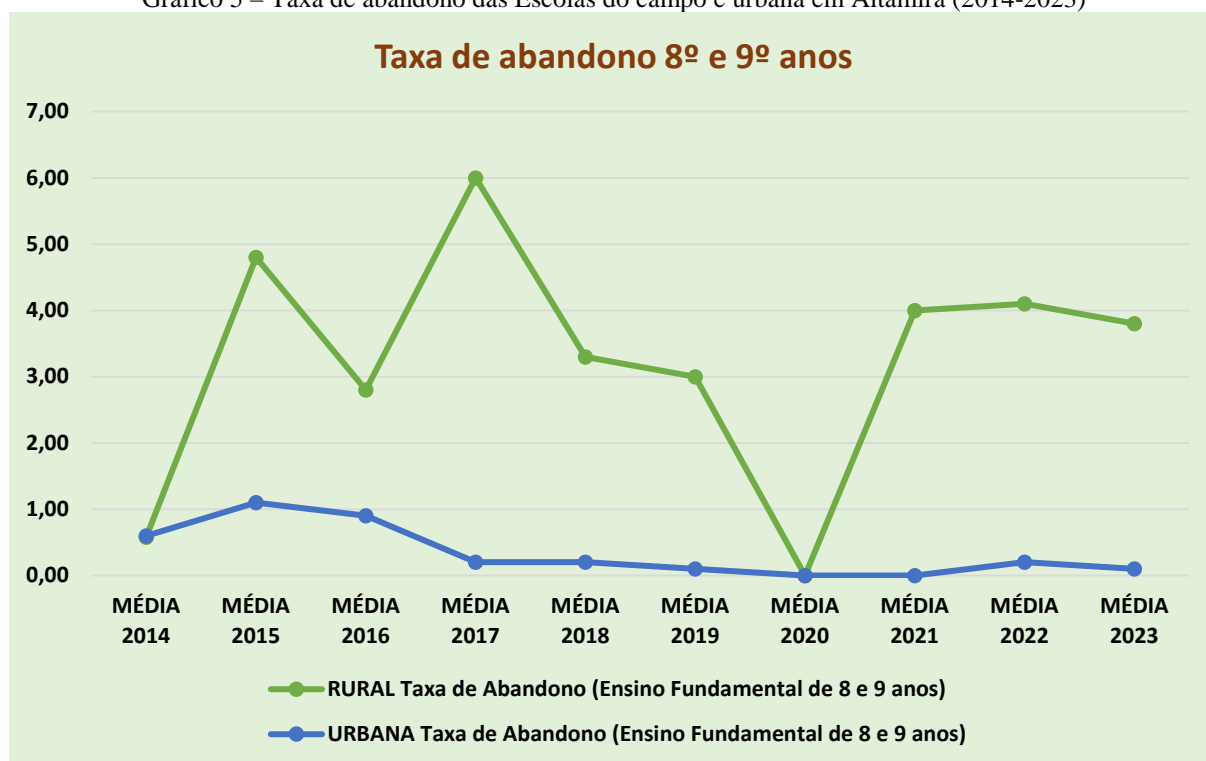
O Gráfico 4 revela de forma explícita as disparidades nas taxas de reprovação entre as escolas do campo e as escolas urbanas em Altamira, entre os anos de 2014 e 2023. Nota-se uma tendência geral de maior vulnerabilidade das escolas rurais, cuja taxa de reprovação apresentou oscilações mais intensas e índices mais elevados, especialmente no período anterior à pandemia. Entre 2014 e 2019 observa-se uma trajetória de aumento progressivo nas taxas de reprovação das escolas do campo, atingindo um pico alarmante de aproximadamente 13% em 2019, ao passo que nas escolas urbanas, as taxas se mantêm significativamente mais baixas, variando entre cerca de 3% e 6%. Essa discrepância denuncia desigualdades estruturais que afetam diretamente a qualidade da educação ofertada às populações do campo. A partir de 2020 observa-se uma mudança abrupta no cenário: ambas as redes — rural e urbana — registram taxas de reprovação próximas de 0% nos anos de 2020 e 2021. Essa aparente melhora, no entanto, não deve ser interpretada como reflexo de avanços efetivos no ensino-aprendizagem. Trata-se, antes, de uma resposta administrativa emergencial adotada no contexto da pandemia de COVID-19, como já relatado.

No entanto, o retorno às atividades presenciais em 2022 foi acompanhado por um novo aumento nas taxas de reprovação, tanto no campo quanto na cidade. Nota-se, nesse ponto, um estreitamento na diferença entre os dois contextos, com taxas convergindo para cerca de 5,5% em 2022 e chegando a aproximadamente 6% nas escolas urbanas em 2023. Embora essa redução da desigualdade aparente seja positiva, ela não necessariamente reflete uma melhora

da educação no campo, mas possivelmente um agravamento das condições nas escolas urbanas, afetadas pelo impacto acumulado da pandemia, defasagens na aprendizagem e desafios relacionados à recomposição curricular.

A análise das reprovações reforçou o argumento de que a equidade no acesso à educação de qualidade ainda é um desafio central no município de Altamira, especialmente quando se considera o contexto da educação no campo. Além disso, o dado mais preocupante é a tendência histórica de naturalização da reprovação nas escolas do campo, o que revela uma face perversa do sistema educacional, que impõe à população rural uma escolarização precária, reforçando ciclos de exclusão e abandono escolar. De modo geral, o gráfico evidencia que a reprovação escolar continua sendo um importante indicador das desigualdades educacionais no município. De maneira resumida, o Gráfico 5 ilustra a desproporção entre as escolas urbanas e rurais, mostrando que apenas nos anos de 2014 e 2020 (sendo 2020 influenciado pela pandemia) houve uma correspondência em termos de desempenho.

Gráfico 5 – Taxa de abandono das Escolas do campo e urbana em Altamira (2014-2023)



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2024 (origem: INEP).

O Gráfico 5 evidencia a evolução das taxas de abandono escolar nos anos finais do Ensino Fundamental (8º e 9º anos) nas escolas urbanas e do campo no município de Altamira, entre 2014 e 2023. A análise dos dados demonstrou, de forma inequívoca, a maior

vulnerabilidade das escolas do campo em relação à permanência dos estudantes, revelando uma disparidade persistente ao longo da série histórica.

Enquanto as escolas urbanas mantêm índices de abandono consistentemente baixos, oscilando entre 0,2% e 1,1% durante todo o período analisado, as escolas do campo apresentam flutuações significativas e preocupantes, com picos que ultrapassam 6% (como em 2017) e sucessivos anos com taxas acima de 3%. Isso revela a fragilidade estrutural e social das políticas educacionais voltadas para os estudantes do meio rural, que continuam enfrentando barreiras em relação ao acesso, deslocamento e infraestrutura.

Contudo, uma queda brusca para 0% na taxa de abandono nas escolas rurais em 2020, mesmo ano em que se observou comportamento semelhante nas escolas urbanas, denota esse fenômeno já evidenciado na análise dos gráficos anteriores e aponta reflexos de uma situação atípica provocada pela pandemia da COVID-19. A retomada do abandono rural em 2021 e 2022, com taxas em torno de 4%, reforça que os problemas estruturais não foram superados, apenas imersos momentaneamente.

Esse padrão evidencia que o abandono escolar no campo não é um problema pontual, mas sim sistêmico diretamente relacionado à falta de políticas públicas voltadas à garantia do direito à educação nas áreas rurais. O gráfico revela que a permanência na escola é um desafio concreto para os jovens rurais, sobretudo nos anos finais do Ensino Fundamental, etapa em que as desigualdades educacionais tendem a se acentuar.

Em contrapartida, as escolas urbanas demonstraram maior estabilidade nos índices de abandono, reflexo de uma estrutura mais consolidada e de melhores condições de acesso e permanência escolar, como transporte urbano regular, proximidade das residências e maior disponibilidade de recursos humanos e materiais.

Portanto, a análise do gráfico confirmou que as políticas públicas, voltadas à educação do campo em Altamira, ainda são insuficientes para garantir o direito à educação com qualidade e continuidade, especialmente nos anos finais da Educação Básica. A superação das desigualdades evidenciadas requer o fortalecimento de políticas públicas educacionais voltadas para o campo. Isso inclui realizar investimento em infraestrutura escolar rural, formação continuada de professores, ampliação da oferta de escolas no campo e o reconhecimento das especificidades culturais e territoriais dos sujeitos do campo.

Outrossim, os dados evidenciaram indícios de que as ações estatais voltadas à redução das desigualdades educacionais foram mais efetivas em 2014, período em que o FUNDEF ainda estava em vigor. Nesse contexto, observou-se uma redução nas taxas de abandono escolar,

possivelmente em decorrência de maiores investimentos na manutenção e desenvolvimento do ensino fundamental.

As políticas públicas direcionadas à educação do campo e ao transporte escolar desempenham um papel essencial na diminuição das disparidades no acesso e na permanência de estudantes nas escolas. Essas disparidades são expressivas e se manifestam na acentuada diferença entre os indicadores educacionais das escolas do campo e os das zonas urbanas.

Nesse sentido, o PNE/2014 orienta que os Estados, o Distrito Federal e os municípios elaborem seus próprios planos de educação com base nas necessidades específicas das populações do campo. O PNE/2014 contempla diretrizes em quase todas as suas metas com o objetivo de assegurar que o Estado formule políticas públicas voltadas à universalização da educação, respeitando as particularidades das comunidades rurais.

Certamente, a verdadeira equidade educacional exige ações diferenciadas que atendam às demandas específicas dos sujeitos do campo, respeitando seus modos de vida, culturas, ritmos e territorialidades. Isso implica a formulação de políticas públicas que não se restrinjam apenas à ampliação do acesso físico às escolas, mas que garantam também uma educação contextualizada, significativa e culturalmente pertinente.

Nessa perspectiva, o PME de Altamira deveria constituir um marco importante ao estabelecer diretrizes e metas voltadas à universalização do acesso e à melhoria da qualidade do ensino, com atenção especial às populações do campo. O PME expressa o compromisso do poder público municipal com a superação das desigualdades educacionais e com a valorização da diversidade, prevendo ações que assegurem o direito à educação básica pública, gratuita, laica, inclusiva e com qualidade social para todos, independentemente de sua localização geográfica. Porém, a efetivação dos preceitos normatizados não se consolida. A legislação educacional vigente, em seus níveis federal, estadual e municipal, incluindo o próprio PME de Altamira, estabeleceu como um de seus objetivos centrais, o atendimento educacional às populações do campo e às comunidades tradicionais. Entre os compromissos assumidos destacam-se: a valorização das identidades culturais desses grupos, a adequação das propostas pedagógicas às realidades locais e a construção de currículos diferenciados e pertinentes.

Além disso, é prevista a formação específica de professores para atuarem em contextos rurais, a ampliação e a melhoria da infraestrutura das escolas do campo, bem como a implantação de um sistema de transporte escolar seguro, eficiente e adaptado às condições locais. No entanto, apesar de essas garantias estarem formalmente previstas nos marcos legais e nas políticas públicas, bem como constatado na elevação da qualidade da formação dos professores, os indícios observados em Altamira revelaram que a efetivação dessas medidas

ainda é bastante limitada e distante das reais necessidades das populações atendidas como, por exemplo, as especificidades dos povos tradicionais.

As imagens apresentadas na Fotografia 3 ilustram parte das condições enfrentadas por muitas escolas do campo na região, estruturas precárias, inadequadas e, em alguns casos, incompatíveis com o que preconiza a legislação. Essa realidade aponta para um abismo entre o que está previsto no papel e o que, de fato, é implementado na prática.

Fotografia 3 – EMEF Paulo Freire (antiga EMEF Santa Maria), localizada na Ilha Cachoeira do Jabuti



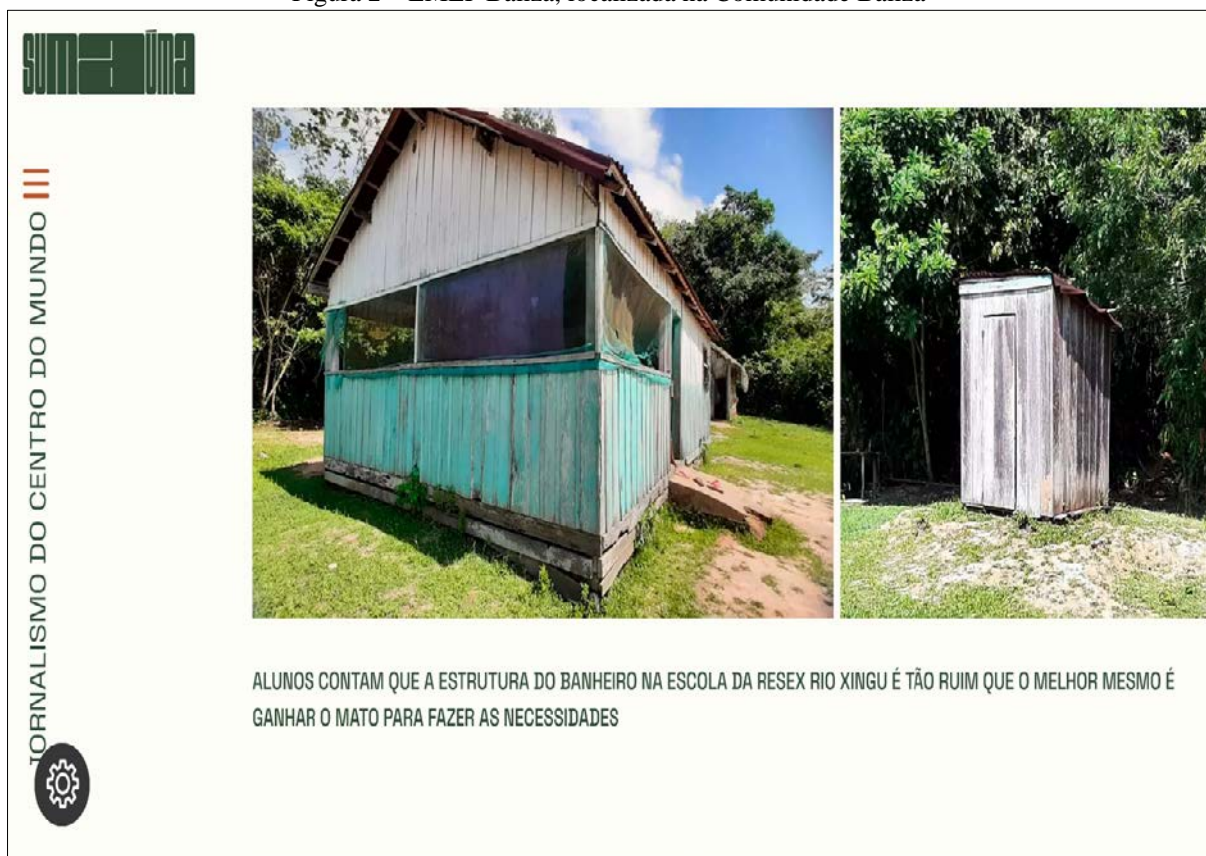
Fonte: Marcos Formigosa (2018).

Segundo informações da fonte, a escola demonstrada na Fotografia 3 nunca foi reformada e apresenta deterioração da infraestrutura e dos poucos bens que ela possui, estando com a pintura desgastada, quadro ainda de giz e piso queimado.

Embora esta dissertação não tenha como foco central a análise da infraestrutura das escolas, é importante destacar que caso houvesse uma investigação mais aprofundada e maior disponibilidade de tempo e acesso a informações, seria possível identificar uma diversidade ainda mais ampla de realidades, no que diz respeito às condições físicas das escolas do campo no município de Altamira.

As estruturas variam significativamente, indo desde escolas de alvenaria, com condições adequadas, até construções em madeira, muitas vezes precárias, como ilustrado na Figura 2. Isso indica que os casos observados nesta pesquisa representam apenas uma parte de um cenário possivelmente mais amplo e, em alguns contextos, ainda mais crítico.

Figura 2 – EMEF Baliza, localizada na Comunidade Baliza



Fonte: Patrícia Lima.

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: <https://sumauma.com/onde-nao-tem-voto-nao-tem-escola>).

Estruturas como a apresentada na Figura 2, exemplares de escolas construídas em madeira, sem acesso a saneamento básico, localizadas na região amazônica, evidenciam apenas uma das muitas dificuldades enfrentadas pelos alunos nas escolas do campo no município de Altamira. Essa realidade precária revela um cenário marcado por desigualdades históricas e por uma ausência de políticas públicas eficazes que contemplem as especificidades da educação do campo.

