

UNIVERSIDADE FEDERAL DOS VALES DO JEQUITINHONHA E MUCURI

Programa de Pós-Graduação stricto sensu Profissional em Educação

Danyelle Crystina Fernandes

O TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE DIAMANTINA-MG:

a prestação de serviço na Escola Municipal Nathália Jesus Silva

Diamantina

2020

Danyelle Crystina Fernandes

**O TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE DIAMANTINA-MG:
a prestação de serviço na Escola Municipal Nathália Jesus Silva**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação stricto sensu Profissional em Educação, da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri – *campus* Diamantina, como requisito para obtenção do título de Mestre.

Orientadora: Professora Doutora Mara Lúcia Ramalho

Diamantina

2020

Elaborado com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

F363t

Fernandes, Danyelle Crystina

O transporte escolar público no município de Diamantina-MG: a prestação de serviço na Escola Municipal Nathália Jesus Silva / Danyelle Crystina Fernandes , 2020.

113 p. : il.

Orientadora: Mara Lúcia Ramalho

Dissertação (Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Educação) - Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, Diamantina, 2020.

1. Acessibilidade. 2. Educação. 3. Política pública. 3. Prestação de serviço público. 4. Transporte escolar público. I. Ramalho, Mara Lúcia. II. Título. III. Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri.

CDD 370

Ficha Catalográfica – Sistema de Bibliotecas/UFVJM

Bibliotecária: Viviane Pedrosa – CRB6/2641



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DOS VALES DO JEQUITINHONHA E MUCURI

DANYELLE CRYSTINA FERNANDES

**O TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO NO MUNICÍPIO DE DIAMANTINA-MG: A PRESTAÇÃO DE SERVIÇO
NA ESCOLA MUNICIPAL NATHÁLIA JESUS SILVA**

Dissertação apresentada ao programa de Pós-Graduação em Educação da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, **nível de Mestrado**, como requisito parcial para obtenção do título de **Mestre** em Educação.

Orientador: Prof. Dra. Mara Lúcia Ramalho

Data de aprovação 02/12/2020.

Profa. Dra. Mara Lúcia Ramalho - (UFVJM)

Profa. Dra. Maria do Perpétuo Socorro de Lima Costa - (UFVJM)

Prof. Dr. Flávio César Freitas Vieira - (UFVJM)

Profa. Dra. Ramony Maria da Silva Reis Oliveira - (IFNMG)



Documento assinado eletronicamente por **Mara Lúcia Ramalho, Servidor**, em 11/02/2021, às 17:37, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ramony Maria da Silva Reis Oliveira, Usuário Externo**, em 11/02/2021, às 17:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Flávio César Freitas Vieira, Servidor**, em 11/02/2021, às 17:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **Maria do Perpétuo Socorro de Lima Costa, Servidor**, em 11/02/2021, às 18:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufvjm.edu.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **0282682** e o código CRC **398ED241**.

Dedico aos meus pais, *Eustáquio e Sãozinha*; à minha Filha, *Fernanda*; e ao meu eterno namorado, *Gilson*.

AGRADECIMENTOS

“Luto contra vozes que me dizem que eu não sou capaz.
Contra enganos que me dizem que eu não vou chegar lá.
Meus altos e baixos nunca vão medir o meu valor.
A Tua voz me lembra e me diz quem realmente sou.”

Música: Diz
Cantora: Gabriela Rocha
Tradução de You Say de Lauren Daigle

“É saber se sentir infinito, num universo tão vasto e bonito é saber sonhar. Então, fazer valer a pena cada verso daquele poema sobre acreditar”. E o poema mais lindo, foi escrito por Deus, autor da minha vida e por Nossa Senhora Aparecida, benfeitora da minha capacidade e minha protetora.

“Não é sobre ter todas as pessoas do mundo pra si, é sobre saber que em algum lugar alguém zela por ti”. Eu sei que onde quer que Vó Mercês e Tia Venina, (*in memoriam*), estejam, estão imensamente orgulhosas, pois sempre acreditaram em mim; e eu lhes serei eternamente grata por isso. Vocês estarão eternamente em minhas lembranças.

“Não é sobre chegar no topo do mundo e saber que venceu. É sobre escalar e sentir que o caminho te fortaleceu. É sobre ser abrigo e também ter morada em outros corações. E assim ter amigos contigo em todas as situações (...)”. É impossível chegar a qualquer lugar, sem o apoio dos pais; por isso, agradeço, imensamente, ao meu Pai Eustáquio e à minha Mãe Sãozinha, pessoas simples, batalhadoras e guerreiras. Meus ídolos, minha base, minha inspiração. Com certeza vocês se surpreenderam, pois, jamais imaginariam que eu chegaria até aqui. Nem eu imaginava.

Sigo firme e forte meu caminho, por ter ao meu lado a minha filha, Fernanda, e o meu eterno namorado, Gilson, que sempre compreenderam a necessidade de meus momentos de estudo, entendendo que não era possível eu estar presente.

Sem dúvida alguma minha caminhada foi fortalecida também com o apoio, o carinho, a atenção e a compreensão de Éwerton, Luanna, Belinha, Dona Lúcia e Zequinha, que muito me ajudam, sobretudo com Nanda. À Tia Lene, Tia Miriam e Neide tias mais que especiais na minha caminhada. Obrigada pelo tanto que sempre fizeram e fazem por mim e minha família. Ao Tio Zé e Tio Finfa, às Tias Lúcia, Maura e Aurelina, aos primos e primas, cunhados e cunhadas, e demais familiares, obrigada pelo carinho. A Amarilda e João Miguel pelo carinho e atenção. A Branca, Ceixa, Lúcia Nunes, Tais e Tâmara, serei eternamente grata pelas diferentes formas de ajuda.

Aos Servidores da Secretaria Municipal de Educação de Diamantina, obrigada pelo companheirismo. A Sérgio e Graciana, por serem “orientadores” e incentivadores dessa caminhada. A Ricardo, Ednei, Adilson e Braguinha, pelo apoio incondicional na construção desse estudo. A Odete, Margarete, Lorena, Regina, Kaone e Gilda, pela amizade, pelo carinho e incentivo. A Lucilene, Luis, Elmara, Grasielle, Maria Clara, Cíntia, Lourena e Elaine pelas palavras de estímulos e carinho. A David, do Setor de Geoprocessamento da Prefeitura de Diamantina, pelo apoio.

Com os momentos de orientação pessoal da Psicóloga Márcia Cavalcanti, de apoio e compreensão de Éwerton, Paulo, Emílio e Raquel Silva, da Admissional, a Thianna Coelho, Luana Pacheco, Wilma Almeida e Ana Paula de Sousa, da Escola Municipal Nathália Jesus Silva, percorri essa trajetória, mais tranquila.

É gratificante ter amigos como Ricardo, Paula, Bárbara e Lúcia, da Papelaria Kebek, Márcia, Pretinha e Dulce, do Diamantinense Cultural, com quem pude contar, nos diversos momentos desse estudo.

“Num universo tão vasto e bonito”, pude acreditar nesse sonho, com a orientação e os ensinamentos da Professora Doutora Mara Lúcia Ramalho, do Professor Doutor Flávio César Freitas Vieira, da Professora Doutora Maria do Perpétuo Socorro de Lima Costa, da Professora Doutora Kyrleys Pereira Vasconcelos, todos da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, e com as sábias palavras da Professora Doutora Ramony Maria da Silva Reis Oliveira, do Instituto Federal do Norte de Minas Gerais – *Campus* Diamantina.

De modo especial agradeço a todos os Servidores da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri - UFVJM – *Campus* Diamantina, pelo trabalho dedicado aos alunos, e aos colegas da Turma 2/2018, do Mestrado Profissional em Educação, do Programa de Pós-Graduação em Educação - PPGED, em especial Mônica e Fabíula, pelo companheirismo na árdua jornada. Percorremos o caminho! Lutamos com garra! Vencemos.

Música: Trem-bala
Compositora-Cantora: Ana Carolina Vilela Da Costa

“O Transporte Escolar Rural é o deslocamento dos alunos da rede pública de educação, que residem e/ou estudam em áreas rurais, ocorrendo a partir de suas residências ou um ponto de embarque, possibilitando o acesso às unidades de ensino, por meio de veículos escolares”.

BRASIL, 2018b, p. 02.

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo analisar a prestação de serviço de transporte escolar público, realizada pelo município de Diamantina-MG, na Escola Municipal Nathália Jesus Silva, no período de 2018 e 2019, e exige, com foco nos objetivos específicos, conhecer o perfil dos usuários, a origem da organização do transporte para a escola em questão e, por se constituir este um estudo que se situa em um mestrado profissional, proporcionar uma devolutiva ao município em questão, mediante indicação de elementos capazes de contribuir para a melhoria deste serviço. Tal análise pauta-se em pressupostos de Tedesco (2012) e Ramos (2005), que enfatizam a qualidade da educação; em Carvalho (2002) e Machado (2001) sobre “Cidadania e Educação”; e em Lima (2014) no que diz respeito à educação municipal. Ampara-se nos pressupostos de Martins (2010) sobre o transporte escolar público e em Castro, Contijo e Amabile (2012), tratando-se das políticas públicas. Analisam-se, outrossim, as legislações brasileiras e os documentos oficiais municipais, estaduais e federais, que versam sobre o acesso e a permanência do discente na escola. Utiliza-se uma abordagem qualitativa na pesquisa documental, conforme ensina Serapioni (2000). A metodologia empregada baseia-se na análise do processo de escolarização, tendo por base os usuários do transporte escolar público. Conclui-se, ao final, que o transporte escolar consiste em importante política pública, conquanto viabilize o acesso do discente ao espaço escolar, mas sem perder de vista a importância do programa de transporte escolar público, reconhecendo, ainda, as limitações que o município enfrenta, no afã de garantir educação pública de qualidade; importante avaliar que, ao deslocar o discente do seu espaço sociocultural, pode-se concorrer para o enfraquecimento de uma rede de políticas, que poderiam contribuir para uma vida com maior qualidade no campo. Entende-se necessário atinar que o sucesso da oferta do transporte escolar público no município de Diamantina-MG passa, necessariamente, pelo investimento nos elementos desvelados ao longo do estudo: o apoio pedagógico, a frequência, o quadro de horários das aulas e o perfil dos estudantes.

Palavras chave: Acessibilidade, Educação, Política Pública, Prestação de Serviço Público, Transporte Escolar Público.

ABSTRACT

This work aims to analyze the provision of public school transportation, performed by the municipality of Diamantina in Minas Gerais, at the Municipal School Nathália Jesus Silva, between 2018 and 2019. It requires, with a focus on specific objectives, to know the users' profile, the origin of the organization of the school transport in question. Since this study is part of a professional master's degree, it made sense to provide a contribution to the municipality of Diamantina, by indicating elements capable of contributing to the service improvement. This analysis is based on the assumptions of Tedesco (2012) and Ramos (2005), who emphasize the quality of education; in Carvalho (2002) and Machado (2001) on "Citizenship and Education"; and in Lima (2014) with regard to municipal education. It is supported by the assumptions of Martins (2010) on public school transportation and in Castro, Contijo and Amabile (2012), regarding public policies. Furthermore, Brazilian legislation and official municipal, state and federal documents, which deal with student access and permanence at school, were analyzed. A qualitative approach is used in documentary research, as taught by Serapioni (2000). The methodology used is based on the analysis of the schooling process, based on users of public school transport. At the end, we conclude that school transport is an important public policy, which makes possible for students to access the school space, but without losing sight of the importance of the public school transport program, while recognizing the limitations that the municipality faces, in its eagerness to guarantee quality public education; It is important to assess that, when moving students from their socio-cultural space, one can contribute to the weakening of a network of policies, that could contribute to a better quality of life in the countryside. It is deemed necessary to note that the success of the offer of public school transportation in Diamantina municipality necessarily involves investment in the elements unveiled throughout the study: pedagogical support, attendance, the classes timetable and the students' profile.

