



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1676782

Problematizações iniciais sobre as redes técnicas na rota escolar rural em Rio Preto da Eva (AM)

Bianca da Silva Doza¹

Fredson Bernardino da Silva²

Joeno Silva de Moraes³

Resumo

Este trabalho analisa as condições do transporte escolar na zona rural de Rio Preto da Eva (AM), tendo como objeto empírico a Escola Municipal Luis Alberto Carvalho Castelo. O objetivo consiste em relacionar a frequência escolar às condições da infraestrutura de transporte, sob o conceito de redes técnicas como condicionante do acesso à educação. A metodologia fundamenta-se em trabalho de campo, análise qualitativa da infraestrutura e quantitativa dos índices de frequência. Como resultados, demonstra-se que a baixa densidade técnica dos ramais, e não fatores climáticos, constitui o principal fator para o absenteísmo escolar, evidenciando uma contradição sociopolítica que envolve a gestão pública e a terceirização do serviço. Por se tratar de uma pesquisa em andamento, os dados aqui apresentados são parciais, apontando para a necessidade de aprofundamento na análise das dinâmicas que organizam o território rural e o transporte dos discentes.

Palavras-chave: Transporte escolar; geografia escolar; políticas públicas; redes geográficas.

Initial Reflections on Technical Networks in the Rural School Route in Rio Preto da Eva (AM)

Abstract

This study analyzes school transportation conditions in the rural area of Rio Preto da Eva (AM), focusing on the Luis Alberto Carvalho Castelo Municipal School as its empirical subject. The objective is to examine the relationship between school attendance and transportation infrastructure conditions, based on the concept of technical networks as a determining factor in access to education. The methodology is based on fieldwork, qualitative analysis of the infrastructure, and quantitative analysis of attendance rates. The results demonstrate that the low technical density of the bus routes—rather than climatic factors—is the main cause of school absenteeism, highlighting a sociopolitical

¹ Mestre em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, bdoza99@gmail.com.

² Doutorando e mestre em Geografia, Universidade Federal do Amazonas, fbernardino1997@gmail.com.

³ Graduado em Educação Física, Universidade Federal do Amazonas, joenosilva@gmail.com.



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1676782

contradiction involving public management and the outsourcing of the service. As this is an ongoing study, the data presented here are partial, pointing to the need for a more in-depth analysis of the dynamics that shape the rural territory and student transportation.

Keywords: School transportation; school geography; public policies; geographic networks.

Introdução

O presente trabalho é fruto do acompanhamento referente à situação dos estudantes da zona rural de Rio Preto da Eva (AM) no que se refere ao transporte escolar. Toma-se como ponto de partida a Escola Municipal Luis Alberto Carvalho Castelo, localizada no quilômetro 135 da rodovia AM-010. Para aprofundamento da temática, utilizamos as redes como conceito-chave. Particularmente, a partir de Milton Santos ([1996] 2020), as redes técnicas, para além do conjunto da infraestrutura, compreendem o meio pelo qual o espaço é mobilizado em fixos e fluxos dos quais representam os interesses dos agentes da sociedade, impactando no ritmo e no controle da vida.

A problematização deste estudo emerge a partir da observação das deficiências operacionais que permeiam o deslocamento dos estudantes no contexto rural, tais como a recorrência de veículos danificados, a irregularidade de horários e rotas, a exposição dos alunos a longos períodos de espera em locais sem abrigo e, principalmente, a baixa densidade técnica do referido território. Isso se deve à diferença que o espaço apresenta pelo nível de tecnificação das estradas vicinais, sendo a maioria sem asfalto e de difícil circulação nos períodos mais chuvosos do ano, o que tende a impactar diretamente na assiduidade dos estudantes. Neste caso, indica-se a perspectiva do espaço enquanto instância da sociedade, de modo a influenciar ou coordenar o tempo social, não sendo somente mero reflexo da sociedade ou da economia (Santos, [1978] 2012).

Pensando na importância de garantir a fluidez territorial da rota escolar, a questão não se limita à “logística”. Concebe-se a precariedade desse sistema que está inserido num quadro político e econômico que envolve a terceirização do transporte, a gestão pública sem fiscalização e entre outros fatores. Potencialmente, tais condicionantes contribuem para o esvaziamento da função pedagógica da escola.

O objetivo deste estudo é relacionar a frequência escolar com as condições do transporte oferecido, de modo a considerar a configuração das redes técnicas. Com isso, visa-se apreender os elementos que possivelmente condicionam a rede de transporte do estudante rural em um sistema que contribui para a segregação, fato que seria uma contradição do sentido de ser da escola em realizar a educação enquanto serviço social.