Para garantir uma educação de qualidade e assegurar o direito ao ensino digno para os alunos do campo, é indispensável investir na melhoria da infraestrutura escolar e na ampliação do acesso à educação. A precariedade das instalações físicas, como a ausência de banheiros

adequados, eletricidade, água potável e transporte escolar seguro compromete não apenas o aprendizado, mas também a permanência dos estudantes na escola.

A valorização da infraestrutura escolar e o fortalecimento de políticas públicas voltadas ao campo exercem um papel essencial na promoção da equidade educacional, pois esses investimentos são fundamentais para ampliar o acesso às escolas, reduzir as taxas de evasão e promover a universalização do ensino, em consonância com as metas estabelecidas nos Planos Nacional, Estadual e Municipal de Educação. Assim, mais do que uma necessidade estrutural, garantir condições dignas de ensino representa um passo decisivo para o reconhecimento e valorização das populações do campo, reafirmando o direito à educação como um direito de todos.

Assim, para concretizar o direito à educação rural, fundamentado nos princípios de igualdade e nas orientações definidas pelo PME, o poder público precisa de mais do que apenas vontade política. É necessário adotar uma abordagem sensível, estratégica e dedicada à superação das desigualdades estruturais que caracterizam os territórios da Amazônia rural.

Esses fatores impactam diretamente o alcance das metas e objetivos definidos pelo PNATE e pelos planos de educação em seus diferentes níveis, o PNE, o PEE e o próprio PME. A realidade do município de Altamira, com suas especificidades territoriais, socioculturais e estruturais, evidencia que as diretrizes formuladas no âmbito federal não contemplam de forma adequada as necessidades locais.

Essa desconexão entre as políticas públicas e o contexto amazônico revela uma fragilidade tanto nas ações de governo quanto nas políticas de Estado que, ao não refletirem ou não absorverem as particularidades desses territórios, acabam reproduzindo desigualdades e comprometendo a efetividade do direito à educação. Contudo, é de notório saber que apenas por meio da aplicação de políticas afirmativas, de um financiamento público protegido, do reconhecimento de indivíduos do campo e do aumento da participação social, poderemos progredir para uma educação genuinamente democrática, equitativa e transformadora.

5.2 O FINANCIAMENTO DO TRANSPORTE ESCOLAR EM ALTAMIRA

Nesta seção analisamos a aplicação dos recursos destinados ao transporte escolar no município de Altamira, com foco na dimensão financeira e na implementação do PNATE ao longo do recorte temporal proposto. A investigação contempla as principais características dos gastos, a identificação dos grupos de despesas mais recorrentes e a análise das informações

declaradas nas prestações de contas disponibilizadas pelo Tribunal de Contas dos Municípios do Estado do Pará (TCM-PA).

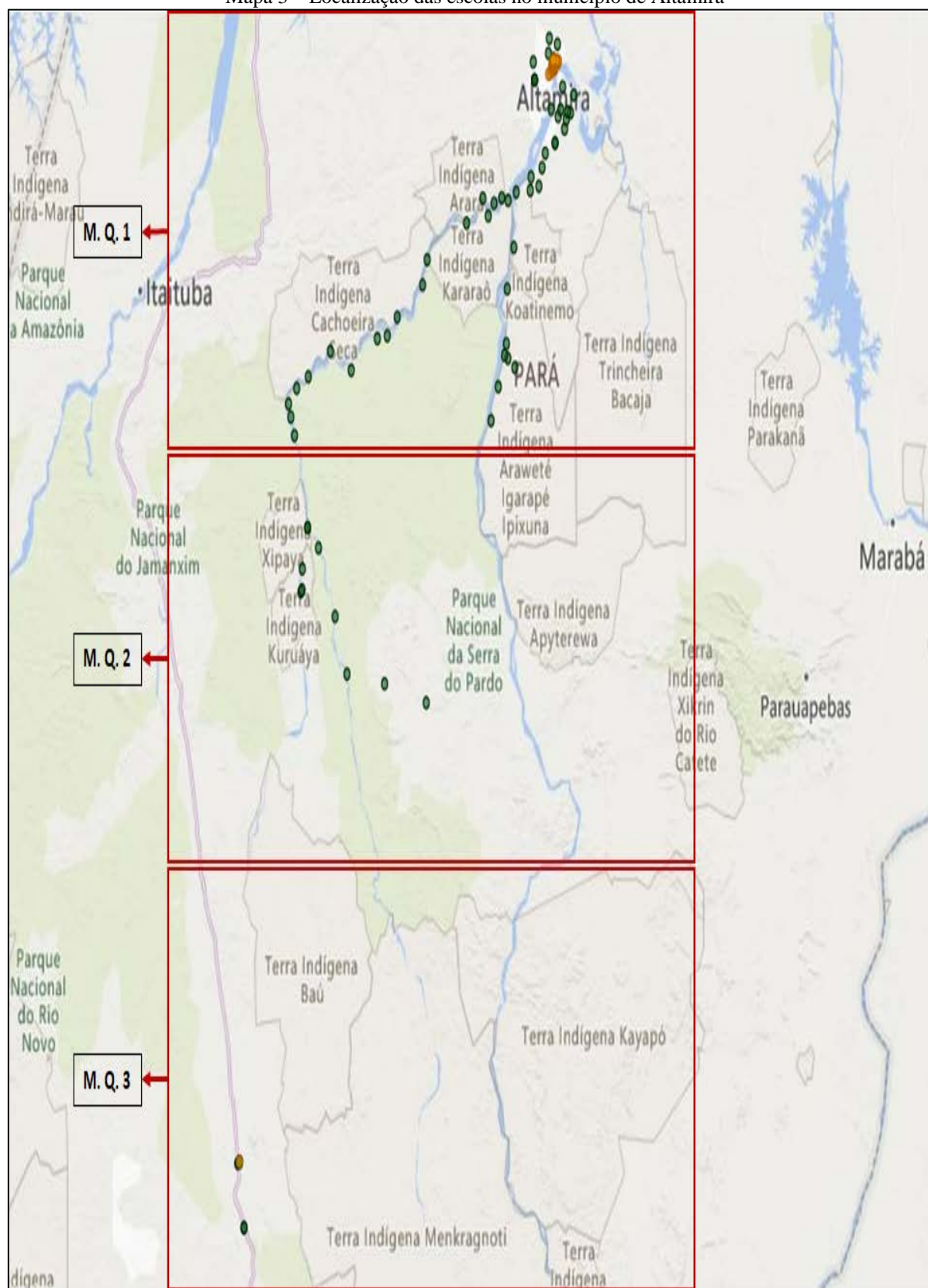
Além dos aspectos contábeis propomos uma abordagem qualitativa ao correlacionar os dados financeiros com a realidade das escolas do campo. Buscamos evidenciar como os investimentos (ou sua insuficiência) afetam diretamente a qualidade do transporte escolar oferecido, a segurança dos estudantes, o conforto no trajeto e, principalmente, o acesso e a permanência dos alunos nas instituições de ensino da zona rural. Esses elementos são fundamentais para garantir a efetividade das políticas públicas voltadas à educação do campo, especialmente em regiões com grandes desafios de infraestrutura.

A garantia do direito à educação na região amazônica deve passar inevitavelmente por uma análise crítica das condições de acesso às escolas, especialmente para estudantes residentes em áreas rurais, ribeirinhas e indígenas. Nessa região de vastas dimensões, baixa densidade demográfica e infraestrutura deficitária, o transporte escolar, tanto terrestre quanto fluvial, representa um dos maiores gargalos enfrentados pelas redes públicas de ensino. A complexidade logística, somada à escassez de recursos, compromete não apenas a frequência escolar, mas também a permanência e o desempenho dos alunos da educação básica.

Dessa forma, torna-se indispensável ampliar a discussão sobre o financiamento do transporte escolar a partir de uma perspectiva territorializada, que reconheça a diversidade regional e promova justiça educacional. Conforme apontam Dourado e Oliveira (2009), o fortalecimento da governança federativa requer que os entes subnacionais deixem de ser meros executores e passem a participar da formulação das políticas, a partir do diálogo com suas realidades e demandas específicas. Nessa lógica, a revisão dos critérios de pactuação do PNATE, aliada ao aumento da transparência e da capacidade técnica dos municípios, é condição essencial para que o programa atinja seus objetivos constitucionais de assegurar o direito à educação com equidade e qualidade.

Outro ponto que merece destaque é a inadequação dos critérios legais de repasse em relação à realidade local. Embora a legislação federal mencione a necessidade de atender aos estudantes da zona rural, ela não contempla variáveis como o tempo médio de percurso, a sazonalidade das vias, os custos adicionais dos modais fluvial e terrestre em regiões remotas, tampouco o impacto das chuvas na trafegabilidade das estradas e navegabilidade dos rios. Conforme demonstrado nos mapas 3 a 6, a localização das escolas rurais de Altamira em áreas de difícil acesso reforça a necessidade de um modelo de financiamento mais sensível às particularidades territoriais.

Mapa 3 – Localização das escolas no município de Altamira

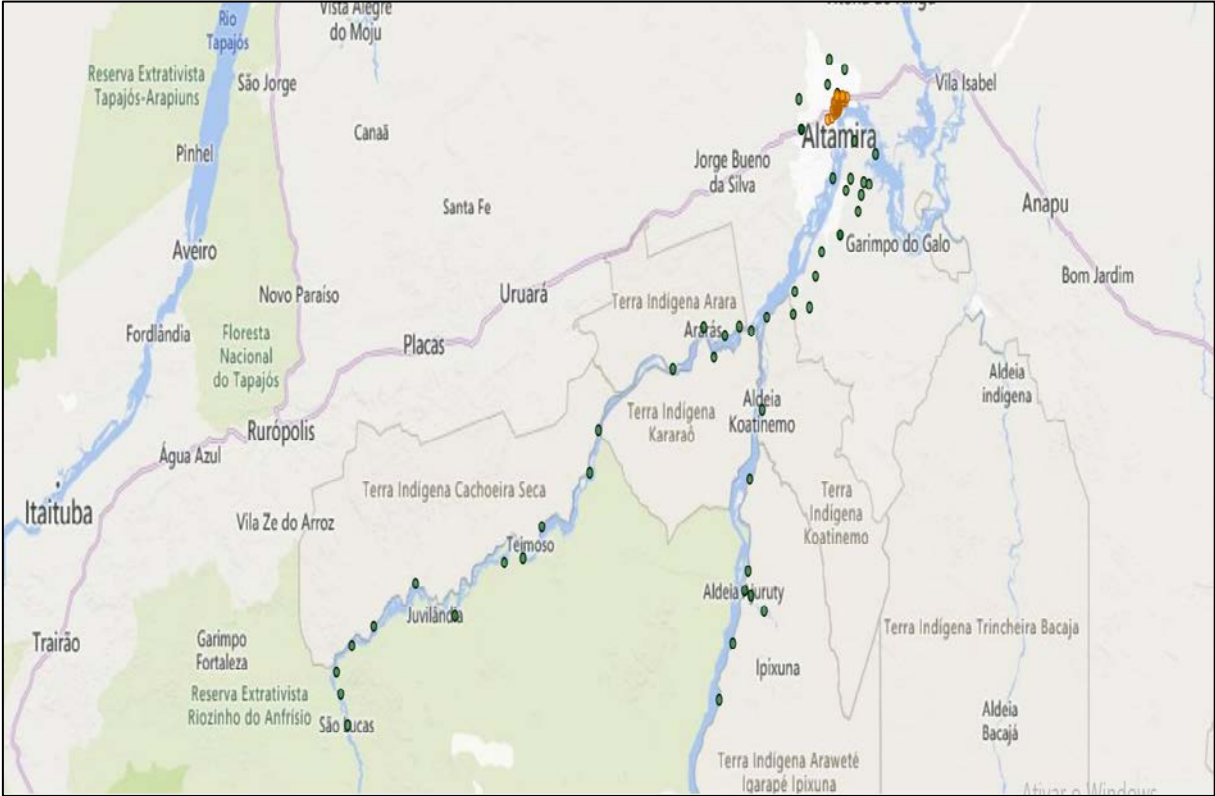


Legenda: M. Q. Mapa quadro.

Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

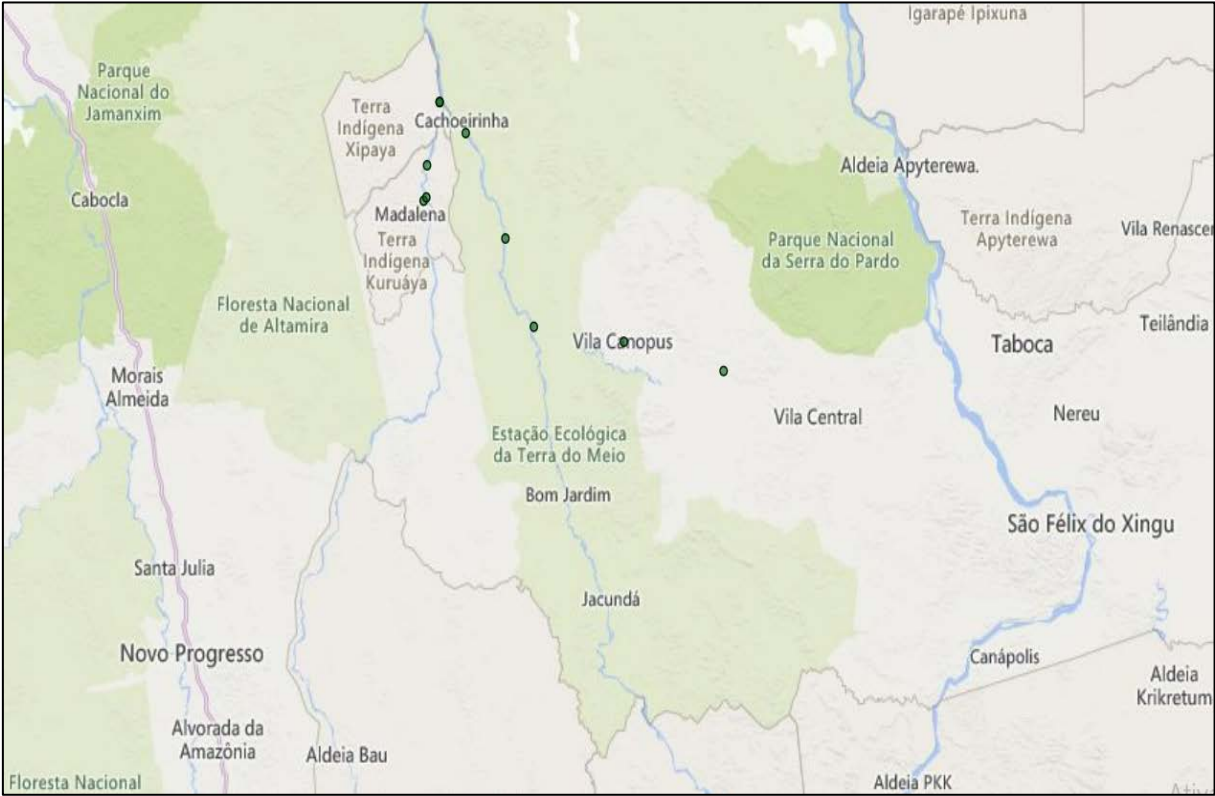
Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: INEPDATA, Ministério da Educação).

