



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – UFCG
CENTRO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO SEMIÁRIDO – CDSA
UNIDADE ACADÊMICA DE EDUCAÇÃO NO CAMPO – UAEDUC
CURSO DE TECNOLOGIA EM GESTÃO PÚBLICA**

JOSÉ DIAS DOS SANTOS JÚNIOR

**MOBILIDADE E TRANSPORTE: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A
EDUCAÇÃO RURAL EM MUNICÍPIOS DO CARIRI OCIDENTAL
PARAIBANO**

SUMÉ-PB

2017

JOSÉ DIAS DOS SANTOS JÚNIOR

**MOBILIDADE E TRANSPORTE: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A
EDUCAÇÃO RURAL EM MUNICÍPIOS DO CARIRI OCIDENTAL
PARAIBANO**

Artigo científico apresentado ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública da Unidade Acadêmica de Educação do Campo do Centro de Desenvolvimento Sustentável do Semiárido, como requisito parcial para a obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Pública.

Orientador: Professor. Me. José Ozildo dos Santos

SUMÉ-PB

2017

S237m Santos Júnior, José Dias dos.

Mobilidade e transporte: políticas públicas para a educação rural em municípios do Cariri Ocidental Paraibano. / José Dias dos Santos Júnior. - Sumé - PB: [s.n], 2017.

24 f.

Orientador: Professor Me. José Ozildo dos Santos.

Artigo Científico - Universidade Federal de Campina Grande; Centro de Desenvolvimento Sustentável do Semiárido; Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública.

1. Políticas públicas de educação. 2. Transporte escolar. 3. Educação rural. I. Título.

CDU: 32:37(043.5)

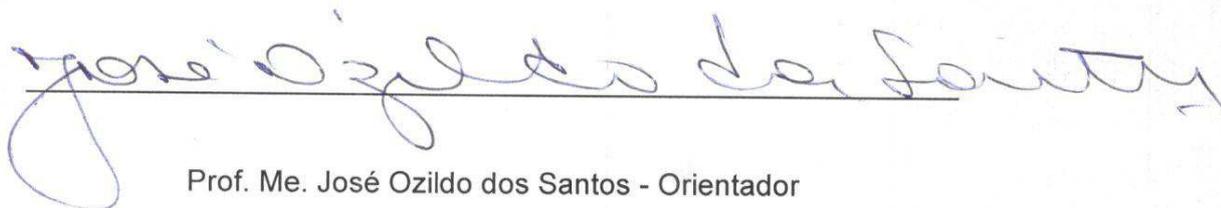
JOSÉ DIAS DOS SANTOS JÚNIOR

**MOBILIDADE E TRANSPORTE: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A
EDUCAÇÃO RURAL EM MUNICÍPIOS DO CARIRI OCIDENTAL
PARAIBANO**

Artigo científico apresentado ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública da Unidade Acadêmica de Educação do Campo do Centro de Desenvolvimento Sustentável do Semiárido, como requisito parcial para a obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Pública.

Aprovada em: 21 de setembro de 2017.

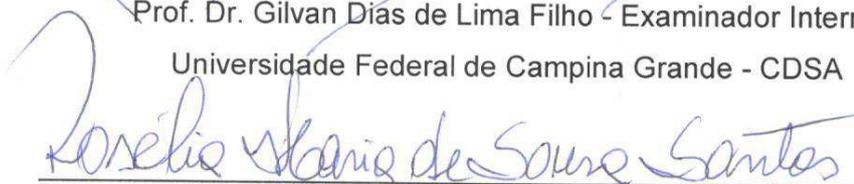
BANCA EXAMINADORA



Prof. Me. José Ozildo dos Santos - Orientador
Universidade Federal de Campina Grande - CDSA



Prof. Dr. Gilvan Dias de Lima Filho - Examinador Interno
Universidade Federal de Campina Grande - CDSA



Profª Ma. Rosélia Maria de Sousa Santos - Examinadora Externa
Faculdades Rebouças de Campina Grande

RESUMO

A mobilidade e o acesso ao transporte é um ramo das políticas públicas de responsabilidade do Poder Público municipal, na qual os municípios têm o importante papel de planejar e executar a política de mobilidade urbana, organizar e prestar os serviços de transporte público coletivo, inclusive garantindo o acesso dos moradores da zona rural à zona urbana. Deste modo, o Transporte Escolar Rural possui um papel relevante na viabilização do acesso e permanência dos estudantes nas escolas. Neste contexto de mobilidade urbana, os municípios com o apoio do Governo Federal através dos programas voltados ao transporte de estudantes, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) tem a responsabilidade de garantir o acesso dos estudantes da zona rural nas escolas que geralmente são localizadas nas cidades. Deste modo, o objetivo principal da pesquisa é analisar a previsão dos recursos do PNATE transferidos aos municípios do Cariri Ocidental da Paraíba nos anos de 2015, 2016, e 2017 através do FNDE. Para tanto, buscando alcançar os resultados relevantes do estudo, a pesquisa caracteriza-se como quali-quantitativa, utilizando métodos específicos classificados como exploratório descritivos, por meio da pesquisa bibliográfica e em sites específicos, bem como o levantamento de dados, sendo posteriormente usado mecanismos de informática para tratamento e divulgação dos resultados. O Transporte Escolar Rural do Cariri paraibano ainda encontram grandes entraves para o seu desenvolvimento, no entanto algumas políticas públicas sobre tudo os programas federais a exemplo do PNATE oferecem recursos suplementares de acordo com a demanda educacional rural dos municípios. Portanto, pode-se afirmar que os programas federais citados conseguem garantir de forma suplementar o atendimento da demanda escolar dos municípios, por intermédio do Transporte Escolar Rural, pois o subsídio federal por meio do PNATE é distribuído de acordo com a quantidade de aluno, com a finalidade de que os mesmos tenham acesso às escolas, porém cabe ao ente municipal gerir adequadamente o recurso repassado.

Palavras-chave: Mobilidade; Políticas Públicas; Transporte Escolar Rural.

ABSTRACT

Mobility and access to transport is a branch of public policies under the responsibility of the municipal government, in which municipalities have the important role of planning and executing the urban mobility policy, organizing and providing collective public transport services, including ensuring the access of the inhabitants of the rural zone to the urban zone. In this way, the Rural School Transport has a relevant role in the viability of the students' access and permanence in the schools. In this context of urban mobility, municipalities with the support of the Federal Government through student mobility programs, the National Support Program for School Transport (PNATE) have a responsibility to guarantee the access of rural students to usually located in cities. Thus, the main objective of the research is to analyze the prediction of the PNATE resources transferred to the municipalities of the Western Cariri of Paraíba in the years 2015, 2016 and 2017 through the FNDE. In order to achieve the relevant results of the study, the research is characterized as qualitative-quantitative, using specific methods classified as descriptive exploratory, through bibliographic research and in specific sites, as well as data collection, and later used mechanisms for the treatment and dissemination of results. The Cariri Rural School of Cariri paraibano still find great obstacles for its development, however some public policies on all the federal programs like PNATE offer supplementary resources according to the rural educational demand of the municipalities. Therefore, it can be affirmed that the federal programs mentioned above are able to guarantee in a supplementary way the attendance of the school demand of the municipalities, through the Rural School Transportation, since the federal subsidy through PNATE is distributed according to the amount of student, with the purpose of which they have access to schools, but it is up to the municipal entity to properly manage the resource passed on.