Keywords: Accessibility, Education, Public Policy, Public Service Provision, Public School Transportation.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| | |
|---|----|
| Figura 01 – Modelos de veículos permitidos para transporte escolar público (2019) | 56 |
| Figura 02 – Mapa de Minas Gerais destacando o município de Diamantina | 62 |
| Figura 03 – Mapa do município de Diamantina e seus municípios limítrofes | 63 |
| Figura 04 – Mapa da sede de Diamantina, seus distritos e a localização das Unidades Escolares municipais | 65 |
| Figura 05 – Lei Complementar nº 104 de 30/12/2011 – dispõe sobre o perímetro urbano do município de Diamantina-MG | 66 |
| Figura 06 – Prédio da Escola Primária, na década de 1970 | 69 |
| Figura 07 – Lei Municipal da Criação da Escola Municipal Nathália Jesus Silva | 70 |
| Figura 08 – Autorização emitida pela Secretaria de Estado da Educação de Minas Gerais, para funcionamento da Escola Municipal Nathália Jesus Silva | 70 |
| Figura 09 – Prédio atual da Escola Municipal Nathália Jesus Silva | 71 |
| Figura 10 – Sala de Aula da Escola Municipal Nathália Jesus Silva | 71 |
| Figura 11 – Um dos três ônibus da Prefeitura Municipal de Diamantina-MG, responsável pela linha que dá acesso à Escola Municipal Nathália Jesus Silva | 73 |
| Figura 12 – Mapa da rota feita pelo Transporte Escolar para acesso à Escola Municipal Nathália Jesus Silva de Diamantina | 75 |
| Figura 13 – Questionário do Índice de Efetividade da Gestão Municipal – IEGM – referente ao ano de 2018 | 79 |
| Figura 14 – Plano de Aula de Matemática – 3º ano Ensino Fundamental – 2018 | 82 |
| Figura 15 – Quadro de horário das aulas do ano letivo de 2018 | 88 |
| Figura 16 – Delimitação do perímetro urbano do município de Diamantina - MG | 90 |

LISTA DE TABELAS

| | |
|--|----|
| Tabela 01 – Análise dos Diários de Classe do Ensino Fundamental de 2018 da Escola Municipal Nathália Jesus Silva | 83 |
| Tabela 02 – Análise dos Diários de Classe do Ensino Fundamental de 2019 da Escola Municipal Nathália Jesus Silva | 85 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|--|----|
| Quadro 01 – Legenda da identificação dos distritos do município de Diamantina – Minas Gerais | 66 |
| Quadro 02 – Identificação das unidades escolares municipais de Diamantina que recebem alunos usuários do transporte escolar em 2018 e 2019 | 67 |
| Quadro 03 – Projetos desenvolvidos na Escola Municipal Nathália Jesus Silva em prol do apoio pedagógico aos alunos com baixo desempenho | 80 |
| Quadro 04 – Análise da frequência e das notas referente ao ano 2018 da Escola Municipal Nathália Jesus Silva | 84 |
| Quadro 05 – Análise da frequência e das notas referente ao ano 2019 da Escola Municipal Nathália Jesus Silva | 85 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|----------|--|
| ABNT | Associação Brasileira de Normas Técnicas |
| ANTT | Agência Nacional de Transporte Terrestre |
| APAE | Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais |
| BNDES | Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social |
| CAEd | Centro de Políticas Públicas e Avaliação da Educação |
| CIMANS | Consórcio Intermunicipal Multifinalitário da Área Mineiro da Sudene |
| CLT | Consolidação das Leis Trabalhistas |
| CME | Conselho Municipal de Educação |
| CMEI | Centro Municipal de Educação Infantil |
| CNE | Conselho Nacional de Educação |
| CONTRAN | Conselho Nacional de Trânsito |
| CSTB | Cooperativa de Serviços e Transporte do Brasil |
| DEAD | Diretoria de Educação Aberta e a Distância |
| DENATRAN | Departamento Nacional de Trânsito |
| DETRAN | Departamento de Trânsito (Estadual) |
| DNIT | Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte |
| ECA | Estatuto da Criança e do Adolescente |
| EM | Escola Municipal |
| FNDE | Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação |
| FUNDEB | Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação Básica |
| IBGE | Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística |
| IFNMG | Instituto Federal do Norte de Minas Gerais |
| INEP | Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira |
| LDB | Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional |
| MEC | Ministério da Educação |
| MG | Minas Gerais |
| ONG | Organização Não-Governamental |
| ONU | Organização das Nações Unidas |
| PMD | Prefeitura Municipal de Diamantina |
| PME | Plano Municipal de Educação |
| PNATE | Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar |
| PNE | Plano Nacional de Educação |
| PNTE | Programa Nacional do Transporte Escolar |
| PPP | Projeto Político Pedagógico |

| | |
|--------|--|
| PRPPG | Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação |
| RI | Regimento Interno da Educação Infantil e do Ensino Fundamental |
| SE | Segundo Endereço |
| SENAC | Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial |
| SIMAVE | Sistema Mineiro de Avaliação e Equidade da Educação |
| SMED | Secretaria Municipal de Educação de Diamantina |
| UAITEC | Universidade Aberta e Integrada de Minas Gerais |
| UEMG | Universidade do Estado de Minas Gerais |
| UFVJM | Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri |
| UNESCO | Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura |
| UNOPAR | Universidade do Norte do Paraná |

SUMÁRIO

| | |
|---|------------|
| 1 INTRODUÇÃO | 21 |
| 2 O TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO E O DIREITO À EDUCAÇÃO | 27 |
| 2.1 O transporte público no Brasil e o direito à cidadania | 28 |
| 2.2 A política do transporte escolar público no Brasil e o direito à educação | 32 |
| <i>2.2.1 O transporte escolar público nas legislações brasileiras</i> | <i>34</i> |
| <i>2.2.2 A construção do direito à educação e as legislações brasileiras</i> | <i>39</i> |
| 2.3 As Escolas do Campo e o Transporte Escolar Público no Brasil | 49 |
| 2.4 O transporte escolar público: a prestação de serviço no município de Diamantina- Minas Gerais | 53 |
| <i>2.4.1 A execução do transporte escolar público no Brasil</i> | <i>55</i> |
| 3 METODOLOGIA | 61 |
| 3.1 Universo da pesquisa | 61 |
| <i>3.1.1 O Município de Diamantina - Minas Gerais</i> | <i>61</i> |
| <i>3.1.2 A Escola Municipal Nathália Jesus Silva de Diamantina – Minas Gerais</i> | <i>68</i> |
| <i>3.1.2.1 O transporte escolar público na Escola Municipal Nathália Jesus Silva de Diamantina - Minas Gerais</i> | <i>72</i> |
| <i>3.1.2.1.1 A frota do transporte escolar público da Escola Municipal Nathália Jesus Silva</i> | <i>72</i> |
| <i>3.1.2.1.2 As rotas realizadas para acesso à Escola Municipal Nathália Jesus Silva</i> | <i>73</i> |
| 3.2 Etapas da pesquisa | 76 |
| <i>3.2.1 Primeiro momento: seleção dos documentos - pesquisa documental</i> | <i>76</i> |
| <i>3.2.2 Segundo momento: acesso aos documentos</i> | <i>76</i> |
| <i>3.2.2.1 Considerações éticas</i> | <i>76</i> |
| <i>3.2.3 Terceiro momento: análise e discussão</i> | <i>77</i> |
| 4 O SERVIÇO DE TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO: ANÁLISE DA LINHA QUE ATENDE A ESCOLA MUNICIPAL NATHÁLIA JESUS SILVA DE DIAMANTINA – MINAS GERAIS | 78 |
| 4.1 Categoria 01: O acesso e a permanência: um olhar para os elementos frequência, horários das aulas e apoio pedagógico | 79 |
| <i>4.1.1 Elemento 01: O apoio pedagógico dispensado aos alunos da Escola Municipal Nathália Jesus Silva, referentes aos anos letivos de 2018 e 2019</i> | <i>81</i> |
| <i>4.1.2 Elemento 02: A frequência dos alunos da Escola Municipal Nathália Jesus Silva, referente aos anos letivos de 2018 e 2019</i> | <i>83</i> |
| <i>4.1.3 Elemento 03: O quadro de horário das aulas da Escola Municipal Nathália Jesus Silva</i> | <i>86</i> |
| 4.2 Categoria 02: O perfil dos estudantes que utilizam o transporte escolar para acesso à Escola Municipal Nathália Jesus Silva | 89 |
| 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS | 93 |
| REFERÊNCIAS | 95 |
| ANEXO I | 113 |

1 INTRODUÇÃO

O presente estudo visa analisar a prestação de serviço, em relação ao transporte escolar público, realizado pelo município de Diamantina – Minas Gerais, na Escola Municipal Nathália Jesus Silva, nos anos de 2018 e 2019. Por meio dos objetivos específicos conhecer-se-ão o perfil dos usuários, a origem da organização do transporte para a Escola em comento e, por se constituir um estudo que se situa em um mestrado profissional, proporcionará ainda uma devolutiva aos gestores da Secretaria Municipal de Educação e da Escola Municipal sobre a indicação de elementos que possam contribuir para a melhoria desse serviço público.

A escolha do objeto de estudo se justifica no fato de a pesquisadora, por ocasião da graduação no curso de Direito, ter realizado o Trabalho de Conclusão de Curso sobre a temática do transporte escolar, sentir a necessidade de aprofundar o estudo; tal necessidade ampliou-se no momento em que a acadêmica passou a fazer parte do quadro de servidores efetivos da Secretaria Municipal de Educação - SMED, na Prefeitura Municipal de Diamantina passando a trabalhar com questões relacionadas ao transporte público escolar.

Trabalhar na Secretaria Municipal de Educação - SMED possibilitou conhecer o real funcionamento do transporte escolar público, apresentando à pesquisadora, de forma empírica, os desafios vivenciados pela administração pública, pelas unidades escolares municipais, bem como pelos alunos usuários do transporte escolar.

Importante ressaltar que conhecer o serviço do transporte escolar público permite entender as dificuldades enfrentadas pela administração pública, no afã de garantir o direito ao acesso à educação pelos alunos que dependam desse serviço.

Necessário registrar que o tema transporte escolar, no Brasil, é pouco estudado, sendo escassas as pesquisas publicadas, conforme anotam Najmi, Rachidi, Abbasi e Waller (2017). Analisar-se-ão, portanto, para esse fim, os textos encontrados que ofereçam subsídios ao trabalho, objetivando a construção de fundamentação teórica a possibilitar a compreensão do objeto de estudo.

Entende-se que o transporte escolar público garante a acessibilidade não só aos residentes em localidades distantes das unidades escolares urbanas oriundos de espaços rurais, mas, também, atende àqueles alunos oriundos das camadas menos favorecidas da sociedade que residem na periferia da cidade de Diamantina – Minas Gerais.

Na perspectiva de Vasconcellos (2000, 1997), a acessibilidade pode ser entendida, essencialmente, como a facilidade de se atingir os destinos desejados. Ou seja, possibilitar o acesso das pessoas aos espaços e equipamentos, para exercerem suas diversas atividades, tais como educação, saúde, trabalho, lazer etc.

Diante de tal conceito, pode se complementar, ainda, em acordo com a construção teórica do Ministério das Cidades (BRASIL, 2006) que a acessibilidade deve ser vista como parte integrante de uma política de mobilidade urbana, pois está relacionada à possibilidade do exercício de direitos das pessoas, a inclusão social e a uma maior equiparação de oportunidades.

A mesma escassez de pesquisas identificadas pelos autores Najmi, Rachidi, Abbasi e Waller (2017) sobre a temática do transporte escolar no Brasil, mencionado anteriormente, é identificada em estudos desenvolvidos por Rodrigues (2001), quando trata da temática acessibilidade, a despeito de este assunto vir sendo discutido no contexto urbano há aproximadamente dois séculos; em relação aos espaços rurais as pesquisas não acontecem na mesma medida.

Tal constatação permite o entendimento de que a temática do transporte escolar público tem seus pilares ligados à construção conceitual no Brasil. Entretanto, dos estudos de Rodrigues (2001) se infere que o espaço rural, apesar de apresentar baixa densidade demográfica e população dispersa, apresenta dificuldades específicas de acesso, tanto em relação à produção agropecuária, inclusive da agricultura familiar, como o acesso de toda comunidade rural a bens e serviços básicos, como educação, saúde, transporte público, etc.