Mapa 4 – Aproximação do Mapa 3 – Quadro: M. Q. 1



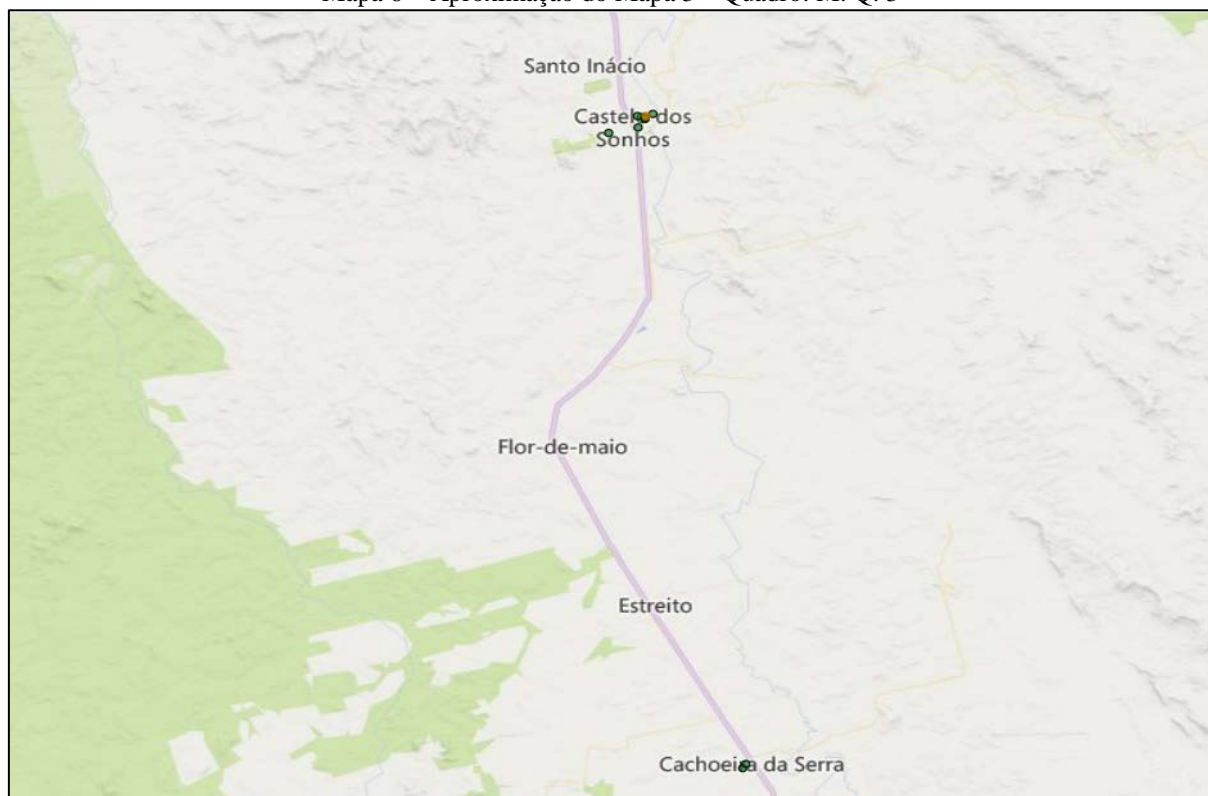
Fonte: INEPDATA, Ministério da Educação (2023).
Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: INEPDATA, Ministério da Educação).

Mapa 5 – Aproximação do Mapa 3 – Quadro: M. Q. 2



Fonte: INEPDATA, Ministério da Educação (2023).
Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: INEPDATA, Ministério da Educação).

Mapa 6 – Aproximação do Mapa 3 – Quadro: M. Q. 3



Fonte: INEPDATA, Ministério da Educação (2023).

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: INEPDATA, Ministério da Educação).

A análise dos mapas deixou evidente a dispersão territorial das escolas, com unidades localizadas em regiões distantes do centro urbano, como é o caso de Cachoeira da Serra que partindo do centro de Altamira para se chegar à localidade, é necessário passar por oito municípios, ficando localizada a mais de 1000 quilômetros da sede municipal. Esse dado não apenas ilustra as desigualdades de acesso ao serviço público educacional, mas também impõe a necessidade de reavaliação das formas de financiamento e gestão do transporte escolar no município. A simples adoção de critérios quantitativos, como número de alunos ou distância média, não é suficiente para captar as singularidades territoriais e logísticas da região.

Além disso, o custo para manter um transporte escolar minimamente eficaz em Altamira é substancialmente superior ao de municípios menores ou com maior densidade urbana. Isso ocorre porque os trajetos envolvem longas distâncias, vias em condições precárias e, em muitos casos, o uso de embarcações, que demandam manutenção específica, combustível e pessoal qualificado. A política de financiamento vigente, como PNATE, apesar de representar um importante programa de apoio, mostrou-se insuficiente diante do aporte financeiro necessário para custear o transporte escolar das demandas reais do território altamirense.

Outro ponto crítico está na gestão, pois a ausência de uma coordenação integrada entre as esferas federal, estadual e municipal comprometeu a eficácia das ações, gerando sobreposição de responsabilidades, atrasos no repasse de recursos e dificuldades operacionais na execução dos serviços. No contexto de Altamira, essa fragmentação agravou ainda mais os entraves operacionais, pois o planejamento deve considerar não apenas os aspectos educacionais, mas também geográficos, climáticos e sociais.

Cabe destacar ainda que a vulnerabilidade das populações do campo e das comunidades tradicionais e ribeirinhas reforça a urgência de um olhar mais sensível por parte do Estado. O transporte escolar, nesse contexto, não é apenas um meio logístico, mas uma ponte concreta para a cidadania e para a superação de desigualdades. A inadequação de políticas genéricas e a ausência de mecanismos que valorizem a escuta e a participação das comunidades envolvidas contribuem para a perpetuação de um modelo educacional excludente e urbano-cêntrico.

É fundamental que as políticas públicas voltadas para a educação do campo, especialmente aquelas relacionadas ao transporte escolar, sejam redimensionadas com base nas especificidades locais. Isso implica reconhecer que Altamira não pode ser tratada com os mesmos critérios de municípios com configurações geográficas e socioeconômicas distintas. Mais do que isso, é preciso que os programas federais e estaduais se adaptem às realidades amazônicas, sob pena de comprometer o próprio direito à educação e de inviabilizar a permanência dos alunos nas escolas.

Nesse sentido, é necessário reconhecer que embora o PNATE represente um avanço no que se refere à previsão de ações do Estado, no que diz respeito ao apoio técnico-financeiro da União aos municípios, ele não é suficiente para garantir, de forma equânime, o direito à educação aos alunos da zona rural de regiões como Altamira. A limitação dos recursos, aliada à carência de infraestrutura e à dificuldade de fiscalização e controle social, compromete os objetivos do programa em promover o acesso à educação, que é um direito universal, conforme apontado por autores como Molina (2004) e Arroyo (1999). Ambos ressaltaram a importância de políticas públicas territorializadas e construídas com base no diálogo entre os sujeitos locais e os órgãos governamentais. Molina (2004, p. 26) destacou ainda que a educação é um direito e deve ser tratada como direito, e como direito [...] “não pode ser tratado como serviço nem como política compensatória; muito menos como mercadoria”.

Dessa forma, a efetivação do PNATE em Altamira deve ser compreendida dentro de uma lógica de tensões entre o marco normativo nacional e a realidade concreta da execução municipal. A análise da pactuação do programa permitiu constatar que há um descompasso

entre o volume de recursos repassados e as necessidades efetivas do território, o que exige a adoção de medidas complementares, tanto em termos de financiamento quanto de governança. Tais medidas incluem o fortalecimento da capacidade técnica dos gestores locais, a ampliação da participação social no monitoramento dos serviços e a criação de instrumentos normativos que reconheçam e atendam à diversidade territorial da educação no campo.

Em suma, Altamira ilustra de maneira emblemática os desafios enfrentados na implementação de políticas públicas em contextos de complexidade geográfica e social. O PNATE, embora essencial, precisa ser revisto em suas bases de financiamento e planejamento, de modo a contemplar os custos reais do transporte escolar em áreas remotas e a garantir que todos os alunos, independentemente de sua localização, tenham assegurado o direito ao acesso e à permanência na escola.

Segundo dados do Censo Escolar de 2023 (INEP), mais de 7 milhões de estudantes em todo o Brasil dependem do transporte escolar público, e a região Norte concentra cerca de 18% desse total, mesmo representando menos de 9% da população nacional. No estado do Pará estima-se que quase 300 mil estudantes utilizem o transporte escolar regularmente, uma parcela significativa é atendida por rotas fluviais, realidade única entre as regiões do país.

O transporte escolar fluvial, específico da Amazônia Legal, envolve o uso de embarcações adaptadas, como voadeiras, bajaranas e lanchas escolares. Diferentemente do transporte terrestre, ele exige uma infraestrutura mínima de atracadouros, embarcações com manutenção constante, equipamentos de segurança náutica (como coletes salva-vidas) e tripulação treinada, além de autorização e fiscalização por órgãos como a Marinha do Brasil.

No entanto, diversos relatórios de controle externo, como os publicados pelo Tribunal de Contas da União (TCU, 2022), apontam deficiências alarmantes nesse serviço. Entre elas, embarcações sem condições de uso, ausência de documentação legal, falta de segurança mínima, além de motoristas não habilitados são problemas recorrentes em auditorias feitas nos municípios ribeirinhos paraenses.

Já o transporte terrestre, apesar de ser o modelo mais tradicional, encontra barreiras específicas na Amazônia, especialmente nos municípios da região da Transamazônica, como Altamira, Medicilândia, Brasil Novo e Uruará. A malha viária é composta, em grande parte, por estradas vicinais de terra batida, frequentemente intransitáveis no período chuvoso, o qual pode durar até seis meses ao ano. A esse respeito, um levantamento do DNIT (2023) mostra que apenas 11% das estradas do Pará são pavimentadas, percentual muito abaixo da média nacional. Em períodos de fortes chuvas, essas rotas se tornam perigosas ou completamente

inutilizáveis, provocando suspensão de aulas e perda de dias letivos, sobretudo nas escolas do campo.

Um dos principais agravantes da precariedade do transporte escolar na região amazônica é o elevado custo de sua operação. De acordo com dados do FNDE, o custo médio nacional por aluno transportado é de aproximadamente R\$ 1.200,00 por ano. No entanto, em municípios da Amazônia, esse valor pode ultrapassar R\$ 3.000,00, especialmente nas rotas mistas que combinam trechos fluviais e terrestres. Essa elevação nos custos está diretamente relacionada a fatores como os altos preços dos combustíveis, o desgaste acelerado dos veículos, a necessidade frequente de manutenção e as grandes distâncias entre as comunidades e as unidades escolares.

Outro aspecto que compromete a eficiência do transporte escolar é a ausência de um planejamento integrado entre os diferentes entes federativos. Conforme estabeleceu a LDB (Lei nº 9.394/1996), essa responsabilidade deve ser compartilhada entre União, Estados e Municípios, sendo regulamentada por normativas específicas do FNDE. Entretanto, a falta de articulação entre esses níveis de governo, aliada à limitação dos repasses financeiros, como os oriundos do PNATE, acaba sobrecarregando os municípios, que muitas vezes se veem sozinhos na tarefa de garantir esse serviço essencial.

A Tabela 8 apresenta uma amostragem dos preços praticados para o diesel S10 em diferentes municípios do estado do Pará durante o mês de junho de 2024. A análise comparativa dos dados revelou uma significativa disparidade nos valores cobrados, o que evidencia um fator crítico para a compreensão das desigualdades regionais que impactam diretamente políticas públicas como o transporte escolar.

Tabela 8 – Amostragem de valor de mercado do Diesel S10 – junho de 2024

Municípios - PA	Posto	Valor (R\$)
Altamira	Posto Vicom	6,13
Parauapebas	Mariscão	5,89
Itaituba	Auto Posto Nicolodi	5,73
Redenção	Posto Imaru	5,49
Santarém	Auto Posto Tropical	5,09
Belém	Posto Iccar	4,68
Ananindeua	Posto UBN	4,59
Marabá	Hiper Posto Marabá	4,59

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2024 (origem: <https://www.gasoradar.com.br/diesel/>).

Observa-se que Altamira registra o maior valor entre os municípios analisados, com o litro do diesel sendo comercializado a R\$ 6,13. Esse valor é substancialmente mais alto se comparado ao preço praticado em Belém, onde o litro custa R\$ 4,68, ou ainda em Ananindeua

e Marabá, ambos com o preço de R\$ 4,59. Essa diferença de até R\$ 1,54 por litro representa um peso significativo nos custos operacionais do transporte escolar em regiões do interior amazônico, especialmente aquelas que como Altamira enfrentam desafios logísticos agravados por distâncias extensas, ausência de infraestrutura adequada e difícil acesso.

É importante destacar que municípios como Parauapebas, Itaituba e Redenção também apresentam valores relativamente elevados (acima de R\$ 5,40), situando-se acima da média nacional. Em contrapartida, os municípios da Região Metropolitana de Belém apresentam os menores preços da amostragem. Essa assimetria pode ser atribuída a uma série de fatores, como o custo de transporte de combustíveis para áreas mais remotas, menor concorrência entre postos e dificuldades de acesso viário e fluvial, que encarecem a logística de abastecimento.

Essa variação nos preços do diesel não apenas sobrecarrega os orçamentos municipais, como também compromete a efetividade de programas federais como o PNATE, cujos repasses financeiros são uniformes, sem considerar as especificidades regionais. Assim, enquanto municípios como Belém conseguem operar o transporte escolar com maior eficiência orçamentária, localidades como Altamira enfrentam limitações severas para garantir o mesmo direito, revelando uma fragilidade estrutural na forma como as políticas públicas são financiadas e implementadas em territórios com realidades tão distintas.

Portanto, a análise da tabela reforçou a urgência de uma revisão nos critérios de financiamento e apoio ao transporte escolar, considerando as condições geográficas e socioeconômicas dos municípios amazônicos. Nesse caso, a equidade passa pela diferenciação nos repasses e pela adoção de estratégias que reconheçam as disparidades regionais como ponto de partida para a formulação de políticas públicas mais justas e eficazes.

As diferenças deveriam ser consideradas com mais atenção, como por exemplo, as dificuldades enfrentadas em relação aos preços, destacando-se dois pontos:

1. Estradas sem asfalto, de difícil acesso, esburacadas, com característica montanhosa, influenciam no consumo de combustível e consumo de peças e lubrificante, em detrimento do desgaste de suspensão e funcionamento dos motores em baixa velocidade e alta rotação para vencer estes obstáculos;
2. Valores dos produtos, peças, combustíveis, lubrificantes, entre outros, relativamente mais altos do que em outras regiões, onde os idealizadores do programa definiram, para fins do cálculo de repasse, fórmula que não contempla a realidade da região.

Ao analisar a implementação do PNATE, é essencial considerar não apenas os aspectos logísticos e operacionais, mas também os impactos sociais e educacionais decorrentes

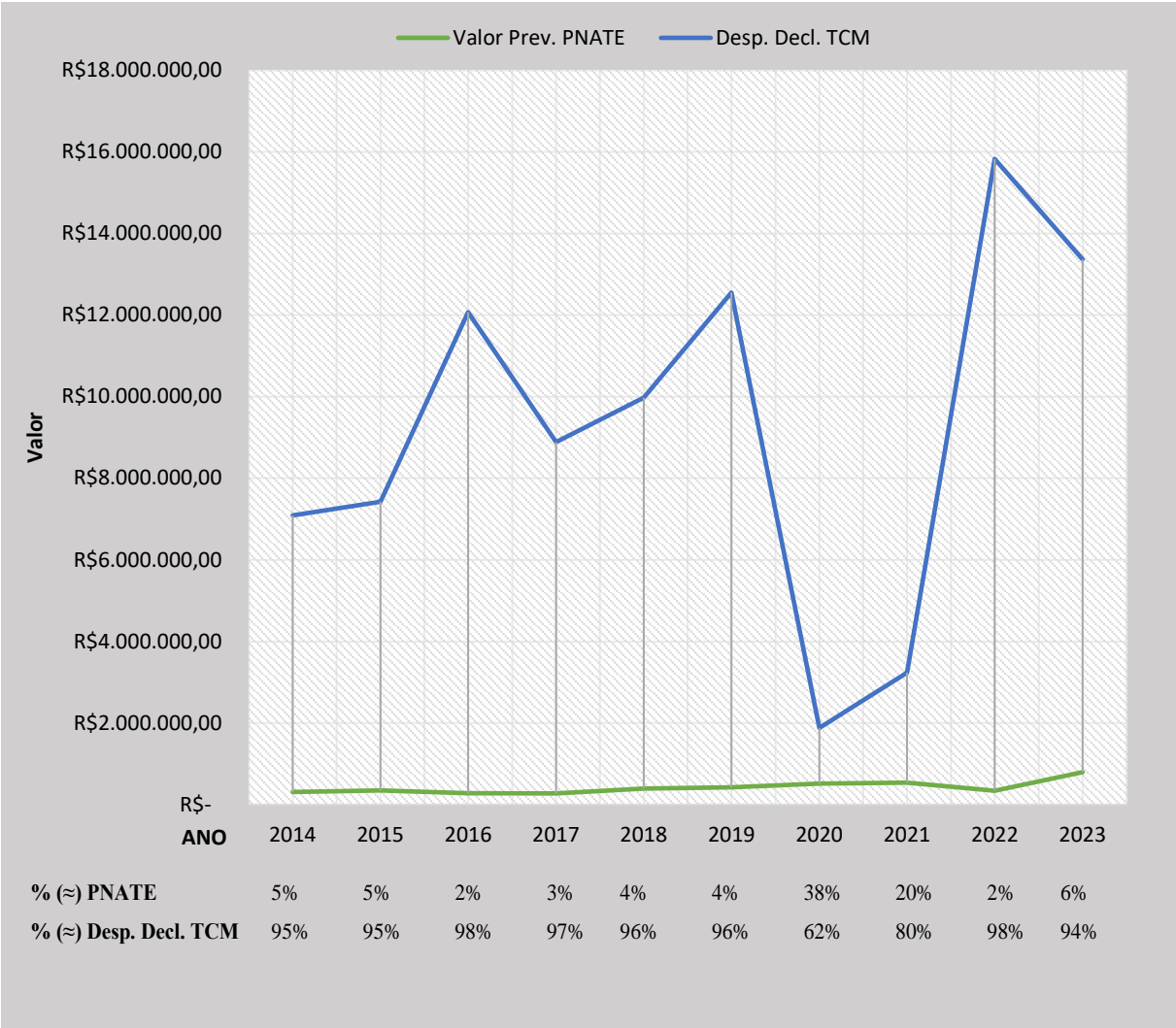
dessa política pública. O PNATE tem como um de seus principais objetivos a redução das desigualdades educacionais, ao promover a igualdade de oportunidades para estudantes de diferentes contextos geográficos e socioeconômicos. Contudo, além dos entraves estruturais e financeiros enfrentados por muitos municípios, observam-se impactos sociais significativos, especialmente nas regiões amazônicas.