Keywords: Mobility; Public Policy; Rural School Transportation.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana e o acesso ao transporte é um ramo das políticas públicas de responsabilidade do Poder Público municipal, na qual o cidadão tem seu direito garantido no inciso XX do art. 21 da Constituição Federal que estabelece diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos.

Os municípios têm por obrigação permitir a circulação das pessoas e cargas em condições harmoniosas e adequadas. Para tanto, elas devem ser dotadas de um adequado sistema de mobilidade que abranja tanto os habitantes da zona urbana quanto os da zona rural, com a finalidade que os mesmos tenham acesso aos serviços disponibilizados pelo estado de direito.

Em cidades de grande, médio e até mesmo pequeno porte, os cidadãos são contemplados com o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana que compreendem conjunto organizado e coordenado nos serviços de transporte e de infraestruturas garantindo os deslocamentos de pessoas e cargas no território do município. Neste caso o transporte é um importante instrumento de direcionamento e deslocamento para que os habitantes consigam usufruir de direitos fundamentais que um Estado democrático oferece, como saúde, lazer, educação e etc. Uma vez que, a mobilidade urbana seja bem planejada, com sistemas integrados, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida.

Os municípios têm o importante papel de planejar e executar a política de mobilidade urbana, organizar e prestar os serviços de transporte público coletivo, inclusive garantindo o acesso dos moradores da zona rural à zona urbana.

Neste contexto de mobilidade urbana, os municípios com o apoio do Governo Federal através dos programas voltados ao transporte de estudantes, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) tem a responsabilidade de garantir o acesso dos alunos da zona rural nas escolas que geralmente são localizadas nas cidades. Vale salientar que a educação no meio rural vem passando por diversas transformações ao longo dos anos, e um dos pontos chaves dessa questão é o acesso dos alunos às unidades de ensino. Muitos dos estudantes residem em regiões longínquas e têm que percorrer distâncias consideráveis para irem à escola, assim o transporte escolar tenta solucionar este problema.

Deste modo, o objetivo principal da pesquisa é analisar a previsão dos recursos do PNATE transferidos aos municípios do Cariri Ocidental da Paraíba nos anos de 2015, 2016, e 2017 através do Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação - FNDE.

Assim, após essa breve introdução, são apresentados no item 2 alguns dos assuntos mais relevantes para a pesquisa. No item 3 é discutida os procedimentos metodológicos utilizados, no item 4 é realizado a discussão e análise dos resultados da aplicação, finalmente, no item 5 são apresentadas as conclusões da pesquisa.

2 REVISÃO DA LITERATURA

As abordagens desenvolvidas neste capítulo fará uma breve discussão do conceito de Políticas Públicas, em seguida discorrer-se-á sobre a Política Pública de Mobilidade Urbana, o Transporte Escolar Rural e o PNATE para melhor compreensão da pesquisa aqui realizada.

2.1 Conceito de Políticas Públicas

Definir Políticas Públicas de modo geral não é tarefa fácil, haja vista que, não há uma definição universal acerca desta temática. Sendo assim, conforme menciona Lima (2012) considera-se que há em volta das políticas públicas uma pluralidade de pensamentos, porém o que os autores concordam sobre a política pública é que a mesma afeta intensamente a vida cotidiana de cada sujeito na sociedade.

De acordo com Frey (2000) o termo política no inglês possui três dimensões, *polity* (dimensão institucional), *politics* (dimensão processual) e *policy* (dimensão material).

O termo *polity* refere-se ao próprio ordenamento institucional presente no sistema político, com suas disposições jurídicas a que está sujeito e à estrutura institucional do sistema político administrativo. O termo *politics* significa às atividades políticas, por meio do uso de procedimentos diversos que expressam as relações de poder, buscando obter e produzir uma solução pacífica para os conflitos existentes nas decisões públicas. Já o termo *policy* é utilizado para referir-se a própria Política Pública, pois são as ações públicas através da formulação de propostas, tomada de

decisões e execução dos órgãos públicos, ou seja, constitui as atividades desempenhadas do governo, a fim de desenvolver políticas públicas através do processo da política.

No Brasil, pode-se considerar recente o estudo sobre política pública, pois é preciso pensar e discutir a respeito do tema, pelo fato de ainda existir muitas divergências conceituais.

Segundo Teixeira (2002, p.2), Políticas Públicas são:

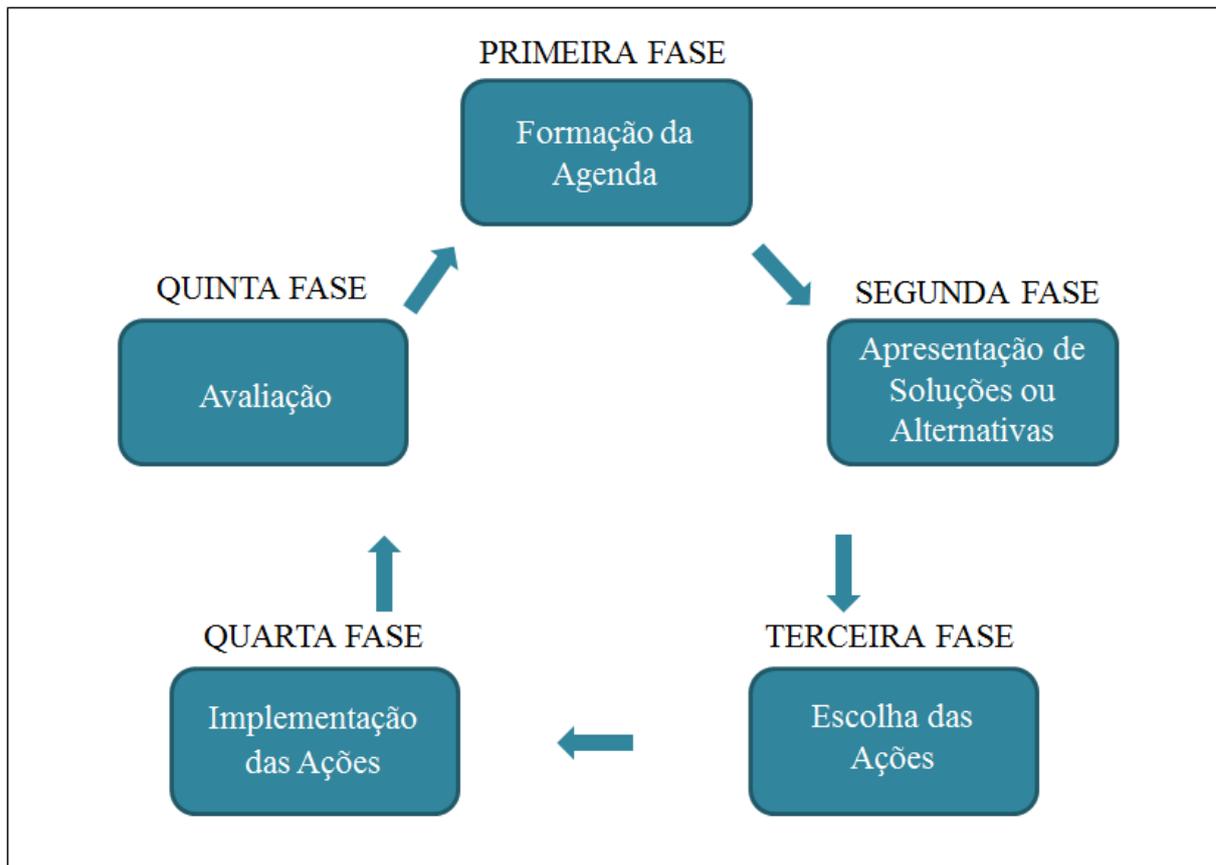
“diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público; regras e procedimentos para as relações entre poder público e sociedade, mediações entre atores da sociedade e do Estado. São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis, programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações de recursos públicos.”