Como o estudo em tese encontra-se vinculado a um mestrado profissional, a partir dos resultados obtidos, visa a pesquisadora desenvolver um processo de socialização dos resultados junto à Secretaria Municipal de Educação e em eventos científicos que contribuam para a compreensão regional e nacional acerca da prestação do serviço de transporte escolar público, de forma a contribuir para a reflexão dos gestores sobre a questão da acessibilidade dos alunos, especialmente na Escola Municipal Nathália Jesus Silva e nas demais escolas municipais de Diamantina e, quiçá, em outras localidades, por meio da utilização do transporte escolar público.

Objetivando alcançar a compreensão da problemática, objeto desta pesquisa, apresenta-se a questão problema que direcionará a realização do presente estudo, a saber: é possível identificar os elementos que caracterizam a prestação de serviço, em relação ao transporte escolar público, realizada pelo município de Diamantina-MG na Escola Municipal Nathália Jesus Silva, no período compreendido entre os anos de 2018 e 2019?

Para melhor entendimento da problemática em estudo, entende-se imprescindível elaborar breve estudo, do ponto de vista teórico, sobre os conceitos estruturantes ao desenvolvimento deste trabalho de pesquisa. Dentre eles mencionam-se: políticas públicas, transporte escolar público, acessibilidade, direito à educação, além daqueles relacionados aos marcos constitucionais e infraconstitucionais, necessários à elucidação de referidos pontos.

O marco teórico terá sua organização para a discussão sobre políticas públicas, se pautando em Castro, Contijo e Amabile (2012); para a discussão sobre transporte escolar buscar-se-á amparo nos pressupostos de Martins (2010), Sakamoto e Lima (2016) e em marcos constitucionais e infraconstitucionais, produzidos em contextos Nacional, Estadual e Municipal; o direito à educação será enfatizado sob a perspectiva da construção da cidadania no Brasil. Para tal estudo se serve de construções teóricas de Carvalho (2002) e Machado (2001) e, para tratar da acessibilidade, buscou-se base em pressupostos de Vasconcellos (2000) e Rodrigues (2001), tendo em vista a possibilidade oferecendo à compreensão do transporte escolar público como demanda de sujeitos que residem nos territórios: rural e urbano, cujo direito de acesso se articula com a localização da residência e os critérios postos pelo programa de transporte escolar público.

No que concerne ao transporte escolar público, importante entender, primeiramente, segundo Brasil (2005, p. 07), ser direito das crianças residentes longe da sua unidade escolar, devendo ser seguro e eficiente, atendendo, prioritariamente, alunos do ensino fundamental.

Nesta perspectiva, o referido serviço público se reveste de “fundamental importância para o acesso e permanência dos alunos nas escolas da educação básica pública, especialmente dos residentes em área rural. Com escopo de dar cumprimento ao mencionado direito, tem-se o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) e o Caminho da Escola”. (BRASIL, 2011, p. 02.)

Citados programas respondem pela transferência dos recursos financeiros aos municípios, para cobertura das despesas advindas da oferta do transporte escolar público, além de contribuírem para a aquisição dos veículos. Aludido repasse se dá com base no que preconiza o artigo 212 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, donde se lê:

Art. 212. A União aplicará, anualmente, nunca menos de dezoito, e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios vinte e cinco por cento, no mínimo, da receita resultante de impostos, compreendida a proveniente de transferências, na manutenção e desenvolvimento do ensino. (BRASIL, 1988.)

O acesso e a permanência do discente ao estabelecimento educacional, cuja garantia se dá, também, pelo transporte escolar público, inserem-se na discussão sobre o direito à educação garantido na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, bem como são regulamentados por legislações infraconstitucionais, garantindo educação de

qualidade, como dispostos no Estatuto da Criança e do Adolescente, na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional e nos Planos Nacional e Municipal de Educação.

Importante se ter em mente, ao falar de transporte escolar público, a sintonia desta temática com as políticas públicas no Brasil, oriunda de demandas sociais, decorrente de resultado das análises realizadas pelo Estado, a partir do elenco de exigências provenientes de uma sociedade em desenvolvimento. De tais análises contextuais resultam as buscas por soluções de inúmeros problemas, como citado por Souza (2006, p. 24), segundo quem as políticas públicas são ações governamentais que produzirão efeitos específicos. Tal afirmação é corroborada por Peters (1986), segundo ele, políticas públicas são a soma das ações governamentais que intervêm na vida do indivíduo.

O direito à educação constitui-se pilar estruturante para a constituição da cidadania, tendo em vista que a educação segundo Cury (2002, p. 46), torna-se “indispensável para políticas que visam à participação de todos”. Observa-se que o processo de escolarização surge a partir de conquistas sociais, aqui reconhecidas como direito à cidadania. Construída ao longo do contexto histórico a cidadania compreende o direito à vida, à igualdade, à propriedade e à liberdade, conforme menciona Carvalho (2002).

Diante do exposto, importante salientar que, quando o assunto em pauta versa sobre o transporte escolar público, mister também se discutir a acessibilidade, visto que o referido conceito, segundo pressupostos fixados pelo Ministério das Cidades é parte integrante de uma política de mobilidade urbana, entretanto relacionada à possibilidade de o exercício de direitos das pessoas, à inclusão social e a maior equiparação de oportunidades (BRASIL, 2006). Entretanto, portanto, no cerne da discussão sobre o acesso ao direito de acessibilidade também inerente a pessoas residentes em meios rurais.

Segundo Figueiredo (2002, p. 14) “o que determina como trabalhar é o problema que se quer trabalhar: só se escolhe o caminho quando se sabe aonde se quer chegar”. A partir desse pressuposto, menciona-se que, a metodologia do presente estudo será desenvolvida por meio de pesquisa documental, que se servirá de abordagem qualitativa, com vistas na construção de caminhos metodológicos, que conduzam o pesquisador à compreensão do problema da pesquisa, a saber, se é possível identificar os elementos que caracterizam a prestação de serviço, em relação ao transporte escolar público, realizada pelo município de Diamantina-MG na Escola Municipal Nathália Jesus Silva, no período compreendido entre os anos de 2018 e 2019?

Do ponto de vista metodológico, objetivando a confiabilidade científica das discussões que se pretende realizar, far-se-á o recorte, para fins da clareza acerca do seu objeto de estudo, na acessibilidade por meio do transporte escolar dos alunos atendidos na

Escola Municipal Nathália Jesus Silva, localizada no bairro Gruta de Lourdes em Diamantina-MG, considerado área rural.

O estudo encontra-se pautado em estudos de Minayo; Deslandes; Neto; Gomes (2002, pp. 34-35), cujo respaldo metodológico ampara a presente pesquisa, em especial a opção pela abordagem qualitativa e a pesquisa documental, elementos norteadores do olhar da pesquisadora para o objeto analisado.

No que se refere à abordagem qualitativa Serapioni (2000, p. 189) descreve que “é muito importante poder contar com achados obtidos com métodos qualitativos, que garantem um razoável grau de validade externa e interna”, corroborando as assertivas de que, ao final do processo dessa pesquisa, o estudo contribuirá com certa gama de informações confiáveis, por constituírem teor científico, oferecendo subsídios para solução de questões referentes ao transporte escolar público.

Ao optar pela pesquisa documental, o documento tornar-se um instrumento metodológico de relevância na condução do processo de pesquisa pois, segundo Cellard (2008, p. 295) o documento escrito é “fonte extremamente preciosa para todo pesquisador nas ciências sociais”, sendo essencial para que a história, ainda que distante, seja fidedignamente representada, oferecendo assim, “quase totalidade dos vestígios da atividade humana em determinadas épocas”. Lado outro, tais documentos podem ser “o único testemunho de atividades particulares ocorridas num passado recente”.

Por ser uma pesquisa documental, tais documentos se tornaram instrumento metodológico de relevância na condução do processo dessa pesquisa. Segundo Gil (2002, p. 43) é de suma importância identificar “o procedimento adotado para a coleta de dados”. Dessa forma, necessário se faz demonstrar que o presente estudo se apoiará em pressupostos da pesquisa documental, por meio da análise dos documentos constitucionais e infraconstitucionais necessários à compreensão do problema de pesquisa.

Quanto ao processo de análise do conteúdo identificado durante a pesquisa, tomar-se-ão por base os pressupostos de Franco (2018, p. 21), por permitir, por meio da organização metodológica proposta, a realização da análise pautada em importantes etapas a saber: organização de núcleos de significação e a classificação dos núcleos em categorias de análise.

Com o intuito de finalizar esse breve panorama, menciona-se que a dissertação, culminância da pesquisa em questão, encontra-se organizada com a estrutura anotada a seguir.

No capítulo I, intitulado “O transporte escolar público e o direito à educação”, tecer-se-á um breve estudo sobre o transporte escolar público e a relação com a acessibilidade,

visando apresentar ao leitor os elementos inerentes a organização da política pública sobre Transporte escolar em meios rurais e urbanos.

O capítulo II tratará dos pressupostos metodológicos utilizados no desenvolvimento desse estudo, objetivando fundamentar-se em princípios que concedem ao estudo o status científico, necessário ao desenvolvimento de trabalhos acadêmicos. Momento em que apresentar-se-á breve histórico sobre o município de Diamantina e a Escola Municipal Nathália Jesus Silva, para melhor entendimento da metodologia ora utilizada.

No capítulo III, denominado “O serviço do transporte escolar público: análise da linha que atende a Escola Municipal Nathália Jesus Silva”, realizará a análise de conteúdos das informações coletadas por meio da pesquisa, de forma que por meio de um tratamento científico as mesmas foram organizadas em categorias de análises: frequência dos alunos, horários de início e término das aulas e o perfil dos alunos e da Escola Municipal Nathália Jesus Silva.

Por fim, conclui-se com as considerações finais, momento em que serão apresentadas ao leitor os resultados do estudo, em especial os principais direcionamentos, dentre eles: acessibilidade aos diversos locais de interesse e necessidades contribui para reduzir as diferenças de oportunidades existentes nos espaços urbano e rural garantindo, ainda, a permanência dos alunos na escola, com frequência regular, através da prestação do serviço de transporte escolar público, o perfil da comunidade escolar e da instituição.

2 O TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO E O DIREITO À EDUCAÇÃO

A garantia do direito de ir e vir, princípio fundamental do Estado Democrático de Direito brasileiro, preconizado na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, artigo 5º, inciso XV visa resguardar a dignidade da pessoa humana.

Art. 5º. Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

(...)

XV. e livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens. (...). (BRASIL, 1988)

Tal estudo corrobora com o preceito abordando a temática sobre transporte escolar público, cuja compreensão demanda a discussão sobre a estrutura do transporte público no Brasil.

Assim, para avançar nas discussões, faz-se necessária a análise do significado da palavra público que representa um eixo estruturante para a pesquisa em questão. Neste estudo será esteado na perspectiva de Peroni (2018) como tudo o que pertence à sociedade e se contrapõe ao conceito de privado, o que, para Bobbio (2010) pode ser tratado como uma dicotomia.

Diante a tal conceito, preconizado por Peroni (2018) importante tomar como ponto de partida para a construção do presente capítulo, que o relacionamento entre o público e o privado, na política educacional, é parte constitutiva das mudanças sociais e econômicas; não se trata de questão de determinação, mas de relação e processo, de modo que tanto o Estado quanto a sociedade civil precisam se ver como partes do processo que engloba uma correlação de forças nem sempre pautadas nos princípios da equidade, de sujeitos que se encontram situados em um contexto histórico, geográfico, perpassados por projetos societários distintos e pela demanda de uma efetiva participação na elaboração de políticas, com base na prática social crítica e autocrítica no curso de seu desenvolvimento (MÉSZÁROS, 2002).

Assim, entende-se a construção teórica sobre o transporte escolar público no Brasil, tomando-se como referencial o processo de construção da cidadania, ação esta que, em princípio, empodera o sujeito para usufruir dos direitos sociais, políticos e educacionais.

2.1 O transporte público no Brasil e o direito à cidadania

Para melhor entendimento sobre o transporte público no Brasil, conforme dito anteriormente, necessário compreender os conceitos de público e privado, sobre os quais Bobbio (2007, pp. 14-15) descreve que “o interesse público determina-se imediatamente em relação e em contraste com o interesse privado e vice-versa. (...) a esfera do público chega até onde começa a esfera do privado e vice-versa”. Ressalta ainda, Bobbio (2007, pp. 14-15) que há supremacia do público sobre o privado, sendo o primeiro “coisa do povo”, da sociedade.