A precariedade do transporte escolar está diretamente associada às elevadas taxas de evasão escolar e à distorção idade-série, sobretudo nos anos finais do Ensino Fundamental e no Ensino Médio, etapas nas quais o abandono escolar se torna mais expressivo. Estudantes submetidos a longos e arriscados trajetos diários tendem a abandonar os estudos, o que compromete seriamente a garantia do direito à educação. Dados do IBGE e do INEP demonstram que, no estado do Pará, mais de 30% dos alunos residentes em áreas rurais deixam a escola antes de concluir o Ensino Médio, sendo o transporte escolar apontado por famílias e gestores como um dos principais fatores para esse abandono. Além disso, a baixa frequência escolar causada pelas dificuldades de locomoção repercute diretamente nos índices de aprendizagem, no rendimento escolar e nas avaliações externas, ampliando ainda mais as desigualdades educacionais entre o campo e a cidade.

No caso do município de Altamira, a análise dos dados referentes aos gastos com transporte escolar no período de 2014 a 2023 evidenciou uma expressiva discrepância entre os valores repassados pelo governo federal por meio do PNATE e as despesas efetivamente realizadas pelo poder público local. Essa diferença revela a insuficiência do financiamento federal diante das demandas concretas de municípios com vastas zonas rurais, grandes distâncias entre as comunidades e os centros escolares, além de desafios logísticos acentuados. O volume crescente de matrículas na zona rural, somado ao aumento do custo com combustíveis, manutenção de veículos e contratação de motoristas, tem pressionado ainda mais os orçamentos municipais, que se veem obrigados a complementar significativamente os recursos federais.

A partir do cruzamento de informações disponibilizadas pelo TCM, pelo SiGPC e pelo INEP, tornou-se possível mensurar, com maior precisão, a dimensão do subfinanciamento do transporte escolar e seus efeitos diretos sobre o acesso e a permanência dos estudantes das zonas rurais nas escolas. O Gráfico 6, apresentado a seguir, sintetiza os dados obtidos nesse levantamento.

Gráfico 6 – Despesas Empenhadas (Declaradas) - TCM vs Valores de Repasses PNATE período de 2014 a 2023³



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).
Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2024 (origem: SiGPC/INEP e TCM).

De 2014 a 2023, os valores previstos pelo PNATE representaram, em média, uma fração mínima das despesas declaradas. Por exemplo, em 2016, enquanto o gasto declarado superou os R\$ 12 milhões, o valor transferido pelo PNATE foi inferior a R\$ 500 mil — representando apenas 2% do total das despesas. Esse padrão se repete em quase todos os anos analisados, com variações mínimas, e o valor PNATE jamais ultrapassa 6% da despesa total (alcançada apenas em 2023). Isso evidencia a perpetuação de uma política pública subfinanciada, cuja formulação não leva em conta as peculiaridades regionais e os custos reais do transporte escolar em áreas rurais e de difícil acesso.

³ (≈) Este símbolo significa aproximação, destaca que os valores são aproximados, pois os dados levantados podem apresentar variações a depender da fonte da informação.

A discrepância mais crítica se deu no período de 2020 a 2021, em que houve uma queda drástica nas despesas declaradas — passando de mais de R\$ 12 milhões em 2019 para cerca de R\$ 2 milhões em 2020. Tal redução pode estar relacionada ao contexto da pandemia de COVID-19, que levou à suspensão das aulas presenciais em todo o país. No entanto, mesmo nesse contexto atípico, o repasse do PNATE não apresentou acréscimos significativos, demonstrando a rigidez e a baixa capacidade adaptativa do programa frente às necessidades emergenciais da educação do campo.

Outro ponto que chamou atenção foi o aumento abrupto das despesas em 2022, com um pico de quase R\$ 16 milhões, contrastando com um repasse de apenas 2% do total. Este dado acendeu um alerta sobre a crescente sobrecarga das responsabilidades, financeira e de gestão, impostas aos entes municipais, que precisam arcar com praticamente a totalidade das responsabilidades que incidem sobre a viabilidade de manter o transporte escolar, utilizando-se de recursos oriundos de outras fontes não vinculadas diretamente à esfera federal.

A análise crítica dos dados reforçou os argumentos de diversos estudiosos sobre a fragmentação e desarticulação da política pública de transporte escolar no Brasil. Autores como Cury (2011) e Arroyo (1999) alertaram para a negligência histórica do Estado brasileiro com a educação do campo, marcada por políticas homogêneas que desconsideram as especificidades locais, tendo em vista que em municípios como Altamira, onde o deslocamento até as escolas pode envolver trajetos por rios e áreas de floresta, o custo por aluno é significativamente superior à média nacional, o que torna o repasse do PNATE ainda mais insuficiente.

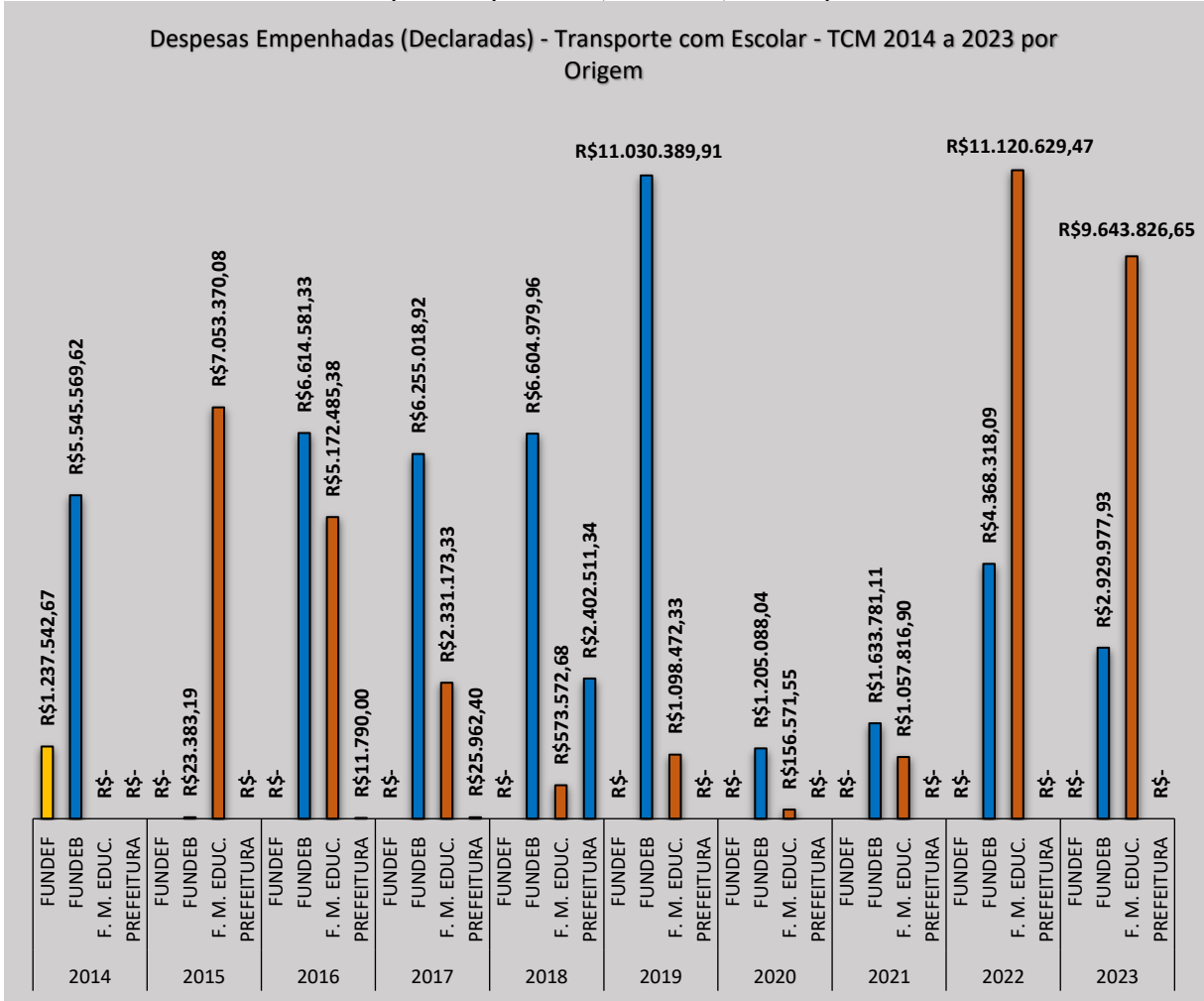
Além disso, a desproporção entre o repasse e a despesa real indica um grave problema de inadequação normativa. A legislação que rege o PNATE (Lei nº 10.880/2004) carece de mecanismos de correção regional e não contempla variáveis como topografia, densidade demográfica e extensão territorial. Isso contribui para um quadro de desigualdade no acesso e permanência de estudantes do campo na escola, violando o princípio da equidade no financiamento educacional, conforme preconizado pela Constituição Federal de 1988 e pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei nº 9.394/1996). Em síntese, o gráfico revelou a face concreta do subfinanciamento crônico do PNATE e a sua limitada eficácia como política de suporte ao transporte escolar rural.

Nesse sentido, a discrepância persistente entre o valor repassado e as despesas efetivas evidencia a urgência de uma reformulação profunda da política, com base em estudos técnicos e diagnósticos locais que permitam a alocação mais justa e racional dos recursos. Sem isso, a promessa de garantir o direito à educação aos estudantes do campo continuará sendo uma formalidade legal distante da realidade vivida nas comunidades rurais brasileiras.

Nessa perspectiva, as informações do relatório Avaliação Nacional do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – Avaliação de Impacto, Volume III (2019), elaborado em parceria entre o FNDE e a UFG, corroboram essa análise. O documento aponta que, na região Norte, os resultados do programa em relação à redução das taxas de abandono escolar não foram significativos. Com um valor Dif-Dif de 0,716, o estudo concluiu que não há evidências robustas de que o PNATE tenha contribuído para a diminuição do abandono escolar no período analisado — através do relatório, essa informação confirma os achados que revelam o impacto financeiro do PNATE.

Assim, a dinâmica da flutuação das despesas empenhadas declaradas (TCM-PA) é demonstrada de maneira mais visível no Gráfico 7, proporcionando uma compreensão mais aprofundada sobre os desafios financeiros que estão sendo enfrentados, considerando o montante gasto com transporte escolar.

Gráfico 7 – Valores Despesas Empenhadas (Declaradas) - TCM, período de 2014 a 2023



Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2024 (origem: SiGPC/INEP e TCM).

Com base nas informações apresentadas no gráfico é possível observar a evolução das despesas empenhadas com transporte escolar pelo município de Altamira no período de 2014 a 2023, conforme declarado ao Tribunal de Contas dos Municípios do Estado do Pará (TCM-PA). Essas despesas foram financiadas por diferentes fontes de recursos públicos, como o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério (FUNDEF), o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (FUNDEB), o Fundo de Participação dos Municípios (FPM), entre outros.

Conforme a análise dos dados ficou evidenciado um cenário de significativa variação no volume de recursos empenhados ao longo dos anos, o que reflete as oscilações na alocação orçamentária voltada ao transporte escolar. Esse comportamento pode ser resultado tanto de mudanças administrativas e conjunturais quanto de dificuldades estruturais e de planejamento enfrentadas pela gestão municipal. A concentração de recursos de diferentes origens para custear o transporte escolar indica não apenas a relevância dessa política pública para garantir o acesso e a permanência dos estudantes, especialmente os residentes em áreas rurais e ribeirinhas, como também uma possível sobrecarga sobre os fundos originalmente destinados a outras finalidades.

No caso do FUNDEB, cuja finalidade principal é a valorização dos profissionais da educação e a melhoria da qualidade do ensino básico, a destinação de parte significativa de seus recursos ao transporte escolar pode ter comprometido o atendimento pleno de suas metas. Embora a legislação permita certa flexibilidade na aplicação dos recursos, o uso excessivo em ações de transporte escolar, ainda que indispensáveis, pode reduzir os investimentos em infraestrutura escolar, formação docente e aquisição de materiais pedagógicos, prejudicando a efetividade da política educacional. Esse desvio de função pode ser interpretado à luz do artigo 70 da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Lei nº 9.394/1996) que define as despesas consideradas como manutenção e desenvolvimento do ensino.

De maneira semelhante, a utilização de receitas oriundas do FPM, transferência constitucional prevista no artigo 159, I, "b", da Constituição Federal de 1988, para custear o transporte escolar, sinalizou uma possível fragilidade na autonomia financeira do município. Como o FPM é uma fonte de receita de caráter geral, seu uso em uma função específica, como o transporte, pode comprometer outras áreas essenciais da administração pública, como saúde, saneamento ou infraestrutura urbana. A persistência de despesas, com transporte escolar, registradas como oriundas do extinto FUNDEF, mesmo após sua substituição formal pelo FUNDEB em 2007, sugere o uso de recursos remanescentes, possivelmente vinculados a

decisões judiciais, restos a pagar ou repasses retroativos. Ainda assim, a manutenção desse tipo de despesa em fontes não mais vigentes aponta para a complexidade da execução orçamentária e os desafios de atualização dos registros contábeis e da prestação de contas.

Nesse contexto, é possível afirmar que a gestão dos recursos destinados ao transporte escolar em Altamira, embora essencial para garantir o direito à educação das populações do campo, tem se dado de maneira fragmentada e financeiramente onerosa. A falta de uma fonte específica e suficiente para custear essa política tem levado à mobilização de diversos fundos, inclusive os que deveriam estar priorizando outras áreas. Isso pode comprometer a integridade das políticas públicas setoriais e revela a necessidade urgente de revisão nos mecanismos de financiamento do transporte escolar, especialmente em municípios de grande extensão territorial e com elevada dispersão populacional, como é o caso de Altamira.

O gráfico revela mais do que dados financeiros: ele traduz a sobreposição de responsabilidades sobre os fundos públicos e escancara os limites do atual modelo de financiamento do transporte escolar. A continuidade dessa dinâmica pode comprometer o pleno funcionamento das políticas educacionais, evidenciando a importância de políticas públicas mais coerentes, integradas e ajustadas à realidade local da Amazônia. As informações, sistematizadas por natureza de despesa e fonte de recurso, apresentadas no Quadro 13 evidenciam tendências significativas quanto às prioridades dos gastos com transporte escolar da administração municipal, bem como das estratégias adotadas para garantir o acesso e a permanência dos estudantes na escola, especialmente daqueles que vivem em áreas rurais e de difícil acesso.