A definição de Políticas Públicas conforme Rua (2009) sugere um significado do termo política, pois caracteriza-se por diversos tipos de procedimentos, quer sejam formais ou informais que os governos possuem, com a intenção de resolver de maneira pacífica os conflitos relacionados aos bens públicos.

Deste modo, buscando atingir os resultados em diversas áreas e promover o bem-estar da sociedade, os governos se utilizam das Políticas Públicas que podem ser definidas também, segundo Lopes, Amaral e Caldas (2008, p.5) como “a totalidade de ações, metas e planos que os governos (nacionais, estaduais ou municipais) traçam para alcançar o bem-estar da sociedade e o interesse público”.

Por meio das políticas públicas bem definidas e desempenhadas de maneira eficiente e eficaz é que se torna possível obter o bem-estar da sociedade. Para tanto é preciso que os governos se organizem e saibam como agir, por meio do desenvolvimento de ações e programas, buscando o bem-comum e a redução da desigualdade social. O Ciclo de Políticas Públicas é um meio em que os governos têm para se planejar e realizar o processo de elaboração das políticas públicas. A Figura 1 a seguir, expõe o esquema do Ciclo de Políticas Públicas em fases sequenciais e interdependentes, facilitando a visualização e interpretação na construção de uma política pública.

Figura 1 - Ciclo de Políticas Públicas



Fonte: Lopes, Amaral e Caldas (2008) – Elaboração própria.

A primeira fase para a concepção de uma política pública acontece através da formação da agenda da política pública responsável por definir a lista dos principais problemas da sociedade, apontando quais questões serão prioridades e quais serão deixadas de lado. A próxima etapa é a apresentação das soluções, onde serão definidos os objetivos da política, quais serão as metas desejadas e os programas a serem desempenhados, e assim conseqüentemente algumas propostas serão rejeitadas. Em seguida são realizadas as escolhas das ações, responsável pela tomada de decisão, deliberando, por exemplo, os recursos que serão utilizados e o prazo de ação da política. Neste momento as decisões tomadas serão expressas em atos da administração pública, como leis, decretos, normas, resoluções etc. Na sequência, a implementação das ações, com o objetivo de transformar em atos o planejamento e a escolha da ação, durante esta etapa, a política pode sofrer modificações significativas dependendo da atitude do governo e verificar alguns fatores que podem comprometer a eficácia das políticas. Por fim, a

fase de avaliação, sendo um passo fundamental para as Políticas Públicas, pois mesmo caracterizando com a última fase não quer dizer que a mesma só será utilizada no término do ciclo, uma vez que, a avaliação pode ser realizada em todas as demais fases do ciclo de Políticas Públicas, colaborando desta maneira, para o sucesso da ação governamental (LOPES, AMARAL E CALDAS ,2008).

2.2 Política Pública de Mobilidade Urbana

A mobilidade pode ser definida como um atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho, lazer e outras. Nesse contexto, as cidades desempenham um papel importante nas diversas relações de troca de bens e serviços, cultura e conhecimento entre seus habitantes, mas isso só é possível se houver condições adequadas de mobilidade para as pessoas (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

Deste modo, a mobilidade urbana é um ramo das políticas públicas, sendo um termo comumente empregado para referir-se ao trânsito de veículos e também de pedestres, seja através do transporte individual, como carros e motos, bem como ao uso de transportes coletivos, por exemplo, ônibus, metrô, etc.

A Constituição Federal (1988) anuncia que compete aos municípios o planejamento e a execução da política de mobilidade urbana, a sistematização e a prestação de serviços de transporte público coletivo. A partir desta consagração, a Lei da Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) suplementa a norma constitucional com a definição da competência da gestão da política de mobilidade e a regulamentação dos serviços de transporte.

Para que a política de Mobilidade Urbana alcançasse êxito foi criado o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU) que segundo a Lei 12.587 (BRASIL, 2012, art. 3), o SNMU é conceituado como o conjunto sistematizado e coordenado das modalidades de transporte, de serviços e infraestruturas usados nas jurisdições municipais.

Assim, pode-se afirmar que Mobilidade Urbana diz respeito ao deslocamento das pessoas dentro do perímetro urbano. Na qual o próprio município deve possibilitar a locomoção dos habitantes, garantindo o direito de ir e vir livremente, de forma rápida e eficiente. A cidade é o agente responsável por disponibilizar por meio de sistemas inteligentes infraestruturas e ferramentas para que ocorra esta

locomoção por meio do transporte público viário, ferroviário e fluvial. O transporte individual também deve ser beneficiado com a mobilidade urbana, possuindo condições de tráfegos para os automóveis e motocicletas, bem como aos veículos movidos à tração humana também.

Uma mobilidade urbana bem organizada assegura o acesso dos cidadãos às cidades e lhes oferece qualidade de vida e crescimento econômico. Em consonância com CF/88 (artigo 21, inc. XX), a Política Nacional de Mobilidade Urbana regulamenta os modos e serviços de transportes através de princípios, diretrizes e objetivos com recomendação da elaboração de normas municipais em harmonia com a legislação dos demais entes federativos (União, Estados-membros e Distrito Federal).

Os municípios têm o importante papel de planejar e executar a política de mobilidade urbana e organizar e prestar os serviços de transporte público coletivo. Enquanto a Constituição Federal determina que os municípios devam organizar e prestar os serviços públicos de transporte coletivo, a Lei da Mobilidade amplia e especifica tais previsões, ao atribuir aos municípios o dever de gerir a política de mobilidade urbana e de regulamentar os serviços de transporte urbano (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

2.3 O Transporte Escolar Rural e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE

O Transporte Escolar Rural possui um papel relevante na viabilização do acesso e permanência dos estudantes nas escolas e em função disso, é um assunto em pauta no Brasil. Isto acontece porque grande parte dos estudantes que vive em áreas rurais necessita de meios que facilitem a sua locomoção aos ambientes escolares, com o propósito de garantir o acesso e a permanência nas escolas aos estudantes, possuindo como diretriz a Lei Federal N.º 9.394 de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional em seu artigo N.º 10, inciso VII (incluído pela Lei N.º 10.709 de 31 de julho de 2003) e artigo N.º 11, inciso VI (incluído pela Lei N.º 10.709 de 31 de julho de 2003).