Ideia similar traz Peroni (2013, p. 10) anotando que “ao tratarmos do tema público-privado, não estamos fazendo uma contraposição entre o Estado e a sociedade civil”. Prossegue relacionando o direito à educação, descrevendo ser “a efetivação de direitos sociais universais, materializados em políticas sociais, tendo o poder público como seu garantidor, não apenas enquanto acesso, mas também através de mecanismos participativos de elaboração das políticas”.

Na análise da dicotomia público-privado, em relação à educação, Barroso (2013, pp. 55-56) salienta que ao serviço público “constitui, assim, um instrumento fundamental para ajustar a oferta educativa às características dos territórios gerais de um sistema público nacional de ensino”. Complementa ainda, que a “autonomia das escolas (...) concilia interesses individuais e ideais coletivos; a regulação nacional com a regulação local”, concluindo que a relação público-privado precisa acordar “a satisfação das necessidades individuais e das expectativas (...) garantindo a equidade no acesso a uma educação de qualidade”.

Por outro lado, Correia (2012, pp. 1295-1296) relata sobre as divergências existentes sobre o princípio da supremacia do direito público sobre o privado, asseverando que tal premissa fere os princípios da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Alerta que os doutrinadores brasileiros se dividem entre os que defendem a supremacia, os que defendem a necessidade de sua releitura, reconstrução e os que acreditam que a supremacia “está na contramão da proteção aos direitos fundamentais (...) ao mascarar práticas imorais e ilícitas por parte da Administração Pública”.

Neste sentido, o exposto sobre a relação entre o público e o privado amplia o olhar do leitor, no sentido de compreender que assegurar os transportes públicos, de acordo com Garcia (2019, p. 27) “propiciam a integração das funções urbanas (residências, comércio, trabalho, lazer, estudo, etc.), conectam os vários pontos de interesse do indivíduo e permitem que as pessoas usufruam o melhor que a cidade pode oferecer”. Segundo Garcia (2019, p. 27), existem “inúmeras possibilidades de transporte como, por exemplo, os meios não

motorizados, automóveis, ônibus ou transporte sobre trilhos; ao nível da rua, elevados ou subterrâneos; cada um com suas vantagens e seus custos”.

Pode-se afirmar então que “os meios de transporte são o reflexo da sociedade. Conforme o homem evoluía, a maneira de se transportar se transformava” (BRASIL, 2019c, p. 01). Tal construção conceitual corrobora os pressupostos de Bittencourt (2010, p. 12) citando Meyer e Miller (1984) que consideram o transporte público como uma oportunidade dada à sociedade para propiciar a mobilidade, a acessibilidade.

Desta forma, citados autores apresentam uma estreita relação entre o transporte público e a funcionalidade do mesmo para a sociedade, ao indicar a acessibilidade como uma importante função pois, ao ser definida por Raia Júnior (2000, p. 19) como “interação entre dois lugares” que “cresce na medida em que o custo de movimentação entre eles diminui”, viabiliza a utilização de meios de acesso, transporte motorizado ou não.

Neste sentido, a concretização da mobilidade e acessibilidade, que conduzem uma plena funcionalidade da cidade, depende de um “sistema de transporte” eficaz, capaz de permitir o traslado da sociedade. (ANDRADE, 2013, p. 12)

Necessário constatar que o status do serviço de transporte público se vincula à manutenção, pela administração pública, conforme menciona Ferraz e Torres (2004) citado por Maia (2013, p. 29), garantindo, dessa forma, a segurança, a qualidade, o direito de ir e vir, com tarifa razoável.

Importante destacar brevemente, que a mobilidade urbana é uma temática, cuja discussão teve início em 1934, quando Getúlio Vargas instituiu o “Plano Geral Nacional de Viação”, projeto de transporte que tratava das suas modalidades, priorizando o transporte rodoviário (TERRA e DUARTE, 2014, p. 07). Consolidou-se nas décadas de 1950 e 1960, com o Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, que tinha como plano de governo, incentivar e instalar indústria de automóveis no Brasil (BARCELO e SILVA, 2018, p. 134).

E, no ano de 1964, de acordo com Andrezza (1972, pp. 10-11) o governo visava “vincular o setor dos transportes às políticas econômicas”, dispersando as riquezas do país, na busca pelo desenvolvimento, contendo ou reduzindo os custos com transporte, de forma eficiente, controlada e harmônica. Por conta dessa iniciativa, cria-se o Ministério do Transporte, em substituição ao Ministério de Viação e Obras Públicas.

De acordo com Terra e Duarte (2014, p. 07) o transporte coletivo teve ápice em 1970 quando houve “a crise do petróleo”, gerando investimentos “nos sistemas de ônibus”, por conta do “receio de que houvesse um aumento intolerável do custo de importação de petróleo”. Para Maia (2013, p. 31) “a qualidade do transporte público está diretamente ligada à eficiência de aplicação de políticas públicas que envolvam o conceito de sustentabilidade”.

Foi criada no Brasil, na década de 70, a Associação Nacional de Transporte Público – ANTP, tendo “por objetivo promover ações que contribuam para a garantia do direito ao transporte público de qualidade, à cidadania no trânsito e à mobilidade urbana sustentável” (BRASIL, 2019c, p. 1), vigendo com base no Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, além de atuar vinculada a outras legislações brasileiras infraconstitucionais específicas, como o Estatuto do Idoso, Lei nº 10.741 de 01 de outubro de 2003; o Estatuto das Pessoas com Deficiência, Lei nº 13.146 de 06 de julho de 2015; e principalmente, o Estatuto das Cidades, Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001.

Destaca Gonzaga (2019, p. 96) que “na relação entre os meios de transporte no contexto de todas as escalas urbanas (...), os deslocamentos (...) devem ser facilitados e ofertados de maneira ampla”. Nesse sentido, Barcelos e Silva (2018, p. 143) descrevem o deslocamento como “uma lógica capitalista, visando dubiamente tal meio facilitador da efetivação das liberdades individual e coletiva, quais sejam, o valor de uso e o valor de troca”. Assim, tem-se que os meios de transporte devem atender às necessidades básicas de deslocamento do cidadão brasileiro.

De acordo com Ferraz (1998) o transporte público é de suma importância para a mobilidade, conquanto viabilize a locomoção e o tráfego e reduza o congestionamento; e, nas palavras de Boehm (2019) e Pena (2019a) fazem parte da estrutura do transporte público brasileiro o trem, o metrô e o ônibus. Enquanto que Pena (2019b) acrescenta a bicicleta à lista. Esclarecendo mais, Brasil (2019c) classifica os meios de transporte como terrestre, aéreo ou aquático.

Considerando o objeto desse estudo, analisar-se-á apenas o que se refere ao transporte terrestre. Nesse sentido, Brasil (2019c) classifica como transporte terrestre o rodoviário (trafegam por rodovias, estradas e ruas), o ferroviário (trens, metrôs e suas variações) e o tubular (mais utilizados para transporte de combustíveis, minérios, gases, grãos e petróleo).

O Código de Trânsito Brasileiro classifica os tipos de veículos terrestres como automotor, de passageiros, oficiais, particulares ou de aluguel. Reforça-se que, destacar-se-á apenas informações atinentes ao trabalho em construção, considerando que o Código de Trânsito Brasileiro de outras especificações de veículos terrestres (BRASIL, 1997).

O automóvel, o ônibus, o caminhão, a motocicleta, o trem, o metrô e a bicicleta são os meios de transporte terrestre considerados como os mais comuns (BRASIL, 2019c). Tais classificações são regulamentadas pela Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT e pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT (BRASIL, 2019c). Desses veículos terrestres, o automóvel e a bicicleta são considerados para transporte

individual, enquanto o ônibus, o metrô e o trem são para transporte coletivo (BRASIL, 2019c), sendo o ônibus o mais utilizado no Brasil.

Necessário se faz destacar que o investimento no transporte público é feito pelo governo estadual, repassando para os municípios que fazem a complementação financeira. A execução do transporte público possui vantagens e desvantagens. Desafogar o trânsito, ser econômico, facilitar a mobilidade urbana e contribuir para a preservação do município, são as principais vantagens; paralelamente se considera o tempo gasto no trajeto e na espera, nos pontos de ônibus, e a proibição do transporte de cargas, como desvantagens. (BRASIL, 2019c).

Anota Barcelos e Silva (2018) sobre transporte público que

Ao se falar em transporte público não se poderá deixar de enfatizar o transporte coletivo na modalidade de um serviço público de passageiros acessíveis a toda uma população (...). O transporte público tem sua base principal na utilização de ônibus, metrôs, e trens, transportes esses oferecidos em algumas cidades ou regiões do país (BARCELOS E SILVA, 2018, p. 141).

O transporte público é de suma importância para a garantia do direito fundamental preconizado na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, conforme ensinam Barcelos e Silva (2018, p. 142) “o transporte público é de vital importância para que haja um efetivo exercício dos direitos sociais básicos, determinando, assim, as condições mínimas de bem-estar social, não se podendo desprezar que o transporte coletivo se encontra entre os onze serviços essenciais previstos”.

Os serviços essenciais a que fazem referência os autores acima são previstos na Lei nº 7.783 de 28 de junho de 1989, artigo 10, inciso V, convertida da Medida Provisória nº 59 de 26 de maio de 1989, artigo 7º, inciso VI.

Art. 10 São considerados serviços ou atividades essenciais: (...)
V - transporte coletivo; (BRASIL, 1989a)

Tendo realizado a síntese sobre a acessibilidade urbana no Brasil, discussão de fundamental importância para a construção dos pilares estruturantes para o acesso ao transporte escolar público, pode-se informar ao leitor que não se constitui objetivo do presente capítulo aprofundar em minúcias sobre a temática, mas abordar o transporte escolar público no Brasil.

Considerando que a finalidade do transporte coletivo é integrar as “áreas econômicas e sociais entre lugares distintos de uma cidade”, Terra e Duarte (2014, pp. 06-07),

o relacionam com o transporte escolar público, vez que se tem por objetivo integrar a criança, preferencialmente residente na área rural, à unidade escolar mais próxima. “O transporte coletivo pode ser definido como meio para atingir determinados fins como trabalho, escola, mercado, cinema” (TERRA e DUARTE, 2014, p. 07).

Complementam, os autores ainda, que muitas vezes esse transporte coletivo é a única opção das pessoas, destacando o cuidado com o meio ambiente, quando há redução de veículos e automaticamente da emissão de gases e ruídos. Mesmo que o transporte escolar público se associe ao transporte coletivo, pelas classificações quanto a ser terrestre e rodoviário, há, de acordo com Brasil (2018c, p. 03), uma distinção de suma importância

O transporte escolar não seria um serviço público como o transporte coletivo?

Não, o passageiro é tratado de forma personalizada no transporte escolar. Isto é, no caso do transporte coletivo, o operador não se responsabiliza pelo embarque e desembarque de um passageiro específico.

No transporte escolar, o transportador deve se comprometer com o embarque e desembarque, pontual e seguro, de cada aluno, desde sua residência, até à escola (BRASIL, 2018c, p. 03).

Na mesma linha, Brasil (2017) reforça que

(...) existem modalidades de transporte coletivo de passageiros que, apesar de apresentarem características similares às que definem o transporte em regime de fretamento – e, por vezes, serem consideradas como tal em normas e regulamentos estaduais e/ou municipais –, **não se enquadram** nesse tipo de serviço (...). **Alguns exemplos** são o transporte próprio, a locação de veículos com motorista e mesmo **o transporte escolar, em sua forma mais usual** (BRASIL, 2017, p. 17).

Conforme se constata, o transporte escolar público se relaciona ao transporte público, no que se refere à função, mas faz-se necessário destacar que existem diferenças entre transporte escolar em relação ao transporte público, que no presente texto serão demonstradas.

2.2 A política do transporte escolar público no Brasil e o direito à educação

Para melhor compreensão do sistema do transporte escolar, necessário se faz explicar, ainda que de forma sucinta, sobre cada Programa, conforme descreve o Guia do Transporte Escolar (BRASIL, 2011), documento fornecido pelo Ministério da Educação.