Quadro 13 – Valores empenhados declarados de despesas com transporte escolar ao TCM/PA por natureza de despesa (Altamira – 2014 a 2023)

(continua)

ANO	ORIGEM	NATUREZA DA DESPESA	VALOR (R\$)	TOTAL (R\$)
2014	FUNDEF	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	618.831,30	6.783.112,29
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	614.281,37	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	4.430,00	
	FUNDEB	3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	5.449.737,54	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	72.800,00	
		3.1.90.92.00.00 – Despesas De Exercícios Anteriores	3.788,40	
		3.3.90.92.00.00 – Despesas De Exercícios Anteriores	19.243,68	

Quadro 13 – Valores empenhados declarados de despesas com transporte escolar ao TCM/PA por natureza de despesa (Altamira – 2014 a 2023)

(continuação)

ANO	ORIGEM	NATUREZA DA DESPESA	VALOR (R\$)	TOTAL (R\$)
2015	FUNDEB	3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	10.383,19	7.076.753,27
		3.1.90.92.00.00 – Despesas De Exercícios Anteriores	13.000,00	
	FUND. M. EDUCAÇÃO	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	2.747,75	
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	6.167.681,78	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	848.153,00	
		3.1.90.92.00.00 – Despesas De Exercícios Anteriores	34.787,55	
2016	FUNDEB	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	23.758,80	11.798.856,71
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	4.984.301,81	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	1.606.520,72	
2016	FUND. M. EDUCAÇÃO	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	43.787,38	
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	4.183.241,40	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	945.456,60	
	PREFEITURA	3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	2.430,00	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	9.360,00	
2017	FUNDEB	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	21.501,90	8.612.154,65
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	2.606.192,82	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	3.626.229,80	
		3.1.90.92.00.00 – Despesas De Exercícios Anteriores	1.094,40	
	FUND. M. EDUCAÇÃO	3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	900.815,00	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	883.820,01	
		3.1.90.92.00.00 – Despesas De Exercícios Anteriores	546.538,32	
	PREFEITURA	3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	25.962,40	

Quadro 13 – Valores empenhados declarados de despesas com transporte escolar ao TCM/PA por natureza de despesa (Altamira – 2014 a 2023)

(continuação)

ANO	ORIGEM	NATUREZA DA DESPESA	VALOR (R\$)	TOTAL (R\$)
2018	FUNDEB	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	6.203,15	9.581.063,98
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	1.575.921,75	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	5.022.855,06	
	FUND. M. EDUCAÇÃO	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	35.088,79	
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	121.746,04	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	409.431,84	
		3.3.90.92.00.00 – Despesas De Exercícios Anteriores	7.306,01	
	PREFEITURA	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	3.176,00	
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	628.413,44	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	1.770.921,90	
2019	FUNDEB	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	187.390,52	12.128.862,24
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	2.253.824,84	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	8.589.174,55	
	FUND. M. EDUCAÇÃO	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	677.931,67	
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	64.755,70	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	355.784,96	
2020	FUNDEB	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	16.771,67	1.361.659,59
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	44.483,00	
		3.3.90.92.00.00 – Despesas De Exercícios Anteriores	1.143.833,37	
	FUND. M. EDUCAÇÃO	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	79.439,47	
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	57.728,00	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	19.404,08	
2021	FUNDEB	3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	312.426,62	2.691.598,01
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	1.321.354,49	
	FUND. M. EDUCAÇÃO	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	121.868,19	
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	439.648,11	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	496.300,60	

Quadro 13 – Valores empenhados declarados de despesas com transporte escolar ao TCM/PA por natureza de despesa (Altamira – 2014 a 2023)

(conclusão)

ANO	ORIGEM	NATUREZA DA DESPESA	VALOR (R\$)	TOTAL (R\$)
2022	FUNDEB	3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	320.384,65	15.488.947,56
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	4.047.933,44	
	FUND. M. EDUCAÇÃO	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	4.238,06	
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	2.967.229,15	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	8.149.162,26	
2023	FUNDEB	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	462.765,16	12.573.804,58
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	767.529,33	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	1.699.683,44	
	FUND. M. EDUCAÇÃO	3.3.90.30.00.00 – Material De Consumo	240.136,91	
		3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Física	1.877.878,90	
		3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços De Terceiros - Pessoa Jurídica	7.525.810,84	
		Total das Despesas Orçamentárias Empenhadas (Declarada) 2014 A 2023 (R\$)		

Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2024 (origem: INEP e TCM).

A partir da observação das despesas empenhadas declaradas ao TCM, destaca-se a predominância da natureza “3.3.90.39.00.00 – Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Jurídica”, que concentra a maior parte dos recursos utilizados para a execução do transporte escolar ao longo do período analisado. Essa rubrica orçamentária refere-se à contratação de empresas privadas para prestação do serviço de transporte escolar, evidenciando a opção política e administrativa pela terceirização dessa atividade essencial. Em 2019, por exemplo, essa categoria concentrou um montante de R\$ 8.589.174,55, custeado com recursos do FUNDEB. Nos anos subsequentes, o padrão se manteve: em 2022 foram empenhados R\$ 8.149.162,26 e, em 2023, R\$ 7.525.810,84, ambos pelo Fundo Municipal de Educação.

A ênfase nessa forma de contratação sugere uma estratégia de gestão orientada à terceirização como solução para demandas logísticas complexas, especialmente nas áreas rurais, onde a distância entre as comunidades e as escolas é um dos principais desafios para o acesso à educação. A fragilidade da malha viária, a sazonalidade das chuvas e a dispersão populacional no território de Altamira tornam o transporte escolar um serviço custoso. Nesse contexto, a contratação de empresas pode ser vista como alternativa viável à aquisição e

manutenção de frota própria. Contudo, essa dependência da terceirização levanta preocupações quanto à qualidade do serviço prestado, à fiscalização dos contratos, ao controle social e à sustentabilidade financeira desse modelo.

A segunda natureza de despesa com maior volume de empenho é “3.3.90.36.00.00 – Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Física”, que corresponde ao pagamento de serviços prestados por pessoas físicas, notadamente motoristas e barqueiros autônomos contratados diretamente pela administração pública. Em 2015, esse tipo de despesa atingiu R\$ 6.167.681,78, o que demonstra um volume significativo de contratações individuais. Tal prática, embora possa atender a situações emergenciais ou locais de difícil acesso não cobertos por empresas contratadas, pode revelar a ausência de uma política estruturada voltada ao transporte escolar, além de representar riscos de precarização do trabalho e insegurança jurídica para os profissionais envolvidos.

Por sua vez, a natureza de despesa “3.3.90.30.00.00 – Material de Consumo”, que inclui gastos com combustível, peças de reposição, pneus, lubrificantes e demais insumos necessários à manutenção de veículos, apresenta valores consideravelmente inferiores. Em 2019, por exemplo, mesmo sendo o ano com maior aplicação nessa rubrica, o total empenhado foi de apenas R\$ 677.931,67 pelo Fundo Municipal de Educação. Em diversos anos, os valores foram inferiores a R\$ 100 mil. Isso sugere que há pouca ênfase na manutenção ou operação direta de frota própria, reforçando a hipótese de que o município opta majoritariamente pela contratação externa do serviço de transporte escolar em detrimento da criação de uma estrutura pública própria e sustentável.

Outro ponto relevante é a recorrência de despesas com a natureza “Despesas de Exercícios Anteriores” (códigos 3.1.90.92.00.00 e 3.3.90.92.00.00) que representa o pagamento de obrigações assumidas em exercícios anteriores e não liquidadas no prazo legal. Em 2020, essa despesa somou R\$ 1.143.833,37. Tal recorrência pode ser interpretada como indicativo de deficiências no planejamento orçamentário, atrasos na execução de contratos e possíveis falhas administrativas, comprometendo a regularidade e a previsibilidade do serviço de transporte escolar, como constatado em notícias referentes à interrupção dos serviços que são fundamentais para garantir a frequência dos estudantes, sobretudo na zona rural.

Somando-se todos os valores empenhados no período de 2014 a 2023 exclusivamente com transporte escolar público, o total alcança a cifra de R\$ 88.096.812,88. Este número, embora expressivo, deve ser analisado qualitativamente. A concentração dos gastos em contratos terceirizados, aliada à baixa aplicação em manutenção e infraestrutura própria, aponta para um modelo de gestão operacional e pouco estruturante, que privilegia soluções imediatistas

em detrimento de políticas de longo prazo voltadas à ampliação da frota própria, à qualificação profissional dos motoristas e à melhoria da malha de acesso às escolas.

Esse modelo de gestão, ainda que responda às urgências do presente, pode comprometer a qualidade, a regularidade e a segurança do transporte escolar no futuro, além de restringir a capacidade do poder público de intervir diretamente sobre a oferta do serviço. Isso é especialmente preocupante em um município com vasto território rural como Altamira, onde o transporte escolar se constitui em política fundamental para assegurar o direito à educação, conforme preconizado na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (Brasil, 1996) e reforçado em diretrizes do Plano Nacional de Educação (Brasil, 2014).

Portanto, embora o município invista valores significativos no transporte escolar público, as estratégias adotadas revelam uma política marcada pela fragmentação, terceirização e baixa capacidade de investimento estrutural, o que dificulta avanços na universalização do acesso à educação e na garantia da permanência escolar de estudantes do campo.

Além disso, é importante considerar que em contextos como o de Altamira, os custos para manter o transporte escolar são naturalmente mais elevados. Isso se deve à extensão das rotas, às condições precárias de muitas estradas vicinais e à baixa densidade populacional das comunidades atendidas. Isso impacta diretamente no chamado “custo aluno-transportado”. Esse cenário reforça a necessidade de políticas públicas mais sensíveis às particularidades regionais, com mecanismos de financiamento que considerem não apenas critérios quantitativos, mas também qualitativos e territoriais.

Portanto, a análise histórica da execução orçamentária do transporte escolar em Altamira revela não somente uma tendência de flutuação nos investimentos. Ela também aponta para a importância de se adotar uma gestão educacional mais equitativa, capaz de assegurar o acesso contínuo e seguro às instituições de ensino, especialmente para os alunos das zonas rurais. Isso deve ser feito em consonância com os princípios da equidade e da justiça social presentes na legislação educacional brasileira.

Nesse sentido, a transparência na execução das políticas deve ser vista como ferramenta fundamental para garantir a continuidade das ações educacionais, especialmente no âmbito do PNATE. A ampliação do acesso à informação e o fortalecimento do controle social são elementos indispensáveis para a promoção da equidade no acesso e na permanência de alunos do campo na escola, por meio de uma gestão responsável e comprometida com a correta aplicação dos recursos públicos.

Por fim, ao analisar os recursos do PNATE, distribuídos entre 2014 e 2023, conforme as esferas governamentais demonstrada na Tabela 9 pudemos observar como esses recursos foram alocados, tendo por base as três esferas.

Tabela 9 – Série Histórica do PNATE: recursos, per capita e cobertura escolar em Altamira em Perspectiva Comparada (2014 a 2023)

ANO	VALORES PNATE - REPASSES (R\$)			Per capita PNATE Altamira (R\$)	Quantidade de Alunos Atendidos com base na Per Capita Altamira	Comparação de valores repassados (%)	
	BRASIL	PARÁ	ALTAMIRA			Pará com Brasil	Altamira com Pará
2014	502.028.687,58	43.135.139,20	306.613,73	157,16	1951	8,59	0,71
2015	581.724.239,63	52.767.932,06	345.280,52	157,16	2197	9,07	0,65
2016	635.358.189,24	63.091.500,17	276.444,44	157,16	1759	9,93	0,44
2017	587.911.357,51	55.840.645,37	274.087,04	157,16	1744	9,50	0,49
2018	665.225.190,45	63.739.845,49	394.264,19	188,59	2090	9,58	0,62
2019	697.048.538,80	73.602.212,88	425.459,04	188,59	2256	10,56	0,58
2020	720.181.835,85	77.430.850,94	517.636,37	188,59	2744	10,75	0,67
2021	770.933.484,86	82.409.399,30	540.785,79	206,69	2616	10,69	0,66
2022	772.038.384,95	75.282.262,57	339.136,17	187,03	1813	9,75	0,45
2023	872.038.385,00	91.791.388,99	794.775,17	216,76	3666	10,52	0,87

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Nota: Dados coletados durante o 2º semestre de 2024 (origem: SiGPC/INEP).

A análise crítica da Tabela 9, que apresenta os dados educacionais de Altamira em comparação com os repasses do PNATE para o Brasil, permitiu verificar que o estado do Pará e o próprio município, entre os anos de 2014 e 2023, revelam aspectos estruturais importantes sobre a distribuição dos recursos públicos e os desafios enfrentados pela política de transporte escolar em contextos periféricos e de grande complexidade territorial, como é o caso da Amazônia paraense.

Ao longo do período analisado observamos um crescimento contínuo no volume total de repasses do PNATE em âmbito nacional, passando de aproximadamente R\$ 502 milhões em 2014 para R\$ 872 milhões em 2023. Essa tendência também foi observada no estado do Pará, cujos repasses passaram de R\$ 43,1 milhões para R\$ 91,7 milhões no mesmo intervalo. No entanto, ao observar os dados referentes ao município de Altamira verificamos que os aumentos foram menos expressivos e, em alguns anos, os valores per capita e totais revelaram uma queda relativa em relação ao crescimento estadual e nacional.

A comparação entre os valores per capita do PNATE repassados a Altamira (última coluna da tabela) e a proporção percentual que o município representa em relação ao total repassado ao estado do Pará é particularmente reveladora. Ainda que o Pará (em média) receba

cerca de 10% dos recursos nacionais do PNATE, Altamira nunca ultrapassa 0,87% da cota estadual, mesmo sendo um dos maiores municípios do mundo em extensão territorial, com vasta zona rural, comunidades ribeirinhas e população dispersa, fatores que implicam elevados custos logísticos para a oferta do transporte escolar.

Além disso, o valor per capita repassado ao município apresenta estagnação e pouca variação significativa ao longo dos anos, oscilando entre R\$ 157,16 e R\$ 216,76 em 2023. Esse valor, embora padronizado nacionalmente com base no número de estudantes atendidos, conforme já abordado, não considera suficientemente as especificidades regionais e territoriais que impactam diretamente os custos operacionais do transporte escolar em municípios como Altamira, ou seja, um valor per capita igual para estudantes de regiões com melhor acesso e para alunos que vivem em áreas de difícil acesso, como comunidades indígenas ou ribeirinhas, o que resulta em uma lógica de financiamento injusta e insuficiente que compromete a efetividade do programa.

Outro ponto que merece destaque é a oscilação na quantidade de alunos atendidos com base no valor per capita ao longo do período. O número de estudantes supostamente beneficiados pelos valores repassados variou de 1.744 em 2017 para 3.666 em 2023. Esse aumento pode não, necessariamente, refletir um avanço real no atendimento, mas sim uma tentativa da gestão municipal de redistribuir recursos limitados para um número crescente de estudantes, o que acaba diluindo a capacidade operacional e reduzindo a qualidade do serviço prestado.

Dessa maneira, a baixa proporção percentual de Altamira em relação ao total do Pará (sempre abaixo de 1%) demonstra ainda uma sub-representação do município no processo de distribuição dos recursos do PNATE, considerando sua extensão, número de localidades atendidas e complexidade logística. Esse dado evidencia um descompasso entre a lógica de financiamento nacional e as necessidades locais concretas, reforçando a crítica de que o modelo atual de repasses do PNATE carece de mecanismos de correção que levem em conta indicadores como densidade demográfica, número de rotas escolares, custo por quilômetro rodado, e acessibilidade territorial, onde só a per capita "diferenciada" não é suficiente, pois os custos para locomoção em uma estrada de chão com péssima trafegabilidade certamente são maiores.

Em termos de política pública, a análise do Quadro 9 revelou a fragilidade do PNATE enquanto instrumento de equidade territorial. A sua estrutura de financiamento padronizada desconsidera os desafios reais enfrentados por municípios da Amazônia, como Altamira, e evidencia a fragilidade do atendimento ao direito à educação de populações do campo, que dependem diretamente do transporte escolar para acessar as unidades de ensino. Portanto, a

análise crítica dos dados evidenciou não apenas a insuficiência dos recursos do PNATE frente às demandas de Altamira, mas também a inadequação de critérios de distribuição que ignoram as desigualdades regionais. A continuidade dessa lógica pode comprometer não só a operacionalização do transporte escolar, mas o próprio acesso e permanência de milhares de estudantes nas escolas do campo, ferindo o princípio constitucional da igualdade de oportunidades educacionais. Assim, a experiência de Altamira demonstra, com clareza, os limites do modelo vigente e a necessidade de um novo pacto federativo que reconheça efetivamente as desigualdades territoriais como elemento central no planejamento e na execução das políticas públicas educacionais.