Deste modo, de acordo com o Ministério das Cidades (2013), o transporte é um apetrecho relevante de norteamento do desenvolvimento das cidades, e suas contratações de serviços de transporte público coletivo devem ser precedidas de

licitação, levando em consideração a existência de legislação que trata de licitações e contratação de serviços públicos – as leis nº 8.666/93 (Lei das Licitações) e nº 8.987/95 (Lei das Concessões). Por sua vez, a Política Nacional de Mobilidade Urbana elenca diretrizes adicionais a serem observadas nos processos de licitação, como: fixação de metas de qualidade e desempenho, incentivos e penalidades aplicáveis, riscos econômicos e financeiros, condições e meios de controle pelo concedente e fontes de receita extratarifárias.

Na visão de Da Costa (et al., 2014), a educação no meio rural tem sofrido várias conversões nos últimos tempos e, portanto, o aspecto cardeal é o acesso dos estudantes camponeses às escolas urbanas através do transporte escolar público. Em face disso, Egami (2006) afirma que é notório o déficit de ações governamentais direcionadas para o transporte estudantil rural e, portanto, implica na heterogeneidade do ensino de qualidade em relação aos estudantes da zona urbana.

Neste cenário, o Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação (2016) ressalta que o Ministério da Educação (MEC) criou e aplica políticas públicas que objetivam beneficiar os discentes da zona rural, são eles: o Caminho da Escola e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE).

O Caminho da Escola (Resolução nº 3 – 28/03/2007) é financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e se embasa no fornecimento de subsídios extraordinários para a obtenção de veículos novos de transporte, renovando a frota dos veículos escolares, objetivando principalmente a permanência dos alunos matriculados e conseqüentemente a redução da evasão escolar. Já o PNATE (Lei nº 10.880/2004) suplementa os demais entes federativos através de auxílios financeiros com o fim de assegurar que os discentes públicos camponeses acessem e permaneçam nas instituições escolares através do transporte estudantil (FNDE, 2017).

Objeto desta pesquisa, o PNATE segundo o Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação (2017) consiste:

“na transferência automática de recursos financeiros para custear despesas com manutenção, seguros, licenciamento, impostos e taxas, pneus, câmaras, serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica e funilaria, recuperação de assentos, combustível e lubrificantes do veículo ou, no que couber, da embarcação utilizada para o transporte de alunos da educação básica pública residentes em

área rural. Serve, também, para o pagamento de serviços contratados junto a terceiros para o transporte escolar.”

Deste modo, os recursos do PNATE são destinados aos alunos da educação básica pública que moram na zona rural e utilizam a frota escolar para chegarem até as escolas.

Os valores transferidos diretamente aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios são feitos em dez parcelas anuais, de fevereiro a novembro. Para conseguir obter o valor do recurso federal destinado anualmente aos entes federados é utilizado como parâmetro o censo escolar do ano anterior multiplicado pela renda *per capita* definido e disponibilizado na página do FNDE.

Vale salientar que os estados podem autorizar o FNDE a efetuar o repasse do valor correspondente aos alunos da rede estadual diretamente aos respectivos municípios. Para que esta forma de repasse aconteça é necessário formalizar por meio de ofício uma autorização ao órgão. Se por caso este procedimento não seja realizado, a administração pública estadual executará diretamente os recursos recebidos para os alunos da rede estadual, impedindo que os municípios recebam as transferências (FNDE, 2017).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O trabalho fundamentou-se em princípios metodológicos de natureza exploratório-descritivo. O tipo de pesquisa exploratória caracteriza-se quando há pouco conhecimento sobre o tema abordado, proporcionando uma visão geral sobre um fato determinado, bem como buscando maiores informações sobre determinada temática que não foi antes explorada satisfatoriamente. Enquanto a pesquisa de natureza descritiva tem como intuito primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno, bem como estabelecer relações entre possíveis variáveis, utilizando técnicas padronizadas de coleta de dados (GIL, 2009). Na qual a preocupação da pesquisa descritiva como relata Andrade (2002), é observar os fatos, registrá-los, analisá-los, classificá-los e por fim realizar a interpretação dos eventos sem a manipulação do pesquisador nos estudos.

Quanto aos procedimentos utilizados para alcançar os objetivos propostos, a pesquisa se desenvolveu através de dois tipos: a pesquisa bibliográfica e em sites específicos, como também a pesquisa de levantamento de dados.

Em relação ao método bibliográfico, este abrange a bibliografia já tornada pública referente ao tema estudado, desde publicações avulsas, revistas, livros, dissertações etc. Cujas finalidades é colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito sobre determinado assunto (LAKATOS, MARCONI, 2009).

Em virtude da necessidade que existe em promover pesquisa sobre o tema, foi feita uma pesquisa de levantamento que de acordo com Beuren (2006), trata-se de um tipo de pesquisa que levanta informações que podem ser úteis para estudos futuros mais específicos ou mesmo mapear a realidade de determinada população.

Por fim, a pesquisa também possui característica com abordagem qualitativa. Este tipo de pesquisa se caracteriza pela utilização dos dois tipos de pesquisa, a qualitativa e quantitativa, pois como relata Beuren (2006), a pesquisa qualitativa possui análises mais profundas em relação ao fenômeno social estudado, ou seja, têm a finalidade de destacar características não observadas por meio de um estudo quantitativo. Por esta vez, a pesquisa quantitativa, é frequentemente aplicada nos estudos descritivos, caracterizando-se pelo uso de instrumentos estatísticos, tanto na coleta quanto no tratamento dos dados, buscando garantir a precisão dos resultados, a fim de evitar distorções nas análises e nas interpretações, permitindo uma margem de segurança.

Com o objetivo de responder ao questionamento da pesquisa foi realizada uma coleta de dados no site do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) com ênfase nos recursos do PNATE. A apuração final dos dados foi eletrônica, por intermédio de software computacional (Excel), buscando de forma precisa tabular os dados a serem analisados.