O **Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE)**, autarquia ligada ao Ministério da Educação, responsável pela normatização e assistência financeira em caráter suplementar, contribui para uma melhor oferta de transporte escolar. Fundamental para o acesso e permanência dos alunos das escolas da educação básica pública, preferencialmente residentes em área rural, essa oferta é feita pelo **Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE)** e pelo programa Caminho da Escola.

Instituído pela Lei nº 10.880, de 2004, o PNATE consiste na transferência automática de recursos financeiros aos estados, Distrito Federal e municípios, sem necessidade de convênio ou outro instrumento congêneres. Os recursos são destinados ao pagamento de serviços contratados junto a terceiros e despesas com reforma, seguros, licenciamento, impostos e taxas, pneus, câmaras e serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica e funilaria, recuperação de assentos, combustível e lubrificantes do veículo ou da embarcação utilizada para o transporte dos estudantes.

O **Programa Caminho da Escola** foi criado em 2007, está disciplinado pelo Decreto nº 6.768, de 2009, e compreende a aquisição, por meio de pregão eletrônico para registro de preços, de veículos (ônibus, barco e bicicleta) padronizados para o transporte de escolar. Essa aquisição é feita por meio de recursos orçamentários do Ministério da Educação, de linha especial de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) ou de recursos próprios dos entes federativos que aderirem ao programa. (**grifo nosso**). (BRASIL, 2011)

O recurso vinculado baseia-se no artigo 212 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

Art. 212. A União aplicará, anualmente, nunca menos de dezoito, e os Estados, o Distrito Federal e os Municípios vinte e cinco por cento, no mínimo, da receita resultante de impostos, compreendida a proveniente de transferências, na manutenção e desenvolvimento do ensino. (BRASIL, 1988)

Nos dizeres de Pergher (2010) os recursos são transferidos de forma direta, sem assinatura de convênio, de forma suplementar, visando complementar os recursos dos municípios e estados.

(...) são recursos que são acrescidos àqueles próprios dos estados e municípios. Fica implícita a concepção de que os **recursos** desses últimos constituem a fatia maior. (...) tem sido **repassado diretamente**, sem necessidade de convênio, **com base na matrícula apurada no censo escolar do ano anterior**; são repassadas **nove parcelas anuais** de março a novembro (**grifo nosso**) (PERGHER, 2010, p. 04).

Complementa, ainda citado autor, em relação ao atendimento feito pelos municípios aos alunos da rede estadual, que “são eles que executam o serviço, mesmo para os

alunos das escolas estaduais. (...) e se acordado entre os entes, o FNDE poderá repassar os recursos que cabem ao Estado direto ao Município” (PERGHER, 2010, p. 04).

2.2.1 O transporte escolar público nas legislações brasileiras

Para que se conheça, adequadamente, o transporte escolar público uma definição se faz pertinente e a resposta considerada apropriada encontra-se na Cartilha do Transporte Escolar, documento originado do Ministério da Educação e utilizado pelas Secretarias Municipais de Educação, norteador das ações concernentes à prestação do serviço. Por tal perspectiva, o transporte escolar público é definido, nas políticas públicas, em documentos, em especial Brasil (2005), que vincula o transporte escolar público como,

- um direito dos alunos que estudam longe de suas casas. Os alunos que moram no campo (áreas rurais) têm o mesmo direito ao transporte que os alunos que moram nas cidades (áreas urbanas);
- Eficiente e seguro, se todas as normas forem obedecidas;
- **Prioridade para atender as crianças que estudam da 1ª à 8ª série do ensino fundamental;**
- Responsabilidade dos Estados e Municípios;
- Realizado por veículos próprios ou alugados pelos governos estaduais e prefeituras e por meio de passes escolares fornecidos aos alunos. (**grifo nosso**) (BRASIL, 2005, p. 07).

Considerando o disposto no texto acima, importante trazer a comento que, a partir do ano de 2006, o ensino fundamental passou a ter duração de 09 anos, passando a ser denominado como do 1º ao 9º ano e não mais da 1ª à 8ª série, conforme preconiza a Lei nº 11.274 de 2006, que alterou os artigos 29, 30, 32 e 87 da Lei nº 9.394 de 1996.

A partir de então os responsáveis pela oferta e garantia do ensino fundamental passaram a estruturá-lo nos estritos termos do Parecer nº 04 de 2008, do Ministério da Educação - MEC, que estabelece:

O Ensino Fundamental de nove anos, de matrícula obrigatória para crianças a partir dos seis anos – completos ou a completar até o início do ano letivo – deverá ser adotado por todos os sistemas de ensino, até o ano letivo de 2010, o que significa dizer que deverá estar planejado e organizado até 2009, para que ocorra sua implementação no ano seguinte. (BRASIL, 2008, p. 02)

Assim, tem-se na literatura pertinente que o transporte escolar é “fundamental para o acesso e permanência dos alunos das escolas da educação básica pública, preferencialmente se residentes em área rural. Essa oferta se dá pelo Programa Nacional de

Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) e pelo Programa Caminho da Escola”. (BRASIL, 2011, p. 02).

Diante do exposto, faz-se necessário apresentar breve registro sobre o processo de construção da política pública de prestação de serviço do transporte escolar público, como ponto de partida para a construção do presente capítulo, configurando-se importante tomar como referencial, na perspectiva de Ribeiro e Jesus (2015, p. 138), a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – LDB, em especial, suas várias formas de organização, ao longo do contexto histórico. Necessário registrar que a Lei nº 4.024 de 20 de dezembro de 1961, que “fixa as Diretrizes e Bases da Educação Nacional”, não trata sobre o transporte escolar público.

Em 1971 a nova Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDB, Lei nº 5.692 de 20 de dezembro de 1971, no artigo 62, destaca a importância do transporte escolar para alunos necessitados, visando garantir a “eficiência escolar e colaborar para o eficiente funcionamento dos estabelecimentos de ensino”, do primário ao médio. (RIBEIRO e JESUS, 2015, p. 140).

Fruto das discussões presentes na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDB, anteriormente mencionada, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, determina a obrigação do Estado, no que se refere à educação, como a garantia do atendimento a partir de programas como do transporte escolar, da alimentação escolar, do material didático e da assistência à saúde, preconizado no artigo 208, inciso VII, da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988,

Art. 208. O **dever do Estado** com a educação será efetivado mediante a garantia de:

VII - **atendimento ao educando**, em todas as etapas da educação básica, **por meio de programas suplementares de material didático escolar, transporte**, alimentação e assistência à saúde. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 59, de 2009). (**grifo nosso**) (BRASIL, 1988)

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 recepciona, portanto, de forma global, os preceitos garantidores da educação, com qualidade. Corroborando a efetivação da versão contemporânea e que se encontra em vigor no atual contexto temporal, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDB, Lei nº 9.394 de 20 de dezembro de 1996, a qual, de acordo com Ribeiro e Jesus (2015, p. 140) “se tornou um marco simbólico (...) da educação. (...) reconhecida por se tratar da mais completa legislação e por proporcionar importantes avanços para a educação”.

Com a vigência da Lei nº 10.709 de 31 de julho de 2003, que atribui a responsabilidade da execução do transporte escolar aos estados e municípios brasileiros, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – LDB, incluiu, em seu texto, o artigo 10, inciso VII e o artigo 11, inciso VI (BRASIL, 2018).

Art. 10. Os Estados incumbir-se-ão de:
VII - assumir o transporte escolar dos alunos da rede estadual. (Incluído pela Lei no 10.709, de 31/7/2003).

Art. 11. Os Municípios incumbir-se-ão de:
VI - assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal (incluído pela Lei no 10.709, de 31/7/2003). (BRASIL, 2018, p. 3)

Ressalta-se que o Plano Nacional de Educação – PNE decenal (2001-2010), aprovado pela Lei nº 10.172 de 09 de janeiro de 2001 foi um “resultado de mobilização da sociedade educacional, desde sua previsão na LDB/1996” (RIBEIRO e JESUS, 2015, p. 141).

Assim, tendo em vista a importância do Plano Nacional de Educação - PNE, cumpre destacar a meta 17, que trata do transporte escolar.

Meta 17, prover de transporte escolar às zonas rurais, quando necessário, com colaboração financeira da União, Estados e Municípios, de forma a garantir a escolarização dos alunos e o acesso à escola por parte do professor. (BRASIL, 2001)

Observa-se, ainda, que o referido Plano Nacional de Educação - PNE, instituído pela Lei nº 10.172, de 9 de janeiro de 2001, descreve metas sobre o transporte escolar para alunos deficientes, indicando a necessidade de oferta de transporte escolar adaptado, conforme as Metas 5 e 15, a saber:

Meta 5. Generalizar, em dez anos, o atendimento dos alunos com necessidades especiais na educação infantil e no ensino fundamental, inclusive através de consórcios entre municípios, quando necessário, provendo, nestes casos, o transporte escolar (BRASIL, 2001).

Meta 15. Assegurar, durante a década, transporte escolar com as adaptações necessárias aos alunos que apresentem dificuldade de locomoção (BRASIL, 2001).

A vigência das retromencionadas normas, em especial a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – LDB em suas várias versões que antecedem a atual e a Constituição Federal de 1988, ensejou ao Estado a criação de programas que viabilizassem o investimento,

a criação e a manutenção do serviço de transporte escolar, no Brasil, oferecendo embasamento para a criação de programas suplementares.

O histórico do transporte escolar público no Brasil passou por três processos: em 1994 vigorava o Programa Nacional do Transporte Escolar – PNTE; em 2004 foi instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE e, em 2007, foi criado o Programa Caminho da Escola.

O Programa Nacional do Transporte Escolar – PNTE visava auxiliar, financeiramente, a aquisição dos veículos do transporte escolar, como ensina Pergher,

O PNTE teve como objetivo contribuir financeiramente com os municípios e organização não-governamentais para a aquisição de veículos automotores zero quilômetro, destinados ao transporte diário dos alunos da rede pública de ensino fundamental residentes na área rural e das escolas de ensino fundamental de organizações não-governamentais (ONG's) que atendessem alunos com necessidades educacionais especiais (PERGHER, 2010, p. 02)

A Portaria MEC nº 955 de 21 de junho de 1994, regulamentava o Programa Nacional do Transporte Escolar - PNTE, extinto em 2007. O Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar - PNATE, instituído em 2004, reformulava o PNTE, visando a descentralização do serviço de transporte escolar e da sua municipalização.

A partir dessa reformulação, os recursos seriam transferidos, automaticamente, para a administração municipal, gerando autonomia para os gestores municipais administrarem a prestação do serviço de transporte escolar.

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE é instituído pela Lei nº 10.880 de 09 de junho de 2004, visando evitar a evasão escolar no Ensino Fundamental das escolas da área rural.

Importante registrar que cabe ao Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE a fiscalização das atividades do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE.

De acordo com Pergher (2010, p. 04) o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE tem

(...) por objetivo garantir a oferta do transporte escolar aos alunos do Ensino Fundamental público residentes em área rural. Os recursos passados aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios permitem realizar parcialmente a prestação dos serviços de transporte escolar, seja por meio de despesas com a frota pública ou através da contratação de serviços terceirizados (PERGHER, 2010, p. 04).

Autorizado pela Resolução nº 03 de 28 de março de 2007, e ratificado pelo Decreto nº 6.768 de 2009, o Programa Caminho da Escola nasceu após estudo realizado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE e parceiros, sobre a realidade dos moradores da área rural, da situação dos veículos e do tempo que o aluno fica no veículo.

São objetivos do Programa Caminho da Escola:

(...) renovar a frota de veículos escolares; garantir segurança e qualidade ao transporte de estudantes, por meio de padronização e inspeção de veículos; contribuir para a redução da evasão escolar em observância ao Plano Nacional de Educação; garantir o acesso e a permanência na escola dos estudantes matriculados na educação básica da zona rural; obter a redução dos preços dos veículos e propiciar o aumento da transparência nas aquisições (PERGHER, 2010, p. 07).