O texto está estruturado em três partes. Inicialmente, apresentamos uma breve caracterização do município de Rio Preto da Eva e da Escola Municipal Luis Alberto Carvalho Castelo, nossa área de estudo. Posteriormente, discutimos as redes técnicas a partir da qualificação dos ramais de moradia em relação à assiduidade dos estudantes. Por fim, examinamos o transporte como uma questão sociopolítica, ressaltando, por exemplo, a terceirização do trabalho e a gestão pública na realidade da comunidade escolar.



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1676782

Procedimentos metodológicos

A pesquisa tem nas redes técnicas o seu conceito-chave (Santos, 2020). Para além de matéria de engenharia, as redes técnicas condicionam o espaço imediato da vida. Neste caso, o conceito está sendo mediador da interpretação da importância da rota escolar rural de estudantes.

Para a apreensão da realidade, a pesquisa adota uma abordagem qualitativa e quantitativa. Inicialmente, recorreu-se ao levantamento bibliográfico e à consulta documental. O aporte teórico focou em obras que discutem território, redes técnicas e a ação dos agentes no espaço.

Posteriormente, realizou-se o mapeamento parcial das rotas com o auxílio da comunidade escolar. Ressaltamos que este processo está em marcha e, até o momento, não abarca a totalidade dos ramais vinculados à escola estudada. Para isso, baseou-se no uso do Google Earth Pro para o reconhecimento das vias e do QGIS para a elaboração do material cartográfico.

A pesquisa fundamenta-se, primordialmente, no trabalho de campo realizado no primeiro semestre de 2026. A coleta de dados primários envolveu observações das condições de trafegabilidade dos ramais (objetos fixos) e o registro das condições de conservação dos veículos escolares (objetos móveis), além de relatos dos atores do ambiente escolar sobre o tema.

No que tange à análise quantitativa, registrou-se as faltas de maneira autônoma pela pesquisa, assegurando-se o rigor ético no anonimato de todos os estudantes e turmas envolvidas. Quanto à apresentação dos resultados tabulares, esclarecemos que o auxílio de inteligência artificial foi utilizado exclusivamente na produção do *layout* do quadro (01), sem qualquer interferência no tratamento, análise ou interpretação dos dados brutos.

Por fim, ressalta-se que o presente texto é fruto de uma pesquisa em andamento. Os dados expostos possuem caráter exploratório, servindo como base inicial para suscitar reflexões sobre a contradição entre a importância social da escola rural e as fragilidades políticas que permeiam o transporte escolar na Amazônia.

O município e a escola

A escola está localizada na zona rural de Rio Preto da Eva, município da Região Metropolitana de Manaus (Figura 01):

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1676782

Figura 01 - Mapa de localização da escola (Rio Preto da Eva - AM) - área de estudo.



Fonte: IBGE (2022); a autoria (mar/2026).

O município possui 26 escolas, sendo 2 particulares e 24 públicas. Do total de escolas públicas (24), mais da metade (54,2%) encontra-se na zona rural (INEP, 2025). A população do município é composta de 24.936 pessoas, das quais 10.791 (43,27%) residem na zona rural (IBGE, 2022).

A história do município relaciona-se com a metrópole de Manaus. Com o apogeu da borracha na virada do século XX, Manaus destacou-se no cenário nacional e mundial, tendo como uma das repercussões a urbanização e a incorporação de alguns dos sistemas técnicos mais modernos da época, por exemplo, sendo a primeira capital do Brasil a possuir energia elétrica (Cesarino, 2018). Com a crise da economia da borracha na metade do século XX, veio a decadência dos principais centros urbanos da Amazônia juntamente de suas hinterlândias, quando, entre outros efeitos, algumas áreas periféricas começaram a desmembrar-se da unidade territorial do poder local de Manaus.

Uma dessas áreas foi a então colônia do Rio Preto da Eva. A sua consolidação como município deve-se à implantação de colônias agrícolas por imigrantes japoneses e alguns colonos brasileiros, em 1967, três anos após a construção da rodovia AM-010, sendo oficializado como município em 1981. O seu nome deve-se às águas escuras do rio preto que banham o município, bem como por conta do Paraná da Eva.