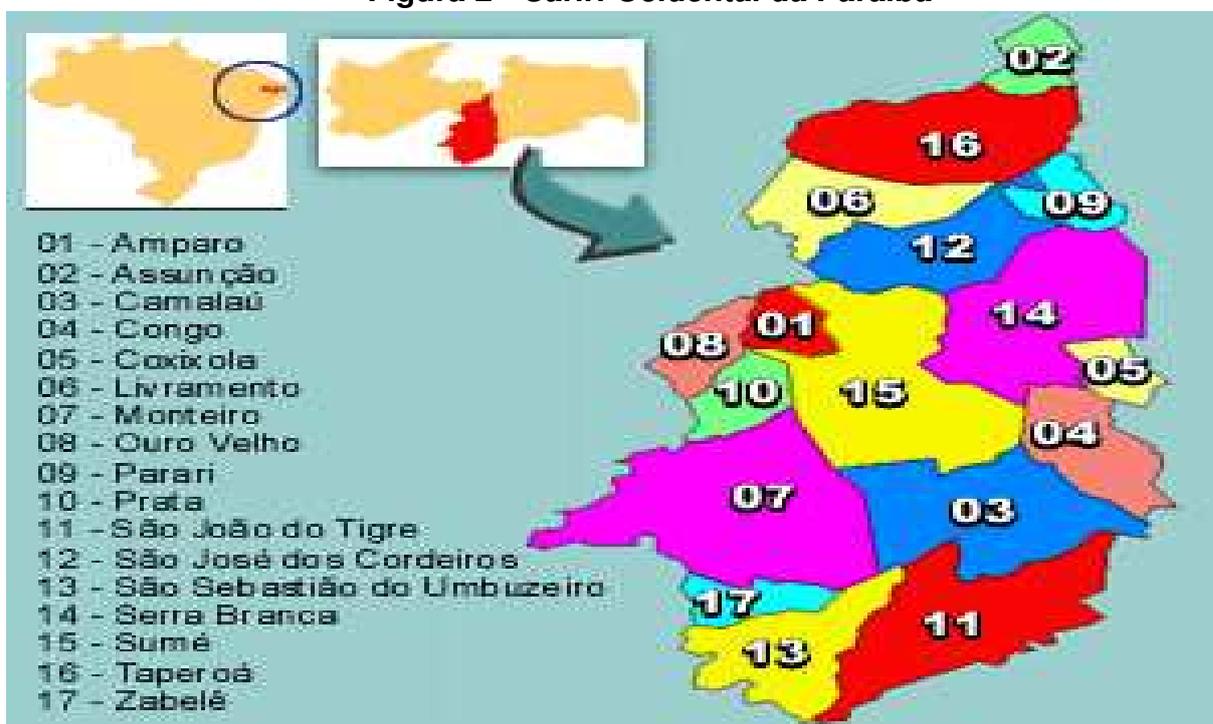
A população utilizada na pesquisa são os municípios da Microrregião do Cariri Ocidental da Paraíba, uma das microrregiões do estado paraibano pertencente à mesorregião da Borborema. Sua população foi estimada em 2010 em 121.531 habitantes e está dividida em dezessete municípios, a saber: Amparo, Assunção, Camalaú, Congo, Coxixola, Livramento, Monteiro, Ouro Velho, Parari, Prata, São João do Tigre, São José dos Cordeiros, São Sebastião do Umbuzeiro, Serra Branca, Sumé, Taperoá e Zabelê, possuindo uma área total de 6.983,605 km² (IBGE, 2010).

Segundo Beuren (2006, p.118), a população da pesquisa representa “a totalidade de elementos distintos que possui certa paridade nas características definidas para determinado estudo.”.

Para melhor compreensão segue abaixo o mapa da Microrregião do Cariri

Ocidental da Paraíba, que mesmo com as dificuldades encontradas por localizar-se em uma área do semiárido brasileiro, onde as adversidades são proporcionadas pela seca e escassez de água, vem se desenvolvendo na área da educação desde 2006, com a implantação da Universidade Estadual da Paraíba e do Instituto Federal da Paraíba, na cidade de Monteiro, que é uma instituição de educação superior, básica e profissional, especializada na oferta de educação profissional e tecnológica. Já em Sumé encontra-se instalado a Universidade Federal de Campina Grande.

Figura 2 - Cariri Ocidental da Paraíba



Fonte: professormarcianodantas.blogspot.com.br, 2017.

O quadro a seguir demonstra com clareza e objetividade as peculiaridades de cada cidade quanto ao número de habitantes e a área territorial que compõe a Microrregião do Cariri Ocidental Paraibano, de acordo com as informações acima citadas.

Quadro 1 - População e área territorial por municípios em 2010

MUNICÍPIOS	POPULAÇÃO	ÁREA DA UNIDADE TERRITORIAL (Km²)
Amparo	2.088	121,984
Assunção	3.522	126,427
Camalaú	5.749	543,685
Congo	4.687	333,469
Coxixola	1.771	169,877
Livramento	7.164	260,219
Monteiro	30.852	986,351
Ouro Velho	2.928	129,399
Parari	1.256	128,484
Prata	3.854	192,010
São João do Tigre	4.396	816,111
São José dos Cordeiros	3.985	417,743
São Sebastião do Umbuzeiro	3.235	460,571
Serra Branca	12.973	686,911
Sumé	16.060	838,066
Taperoá	14.936	662,904
Zabelê	2.075	109,394
TOTAL	121.531	6.983,605

Fonte: IBGE, 2010.

Diante disto, é de grande relevância desenvolver políticas públicas na área de educação para a região, pois a partir das ações formuladas e executadas a população terá o acesso às escolas por meio do Transporte Escolar Rural. A seguir, apresentam-se as tabulações e análises dos dados coletados dos municípios em estudo, referente aos repasses da União transferidos para os municípios diante da quantidade de estudantes.

4 DISCUSSÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Para que os objetivos da pesquisa fossem atingidos foram necessários alguns dados relevantes extraídos do FNDE dos três anos em estudo, como por exemplo, a renda *per capita* dos municípios que serve de base para o repasse do PNATE, uma vez que, a base de cálculo para programa é a quantidade de alunos do ano anterior multiplicado pela renda *per capita* do município.

As tabelas a seguir referem-se ao censo escolar do transporte escolar entre 2015 a 2017, na qual demonstrarão a quantidade dos estudantes que se beneficiam do transporte escolar dos municípios para chegar às escolas, bem como o orçamento repassado pela União em cada ano letivo para o Transporte Escolar Rural.

Tabela 01 – Censo Escolar do Transporte Escolar - PNATE 2015

UF	MUNICÍPIOS	Per capita	Total dos Alunos	Valor Total (R\$)
PB	AMPARO	130,64	260	33.966,40
PB	ASSUNÇÃO	133,24	300	39.972,00
PB	CAMALAÚ	138,18	495	68.399,10
PB	CONGO	135,97	269	36.575,93
PB	COXIXOLA	135,21	161	21.768,81
PB	LIVRAMENTO	138,18	402	55.548,36
PB	MONTEIRO	138,18	1.712	236.564,16
PB	OURO VELHO	127,18	138	17.550,84
PB	PARARI	136,06	161	21.905,66
PB	PRATA	130,24	305	39.723,20
PB	SÃO JOÃO DO TIGRE	138,18	514	71.024,52
PB	SÃO JOSÉ DOS CORDEIROS	138,18	179	24.734,22
PB	SÃO SEBASTIÃO DO UMBUZEIRO	133,24	212	28.246,88
PB	SERRA BRANCA	138,18	585	80.835,30
PB	SUMÉ	138,18	516	71.300,88
PB	TAPEROÁ	138,18	793	109.576,74
PB	ZABELÊ	133,07	207	27.545,49
TOTAL			7.209	985.238,49

Fonte: FNDE, 2017 – Elaboração própria.