Referido Programa visa facilitar, para os municípios, o processo de aquisição dos veículos, mediante convênio com o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE. Registra-se o importante papel do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação – FUNDEB, no auxílio ao financiamento do transporte escolar (BRASIL, 2018b, p. 5), conforme se verifica a seguir,

O **PNATE** de acordo com a Lei nº 10.880/04 e com a resolução DC/FNDE/MEC nº 05/2015, consiste na transferência de recursos financeiros aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, para custear a oferta de transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural. (FNDE, 2018).

O **Caminho da Escola** foi criado pela resolução nº 3/07 e disciplinado pelo Decreto da Presidência da República nº 6.768/09, tem por principais objetivos a renovação e padronização da frota de veículos utilizada no transporte escolar pelos sistemas público de ensino nos Estados, no Distrito Federal e nos Municípios.

O **FUNDEB** tem o papel de financiar todo o ciclo básico de ensino e não só o ensino fundamental. Visa promover por todo o país a educação infantil (creches para crianças de 0 a 3 anos e pré-escola para crianças de 4 a 6 anos), o ensino fundamental e o ensino médio, além das seguintes modalidades de ensino: educação de jovens e adultos, educação indígena, educação profissional, educação no campo e educação especial (FNDE, 2018). (**grifo nosso**). (BRASIL, 2018b, p. 5).

No estado de Minas Gerais, o governo instituiu, em 2016, o Programa Estadual do Transporte Escolar de Minas Gerais, visando regulamentar a transferência direta de recursos para os municípios, “para custear despesas com o transporte escolar dos alunos da rede estadual de ensino, residentes em zona rural, sem necessidade de convênio ou outro instrumento congênere” (MINAS GERAIS, 2016, p. 3).

Em 2018 o Governo Federal, por meio do MEC – Ministério da Educação e do FNDE - Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação, criou o CECANE – Centro Colaborador de Apoio ao Transporte Escolar, visando melhorar o suporte dado aos gestores municipais, aprimorando a prestação do serviço de transporte escolar (BRASIL, 2018c).

O principal objetivo do CECANE – Centro Colaborador de Apoio ao Transporte Escolar, é capacitar a administração municipal, legal e operacionalmente, para melhor execução do serviço, desenvolvimento, inclusive fornecendo cartilhas de orientação (BRASIL, 2018c).

No que se refere ao financiamento do transporte escolar público, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar e o Programa Caminho da Escola são programas do Governo Federal, que transferem os recursos financeiros, para os municípios gerirem e realizarem despesas, exclusivamente, do transporte escolar público.

Assim, diante da constatação de que a discussão sobre o transporte escolar transcende a mera visão da temática, em seus aspectos administrativos e financeiros, abrindo espaço para as questões políticas e sociais, neste texto apresentar-se-á a discussão sobre o transporte escolar público, buscando-se a relação entre a temática e o direito à educação.

2.2.2 A construção do direito à educação e as legislações brasileiras

Não se pode negar que o atual contexto brasileiro enfrenta novos desafios, busca novos espaços de atuação e abre novas perspectivas por meio das grandes transformações pelas quais passa o mundo contemporâneo, por um movimento que, segundo Cury (2002), coloca a educação escolar como um desses espaços que não perderam e nem perderão sua atualidade.

Nesse passo, para Gohn (2009, p. 24), movimentos esboçaram um cenário diferenciado na educação de forma que,

(...) delineou um cenário de lutas em que a área da educação esteve presente tanto a não formal (no aprendizado político que a participação nas CEBs e movimentos sociais geraram) quanto a formal (pela expansão do ensino, especialmente o ensino superior), e nas lutas das associações docentes de todos os níveis. (GOHN, 2009, p. 24).

Por tal perspectiva a educação tornou-se um “processo de desenvolvimento da capacidade intelectual, moral e física do ser humano (...) civilidade, polidez”, conforme menciona Carvalho (2015, p. 283); administrada pelo Estado, necessita da participação da sociedade com coautora, visando a sua efetividade com qualidade.

Nessa linha, Cury (2002, p. 246) enfatiza a importância desse processo, mediante o qual “a educação escolar gera uma dimensão fundante da cidadania, de modo que seja tal princípio indispensável para políticas que visam à participação de todos nos espaços sociais e políticos e, mesmo, para reinserção no mundo profissional”.

Corroboram tal ideia os pressupostos de Marshall (1967) quando descreve que “a educação é um pré-requisito necessário da liberdade civil” e conseqüentemente, para outras garantias,

(...) a educação das crianças está diretamente relacionada com a cidadania, e, quando o Estado garante que todas as crianças serão educadas, este tem em mente, sem sombra de dúvida, as exigências e a natureza da cidadania. Está tentando estimular o desenvolvimento de cidadãos em formação. O direito à educação é um direito social de cidadania genuíno porque o objetivo da educação durante a infância é moldar o adulto em perspectiva. Basicamente, deveria ser considerado não como o direito da criança frequentar a escola, mas como o direito do cidadão adulto ter sido educado. (MARSHALL, 1967, p. 73)

Prossegue Marshall (1967) demonstrando que o direito à educação é um direito social, ditando, portanto, a necessidade de sua garantia por parte do Estado. Nesse sentido, imprescindível expor sobre o direito social, corroborando a efetivação da cidadania que, de acordo com Carvalho (2002) é a conquista de direitos civis, compreendida pelo direito à vida, à propriedade, à igualdade e à liberdade.

A construção desses direitos se deu de forma gradativa. Nos anos de 1600, mais ou menos, “(...) os direitos civis beneficiavam a poucos; os direitos políticos a pouquíssimos; dos direitos sociais ainda não se falava, pois a assistência social estava a cargo da igreja e de particulares” (CARVALHO, 2002, p. 24).

Reforçando esse pensamento, Marshall (1967) citado por Cury (2002, p. 249) anota que tais direitos surgiram “para mostrar sua progressiva evolução”, aparecendo os direitos civis no século XVIII, os direitos políticos no século XIX e os direitos sociais no século XX.

Leciona acerca dos direitos, Santos (2017, p. 05) asseverando que os direitos sociais foram os primeiros que chegaram ao Brasil, sendo considerados benefícios dados pelo Estado, não “como fruto de conquista”. Nessa linha, descreve como conquista a Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT de 1943 e os direitos previdenciários, expandidos na década de 1960.

Os desafios históricos implicam a compreensão de sujeitos de direitos, e reflete na construção das políticas públicas, na atualidade; políticas que primam pelo efetivo exercício

do cidadão, e pressupõe, em tese, o acesso a ações governamentais que façam uma interface com as práticas social, política e educacional.

Direitos sociais são considerados por Marshall (1967) como

(...) tudo o que vai desde o direito a um mínimo de bem-estar econômico e segurança ao direito de participar, por exemplo, na herança social e levar a vida de um ser civilizado de acordo com os padrões que prevalecem na sociedade. As instituições mais intimamente ligadas com ele são o sistema educacional e os serviços sociais. (MARSHALL, 1967, pp. 63-64)

Enfatiza Moraes (2008) que os direitos sociais são:

(...) direitos fundamentais do homem, caracterizando-se como verdadeiras liberdades potestativas, de observância obrigatória em um Estado Social de Direito, tendo por finalidade a melhoria de condições devida aos hipossuficientes, visando à concretização da igualdade social, e são consagrados como fundamentos do Estado Democrático, pelo art. 1º, IV, da Constituição Federal. (MORAES, 2008, p. 198)

Nessa abordagem, Cury (2002) retrata que toda atualização ocorrida no processo educacional se deu a partir de lutas sociais, na busca pela igualdade, pela oportunidade e por condições sociais.

(...) a importância da lei não é identificada e reconhecida como um instrumento linear ou mecânico de realização de direitos sociais. Ela acompanha o desenvolvimento contextualizado da cidadania em todos os países. A sua importância nasce do caráter contraditório que a acompanha: nela sempre reside uma dimensão de luta. (CURY, 2002, p. 247)

Corroborar tal ideia Santos (2017) ao afirmar que a conquista dos direitos garante a liberdade, nas suas interfaces. “Eles são garantidores de ações e/ou direitos individuais, tais como o direito de ir e vir, o direito à inviolabilidade do corpo, do lar ou da correspondência e o direito à liberdade de expressão, à liberdade de imprensa, de pensamento e fé, bem como o direito à justiça” (SANTOS, 2017, p. 04).

Prossegue analisando o mesmo autor que a cidadania é o usufruto dos direitos, sejam os civis, os sociais ou os políticos e que “em decorrência disso, é preciso admitir que a cidadania pode ocorrer em graus e abrangências variadas. E tal variação oscila tanto quanto oscilam as contemplações, por parte dos indivíduos, desses direitos” (SANTOS, 2017, p. 05).

Por outro lado, Soares (2013) alerta que o ideal de cidadania está distante da realidade brasileira.

Talvez os direitos sociais não tenham sido construídos para atender a todos, seja porque a justiça social, a depender do Poder Judiciário, não é para todos, pois na essência protege o direito à propriedade privada como valor maior. O modo de produção capitalista é a síntese da desigualdade. (...) O ideal da cidadania plena e da democracia, concebida como poder, autoridade ou governo do povo, é um ideal pelo qual não devemos deixar de lutar, entretanto é preciso reconhecer que estamos longe de atingi-lo. (SOARES, 2013, pp. 321-322)

No que se refere à cultura política Carvalho (1996), citando Almond e Verba (1965), anota que, apesar do termo diferente, muito se relaciona à cidadania, principalmente ao conceito histórico brasileiro.

A cultura paroquial é definida como completa alienação em relação ao sistema político, como redução das pessoas ao mundo privado da família ou da tribo. (...) A cultura súdita seria aquela em que existe um sistema político diferenciado com o qual as pessoas se relacionam. Mas o relacionamento limita-se a uma percepção dos produtos de decisões político-administrativa. A cultura participativa acrescentaria uma percepção do processo decisório em si e uma visão do indivíduo como membro ativo do sistema. (CARVALHO, 1996, p. 338)

Considera, ainda, Carvalho (1996, p. 339), que para formação dos tipos de culturas, ora analisados “(...) pode haver várias combinações (...) na medida em que diferentes setores da população se relacionam de maneira distinta com o sistema político”, descrevendo, também, como cultura política a que “está mais próxima de um estilo de cidadania construída de cima para baixo, em que predominaria a cultura política súdita, quando não a paroquial” (CARVALHO, 1996, p. 340).

Nesse enfoque, Cury (2008) ensina que

Do direito nascem prerrogativas próprias das pessoas em virtude das quais elas passam a gozar de algo que lhes pertence como tal. Estamos diante de uma proclamação legal e conceitual bastante avançada, mormente diante da dramática situação que um passado de omissão legou ao presente. (CURY, 2008, p. 296)

E segue asseverando, ainda, que “do dever, dever de Estado, nascem obrigações que devem ser respeitadas tanto da parte de quem tem a responsabilidade de efetivá-las, como os poderes constituídos, quanto da colaboração vinda da parte de outros sujeitos implicados nessas obrigações” (CURY, 2008, p. 296).

Enfatiza Cury (2002) que o direito à educação, advindo da luta social, é progresso para o indivíduo, seja no âmbito do direito social, político ou civil.

(...) seja por razões políticas, seja por razões ligadas ao indivíduo, a educação era vista como um canal de acesso aos bens sociais e à luta política e, como tal, um caminho também de emancipação do indivíduo diante da ignorância. Dado este leque de campos atingidos pela educação, ela foi considerada, segundo o ponto de vista dos diferentes grupos sociais – ora como síntese dos três direitos assinalados – os civis, os políticos e os sociais ora como fazendo parte de cada qual dos três. (CURY, 2002, p. 254).

Na busca pela efetivação da garantia dos direitos, nesse caso, do direito à educação, o Estado precisa ser normatizado, precisa impor limites, direitos e deveres. Corrobora nesse sentido, Bobbio (1992) relatando que

(...) a existência de um direito, seja em sentido forte ou fraco, implica sempre a existência de um sistema normativo, onde por “existência” deve entender-se tanto o mero fator exterior de um direito histórico ou vigente quanto o reconhecimento de um conjunto de normas como guia da própria ação. A figura do direito tem como correlato a figura da obrigação. (BOBBIO, 1992, pp. 79-80)

Conforme busca realizada por Cury (2002, p. 246), nos países ligados à Organização das Nações Unidas – ONU, no âmbito internacional não existem muitos documentos que tratam do direito ao acesso à educação. Nesse aspecto, Cury (2002, p. 246) salienta que “são inegáveis os esforços levados adiante pela Unesco no sentido da universalização do ensino fundamental para todos e para todos os países”.