Nesse sentido, pode-se considerar que a cidade de Rio Preto da Eva deriva de um contexto da produção do urbano da Amazônia relativo às políticas territoriais mobilizadas pelo Regime Militar (1964-1985). Essas cidades amazônicas, que surgem a



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1676782

partir dos anos 1960, estão associadas aos “grandes objetos”, como hidrelétricas, projetos de mineração e, sobretudo, rodovias (Trindade Júnior, 2010). É importante considerar que uma rodovia tem uma importância destacável de aceleração dos tempos em vista de que a região da Amazônia apresenta fragmentada tecnificação em geral (Santos e Silveira, 2001).

No território atual do município de Rio Preto da Eva, destacamos a Escola Municipal Luis Alberto Carvalho Castelo, criada em 2003, sendo o ponto de partida empírico do presente estudo. No que se refere à organização escolar, a instituição beneficia 295 estudantes matriculados que possuem aulas com 24 professores (QEDU, 2026). A estrutura é composta de 11 salas de aula, 1 sala de recursos, refeitório, quadra coberta, quadra de areia, secretaria, sala da pedagoga e do orientador, do gestor e dos professores, conforme constatado por meio de trabalho em campo (2026).

Redes técnicas como condicionantes da frequência escolar

As redes técnicas compõem a prótese da sociedade. Para Santos e Silveira (2001), enquanto conjunto de engenharia e dados pelos fixos e fluxos, as redes técnicas estão posicionadas para satisfazer os interesses da sociedade. Destaca-se que esses interesses estão alinhados aos agentes hegemônicos da sociedade, como o Estado e o capital, que buscam a intensificação da fluidez territorial. A importância das redes técnicas pode ser considerada pelo seguinte comentário sobre o atual momento da produção:

Criam-se objetos e lugares destinados a favorecer a fluidez: oleodutos, gasodutos, canais, autopistas, aeroportos, teleportos. Constroem-se edifícios telemáticos, bairros inteligentes, tecnopólos. Esses objetos transmitem valor às atividades que deles se utilizam. Nesse caso, podemos dizer que eles “circulam”. É como se, também, fossem fluxos (Santos, 2006, p. 185).

Neste caso, iremos enfatizar o sistema técnico relativo à rota de estudantes para uma escola rural em Rio Preto da Eva. As redes técnicas as quais abordamos podem ser sumarizadas pelos objetos fixos em eixo, a rodovia (AM-010) e as estradas (ou vicinais e ramais), e os objetos móveis que executam o transporte dos estudantes propriamente dito, os ônibus escolares e demais veículos e formas de mobilidade que complementam a rota, como embarcações, no caso de circuitos intermodais.

No Quadro 01, traçamos um paralelo entre as faltas dos estudantes com cada rota escolar, isto é, com cada ramal (RM) de origem/moradia do estudante. A questão que queremos chamar atenção é que, conforme sugerido anteriormente, as condições de infraestrutura é um dos principais fatores que condicionam as faltas dos estudantes nesse meio geográfico e não os elementos da “natureza primeira”, a exemplo da ocorrência de chuva, como se poderia especular o senso comum ou se justificar a administração pública.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1676782

Quadro 01 - Frequência escolar por rota no 1º bimestre.

COMPARATIVO GERAL POR ROTA
Período analisado: 23/02/2026 até 04/05/2026 | Total de dias com aula: 44

Rota	Dias c/ aula	Dias faltados	Freq.	% faltas	Alunos	Turmas
RM JERICO	44	18	59,09%	40,91%	14	8
RM BOA SORTE	44	16	63,64%	36,36%	12	7
BARCELONA 2	44	4	90,91%	9,09%	13	8
RM MANDIOCAL	44	4	90,91%	9,09%	6	4
BARCELONA 1	44	4	90,91%	9,09%	1	1
KM 120-135	44	3	93,18%	6,82%	27	10
RM PEDREIRAS	44	3	93,18%	6,82%	7	5
VILA 06 DE JANEIRO	44	3	93,18%	6,82%	6	5
RM AMAZONAS	44	3	93,18%	6,82%	4	4
RM PAZ	44	2	95,45%	4,55%	7	5
RM DO BANCO	44	1	97,73%	2,27%	26	10
KM 135-160	44	1	97,73%	2,27%	28	9
BAIXO RIO	44	1	97,73%	2,27%	4	4
ALTO RIO	44	1	97,73%	2,27%	3	3
ESTRELA BONITA (RM Terra Preta)	44	1	97,73%	2,27%	2	2
RM MARAVILHA	44	1	97,73%	2,27%	3	2
RM BOM JESUS	44	1	97,73%	2,27%	1	1

Crítico Mais de 25% de faltas
Atenção Entre 10% e 25% de faltas
Moderado Entre 5% e 10% de faltas
Estável Até 5% de faltas
 Frequência = percentual de presença no período analisado

Fonte: Trabalho em campo (2026). Elaboração: a autoria (jul/2026).