Nesse viés, a descentralização da execução do programa para os entes federados, embora prevista para garantir autonomia local, nem sempre é acompanhada da capacitação técnica e do suporte institucional, meios necessários para uma gestão eficiente dos recursos. Como observou Cury (2011), a descentralização sem o devido financiamento configura uma transferência de responsabilidades sem a correspondente garantia de meios, resultando em políticas públicas marcadas por desigualdades regionais.

Essa informação reforça que o apoio do governo federal tem sido insuficiente, mesmo que se considere complementar, abrindo uma questão: qual é o valor/percentual que deve ser considerado complementar? Pois, segundo as despesas empenhadas declaradas, junto ao TCM pelo município, os valores repassados por meio do PNATE estão muito aquém da necessidade.

O contexto apresentado evidencia a desconexão entre os valores financeiros transferidos e a real necessidade de atendimento às populações do campo. Isso reforça a precisão de uma análise mais aprofundada das políticas públicas e dos recursos disponíveis, para que possam ser mais bem ajustadas às necessidades reais da região.

Neste contexto, apresentamos uma análise crítica em relação aos repasses realizados pelo PNATE, quanto à sua suficiência, previsibilidade e correção monetária. A seguir é apresentada uma tabela contendo os valores repassados pelo programa entre os anos de 2014 e 2023, em âmbito nacional, estadual (Pará) e municipal (Altamira), confrontando-os com os respectivos valores corrigidos anualmente pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), conforme divulgado pelo IBGE. A análise incluiu ainda a média percentual da defasagem entre os valores reais e os valores corrigidos, permitindo uma avaliação crítica da política de financiamento do transporte escolar no campo.

Com base na Tabela 10 apresentada observa-se uma defasagem sistemática nos repasses do PNATE, tanto em âmbito nacional quanto estadual (Pará) e municipal (Altamira), quando comparados aos valores corrigidos pelo INPC. Essa defasagem média, ao longo dos

anos de 2014 a 2023, varia entre 2% e 11%, com média geral em torno de 6%. A seguir apresento uma análise crítica dos dados e de seus impactos na política pública.

Tabela 10 – Série Histórica do PNATE: recursos, per capita e cobertura escolar em Altamira em Perspectiva Comparada (2014 a 2023)

VALORES PNATE - REPASSES (R\$)							
ANO	Valor de Repasses Brasil (R\$)	Valores corrigidos INPC IBGE anual	Valores de Repasse Pará	Valores corrigidos INPC IBGE anual	Altamira	Valores corrigidos INPC IBGE anual	Média Percentual de defasagem (%)
2014	502.028.687	533.296.389	43.135.139	45.821.712	306.613	325.710	6
2015	581.724.239	647.320.453	52.767.932	58.718.133	345.280	384.214	11
2016	635.358.189	677.164.503	63.091.500	67.242.895	276.4444	294.634	7
2017	587.911.357	600.063.073	55.840.645	56.994.832	274.087	279.752	2
2018	665.225.190	688.068.690	63.739.845	65.928.639	394.264	407.803	3
2019	697.048.538	728.287.396	73.602.212	76.900.762	425.459	444.526	4
2020	720.181.835	759.412.517	77.430.850	81.648.764	517.636	545.833	5
2021	770.933.484	849.261.714	82.409.399	90.782.342	540.785	595.730	10
2022	772.038.384	817.838.481	75.282.262	79.748.277	339.136	359.254	6
2023	872.038.385	904.364.760	91.791.388	95.194.086	794.775	824.237	4

Fonte: Elaborado pelo autor (2025).

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: SiGPC/INEP/Banco Central).

O município de Altamira apresenta comportamento semelhante ao cenário nacional, mas os valores absolutos repassados são extremamente baixos quando comparados à dimensão territorial e às especificidades regionais da Amazônia paraense. Por exemplo, em 2023, Altamira recebeu R\$ 794.775,17, quando o valor corrigido pelo INPC seria R\$ 824.237,41 — uma perda de cerca de R\$ 29.000,00. Essa quantia, apesar de parecer pequena em termos absolutos, representa impacto direto em serviços como manutenção de frota, combustível e rotas em áreas rurais de difícil acesso.

Municípios como Altamira enfrentam custos mais elevados de logística devido à grande extensão territorial, infraestrutura precária e condições climáticas adversas. A defasagem nos repasses intensifica as desigualdades regionais, prejudicando ainda mais os estudantes de áreas rurais e ribeirinhas. A insuficiência de recursos leva à redução ou precarização das rotas escolares, dificultando o acesso

A análise dos dados mostra que o PNATE sofre com uma defasagem crônica dos valores repassados, agravada pela ausência de mecanismos que possibilitem a atualização monetária com base no INPC ou em outro índice inflacionário. Isso acarreta prejuízos diretos à efetivação da política pública de transporte escolar, sobretudo em regiões como o Pará e, mais especificamente, em municípios como Altamira.

A não correção dos valores de repasse impacta negativamente a equidade educacional, contrariando os princípios constitucionais e legais que regem o direito à educação. A superação desses desafios requer, portanto, uma reformulação no modelo de financiamento do PNATE, incluindo: vinculação dos repasses à inflação, critérios de correção regionalizados, e maior participação da União no custeio do transporte escolar no campo.

Neste cenário de defasagem e de dificuldades orçamentárias, o Conselho de Acompanhamento e Controle Social (CACS) desempenha um papel crucial no monitoramento destes valores gastos e na avaliação e fiscalização dos recursos públicos destinados à educação, especialmente no âmbito do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (FUNDEB). Contudo, a negligência na implementação das disposições legais que regem o funcionamento dos CACS compromete gravemente a transparência e a eficácia das políticas públicas, incluindo a política de transporte escolar.

Nessa lógica, os CACS/FUNDEB são órgãos colegiados, compostos por representantes do governo e da sociedade civil, com a missão de garantir a transparência e a correta aplicação dos recursos destinados à educação. Entre as suas competências destacam-se o acompanhamento da transferência e execução de verbas, a emissão de pareceres sobre as prestações de contas e a supervisão de programas como o Caminho da Escola e o PNATE. Estas responsabilidades são fundamentais para garantir que os recursos cheguem às áreas mais necessárias e sejam utilizados de maneira eficiente e ética.

Apesar do arcabouço jurídico robusto, a prática revela uma série de desafios que comprometem o desempenho dos CACS. Entre os problemas mais recorrentes estão:

- **Baixa Participação e Representatividade:** a composição plural dos conselhos muitas vezes não é respeitada, resultando em órgãos pouco representativos e alheios às demandas das comunidades locais.
- **Manipulação e Controle Político:** práticas autoritárias, clientelismo e cooptação de lideranças enfraquecem a autonomia do conselho, transformando-o em um instrumento de legitimação de práticas questionáveis;
- **Falta de Capacitação:** a ausência de formação contínua para conselheiros limita a capacidade técnica para desenvolver suas funções de maneira eficiente, comprometendo a análise crítica das prestações de contas e o acompanhamento das políticas públicas;
- **Omissão e Inação Frente às Irregularidades:** quando há suspeitas de irregularidades muitos conselhos não adotam as medidas cabíveis, como

recorrer ao Ministério Público ou aos tribunais de contas. Isso pode resultar de pressão política, desinformação ou falta de estrutura.

Lamentavelmente, o transporte escolar é um dos setores mais sensíveis à má gestão de recursos, pois a omissão do CACS em monitorar de perto a aplicação das verbas previstas ao PNATE e ao Caminho da Escola pode resultar em: veículos com condições precárias devido à falta de fiscalização, o que possibilita a utilização de veículos sem manutenção adequada, comprometendo a segurança dos estudantes; além de desperdício de recursos com gastos desnecessários ou superfaturados em contratos de transporte, que podem drenar recursos que poderiam ser destinados à melhoria da infraestrutura e serviços educacionais; e inacessibilidade para estudantes do campo, quando o planejamento e a execução do transporte escolar são ineficientes, os estudantes de áreas remotas enfrentam dificuldades para frequentar a escola, ampliando as desigualdades educacionais.

A fim de organizar tais ações, o Conselho Municipal de Educação de Altamira (CME) foi instituído pela Lei Municipal nº 657, de 18 de dezembro de 1995, com o propósito inicial de exercer funções deliberativas e fiscalizadoras no âmbito das políticas públicas educacionais do município. No entanto, em seus primeiros anos de existência, o Conselho enfrentou severas limitações estruturais e institucionais, carecendo de espaço físico, recursos humanos e condições operacionais adequadas para desempenhar plenamente suas atribuições. Tais fragilidades refletiam não apenas a carência de investimentos, mas também a ausência de vontade política por parte dos governos municipais da época, que viam o CME como um órgão meramente consultivo e com limitada influência na definição das diretrizes educacionais.

Desse modo, a partir de 2008 profissionais vinculados à Secretaria Municipal de Educação e Cultura (SEMEC) iniciaram um processo de mobilização e reorganização institucional com vistas a tornar mais ativa a participação do CME. Essa articulação resultou, em 2010, na formação de uma comissão oficial responsável por reestruturar o Conselho e conduzir o processo de eleição dos novos membros. Eles são oriundos de diferentes segmentos sociais, como instituições de ensino superior, escolas públicas e privadas, conselhos escolares, sindicatos e órgãos de proteção à infância, o que garantiu uma maior representatividade e compromisso com a gestão democrática da educação.

A instalação física do Conselho foi viabilizada em junho de 2010, por meio da destinação de um espaço dentro das dependências da Escola Municipal de Ensino Fundamental Dom Clemente Geiger, funcionando como anexo da SEMEC. Apesar disso, a efetiva autonomia e ampliação do escopo de atuação do órgão só foram alcançadas com a promulgação da Lei Municipal nº 3.085, de 29 de junho de 2012, que instituiu o Sistema Municipal de Ensino e

reestruturou formalmente o CME. Este momento representou uma resposta à pressão de setores da sociedade civil e de educadores locais que reivindicavam maior transparência e controle social sobre as decisões do Executivo na área da educação.

Destarte, a Lei Municipal nº 3.085/2012 representou um marco regulatório importante para a educação em Altamira, ao estabelecer os fundamentos legais do Sistema Municipal de Ensino e redefinir o papel do Conselho no contexto da gestão educacional. Com essa legislação, o CME passou a exercer não apenas funções deliberativas e fiscalizadoras, mas também competências normativas, consultivas, mobilizadoras e de controle social. Ele assumiu um papel ativo na formulação, acompanhamento e avaliação das políticas públicas de educação, em consonância com os princípios da gestão democrática e da qualidade social do ensino.

Apesar do avanço institucional, a trajetória do CME de Altamira não esteve imune à interferência político-partidária dos governos municipais. Em diferentes gestões observou-se a tentativa de instrumentalização do Conselho por meio da nomeação de conselheiros alinhados politicamente ao governo em exercício, comprometendo sua autonomia e capacidade crítica. Essa prática compromete os fundamentos da gestão democrática, pois enfraquece a representatividade social e subordina o Conselho aos interesses imediatos do Executivo. Conforme apontado por Dourado (2010), muitos conselhos municipais no Brasil enfrentam um dilema entre o exercício da autonomia institucional e a submissão à lógica político-administrativa do governo local, o que limita sua efetividade como espaços de deliberação autônoma.

Outro instrumento de planejamento estratégico que ampliou as atribuições do CME foi o PME, elaborado em consonância com o PNE. O PME de Altamira estabeleceu metas e estratégias para o desenvolvimento da educação no município no decênio 2015–2025, abrangendo aspectos como já abordado em relação à universalização do acesso, melhoria da qualidade, valorização dos profissionais da educação e equidade no atendimento. O Conselho Municipal de Educação atua como instância fundamental no monitoramento e avaliação da implementação do PME, promovendo a articulação entre os diferentes agentes educacionais, em tese, com ações que visam garantir o cumprimento das metas pactuadas.

Essas atribuições conferem ao CME um papel central na estrutura de governança educacional de Altamira, pois deve estar em conformidade com os preceitos da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, que reconhece os sistemas municipais de ensino como autônomos e responsáveis pela organização, supervisão e regulamentação das instituições educacionais sob sua jurisdição (Brasil, 1996). Além do respaldo legal, a atuação dos conselhos municipais de educação representa uma expressão concreta da gestão democrática, conforme

previsto na LDB. Ela é defendida por diversos estudiosos da área educacional como um instrumento essencial para a participação social e o fortalecimento da qualidade da educação pública (Oliveira; Araújo, 2005). Segundo os autores, os conselhos possibilitam a aproximação entre o poder público e a comunidade escolar, promovendo maior transparência, equidade e eficácia nas políticas educacionais.

Atualmente, o Conselho Municipal de Educação de Altamira é composto por duas câmaras temáticas — a Câmara de Educação Básica e a Câmara de Legislação e Normas. Ele tem como finalidade assegurar a participação dos diversos segmentos da sociedade civil na definição das diretrizes da educação municipal. No entanto, a efetiva atuação do CME continua enfrentando desafios relacionados à sua independência institucional, à rotatividade dos membros e à permanência da influência político-partidária em sua composição. Esses aspectos demandam atenção constante da sociedade civil organizada e dos profissionais da educação para assegurar sua efetividade como instância de controle e deliberação.

Em relação ao financiamento, Gouveia (2009, p. 49-50) relata que, em termos gerais, pode-se indicar onde, à direita, destaca-se a visão de que a gestão dos recursos existentes é suficiente, priorizando a economia, o enxugamento do Estado, a terceirização de serviços e a descentralização dos recursos com foco na eficiência; por outro lado, à esquerda, a educação é vista como um investimento social, defendendo a transparência, controle social, ampliação de recursos destinados à área e promoção da igualdade entre as unidades escolares, com ênfase na valorização dos profissionais e no alinhamento dos repasses ao projeto pedagógico. Gouveia defende que a transparência e o controle social são partes importantes para o financiamento da educação e sua repercussão positiva para a sociedade.

Nesse sentido, a legislação atribui, aos conselheiros, responsabilidades cruciais, como a realização de visitas in loco, a supervisão da aplicação dos recursos e a elaboração de pareceres conclusivos, visto que a não conformidade dessas atribuições prejudica a governança e perpetua ciclos de má gestão e ineficiência. Além disso, a omissão em denunciar as falhas e irregularidades prejudica diretamente a qualidade da educação e o sucesso da implementação da política pública. Para reverter este cenário, é fundamental adotar medidas estruturantes que reforcem a autonomia, a democracia, a representatividade e a capacitação dos conselhos. Isso deve possibilitar a formação continuada, onde poderia se investir em programas de capacitação técnica para conselheiros, promovendo uma compreensão aprofundada de suas funções e dos mecanismos de fiscalização.

Nesse sentido, o fortalecimento da sua autonomia também tem sua importância para garantir que os CACS operem de forma independente, livres de pressão política. Isso é

importante para que possam exercer suas funções de maneira imparcial, com transparência das prestações de contas, ampliando o acesso a informações sobre a aplicação de recursos. Além disso, incentiva a participação da sociedade civil na fiscalização, estimulando os conselheiros a recorrerem aos órgãos de controle externo, como o Ministério Público e os tribunais de contas, em casos de suspeitas de irregularidades.

Compreende-se que os CACS/FUNDEB são instrumentos fundamentais para a consolidação da democracia e da cidadania no campo educacional. Contudo, o descumprimento das disposições legais compromete sua eficácia e prejudica diretamente programas essenciais, como o transporte escolar. É necessário que os gestores públicos, conselheiros e a sociedade civil se esforcem em conjunto para garantir o cumprimento das normativas e a realização plena dos objetivos das políticas públicas educacionais.

5.3 A CONTRIBUIÇÃO DO PNATE PARA A MELHORIA DO TRANSPORTE ESCOLAR PARA AS ESCOLAS DO CAMPO DO MUNICÍPIO DE ALTAMIRA

Esta seção analisa os impactos do PNATE na promoção da regularidade e continuidade da educação, destacando as desigualdades existentes e a contribuição do programa para enfrentar os desafios identificados. Diante da complexidade do cenário educacional brasileiro, é fundamental compreender as realidades locais, especialmente em regiões marcadas por grandes disparidades, como a Amazônia. No caso de Altamira, por exemplo, aspectos como as modalidades de transporte escolar e os períodos de chuvas intensas afetam diretamente o acesso e a permanência dos estudantes nas escolas. Esses fatores evidenciam a necessidade de políticas públicas mais sensíveis às especificidades regionais.