De acordo com a tabela percebe-se que os municípios que possui a maior quantidade de alunos e conseqüentemente o maior repasse do PNATE são Monteiro e Taperoá, respectivamente, 1.712 e 793 alunos, com repasse de R\$236.564,16 e R\$109.576,74, ou seja, a quantidade de alunos de Monteiro representa 24% da quantidade de alunos total do Cariri Ocidental Paraibano, bem como o repasse do programa. Enquanto o município de Taperoá possui 11% dos alunos do total e conseqüentemente a mesma porcentagem de repasse para o município.

Os municípios de Coxixola e Parari possuem igualmente 161 alunos que usufruem do transporte escolar, ou seja, 2% do alunado, porém o repasse do

PNATE é distinto, uma vez que, a renda per capita dos municípios é diversa. Deste modo, Coxixola recebe R\$21.768,81 e Parari R\$21.905,66.

O município de Ouro Velho recebe o menor repasse para ser destinado ao Transporte Escolar Rural, pois possui apenas 138 alunos, representando a menor quantidade de toda a região, como também detém a menor renda per capita (127,18). Assim sendo, o repasse compreende apenas 1,8% do montante de R\$985.238,49.

Tabela 02 – Censo Escolar do Transporte Escolar – PNATE 2016

UF	MUNICÍPIOS	Per capita	Total dos Alunos	Valor Total (R\$)
PB	AMPARO	130,64	298	38.930,72
PB	ASSUNÇÃO	133,24	262	34.908,88
PB	CAMALAUÍ	138,18	489	67.570,02
PB	CONGO	135,97	179	24.338,63
PB	COXIXOLA	135,21	199	26.906,79
PB	LIVRAMENTO	138,18	401	55.410,18
PB	MONTEIRO	138,18	1.556	215.008,08
PB	OURO VELHO	127,18	109	13.862,62
PB	PARARI	136,06	137	18.640,22
PB	PRATA	130,24	242	31.518,08
PB	SÃO JOÃO DO TIGRE	138,18	565	78.071,70
PB	SÃO JOSÉ DOS CORDEIROS	138,18	139	19.207,02
PB	SÃO SEBASTIÃO DO UMBUZEIRO	133,24	234	31.178,16
PB	SERRA BRANCA	138,18	554	76.551,72
PB	SUMÉ	138,18	560	77.380,80
PB	TAPEROÁ	138,18	538	74.340,84
PB	ZABELÊ	133,07	217	28.876,19
TOTAL			6.679	912.700,65

Fonte: FNDE, 2017 – Elaboração própria.

No ano de 2016 observam-se mudanças relevantes alusivas à redução e elevação na quantidade de discentes em relação a 2015. O município monteirense continua sendo aquele que possui o maior número de estudantes e também o maior repasse federal com aproximadamente 23,56% do total da região analisada, porém teve uma perda de aproximadamente 9,11%, tanto na quantidade de aluno quanto no repasse. Relativo ao repasse do PNATE o município teve uma perda de R\$21.556,08 proveniente da diminuição de 156 alunos.

O município de Taperoá deixou de ser o segundo município a ter a maior quantidade de educandos, pois obteve uma redução de 255 educandos, ou seja, 32,16%. Abrindo a vaga para o município de São João do Tigre que de 2015 para 2016 teve um aumento no seu alunado de 9,9%. Diante da redução significativa de Taperoá, o município deixou de receber R\$35.235,90, uma perda acentuada para os cofres públicos do município. Enquanto São João do Tigre com o acréscimo de estudantes teve um aumento no repasse dos recursos da União de R\$7.047,18.

Ouro Velho continua sendo o município com a menor quantidade de alunos, porém entre 2015 e 2016, houve diminuição de 21%, ou seja, 29 estudantes, resultando numa redução do repasse de R\$3.688,22.

Tabela 03 – Censo Escolar do Transporte Escolar – PNATE 2017

UF	MUNICÍPIOS	Per capita	Total dos Alunos	Valor Total
PB	AMPARO	130,64	267	34.880,88
PB	ASSUNÇÃO	133,24	259	34.509,16
PB	CAMALAU	138,18	419	57.897,42
PB	CONGO	135,97	206	28.009,82
PB	COXIXOLA	135,21	163	22.039,23
PB	LIVRAMENTO	138,18	384	53.061,12
PB	MONTEIRO	138,18	1.748	241.538,64
PB	OURO VELHO	127,18	116	14.752,88
PB	PARARI	136,06	132	17.959,92
PB	PRATA	130,24	252	32.820,48
PB	SÃO JOÃO DO TIGRE	138,18	573	79.177,14
PB	SÃO JOSÉ DOS CORDEIROS	138,18	173	23.905,14
PB	SÃO SEBASTIÃO DO UMBUZEIRO	133,24	200	26.648,00
PB	SERRA BRANCA	138,18	579	80.006,22
PB	SUMÉ	138,18	578	79.868,04
PB	TAPEROÁ	138,18	626	86.500,68
PB	ZABELÊ	133,07	225	29.940,75
TOTAL			6.900	943.515,52

Fonte: FNDE, 2017 – Elaboração própria.

Relativo ao ano de 2017, verifica-se que o município de Monteiro ainda permanece no topo dos municípios que possuem a maior quantidade de alunos beneficiados pelo transporte escolar rural acompanhada no mesmo ritmo pelos

repasses federais. De 2016 para 2017 o município obteve um aumento de 12,34%, um aumento de 192 estudantes e serão recebidos mais R\$26.530,56.

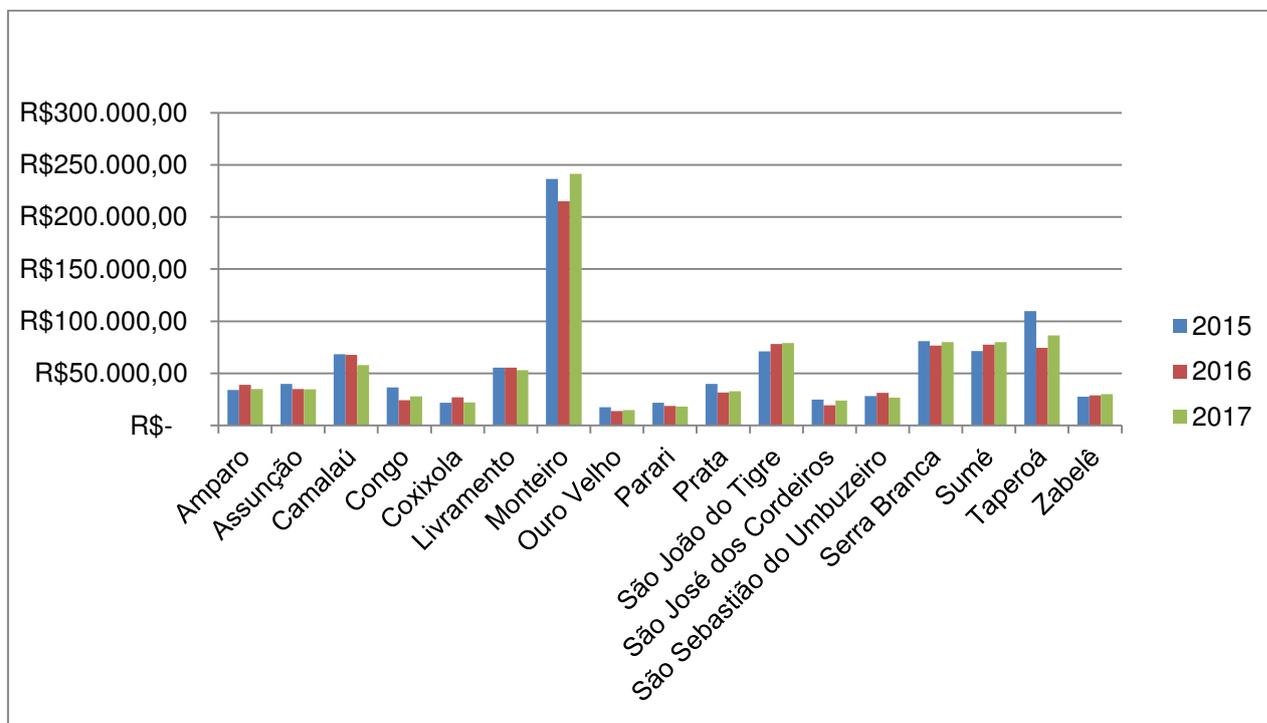
Em seguida, o município de Taperoá com 626 alunos retoma seu lugar sendo o segundo a possuir o maior número de alunos, oriundo do acréscimo de 16,36% dos discentes em relação a 2016, gerando um aumento de R\$12.159,84 para serem gastos com o transporte escolar rural do município.