Os dados acima, referentes às faltas no 1º bimestre, tem no Ramal Jericó o principal caso de atenção. Conforme os trabalhos de campo, não sendo asfaltado e com acentuada característica de ser acidentado em seu relevo, fica evidente a precariedade da via para veículos grandes ou pequenos, sendo também de difícil acessibilidade para a mobilidade a pé devido à extensão do ramal.

Com isso, pretende-se destacar a importância das redes técnicas. Nesse sentido, quanto maior a densidade técnica apresentada, maior será a previsibilidade como elemento que compõe a fluidez territorial. Do contrário, o que se vê no Ramal Jericó enquanto rota escolar e de circulação em geral é a baixa tecnificação que leva à maior viscosidade territorial, isto é, menor mobilidade e perspectiva de realizar o deslocamento.

O mapa abaixo (Figura 03) situa quanto a distância da entrada do ramal para com a escola. Além disso, indica que a distância geométrica não é necessariamente um fator de controle da frequência discente, isto é, do tempo social do estudante. Isso pode ser observado em certas rotas consideradas em *status* “estável” (verde) que são mais distantes em relação às rotas em situação de “atenção” (laranja) e “crítico” (vermelho).



2026

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1676782

Figura 02 - Mapa da relação entre rota escolar e frequência dos estudantes - mapeamento em andamento.



Portanto, mais que a distância, é importante considerar as condições técnicas do espaço, pois o conjunto técnico tem a força de coordenar o tempo social, o que engloba a previsibilidade da ação da sociedade, tanto na esfera da produção em sentido estrito, como no decorrer do banal da vida.

Dentre os ramais localizados até o momento, o único pavimentado é o Ramal do Banco (número 9). A Figura (03) abaixo exemplifica as condições de um ramal sem asfalto ou piçarra.



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1676782

Figura 03 - Precariedade de um ramal na zona rural de Rio Preto da Eva (AM)



Fonte: Trabalho em campo (2026).

Na Figura (03), mesmo um veículo adequado para terrenos acidentados, encontra-se atolado no ramal. Tal situação é agravada nos períodos chuvosos, juntamente com a falta de fricção no solo argiloso úmido (solo liso), sendo ainda mais desafiador em ramais com maior declividade.

Contudo, os fatores naturais não são determinantes, tampouco uniformes, pois em um mesmo período algumas rotas (submetidas ao mesmo contexto climático) apresentaram mais faltas que outras. Nessa relação com a natureza, são os fatores técnicos, tais como a pavimentação e o uso de veículos adequados aos terrenos, que se mostram como elementos mais determinantes.

Outro ponto que queremos ressaltar no mapa (Figura 03) é a centralidade da escola nessa rede. Na zona rural, um dos desafios são as classes multisseriadas, ou seja, a união de diversas séries e faixas etárias numa única turma. Com a institucionalização das escolas do campo sob a orientação das secretarias de educação, ocorre o fracionamento das turmas por série e idade, uma vez que os documentos oficiais organizam o conteúdo por série.



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1676782

Com isso, o Estado incorpora o entendimento da inviabilidade de a escola atuar na escala comunitária (uma escola para cada comunidade), uma vez que não há estudantes suficientes para formar uma turma. Uma das principais ações nesse cenário é o fechamento de escolas e a concentração de alunos de várias comunidades num objeto que agrega centralidade ao espaço: a escola aparece como lugar central no planejamento do Estado para educação rural, como é o caso da instituição investigada.

Isso confere uma centralidade ainda maior à escola enquanto elemento de uma rede e ao transporte escolar e sua relação com o acesso ao ensino formal, uma vez que não é viável percorrer longas distâncias de maneira individual como ocorre na área urbana. A mobilidade, nesse sentido, se faz cotidianamente num território que oferece, na melhor das hipóteses, condições materiais para um deslocamento ocasional (acessar serviços médicos, realizar compras etc.), cabendo às prefeituras proporcionar as condições para que os estudantes cheguem até a escola, por vezes distantes da sua comunidade.