Realizando breve estudo sobre a construção dos direitos no Brasil destaca-se, a Declaração Universal dos Direitos Humanos, de 10 de dezembro de 1948, que dispõe sobre a igualdade de direitos a todo cidadão, por meio da educação, trazendo em seu preâmbulo

A ASSEMBLÉIA GERAL

Proclama

A PRESENTE DECLARAÇÃO UNIVERSAL DOS DIREITOS HUMANOS

como o ideal comum a ser atingido por todos os povos e todas as nações, com o objetivo de que cada indivíduo e cada órgão da sociedade, tendo sempre em mente esta Declaração, se esforce, através do ensino e da educação, por promover o respeito a esses direitos e liberdades, e, pela adoção de medidas progressivas de caráter nacional e internacional, por assegurar o seu reconhecimento e a sua observância universal e efetiva, tanto entre os povos dos próprios Estados-Membros, quanto entre os povos dos territórios sob sua jurisdição. (ONU, 1948)

No que se refere ao direito à educação a Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948) no artigo XXVI trata do acesso à sua formação básica, técnica e superior:

Artigo XXVI: 1. **Todo ser humano tem direito à instrução.** A instrução será gratuita, pelo menos nos graus elementares e fundamentais. A instrução elementar será obrigatória. A instrução técnico-profissional será acessível a todos, bem como a instrução superior, esta baseada no mérito. **(grifo nosso)** (ONU, 1948).

A Declaração dos Direitos das Crianças de 1959 determina, no Princípio 7º, a educação garantida sem discriminação de qualquer natureza.

(...) **Ser-lhe-á propiciada uma educação** capaz de promover a sua cultura geral e capacitá-la **em condições de iguais oportunidades**, desenvolver as suas aptidões, sua capacidade de emitir juízo e seu senso de responsabilidade moral e social, e a tornar-se um membro útil da sociedade (ONU, 1959).

Posteriormente, em 14 de dezembro de 1960, a “Conferência Geral da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura” aprova a Convenção Relativa à Luta contra as Discriminações na Esfera do Ensino, que retrata “sobre os diferentes aspectos das discriminações no ensino” (ONU, 1960).

O Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, de 16 de dezembro de 1966, no artigo 13, reconhece ao povo o direito ao acesso à educação, como acordam os Estados-partes da Organização das Nações Unidas - ONU.

Artigo 13

§1. **Os Estados-partes no presente Pacto reconhecem o direito de toda pessoa à educação.** Concordam em que a educação deverá visar ao pleno desenvolvimento da personalidade humana e do sentido de sua dignidade e a fortalecer o respeito pelos direitos humanos e liberdades fundamentais. Concordam ainda que a educação deverá capacitar todas as pessoas a participar efetivamente de uma sociedade livre, favorecer a compreensão, a tolerância e a amizade entre todas as nações e entre todos os grupos raciais, étnicos ou religiosos e promover as atividades das Nações Unidas em prol da manutenção da paz.

§2. Os Estados-partes no presente Pacto reconhecem que, com o objetivo de assegurar o pleno exercício desse direito:

1. A educação primária deverá ser obrigatória e acessível gratuitamente a todos. (...). (ONU, 1966)

Corroboram os pressupostos de Bobbio (1992), Cury (2002, p. 246) reforçando a importância da normatização para garantir um direito, nesse caso, direito à educação. Mesmo que haja aceitação ou recusa, a legislação será o limitador, como também o garantidor da igualdade entre as pessoas. (CURY, 2002, pp. 247-248)

Assim disposto, não se pode negar que o reconhecimento legal sobre o direito à educação, presente nos documentos constitucionais e infraconstitucionais no Brasil,

institucionalizam o direito de acesso a instituições escolares que possam viabilizar a processos de escolarização. Neste sentido é que se apresenta a relação entre a concretização de tal direito e a acessibilidade de moradores de áreas rurais e urbanas às instituições escolares, por meio de políticas e programas, em especial do transporte escolar público.

Necessário enfatizar que há estudos abordando a dicotomia rural e urbana, em conjunto com o conceito de territórios; dentre eles menciona-se: Abramovay (1998), Kageyama (2004), Veiga (2007), Miranda (2011), que compreendem que os ambientes rural e urbano, não estão desvinculados dos processos de planejamento de desenvolvimento e não podem, portanto, ser compreendidos separadamente, pois as relações entre ambos se dão de forma cada vez mais integrada. Afirmam Sakamoto e Lima (2016, p. 64) ao parafrasear Sachs (2002) e Abramovay (2003),

(...) reconhecer as capacidades locais como fatores de influência do desenvolvimento, principalmente no que diz respeito ao protagonismo social dos atores locais, como afirmam as diversas teorias sobre capital social, governança local, desenvolvimento local e endógeno, trazendo à tona a importância da agricultura familiar (SAKAMOTO E LIMA, 2016, p. 64).

Nessa linha, tornando-se como referencial a relação entre o direito à educação e o acesso às instituições educacionais, infere-se a construção teórica sobre o direito à educação nas legislações brasileiras, tendo em vista a compreensão que o processo de escolarização, após a promulgação da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, passa a ser um direito que deve ser assegurado a todos, independentemente do espaço geográfico em que reside o sujeito: rural ou urbano.

Reitera-se que acesso à educação, no Brasil, encontra-se assegurado na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 quanto nas legislações infraconstitucionais como um direito de todos os brasileiros, conforme se constata dos documentos considerados estruturantes para a organização dos processos educacionais em território nacional.

Da chamada Era Vargas, de 1930 a 1945, ao período conhecido por Nacional Desenvolvimentista, de 1946 a 1964, a educação foi renovada, com grande avanço das universidades (FERNANDES, 2019).

A instituição da primeira Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDB, pela Lei nº 4.024 de 20 de dezembro de 1961, trouxe uma educação “inspirada nos princípios de liberdade e nos ideais de solidariedade humana” (BRASIL, 1961).

A renovação da Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional- LDB se deu na época conhecida como Período Militar, ocorrido entre os anos de 1964 e 1984, pela Lei nº 5.692 de 11 de agosto de 1971.

E, em 1988, no período de Transição Democrática, a Constituição da República Federativa do Brasil é promulgada, em 05 de outubro, garantindo o direito à educação no artigo 205.

Art. 205. A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho. **(grifo nosso)**. (BRASIL, 1988).

O artigo citado estabelece, portanto, o dever do Estado de garantir o acesso à educação para todos, declarando a Família como coobrigada a essa garantia, vez que não basta o Estado garantir, se a família não cumprir o seu papel de levar a criança para a escola, auxiliar para que nela permaneça, bem como propiciar o aprendizado em casa.

“A Educação, direito de todos e dever do Estado e da Família”, necessita ser, a todo o momento, garantida, independentemente de quaisquer circunstâncias, desde que com segurança e qualidade, conforme estabelece o artigo 206 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, que elenca os princípios básicos do direito à educação.

Art. 206. O ensino será ministrado com base nos seguintes princípios:

- I - igualdade de condições para o acesso e permanência na escola;
- II - liberdade de aprender, ensinar, pesquisar e divulgar o pensamento, a arte e o saber;
- III - pluralismo de ideias e de concepções pedagógicas, e coexistência de instituições públicas e privadas de ensino;
- IV - gratuidade do ensino público em estabelecimentos oficiais;
- V - valorização dos profissionais da educação escolar, garantidos, na forma da lei, planos de carreira, com ingresso exclusivamente por concurso público de provas e títulos, aos das redes públicas; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006)
- VI - gestão democrática do ensino público, na forma da lei;
- VII - garantia de padrão de qualidade.**
- VIII - piso salarial profissional nacional para os profissionais da educação escolar pública, nos termos de lei federal. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 53, de 2006). **(grifo nosso)** (BRASIL, 1988).

Sob a perspectiva de compreender o processo educacional, desde a infância, importante mencionar o Estatuto da Criança e do Adolescente - ECA, disposto pela Lei nº 8.069 de 13 de julho de 1990, que reforça a Carta Magna brasileira, estatuidando a garantia da educação a todas as crianças e adolescentes, no artigo 53.

Art. 53. **A criança e o adolescente têm direito à educação**, visando ao pleno desenvolvimento de sua pessoa, preparo para o exercício da cidadania e qualificação para o trabalho, assegurando-se-lhes:

I - igualdade de condições para o acesso e permanência na escola;

II - direito de ser respeitado por seus educadores;

III - direito de contestar critérios avaliativos, podendo recorrer às instâncias escolares superiores;

IV - direito de organização e participação em entidades estudantis;

V - acesso à escola pública e gratuita próxima de sua residência.

Parágrafo único. É direito dos pais ou responsáveis ter ciência do processo pedagógico, bem como participar da definição das propostas educacionais. **(grifo nosso)** (BRASIL, 1990).

No tocante à oferta da educação gratuita, corrobora o presente estudo Cury (2002), lecionando sobre a acessibilidade educacional:

A importância do ensino primário, tornado um direito imprescindível do cidadão e um dever do Estado, impôs a gratuidade como modo de torná-lo acessível a todos. Por isso, o direito à educação escolar primária inscreve-se dentro de uma perspectiva mais ampla dos direitos civis dos cidadãos. (CURY, 2002, p. 248).

Cabe, portanto, uma vez mais, ao Estado brasileiro, o dever de garantir o acesso e a permanência na escola, de todas as crianças e adolescentes, residentes em seu território; logo, conforme se demonstrará no presente trabalho, a garantia ao transporte escolar público de qualidade a todos os educandos configura condição *sine qua non* à efetivação da garantia da educação para crianças e adolescentes residentes em áreas distantes das escolas a serem por elas frequentadas.

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDB, instituída pela Lei nº 9.394 de 20 de dezembro de 1996, reafirma as leis anteriores, no artigo 2º.

Art. 2º A educação, dever da família e do Estado, inspirada nos princípios de liberdade e nos ideais de solidariedade humana, tem por finalidade o pleno desenvolvimento do educando, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho. (BRASIL, 1996).

O anotado artigo reafirma o descrito na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, no que concerne ao dever do Estado e da Família em relação à oferta da educação, com qualidade e segurança.

Nesta senda, a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDB estabelece, também, os princípios norteadores da educação, a serem observados por todos os responsáveis pelos educandos, conforme se infere do artigo 3º:

Art. 3º **O ensino será ministrado com base nos seguintes princípios:**

- I - igualdade de condições para o acesso e permanência na escola;
- II - liberdade de aprender, ensinar, pesquisar e divulgar a cultura, o pensamento, a arte e o saber;
- III - pluralismo de ideias e de concepções pedagógicas;
- IV - respeito à liberdade e apreço à tolerância;
- V - coexistência de instituições públicas e privadas de ensino;
- VI - gratuidade do ensino público em estabelecimentos oficiais;
- VII - valorização do profissional da educação escolar;
- VIII - gestão democrática do ensino público, na forma desta Lei e da legislação dos sistemas de ensino;
- IX - garantia de padrão de qualidade;**
- X - valorização da experiência extra-escolar;
- XI - vinculação entre a educação escolar, o trabalho e as práticas sociais.
- XII - consideração com a diversidade étnico-racial. (Incluído pela Lei nº 12.796, de 2013). **(grifo nosso)** (BRASIL, 1996).

Cabe observar, por importante, que os princípios estabelecidos na Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDB respeitam, como não poderia deixar de ser, os princípios estatuídos pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, no artigo 206, visando imprimir solidez à garantia da educação.

No mesmo sentido, o Plano Nacional de Educação - PNE, Lei nº 13.005 de 25 de junho de 2014, determina, no artigo 2º, diretrizes para a garantia de uma educação de qualidade.