O transporte escolar nas áreas rurais do Brasil sempre representou um dos principais desafios à efetivação do direito à educação, conforme previsto na Constituição Federal de 1988. No município de Altamira, no estado do Pará, o cenário antes da criação de políticas públicas estruturadas de transporte escolar era marcado por improvisações, insegurança, precariedade e exclusão social.

Antes da instituição do PNATE, em 2004, e do Caminho da Escola, em 2007, o transporte dos estudantes das comunidades do campo em Altamira era caracterizado por uma acentuada ausência de planejamento, por parte do poder público de modo geral. Nesse contexto, crianças e adolescentes que residiam em áreas distantes dos centros urbanos enfrentavam enormes dificuldades para acessar as escolas, sendo obrigados a percorrer longos trajetos a pé, utilizar bicicletas, embarcações artesanais ou recorrer a veículos particulares improvisados,

muitas vezes sem qualquer condição mínima de segurança. Em muitos casos, a distância e a dificuldade do trajeto representavam um fator de evasão escolar, especialmente nos períodos chuvosos, em que os caminhos ficavam intransitáveis, e nas comunidades onde os rios eram a principal via de deslocamento. Essa situação ainda permanece em algumas localidades, o que demonstra uma fragilidade histórica que persiste ao longo dos anos.

A ausência de um sistema de transporte escolar regular e seguro, além de comprometer o acesso à escola, também interferia na permanência e no desempenho escolar dos estudantes do campo. Nessa questão, o PNATE surgiu como uma resposta do governo federal às desigualdades regionais no acesso à educação, com o objetivo de garantir recursos financeiros suplementares para custear o transporte de estudantes residentes na zona rural da educação básica pública.

Mesmo que insuficiente para o tamanho da demanda, o estabelecimento do programa como uma política pública de responsabilidade dos três entes (federal, estadual e municipal) reforçou e trouxe a atenção devida à necessidade desses alunos do campo. Com a chegada do PNATE ao município de Altamira foi possível iniciar a organização do serviço de transporte escolar público, mesmo que de forma ainda limitada diante da realidade local.

O programa supracitado passou a transferir recursos diretamente ao município, por meio do FNDE, com base no número de estudantes da zona rural. Esses recursos, voltados para a manutenção dos veículos, a aquisição de combustível e a contratação de serviços terceirizados, ainda que limitados diante da demanda do município, possibilitaram certa regularidade no transporte dos alunos. Eles contribuíram para a redução das desigualdades, considerando seu significado e impacto enquanto uma ação prevista no âmbito do serviço público.

Por conseguinte, a implementação do programa Caminho da Escola veio complementar essa política ao possibilitar a renovação e padronização da frota de veículos utilizados no transporte escolar. Fato que por meio de convênios entre os entes federativos e o FNDE, os municípios puderam adquirir ônibus escolares padronizados e adaptados às condições das áreas rurais e ribeirinhas, promovendo maior segurança, acessibilidade e conforto aos estudantes.

Em Altamira, dada sua vasta extensão territorial, a diversidade geográfica e os inúmeros desafios logísticos, a adesão ao Caminho da Escola significou um importante avanço, especialmente com a introdução de ônibus 4x4, embarcações escolares e veículos adaptados às peculiaridades regionais.

Porém, o que se observa ainda é uma grande quantidade de serviços contratados de veículos e embarcações sem adequação à legislação e a questões de segurança, verificando ainda em pleno século 21 a utilização de "pau de arara", conforme constatado na Fotografia 4, em destaque.

Fotografia 4 – Transporte escolar "Pau de Arara" (EMEF Babaquara) – Travessão do Babaquara



Fonte: Leone Derly Goltardi (2019).

Ainda que a execução local dessas políticas enfrente entraves como o subfinanciamento, a dificuldade de manutenção dos veículos em regiões de difícil acesso, a ausência de uma legislação mais sensível às especificidades territoriais e uma gestão muitas vezes fragmentada, é inegável que a existência de programas como o PNATE e o Caminho da Escola representou uma transformação no cenário educacional rural de Altamira.

Essas políticas públicas de transporte escolar são importantes instrumentos conscientizadores para a promoção da equidade educacional e para a garantia do direito à educação dos povos do campo, das florestas e das águas. Elas contribuem diretamente para o estabelecimento de políticas públicas que viabilizem o acesso dos alunos na escola, para a redução das desigualdades no acesso à educação e para a construção de um sistema educacional mais inclusivo e democrático, mesmo que os recursos sejam insuficientes. Embora os programas federais tenham promovido avanços importantes na organização e qualificação do transporte escolar em Altamira, é importante reconhecer que a fragilidade dessa política ainda

persiste em algumas localidades do município. A manutenção dessa realidade revela uma herança histórica de negligência e descontinuidade nas ações voltadas à garantia do direito à educação, reafirmando a necessidade de políticas públicas mais efetivas.

A trafegabilidade das vias terrestres é fortemente impactada pela sazonalidade climática, que provoca alagamentos, erosões e isolamento de comunidades inteiras durante o inverno amazônico (de dezembro a maio). Muitos trajetos são feitos por estradas vicinais de terra, frequentemente intransitáveis, com veículos que enfrentam obstáculos como atoleiros, pontes improvisadas e ausência total de sinalização e manutenção. Já no transporte fluvial, embarcações com motores antigos, ausência de coletes salva-vidas e estruturas sem cobertura expõem os alunos a riscos constantes, como acidentes, insolação e longos períodos de espera em portos improvisados.

Além do que, o custo operacional para atender a essa demanda é elevado. Estimativas locais apontam que o município de Altamira possui rotas que ultrapassam 150 km de distância por trajeto, seja por terra, seja por água. No entanto, a gestão pública frequentemente esbarra em um dilema orçamentário: os recursos disponíveis, em especial os repasses do PNATE, são insuficientes para cobrir os custos reais da operação em territórios de difícil acesso.

A esse respeito, as Fotografias de 5 a 7 e a Figura 3 retratam, de forma expressiva, a complexidade da realidade amazônica no que se refere à mobilidade escolar, especialmente nas áreas rurais, ribeirinhas e indígenas do município de Altamira no sudoeste do Pará. O cenário é marcado por estradas em condições extremamente precárias e por um transporte fluvial oferecido de forma improvisada e insegura, geralmente pelos próprios moradores, servindo aos interesses dos políticos.

Fotografia 5 – Trafegabilidade EMEF Cleidiane de Araújo Silva, rota do Travessão da Firma



Fonte: Leone Derly Goltardi (2025).

Fotografia 6 – Trafegabilidade e acidente na rota do Travessão da Firma / EMEF Cleidiane de Araújo Silva



Fonte: Leone Derly Goltardi (2025).

Fotografia 7 – Transporte fluvial Ilha Cachoeira do Jabuti, rota da Escola Paulo Freire



Fonte: Marcos Formigosa (2018).

Figura 3 – Transporte fluvial RESEX Rio Xingu



Fonte: Patrícia Lima.

Nota: Dados coletados durante o 1º semestre de 2025 (origem: <https://sumauma.com/onde-nao-tem-voto-nao-tem-escola>).

As imagens evidenciam não apenas a dificuldade de execução das políticas públicas de educação, mas também a negligência histórica em relação às populações tradicionais, e retratam apenas uma fração das dificuldades enfrentadas no município e o quanto é custoso fazer as políticas públicas educacionais chegarem aos povos do campo.

Antes da criação do PNATE, o acesso à educação básica em regiões remotas da Amazônia era marcado por grandes desafios e negligências históricas que persistem ao longo dos anos. A vastidão territorial, a precariedade das vias de acesso e a ausência de políticas públicas efetivas colocavam e colocam em risco o direito constitucional à educação de milhares de crianças e jovens, sobretudo aqueles que viviam em áreas rurais, ribeirinhas e indígenas. No município de Altamira, localizado no sudoeste do Pará, esses obstáculos se manifestavam de forma igual ou ainda mais acentuada, dada sua complexa configuração geográfica e social.

A ausência de transporte escolar estruturado revelava não apenas uma lacuna logística, mas também uma profunda indiferença do Estado às realidades amazônicas. Barcos improvisados, estradas intransitáveis e longas jornadas até a escola eram (e em muitos casos ainda são) parte da rotina de estudantes que muitas vezes enfrentam chuvas intensas, isolamento geográfico e riscos à própria integridade física para garantir a frequência escolar. Esse cenário evidencia a necessidade de políticas públicas que vão além da lógica genérica e centralizadora, adotando uma abordagem sensível às especificidades regionais. Molina ressaltou essa importância.

Se adicionarmos a essas informações as dificuldades de acesso às escolas do campo, as condições de conservação e o tipo de transporte utilizado, bem como as situações de tráfego das estradas, concluiremos que a saída do local de residência torna-se uma condição para o acesso à escola, uma imposição e não uma opção dos estudantes do campo (Molina, 2012, p. 104).

A criação do PNATE em 2004 representou um marco simbólico na tentativa de enfrentar essas desigualdades, ao instituir repasses financeiros para auxiliar os entes federados na oferta do transporte escolar. Contudo, apesar de sua importância, o programa ainda carrega limitações que comprometem sua efetividade em regiões como a Amazônia, onde os custos operacionais são elevados e exigem soluções diferenciadas.

Analisar o impacto do PNATE no município de Altamira, refletindo sobre seus avanços, limitações e a necessidade de uma política de transporte escolar que reconheça o "custo aluno amazônico" é uma tarefa urgente, uma vez que somente a partir dessa compreensão será possível promover a inclusão educacional plena das populações do campo, combatendo as

desigualdades históricas e fortalecendo o papel da escola como um espaço de valorização cultural, social e cidadã.

Outro aspecto crítico que nos leva a inferir que há falta de flexibilidade no financiamento destinado ao transporte escolar é o cálculo do custo por aluno, visto que é feito com base em parâmetros padronizados, desconsidera variáveis locais essenciais, como, em principal, os custos para promover o transporte escolar, considerando as dificuldades das áreas ribeirinhas, o acesso ou veículos adaptados para estradas de terra em condições precárias. Sem considerar essas variáveis, a execução do transporte escolar na Amazônia acaba por ser prejudicada, podendo torná-la ineficiente, gerando um serviço de baixa qualidade, não atendendo adequadamente às necessidades dos estudantes, em virtude da ausência de uma política pública que compreenda e estabeleça o “Custo Aluno/Amazônico”.

Além do mais, o descompasso entre os interesses políticos e as realidades locais também contribui para o enfraquecimento da efetividade do programa. Em muitos casos, decisões de alocação de recursos e priorização de investimentos em transporte escolar não são tomadas com base nas necessidades reais das comunidades. Elas são tomadas com base em interesses políticos que desconsideram a urgência das demandas locais e um planejamento adequado para ações e resultados mais consistentes na sua qualidade. Essa falta de alinhamento entre as políticas públicas e as especificidades regionais exige a capacidade de planejamento e ação do gestor e do Estado, no sentido de garantir o direito constitucional à educação.

Embora a implementação do PNATE represente uma ação relevante do Estado brasileiro para garantir o direito à educação, os recursos financeiros destinados ao programa ainda são insuficientes. Eles não atendem às particularidades das regiões mais complexas do país, como a Amazônia Legal. Essas limitações impactam diretamente a qualidade da oferta educacional e a permanência dos alunos do campo na escola.

A dificuldade de acesso, associada à ausência de infraestrutura adequada e à instabilidade do serviço do transporte escolar, acentua as desigualdades educacionais já enfrentadas historicamente por essas populações. Dados do Censo Escolar, de anos recentes, mostram que o abandono escolar e a evasão ainda são significativamente mais altos nas zonas rurais, especialmente em regiões remotas como o interior da Amazônia. De acordo com o Relatório de Monitoramento do Plano Nacional de Educação (INEP, 2022), a taxa de distorção idade-série no ensino fundamental rural é cerca de 20% superior à média nacional, reflexo direto das dificuldades de acesso e continuidade.

Apesar dessas fragilidades, é importante reconhecer que o PNATE tem um papel representativo importante na consolidação de políticas públicas voltadas à educação do campo.

Sua existência sinaliza o reconhecimento, ainda que limitado, das necessidades específicas desses territórios, constituindo-se como uma porta de entrada para o fortalecimento de outras ações complementares, como o Programa Caminho da Escola e a construção de unidades escolares em áreas de difícil acesso.

A efetivação do direito à educação básica de qualidade no campo pressupõe a superação de obstáculos estruturais que limitam o acesso e a permanência dos sujeitos do campo nas instituições escolares. Nesse cenário, o PNATE configura-se como uma política pública estratégica ao viabilizar o deslocamento regular e seguro de estudantes residentes em áreas rurais até as escolas. Nos territórios marcados por longas distâncias, precariedade das vias e ausência de infraestrutura adequada, como é o caso de diversos municípios da Amazônia Legal, a exemplo de Altamira (PA), o transporte escolar representa mais do que um serviço. Ele constitui uma condição básica para garantir a presença cotidiana dos alunos na escola. Pesquisadores como Souza e Caldart (2016) destacaram que sem a oferta regular de transporte, muitos estudantes do campo acabam por abandonar a escola, vítimas da invisibilidade estrutural que marca as políticas educacionais.

Além disso, Arroyo (2012) salientou que a permanência escolar no campo exige políticas que considerem as especificidades socioculturais desses sujeitos. O transporte escolar, portanto, deve estar articulado a um projeto pedagógico voltado à realidade rural, de modo a não se configurar como uma ferramenta de deslocamento para escolas urbanas, descontextualizadas da vida do campo.

Em uma análise crítica, Oliveira e Dourado (2014) chamaram atenção para limitações na execução do programa, como a insuficiência de recursos, a má qualidade da frota e a carência de fiscalização quanto à segurança dos veículos. Dessa forma, é possível afirmar que o PNATE representa, no papel, um importante avanço no processo de democratização da educação do campo, sobretudo no que diz respeito à previsão legal, em municípios interioranos e com ampla extensão territorial. No entanto, sua eficácia depende de uma gestão comprometida, maiores investimentos e integração da política de transporte a uma concepção de educação do campo que respeite e valorize os modos de vida dos povos do campo, superando a lógica meramente assistencialista.

Conclui-se, portanto, que a superação das desigualdades educacionais no campo exige o reconhecimento do transporte escolar como uma política pública estratégica, voltada à inclusão social, à equidade territorial e à efetivação do direito à educação. O PNATE, ainda que limitado por restrições financeiras, assume papel relevante ao institucionalizar o transporte

escolar como uma ação de Estado, especialmente em contextos desafiadores como o do município de Altamira.

Nesse sentido, investir de forma justa, adequada e eficiente no transporte escolar representa mais do que uma ação administrativa: é um compromisso com o futuro de milhões de crianças e jovens brasileiros que, diariamente, enfrentam obstáculos significativos para acessar a escola. Garantir esse serviço é assegurar que o direito à educação seja plenamente exercido, independentemente da localização geográfica do estudante, e que nenhuma criança ou adolescente seja excluído do processo educativo por viver longe dos centros urbanos.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como objetivo analisar a implementação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) no município de Altamira, Pará. A ênfase foi em sua contribuição para o acesso e permanência dos alunos do campo na escola, tendo como parâmetro documentos e recursos empregados. Ao longo do trabalho foi possível constatar que embora o PNATE se configure como uma política pública essencial para a promoção da equidade educacional em regiões rurais e isoladas, sua execução encontra entraves significativos em territórios que, como Altamira, apresentam extensas áreas territoriais, baixa densidade populacional, múltiplas formas de acesso, diversidade cultural e grandes desigualdades sociais.

Sua execução em contextos geográficos singulares, como o da Amazônia, revela fragilidades estruturais, normativas e financeiras. Essas fragilidades comprometem sua efetividade. Altamira, com seus 159 mil km² de extensão territorial, é maior que muitos países do mundo. Essa imensidão territorial se traduz em complexidade logística para o transporte escolar, especialmente nas zonas rurais e nas comunidades ribeirinhas e indígenas. O município abriga populações tradicionais com modos de vida específicos, como indígenas, ribeirinhos, extrativistas e camponeses, que frequentemente vivem em localidades de difícil acesso, onde não há vias pavimentadas e onde o transporte terrestre, muitas vezes, precisa ser combinado com o fluvial. Este contexto impõe custos operacionais mais altos, demanda veículos apropriados e exige maior flexibilidade no planejamento, o que não tem sido devidamente contemplado nas diretrizes gerais do PNATE.