A relação entre transporte e redes, nesse sentido, pode ser observada no seguinte trecho:

[...] o transporte implica movimento de elementos materiais, mediante um sistema móvel (meios de transportes), suportado por uma infraestrutura (fixos de transportes) e, **o mais importante, seguindo uma rota formal planejada da origem ao destino, ou seja, há a necessidade de um sistema de movimento e de um mínimo de logística** [planejamento e gestão] (Silveira, 2017, p. 464, grifo nosso).

A partir desse trecho, fica evidente a intencionalidade e a previsibilidade necessárias no transporte sob a ótica das Ciências Humanas, em especial da Geografia. Diferentemente de seu uso inicial, a palavra transporte, que antes se referia ao ato passivo de substâncias no corpo e na natureza, passa a ser um fator ativo na “formação e evolução dos padrões de ocupação do território” (Silveira, 2017, p. 461). Por esse motivo, dedicamos o tópico seguinte à questão do transporte, sobretudo no âmbito escolar.

Breves apontamentos sobre transporte escolar enquanto uma questão sociopolítica

No período contemporâneo, observa-se o aumento da espoliação do trabalho de maneira geral, onde o ambiente escolar, apesar do discurso bem disseminado da necessidade de realização da educação, não está imune a essa precarização. A escola pública é vista, nesse sentido, como um lugar de trabalho não produtivo, ou seja, sem geração imediata de mais-valor, diferentemente das instituições privadas.

No entanto, isso não a coloca numa redoma da lógica de lucro imediato, manifestando-se principalmente na terceirização, ou seja, contratação de prestadores de serviços ou empresas para realizar funções do contratante. Nesse caso, tratam-se de funções atribuídas à prefeitura, que contrata empresas por meio de licitações.

O transporte escolar, no entanto, falha dentro da lógica da terceirização, fato que não aparece nas pesquisas. Ao realizar buscas no Google Acadêmico (2026), utilizamos as palavras “ensino/educação/escola” juntamente com “privatização” no título. Dentre os resultados, foram encontrados trabalhos referentes às apostilas, Novo Ensino Médio,



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1676782

aquisição de sistemas de ensino e formação de professores. Contudo, não encontramos trabalhos sobre o transporte escolar ou outros serviços nos quais a escola é, ao mesmo tempo, consumidora e mercadoria.

Consumidora por adquirir, em tese, um serviço do qual necessita, tal como o transporte escolar. Mercadoria porque é utilizada pelos governos, sobretudo na esfera municipal, para obter apoio de empresários. Estes, por sua vez, são beneficiados pela previsibilidade financeira proporcionada pelas licitações, uma vez que não dependem das oscilações de demanda de transporte por parte dos moradores e possuem como garantia um ano letivo com pelo menos metade do valor antecipado. Em contrapartida, esse mesmo empresariado, que não corre qualquer risco para obtenção de lucro, tampouco exerce uma atividade produtora de tecnologia, oferece um serviço precário e imprevisível, resultando, por exemplo, nas faltas observadas no quadro 01.

Vale ressaltar que quando mencionamos “a escola”, não nos referimos a uma entidade ou a um conjunto de ideias. Ao invés disso, referimo-nos às pessoas que compõem a comunidade escolar. O termo “terceirizado”, por exemplo, já não se limita aos secretários, cozinheiros, vigias e serviços gerais, ou mesmo aos professores contratados. Trata-se de uma lógica silenciosa que media as relações sociais para a manutenção de uma economia alheia ao lugar que explora, considerando as pessoas que compõem a escola como produtos e a educação como mercadoria na venda de uma educação eficiente que falha no simples ato de levar os estudantes à escola.

Considerações finais

O trecho abaixo foi escrito por um professor da Escola Municipal Luis Alberto Carvalho Castelo. A produção textual ocorreu após ele se deparar com um grupo de seis crianças e uma idosa sob um guarda-chuva esperando a rota:

O transporte escolar deveria ser um direito, não um sofrimento. Mas o que vemos é um sistema que transforma a educação em negócio, onde os lucros vêm acima da dignidade, e onde quem paga o preço mais alto são os inocentes — nossos filhos. (Morador Indignado, 2025).

Não pretendemos neste trabalho cair no alarme inerte do denunciismo. Contudo, não ignoramos o caráter pessoal da escolha do tema, fruto da indignação e da impotência diante do sofrimento humano que, neste texto, busca-se o aprofundamento e a socialização das ideias, iniciativas necessárias para o entendimento e enfrentamento dos problemas relacionados ao transporte escolar.