O município que ainda encontra-se sendo aquele que possui a menor quantidade de alunos e concomitantemente que recebe o menor repasse é Ouro Velho, com 116 alunos e tendo o repasse do governo federal através do PNATE de R\$14.752,88.

Um município que merece destaque é Camalaú que de 2016 à 2017 teve uma redução de 70 estudantes, ou seja, 14,31%, seguida na mesma proporção pelos recursos do PNATE, na qual desde 2015 esta redução vem acontecendo. Diante disto, o município teve um abatimento de 2015 até 2017 de R\$10.501,68.

O gráfico a seguir demonstrará a evolução/redução das transferências do PNATE por municípios em cada ano.

Gráfico 1 - Transferência do PNATE por Municípios e Ano



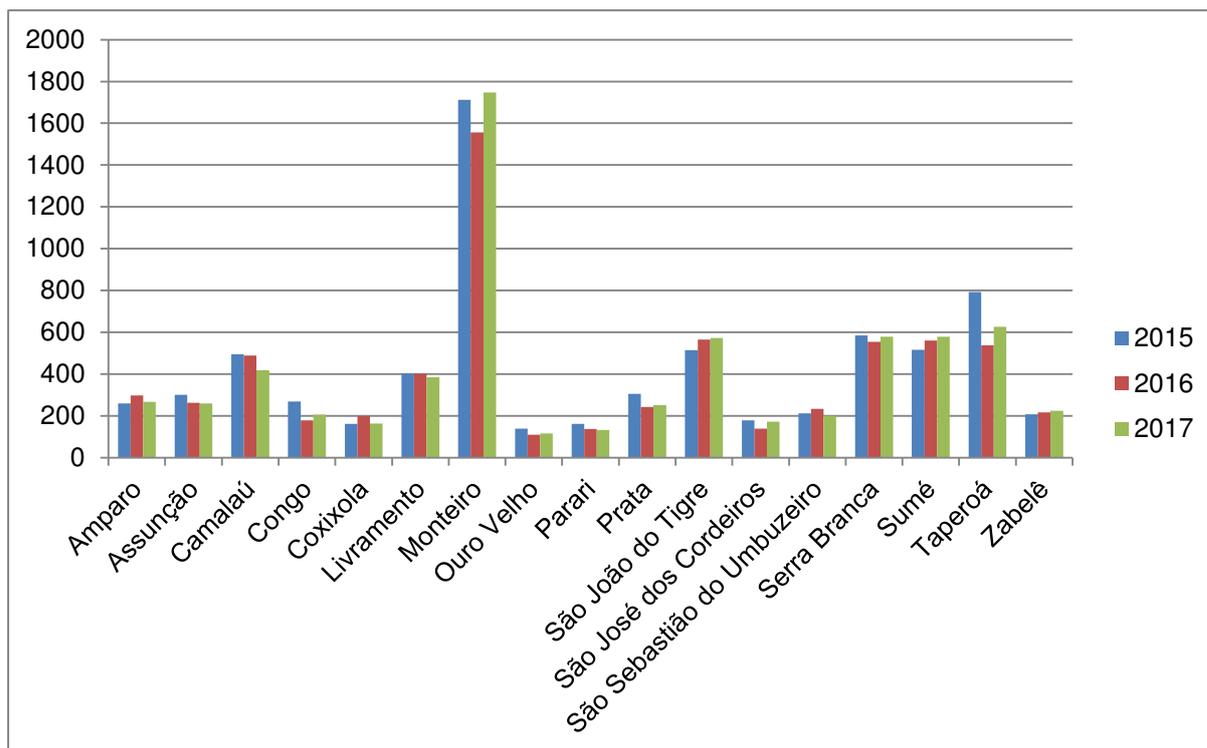
Fonte: FNDE, 2017 – Elaboração própria.

Conforme as tabelas apresentadas anteriormente observar-se que no ano de 2015 foi o período onde incidu as maiores transferências, na qual foram transferidos R\$985.234,49, havendo uma queda de aproximadamente 7,36% no ano de 2016 nos municípios que receberam os maiores repasses da união, com algumas exceções, a exemplo dos municípios de Amparo, Coxixola, São João do Tigre, São Sebastião do Umbuzeiro, Sumé e Zabelê apresentados no Gráfico 1, onde no ano de 2016 conseguiram obter um repasse maior do PNATE. Em contrapartida os demais municípios que tiveram a maior transferência em 2015, no ano seguinte houve uma redução. O município de Monteiro se destaca sendo aquele que recebe a maior transferência, correspondendo nos anos de 2015, 2016 e 2017, respectivamente a 24%, 23,6% e 25,6% do repasse total do Cariri Ocidental Paraibano.

Em relação ao ano de 2017 constata-se que 10 dos 17 municípios em estudo tiveram um aumento de transferência de recursos federais quando comparado ao ano de 2016, porém entre os 10 municípios estão aqueles que em 2015 e 2016 apresentaram uma queda no repasse. Todavia o aumento que ocorreu em 2017 não acompanhou a redução entre 2015 e 2016, a exemplo de Congo, Ouro Velho, Prata, São José dos Cordeiros, São Sebastião do Umbuzeiro, Serra Branca e Taperoá.

Verifica-se ainda que os municípios de Assunção, Camalaú, Livramento e Parari foram os que apresentaram quedas nos repasses entres o período, diferente de São João do Tigre, Sumé e Zabelê que conseguiram aumentar suas transferências durante os anos.

Na sequência o Gráfico 2 apresenta a quantidade de alunos que foram matriculados no triênio em estudo.

Gráfico 2 – Quantidade de alunos matriculados por Municípios e Ano

Fonte: FNDE, 2017 – Elaboração própria.