Nesse cenário, um dos achados mais evidentes da pesquisa refere-se à insuficiência crônica dos recursos repassados pelo governo federal por meio do PNATE. A média de cobertura orçamentária do programa em Altamira, no período de 2014 a 2023, foi de apenas 3,9% das despesas totais do município com transporte escolar. Esse dado evidencia o subfinanciamento estrutural da política, o que leva a uma sobrecarga do orçamento municipal e limita a capacidade de garantir o atendimento às áreas mais distantes e vulneráveis. A discrepância entre a demanda real e o valor transferido evidencia o desalinhamento entre o modelo de financiamento nacional e as realidades locais, especialmente em territórios com características tão singulares quanto a Amazônia Legal.

Além disso, identificou-se um descompasso entre a legislação vigente e as necessidades práticas de execução do programa. Embora a Lei nº 10.880/2004 que instituiu o PNATE, as diretrizes do Plano Nacional de Educação (PNE) e a Lei de Diretrizes e Bases da

Educação Nacional (LDB) ofereçam um arcabouço normativo para a implementação de políticas educacionais de transporte, elas se mostram insuficientes para dar conta das especificidades regionais. Mesmo tendo previsão nos Planos de Educação Estadual e no Plano Municipal de Educação, a ausência de critérios regionalizados, baseados nas particularidades do município de Altamira, para o cálculo do custo-aluno e o modelo de distribuição dos recursos baseado em médias nacionais comprometem a equidade no atendimento às populações do campo.

Outrossim, a aplicação do PNATE em Altamira também revelou fragilidades de natureza administrativa. Observou-se que a gestão do transporte escolar no município é impactada negativamente pela fragmentação das responsabilidades entre os entes federativos. A ausência de normativos municipais para regulamentar o transporte escolar público e uma coordenação intergovernamental mais sólida dificultam o alinhamento das ações entre União, estado e município, o que resulta em sobreposição de competências, lacunas de planejamento, atrasos nos repasses e falta de responsabilização. Tal cenário compromete a efetividade do programa e reduz o seu potencial de transformação social.

Outra questão crítica diz respeito à carência de mecanismos eficientes de monitoramento, avaliação e transparência na gestão do PNATE. A escassez de dados atualizados e desagregados — aliada à baixa participação social na definição das rotas, na fiscalização do uso dos recursos que tem uma grande parcela gasta com serviço terceirizado de transporte escolar e na avaliação da qualidade do serviço prestado — compromete o controle social e dificulta a identificação e a correção de falhas. A falta de veículos adequados, a precariedade da manutenção e as condições inseguras de transporte são questões recorrentes, que afetam diretamente os estudantes mais pobres e os de áreas isoladas.

Esses desafios não têm apenas implicações técnicas ou financeiras. Eles se refletem de maneira contundente na trajetória escolar dos estudantes do campo. Altamira apresenta indicadores educacionais preocupantes, como altas taxas de evasão, abandono escolar e distorção idade-série, especialmente nas zonas rurais. A dificuldade de acesso à escola, os longos trajetos percorridos diariamente por muitas crianças e adolescentes, o cansaço, os riscos à integridade física e a baixa qualidade do transporte são fatores que afetam diretamente o desempenho escolar, e também influenciam a permanência dos alunos nas instituições de ensino. É preciso reconhecer que o transporte escolar não é apenas um serviço de apoio logístico, mas um direito social vinculado à garantia da educação como direito fundamental. A sua ausência ou precariedade impede o exercício pleno da cidadania, amplia desigualdades e perpetua ciclos de exclusão, sobretudo entre populações historicamente marginalizadas. Nesse

sentido, apesar de sua importância estratégica, o PNATE precisa ser revisto em sua concepção, estrutura e implementação.

A partir dos dados e análises desenvolvidos nesta pesquisa tornou-se evidente a necessidade de uma reformulação profunda do PNATE, baseada em três eixos fundamentais: regionalização do financiamento, fortalecimento da gestão intergovernamental e democratização do controle social.

No que diz respeito ao financiamento, é urgente a adoção de um modelo de cálculo do custo-aluno, que leve em consideração as variáveis territoriais, demográficas, culturais e climáticas. Municípios como Altamira, com grande extensão territorial e dificuldades logísticas extremas, não podem receber o mesmo valor per capita que municípios que têm características mais compactas. A introdução de critérios diferenciados de repasse, com base em estudos técnicos de viabilidade e análise territorial, e de valor dos insumos praticados no mercado local é uma condição indispensável para assegurar a justiça distributiva e a eficácia da política pública.

Quanto à gestão, identificou-se a necessidade de fortalecer os mecanismos de articulação federativa por meio da criação de comitês interinstitucionais permanentes, com representantes da União, estados e municípios, além da sociedade civil. Esses espaços devem ter funções deliberativas e consultivas, orientadas por princípios de cooperação, corresponsabilidade e transparência. A superação da fragmentação atual depende da construção de uma governança democrática e eficiente, capaz de coordenar ações, racionalizar recursos e garantir que o transporte escolar cumpra sua função social.

A democratização do controle social sobre o PNATE é um passo essencial para torná-lo mais responsivo às necessidades das comunidades atendidas. A ampliação da participação das comunidades escolares, dos conselhos municipais de educação, dos conselhos do FUNDEB e das organizações da sociedade civil no planejamento, acompanhamento e avaliação do programa é um caminho promissor para assegurar sua efetividade. Somente com transparência, acesso à informação e participação popular será possível transformar o transporte escolar em uma política de Estado, e não apenas de governo.

O caso de Altamira, embora particular, não é isolado. Ele reflete a realidade de inúmeros municípios brasileiros com áreas rurais, remotas e marginalizadas, onde o transporte escolar continua sendo um dos principais gargalos para a garantia do direito à educação. A experiência do município mostra que sem adaptações locais, os programas nacionais tendem a fracassar ou a produzir efeitos limitados, reforçando desigualdades estruturais.

Nesse contexto, esta pesquisa buscou contribuir para o debate sobre as políticas públicas educacionais no campo, do transporte escolar e do acesso à educação, oferecendo uma análise crítica, fundamentada e propositiva. Ao destacar os limites da aplicação do PNATE em Altamira, também procurou apontar caminhos possíveis para sua melhoria. Entre eles destacam-se a necessidade de maior sensibilidade territorial na formulação das políticas, o reconhecimento da diversidade sociocultural dos públicos atendidos, o fortalecimento da gestão democrática e a ampliação do financiamento público.

Diante das desigualdades que ainda pesam sobre os territórios do campo, é urgente que a política de transporte escolar seja não apenas ampliada, mas entrelaçada a outras estratégias que reconheçam e respeitem as culturas e ambientes que moldam a vida no campo. Mais do que repassar recursos, é preciso escutar os caminhos por onde passam os sonhos e anseios dos estudantes do campo, muitas vezes caminhos longos e difíceis. Portanto, é importante garantir que esses trajetos sejam seguros, constantes e dignos.

Reforçar o financiamento, repensar os critérios de distribuição e alinhar o transporte escolar a projetos pedagógicos, enraizados nas vivências locais, são passos fundamentais para assegurar que os estudantes não apenas cheguem à escola, mas também que nela encontrem um lugar de pertencimento, permanência e realização. Assim, valorizar as escolas do campo como guardiãs da memória, do saber comunitário e da identidade coletiva é reconhecer que a educação não se faz apenas com livros e lousas, mas com afetos, histórias e resistência. Somente uma educação sensível ao território será capaz de romper os ciclos de exclusão que ainda marcam as regiões rurais do Brasil, onde Altamira encontra uma de suas expressões mais profundas.

REFERÊNCIAS

- ABNT NBR ISO 9001: 2015, **Sistemas de Gestão da Qualidade – Requisitos**. CARPINETTI, L. C. R.; MIGUEL, A. C.; GEROLAMO, M. C. Gestão da Qualidade ISO 9001: 2008: princípios e requisitos. São Paulo: Atlas, 2011.
- ARROYO, Miguel Gonzalez; FERNANDES, Bernardo Mançano. **Educação básica e o movimento social do campo**. 2. ed. Brasília: Articulação Nacional Por Uma Educação Básica, 1999.
- ARROYO, Miguel Gonzalez. Escola, cidadania e participação no campo. **Em Aberto**, Brasília, ano 1, n. 9, p. 1-6, 1982.
- ARROYO, Miguel González. **Os sujeitos das práticas e das políticas**: desafios do educador. Petrópolis: Vozes, 2012.
- ALAMI, Sophie; DESJEUX, Dominique; MOSSAOUI, Isabelle Garabuau. **Os Métodos Qualitativos**. Petrópolis: Vozes, 2010.
- ALBUQUERQUE, Claudio Manuel de; MEDEIROS, Márcio Bastos; SILVA, Paulo Henrique Feijó da. **Gestão de Finanças Públicas**. 2. ed. Brasília: Gestão Pública, 2008.
- BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: Edições 70, LDA. 1977.
- BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 30 jun. 2024.
- BRASIL. **Lei n.º 9.394, de 20 de dezembro de 1996**. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Brasília: MEC, 1996.
- BRASIL. **Lei nº 10.172, de 9 de janeiro de 2001**. Aprova o Plano Nacional de Educação e dá outras providências. Brasília: MEC, 2001.
- BRASIL. Decreto n.º 7.352, de 04 de novembro de 2010. Dispõe sobre a política de educação do campo e o programa nacional de educação na reforma agrária - PRONERA. **Diário Oficial da União**, p. 1, 05/11/2010.
- BRASIL. **Lei n.º 13.005, de 25 de junho de 2014**. Aprova o Plano Nacional de Educação - PNE e dá outras providências. Brasília: MEC, 2014.
- BRASIL. Ministério da Educação. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). **Manual do PNATE**. Brasília: FNDE, 2022. Disponível em: <https://www.fnde.gov.br>. Acesso em: 06 abr. 2025.
- BRASIL. Ministério do Planejamento e Orçamento. **Logística**, 10 abr. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/planejamento/pt-br/aceso-a-informacao/transparencia-e-prestacao-de-contas/gestao-de-servicos-logistica-e-contratacoes-1/2024/logistica>. Acesso em: 06 abr. 2025.

CURY, Carlos Roberto Jamil. A Educação Básica no Brasil. **Educação & Sociedade**, v. 23, n. 80, p. 168-200, 2002. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0101-73302002008000010>.

CURY, Carlos Roberto Jamil. **Educação e direito à educação**: fundamentos da educação escolar brasileira. São Paulo: Cortez, 2011.

DA SILVA, Monica Ribeiro; SCHEIBE, Leda. Reforma do ensino médio: pragmatismo e lógica mercantil. *Retratos da Escola*, Brasília, v. 11, n. 20, p. 19-31, 2017. DOI: <https://doi.org/10.22420/rde.v11i20.769>.

DOURADO, Luiz Fernandes; PARO, Vitor Henrique. **Políticas públicas e Educação Básica**. São Paulo: Editora Xamã, 2001.

DOURADO, Luiz Fernandes; MORAES, Karine Nunes de; SIQUEIRA, Romilson Martins. **PNE, Políticas e gestão da educação, retrocessos e resistência propositiva**. Goiânia: Cegraf/UFG, 2023. (Dados Eletrônicos, 1 arquivo PDF)

DOURADO, Luiz Fernandes. Política e Gestão da Educação Básica no Brasil: Limites e Perspectivas. **Educ. Soc.**, Campinas, v. 28, n. 100, p. 921-946, out. 2007.

FAGNANI, Eduardo. Avaliação do ponto de vista do gasto e financiamento das políticas públicas. In: RICO, Elizabeth Melo (org.). **Avaliação de políticas sociais**: uma questão em debate. 5. ed. São Paulo: Cortez; Instituto de Estudos Especiais da PUC-SP, 2007. p. 119–130.

GAMBOA, Silvio Sánchez. **Pesquisa em educação: métodos e epistemologias**. 2. ed. Chapecó: Argos, 2012.

GOUVEIA, Andréa Barbosa. Direita e esquerda na política educacional: democracia, partidos e disputas entre projetos de administração pública municipal no Brasil. **R. bras. Est. Pedag.**, Brasília, v. 90, n. 224, p. 32-58, 2009.

MARTINS, Fernando José. **A escola e a educação do campo**. São Paulo: Pimenta Cultural, 2020.

MARINHO, Alexandre; FAÇANHA, Luís Otávio. **Programas sociais**: efetividade, eficiência e eficácia como dimensões operacionais da avaliação. Rio de Janeiro: IPEA, 2001. Disponível em: https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_0787.pdf. Acesso em: 10 jan. 2025.

MOLINA, Mônica Castagna; JESUS, Sonia Meire Santos Azevedo de (orgs.). **Contribuições para a construção de um projeto de Educação do Campo**. Brasília: Articulação Nacional por uma Educação do Campo, 2004. (Coleção Por uma Educação do Campo, n. 5).

MOLINA, Mônica Castagna; JESUS, Sonia Meire Santos de. **Contribuições para a construção de um projeto de Educação do Campo**. Brasília: MEC/SECADI, 2012.

OLIVEIRA, Dalila Andrade; ARAÚJO, José Carlos Souza. Conselhos Municipais de Educação: limites e possibilidades da gestão democrática. **Educação & Sociedade**, Campinas, v. 26, n. 92, p. 813-839, 2005.

OLIVEIRA, Ricardo de. **Gestão pública: democracia e eficiência: uma visão prática e política**. 1. ed. Rio de Janeiro: Editora: FGV, 2012.

OLIVEIRA, Maria Auxiliadora Viana de; DOURADO, Luiz Fernandes. Política educacional e transporte escolar: uma análise do PNATE. *In: ENCONTRO NACIONAL DE DIDÁTICA E PRÁTICA DE ENSINO (ENDIPE)*, 17., 2014, Fortaleza. **Anais [...]**. Fortaleza: UFC, 2014.

PROJETO, estudos e ações. **Ações para o desenvolvimento do transporte escolar no Brasil**. FNDE/UFG, Goiás, Volume III, 2017.

SANTOS FILHO, José Camilo dos; GAMBOA, Silvio Sanchez. **Pesquisa educacional: quantidade-qualidade**. 4. ed. São Paulo, Cortez, 2001.

SAVIANI, Dermeval. **Sistema nacional de educação e plano nacional de educação: significados, controvérsias e perspectivas**. Campinas: Autores Associados, 2014.

SAVIANI, Dermeval. **Escola e democracia: teorias da educação, curvatura da vara, onze teses sobre educação e política**. 32. ed. Campinas: Autores Associados, 1999. (Coleção Polêmicas do Nosso Tempo; v. 5).

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do Trabalho Científico**. 1. ed. São Paulo: Cortez, 2013.

SILVA, Maria Aparecida da. Transporte Escolar e Políticas Públicas no Brasil rural: desafios e perspectivas. **Revista Brasileira de Política e Administração da Educação**, v. 36, n. 1, p. 203-222, 2020.

SOUZA, Vânia Regina; CALDART, Roseli Salete. Educação do campo e políticas públicas: avanços e desafios do direito à educação. **Educação em Questão**, Natal, v. 54, n. 43, p. 71-98, 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/educacaoemquestao/article/view/8494>. Acesso em: 06 abr. 2025.

SOARES, Leandro; SILVA, Ana Paula. Transporte escolar rural: um desafio para a equidade na educação. **Revista Brasileira de Educação do Campo**, v. 3, n. 6, p. 124-140, 2018.

VAZ, José Carlos; LOTTA, Gabriela Spanghero. A contribuição da logística integrada às decisões de gestão das políticas públicas no Brasil. **Revista de Administração Pública**, v. 45, n. 1, p. 107-139, 2011.

VIEIRA, Sofia Lerche. Políticas e gestão da Educação Básica: revisitando conceitos simples. **Revista Brasileira de Política e Administração da Educação - Periódico científico editado pela ANPAE**, [S. l.], v. 23, n. 1, p. 53-69, 2007. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/rbpae/article/view/19013>. Acesso em: 03 out. 2024.

YIN, Robert K. **Estudo de Caso: planejamento e método**. 2. ed. Tradução Daniel Grassi. Porto Alegre: Bookman, 2001.