Para isso, foi pretendido, nesse primeiro momento, relacionar a frequência escolar com as condições do transporte oferecido, considerando a configuração das redes técnicas. Começamos por afirmar a prevalência da técnica frente aos fatores naturais. As chuvas, por exemplo, afetam todo o município, mas nem todas as rotas tiveram uma elevada taxa de falta. Ao olharmos para a escola e sua área de influência na perspectiva das redes, é possível desnaturalizar as diferenças dos lugares, uma vez que o elemento técnico (humano e intencional) possibilita um território mais previsível e fluido,

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1676782

características essenciais para a circulação do transporte escolar, que necessita de horários e rotas fixas.

No contexto amazônico, sobretudo nas áreas rurais, o “determinismo ambiental” é por vezes evocado para explicar fenômenos não naturais. Os “tempos lentos” e as paisagens pouco tecnificadas ao redor de assentamentos humanos escancaram a condenação dos que são privados de direitos básicos, como a educação.

A relação humana com a natureza, mesmo quando voltada à preservação, não prescinde de técnicas que transformam a natureza. A precarização das técnicas, sobretudo o transporte, confere o controle e os benefícios à classe empresarial, deixando a natureza como discurso consolador dos que não conseguem chegar à escola (“faltou por causa da chuva”).

A partir da exposição desse trabalho em andamento, foi possível analisar as deficiências operacionais que permeiam o deslocamento dos estudantes até a escola no contexto rural de Rio Preto da Eva. Com isso, buscamos contribuir nas pesquisas de Geografia e Educação, mostrando uma geografia fora da sala de aula que garante ou não o acesso aos componentes curriculares da educação básica, demonstrando que nenhum conteúdo curricular se efetiva sem as condições materiais básicas para o ensino.

Referências

CESARINO, Frederico Nicolau. **A eletrificação de Manaus:** aspectos técnicos, políticos e econômicos (1895-1950). Tese (Doutorado em Sociedade e Cultura na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018.

GOOGLE ACADÊMICO. Google Scholar. 2026. Disponível: <https://scholar.google.com/?hl=pt-BR>. Acesso 01 jul. 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **IBGE** cidades – Rio Preto da Eva. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/rio-preto-da-eva/historico>. Acesso em 13 de março de 2026.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Sistema IBGE de Recuperação Automática. **Tabela 10211 - População residente, segundo localização e situação do domicílio.** 2022. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/10211>. Acesso em 05 de jun. de 2026.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA (INEP). **Painéis estatístico:** censo escolar. 2025. Disponível em: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiN2ViNDJjNDU0MTM0OC00ZmFhLWlyZWYtZjI1YjU0NzQzMjJhIiwidCI6IjI2ZjczODk3LWM4YWMtNGIxZS05NzhmLVVhNGMwNzc0MzRiZiJ9>. Acesso em 13 de março de 2026.



ISBN: 978-65-272-2671-0 DOI: 10.29327/9786527226710.1676782

MORADOR INDIGNADO. Enquanto uns lucram, nossas crianças sofrem. In: DOZA, Bianca da Silva (org.). **A escola, sua gente e suas histórias**. Volume I. Rio Preto da Eva: Escola Municipal Luis Alberto Carvalho Castelo, 2025.

QEDU. Escola Municipal Luis Alberto Carvalho Castelo. Disponível em: <https://qedu.org.br/escola/13054929-esc-luis-alberto-carvalho-castelo>. Acesso em: 03 de jun. de 2026.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, María Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. Técnica e tempo. Razão e emoção. 4. ed. 10 reimp. São Paulo: Edusp, [1996] 2020.

_____. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia nova**. Da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. 6. ed. 2 reimp. São Paulo: Edusp, [1978] 2012.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Transportes. In: SPOSITO, Eliseu Savério (org.), **Glossário de Geografia Humana e Econômica**. São Paulo: Ed. Unesp, 2017.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Cidades na floresta: os "grandes objetos" como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, São Paulo, Brasil, n. 51, p. 113–150, 2010. DOI: [10.11606/issn.2316-901X.v0i51p113-150](https://doi.org/10.11606/issn.2316-901X.v0i51p113-150). Disponível em: <https://revistas.usp.br/rieb/article/view/34662>. Acesso em: 09 jul. 2026.

Agradecimentos

À comunidade escolar da Escola Municipal Luis Alberto Carvalho Castelo, pela produção e sistematização dos dados. Aos estudantes e professores, nossa admiração pela contribuição intelectual para este e os trabalhos vindouros.

À FAPEAM (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas), pela concessão de bolsa de doutorado ao segundo autor.