Exposto pelo Gráfico 2, o município de Monteiro é aquele que de forma disparada possui a maior quantidade de aluno entre os municípios, atingindo no período em análise uma média de aproximadamente 24% dos alunos de toda a região do Cariri Ocidental paraibano. Enquanto o município de Ouro Velho com 1% do montante dos alunos da região se caracteriza como o município com o menor número de alunos matriculados.

Algo relevante de ser evidenciado é a queda na quantidade de estudantes a cada ano nos municípios de Assunção, Camalaú, Livramento, Parari, que por algum motivo contribuiu para a evasão dos mesmos às escolas. Bem como, o aumento anual dos discentes nos municípios de São João do Tigre, Sumé e Zabelê.

5 CONCLUSÃO

Diante do que foi exposto na pesquisa realizada, pode-se fazer um estudo a partir dos dados oficiais disponibilizados pelo Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação (FNDE) relativo ao repasse do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) para os municípios do Cariri Ocidental da Paraíba,

exibindo resultados que demonstraram o aumento ou diminuição das transferências dos recursos aos municípios, que serão aplicados no Transporte Escolar Rural, beneficiando os alunos a se deslocarem de sua residência até a escola.

Durante o triênio analisado, a região em estudo obteve de recursos transferidos por meio do PNATE um montante de R\$ 2.841.454,66, distribuídos entre os 17 municípios que compõe a região. Destes, o município de Monteiro foi o que mais recebeu recursos aproximadamente 24,9%, por ser aquele que também possui a maior quantidade de alunos. Entretanto, pelo motivo de possuir a menor quantidade de alunos, o município de Ouro Velho foi o município que recebeu as menores transferências, recebendo apenas 1,62% de tais recursos. Vale destacar que os municípios de Taperoá, Sumé, Serra Branca e São João do Tigre também recebem repasses significativos que representam respectivamente 9,52%, 8,04%, 8,35% e 8,03% do montante transferido à região.

Conforme mencionado anteriormente os recursos destinados aos municípios de um determinado ano tem como base a renda *per capita* do município multiplicado pela quantidade de alunos do ano anterior. Esse cálculo é um elemento determinante para que os gestores administrem de forma eficiente os recursos destinados ao Transporte Escolar Rural, uma vez que, é possível que o número de alunos do ano anterior seja menor do que a quantidade de alunos do próximo ano, como ocorreu, por exemplo, no ano de 2016 com os municípios de Amparo, Coxixola, São João do Tigre, São Sebastiao do Umbuzeiro, Sumé e Zabelê, que em 2015 tiveram uma quantidade menor de estudantes comparando com 2016. Consequentemente o valor repassado aos municípios não se enquadrava com o real número de estudantes e assim o repasse para os mesmos foi inferior à realidade do ano letivo. Comprometendo possivelmente o deslocamento dos estudantes até as escolas por falta de recurso.

Em contrapartida, também é possível que a quantidade de alunos de um ano seja superior a do ano seguinte, e assim, dependendo da administração municipal o município não possua tantas dificuldades para garantir o acesso dos estudantes ao ensino escolar. Neste caso, no ano de 2017 os municípios de Amparo, Assunção, Camalaú, Coxixola, Livramento, Parari e São Sebastiao do Umbuzeiro obtiveram uma redução no número de alunos em relação a 2016.

O Transporte Escolar Rural do Cariri paraibano ainda encontram grandes entraves para o seu desenvolvimento, no entanto algumas políticas públicas sobre

tudo os programas federais a exemplo do PNATE oferecem recursos suplementares de acordo com a demanda educacional rural dos municípios.

Portanto, pode-se afirmar que os programas federais citados conseguem garantir de forma suplementar o atendimento da demanda escolar dos municípios, por intermédio do Transporte Escolar Rural, pois o subsídio federal por meio do PNATE é distribuído de acordo com a quantidade de aluno, com a finalidade de que os mesmos tenham acesso às escolas, porém cabe ao ente municipal gerir adequadamente o recurso repassado.

Quanto à variação que ocorre com as transferências dos recursos geradas pela oscilação da quantidade de alunos, recomenda-se que pesquisas futuras sejam realizadas para verificar os motivos que acarretam o aumento ou redução de alunos matriculados na rede municipal de ensino.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Maria Margarida de. **Como preparar trabalhos para cursos de pós-graduação: noções práticas**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 03 de julho de 2017.

BRASIL, Lei n 12.587, de 03 de janeiro de 2012. ***Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências***. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 03 de julho de 2017.

DA COSTA, Ruan Rodrigo et al.; **Transporte Escolar Rural: um estudo estratégico sobre indicadores de qualidade no desempenho da educação no ensino fundamental no RN**. In.: XXXVIII ENCONTRO DA ANPAD; 13 a 14 de setembro, Rio de Janeiro/RJ.

DANTAS, Marciano. **Paraíba**. Paraíba, dezembro de 2012. Disponível em: <<http://professormarcianodantas.blogspot.com.br/2012/12/paraiba.html>> Acesso em: 18 de Julho de 2017.

EGAMI, Cintia Yumiko; **Adaptação do HCM-2000 para a determinação do nível de serviço em rodovias de pistas simples sem faixas adicionais no Brasil**; USP - São Carlos, 2006.

FNDE. **Caminho da Escola.** Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/programas/caminho-da-escola/caminho-da-escola-apresentacao>>. Acesso em: 14 de agosto de 2017.

FNDE. **PNATE.** Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/programas/transporte-escolar/transporte-escolar-apresentacao>>. Acesso em: 14 de agosto de 2017.

FNDE. **Sobre o PNATE.** Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/programas/pnate>>. Acesso em: 14 de agosto de 2017.

FREY, Klaus. **Políticas Públicas: Um Debate Conceitual e Reflexões Referentes à Prática da Análise de Políticas Públicas no Brasil.** Disponível em: <<http://www.ufpa.br/epdir/images/docs/paper21.pdf>> Acesso em: 29 de agosto de 2017.

GIL, Antonio Carlos, 1946. **Como elaborar projetos de pesquisa** / Antonio Carlos Gil. – 4 ed. – 12.reimpr. – São Paulo : Atlas, 2009.

IBGE. **Cidades.** Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=25&search=paraiba>> Acesso em: 18 de Julho de 2017.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Mariana de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica.** 6ª ed. São Paulo: Atlas, 2007.

LIMA, Waner Gonçalves, 2012. **Política pública: discussão de conceitos.** Disponível em: <<http://www.ceap.br/material/MAT26022013171120.pdf>>. Acesso em: 29 de agosto de 2017.

LOPES, Brenner; AMARAL, Jefferson Ney; CALDAS, Ricardo Wahrendorff . **Políticas Públicas: conceitos e práticas.** Belo Horizonte : Sebrae/MG, 2008.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade Urbana.** Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/mobilidade-urbana>>. Acesso em: 14 de agosto de 2017.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Publicações.** Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf>. Acesso em: 14 de agosto de 2017.

RUA, Maria das Graças. **Políticas públicas.** – Florianópolis : Departamento de Ciências da Administração / UFSC; [Brasília] : CAPES : UAB, 2009.