Art. 2º: **São diretrizes do PNE:**

- I - erradicação do analfabetismo;
- II - universalização do atendimento escolar;
- III - superação das desigualdades educacionais, com ênfase na promoção da cidadania e na erradicação de todas as formas de discriminação;
- IV - melhoria da qualidade da educação;**
- V - formação para o trabalho e para a cidadania, com ênfase nos valores morais e éticos em que se fundamenta a sociedade;
- VI - promoção do princípio da gestão democrática da educação pública;
- VII - promoção humanística, científica, cultural e tecnológica do País;
- VIII - estabelecimento de meta de aplicação de recursos públicos em educação como proporção do Produto Interno Bruto - PIB, que assegure atendimento às necessidades de expansão, com padrão de qualidade e equidade;
- IX - valorização dos (as) profissionais da educação;
- X - promoção dos princípios do respeito aos direitos humanos, à diversidade e à sustentabilidade socioambiental. **(grifo nosso)** (BRASIL, 2014).

As diretrizes acima previstas devem ser monitoradas, periodicamente, com escopo de garantir o seu cumprimento e/ou apresentar melhorias. Tal monitoramento competirá ao Ministério da Educação – MEC, ao Conselho Nacional de Educação – CNE, à Câmara de Deputados e do Senado Federal, e ao Fórum Nacional de Educação, conforme determina o artigo 5º do Plano Nacional de Educação, de 2014.

Art. 5º A execução do PNE e o cumprimento de suas metas serão objeto de monitoramento contínuo e de avaliações periódicas, realizados pelas seguintes instâncias:

- I - Ministério da Educação - MEC;
- II - Comissão de Educação da Câmara dos Deputados e Comissão de Educação, Cultura e Esporte do Senado Federal;
- III - Conselho Nacional de Educação - CNE;
- IV - Fórum Nacional de Educação. (BRASIL, 2014)

O Plano Nacional de Educação - PNE, de 2014 é abrangente, e determina, no artigo 8º, que cada município estabeleça seu Plano de Educação.

Art. 8º Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios deverão elaborar seus correspondentes planos de educação, ou adequar os planos já aprovados em lei, em consonância com as diretrizes, metas e estratégias previstas neste PNE, no prazo de 1 (um) ano contado da publicação desta Lei.

§ 1º Os entes federados estabelecerão nos respectivos planos de educação estratégias que:

- I - assegurem a articulação das políticas educacionais com as demais políticas sociais, particularmente as culturais;
- II - considerem as necessidades específicas das populações do campo e das comunidades indígenas e quilombolas, asseguradas a equidade educacional e a diversidade cultural;
- III - garantam o atendimento das necessidades específicas na educação especial, assegurado o sistema educacional inclusivo em todos os níveis, etapas e modalidades;
- IV - promovam a articulação interfederativa na implementação das políticas educacionais.

§ 2º Os processos de elaboração e adequação dos planos de educação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, de que trata o caput deste artigo, serão realizados com ampla participação de representantes da comunidade educacional e da sociedade civil. (**grifo nosso**). (BRASIL, 2014).

Com escopo de cumprir tal exigência, caberá a cada município brasileiro estipular suas metas, dispondo-as no Plano Nacional de Educação, de acordo com a cada realidade; e em Diamantina, o Plano Municipal de Educação - PME, foi aprovado pela Lei nº 3.880 de 22 de junho de 2015.

2.3 As Escolas do Campo e o Transporte Escolar Público no Brasil

Entende-se impossível realizar uma discussão sobre transporte escolar público, sem se ater ao desafio propulsor da criação da política que viabiliza acessibilidade de discentes das escolas do campo para a cidade, pois segundo Houaiss (2005), chegar até a

escola do campo é um grande desafio para seus estudantes e corpo docente, devido às dificuldades ocasionadas pela distância, pela falta de transporte e em razão de estradas inadequadas, dentre outros fatores. Tais dificuldades fazem aumentar o abismo da qualidade e da aprendizagem entre escolas rurais e urbanas.

Diante do exposto, pode-se afirmar, de acordo com a perspectiva de Egami (2008, p. 03) que o que torna uma escola acessível não é somente a quantidade de vagas que o poder público oferta, mas que o discente tenha a condição de chegar até à instituição de ensino; acessibilidade esta, que no Brasil se agrava, tendo em vista a dimensão territorial, que torna o acesso a um centro urbano muito mais difícil, em função da precariedade da infraestrutura das estradas e dos veículos de transporte, em regiões afastadas e ou de difícil acesso.

Para além da dificuldade de acesso, mencionada anteriormente, ainda se pode afirmar que, em algumas situações, o estudante consegue chegar à escola, no campo, mas se depara com outras problemáticas, conforme menciona Furtado (2008) citada por Silva (2008, p. 03),

A qualidade do ensino ministrado no meio rural pode ser analisada do ponto de vista da precariedade da oferta: instalações, materiais didáticos e principalmente a formação precária e o acompanhamento quase inexistente dos professores em exercício; bem como se considerando o capital sócio-cultural em jogo, consequência do isolamento e desamparo histórico a que tem sido submetida à população do meio rural, o que é claramente visível pelo alto índice de analfabetismo. (FURTADO, 2008, p. 15).

Pelo exposto, identificam-se duas perspectivas: a primeira versa sobre o reconhecimento acerca do transporte escolar público que se estrutura no Brasil, como uma política pública, em função da necessidade de acesso ao processo de escolarização. A segunda refere-se à discussão sobre a temática nucleação ou ordenamento, entendida neste texto, na perspectiva de Rodrigues (2014), como fechamento de escolas localizadas nas zonas rurais de municípios e, conseqüentemente, a construção de um projeto de desenvolvimento econômico que se deseja implementar no Brasil, bem como as conseqüências para a população rural.

Acerca da nucleação tem-se a contribuição de Marrafon (2016, p. 47) que afirma ser a ação de “dispor ou organizar em núcleos”. Para Vasconcellos (1993) nuclear significa agrupar e Lord (2008, p. 132) ainda ensina que “a nucleação constou, basicamente, da criação e ampliação de escolas referenciais em vilarejos maiores nas zonas rurais, seguido do fechamento das pequenas escolas espalhadas pelas áreas rurais”. Ou seja, a nucleação escolar, no Brasil, consistiu no agrupamento de pequenas unidades escolares rurais, às escolas maiores.

No entanto, fomentar tal discussão, traz à baila marcas que simbolizam os desafios de, por um lado, resolver o problema do poder público, referente à oferta e, aparentemente, preservar o direito do estudante; por outro, destaca as perdas de um espaço como a escola que representa, nas comunidades do campo, instâncias para discutir as necessidades dos trabalhadores rurais, articulando movimentos de luta pela terra com a busca pelo direito à educação.

Expõem Molina e Freitas (2011, p. 18) sobre a luta pela Escola do Campo,

(...) é em função desse protagonismo que o conceito Educação do Campo se vincula necessariamente ao contexto no qual se desenvolvem os processos educativos e os graves conflitos que ocorrem no meio rural brasileiro, em decorrência dos diferentes interesses econômicos e sociais em disputa pela utilização desse território (MOLINA e FREITAS, 2011, p. 18).

A Educação do Campo, nos dizeres de Molina e Freitas (2011, p. 19), abrange “os processos culturais, as estratégias de socialização e as relações de trabalho vividas pelos sujeitos do campo em suas lutas cotidianas, para manterem essa identidade como elementos essenciais de seu processo formativo”.

(...) a Educação do Campo vincula-se à construção de um modelo de desenvolvimento rural que priorize os diversos sujeitos sociais do campo, isto é, que se contraponha ao modelo de desenvolvimento hegemônico que sempre privilegiou os interesses dos grandes proprietários de terra no Brasil, e também se vincula a um projeto maior de educação da classe trabalhadora, cujas bases se alicerçam na necessidade da construção de um outro projeto de sociedade e de Nação (MOLINA e FREITAS, 2011, p. 19).

Na mesma linha Marrafon (2016, p. 47) entende ser indispensável à compreensão sobre a nucleação escolar vinculada à “dinâmica da produção agrícola”, tendo em vista ao fato de a situação influenciar na “vida econômica, social e educacional dos moradores das áreas rurais”.

Reforça Lord (2008, pp. 132-133), sobre o processo de nucleação das unidades escolares rurais, que “a nova organização das escolas possibilitou, em função da centralização da oferta educacional em poucos estabelecimentos das zonas rurais” melhorando, assim, a qualidade da prestação do serviço educacional, com qualificação profissional adequada.

Nesse sentido, com a nucleação das escolas, necessário se fez que a administração pública garantisse o acesso e a permanência dos alunos na unidade escolar. Além da alimentação escolar, o transporte escolar aparece como elemento fundamental para essas garantias, como corrobora Lord (2008, p. 133) “uma vez que a escola se distanciou desse

grupo de famílias, outros fatores assumiram maior relevância para o acesso e permanência dos alunos na Escola. Mais direto está o transporte escolar, e indiretamente, e não menos importante, está a merenda escolar”.

Corroboram Bof, Silva e Morais (2006a, p. 119) citando Vasconcellos (1993) que “o processo de implantação da nucleação também apresentou algumas características políticas relevantes”, como a “briga” entre comunidades vizinhas pela implantação da unidade escolar em uma e perda da instituição pela outra. Em relação à participação das famílias muitas se preocuparam com o distanciamento e possível acompanhamento da situação escolar das crianças. Além da preocupação com a segurança das crianças ao serem transportadas.

Complementam, ainda, que a nucleação escolar é “(...) um procedimento político-administrativo que consiste na reunião de várias escolas isoladas em uma só, desativando ou demolindo as demais. O princípio fundamental é a superação do isolamento e abandono, ao qual as escolas rurais isoladas, experimentam e vivenciam, em seu cotidiano e oferecer aos alunos rurais uma escola de melhor qualidade”, contribuindo para a “eliminação das multisséries e isolamento pedagógico a que estão submetidas as escolas rurais de sítios e fazendas” (BOF; SILVA; MORAIS, 2006a, pp. 116-117).

Relacionando o processo de nucleação das unidades escolares com a prestação do serviço de transporte escolar público Bof, Silva e Morais (2006a, p. 123) referenciando Vasconcellos (1993), relatam sobre o alto custo financeiro da garantia dessa prestação de serviço; porém, considera como problema “quando se investigam a eficiência e equidade na nucleação. Por eficiência, entende o melhor padrão de operação, ressaltando-se os salários de professores e pessoal administrativo” (BOF, SILVA e MORAIS, 2006a, p. 123).

Entende-se, portanto, que o processo de nucleação e a mudança do funcionamento das unidades escolares para outras comunidades foi o incentivador para a prestação do serviço de transporte escolar público, no Brasil.

Considerando o objeto do presente estudo, que tem como problemática: é possível identificar os elementos que caracterizam a prestação de serviço, em relação ao transporte escolar público, realizada pelo município de Diamantina-MG na Escola Municipal Nathália Jesus Silva, no período compreendido entre os anos de 2018 e 2019, diante do objeto, tecer-se-á, a seguir, breve discussão sobre o transporte escolar e um relato sobre o município de Diamantina, para melhor compreensão de como se estrutura o processo de prestação de serviço que se pretende conhecer.

Considerando a distância das unidades escolas municipais, necessário é que Administração Pública ofereça, com auxílio do governo estadual, como já exposto no presente

estudo, o transporte escolar público. Nesse sentido analisar-se-á, a seguir, a execução desse serviço público no município de Diamantina.

2.4 O transporte escolar público: a prestação de serviço no município de Diamantina-Minas Gerais

Na busca pela compreensão dos serviços essenciais prestados pelo Estado, no tocante à educação, Castro; Gontijo; Amabile (2012) narram que políticas públicas são descritas e podem ser compreendidas como algo que surge a partir de uma necessidade, afirmando

(...) no que se refere ao contexto das políticas públicas, estes dois conceitos - desejo e necessidade - articulam-se e às vezes se confundem, o que nos leva ao exame dos seus usos e implicações. Em primeiro lugar, é possível perceber que a proposição de uma política pública geralmente parte de uma necessidade constatada. Isso não significa, no entanto, que esta necessidade seja universal ou uniforme. (CASTRO; GONTIJO; AMABILE, 2012, p. 123)

Extrai-se dos preceitos ensinados por Minayo; Deslandes; Neto; Gomes (2002, p. 33) que “um problema intelectual surge a partir de sua existência na vida real e “espontaneamente””, ou seja, é preciso que haja realmente um “problema” para que o Estado intervenha. Os autores supracitados descrevem tal situação como fase de reconhecimento pela análise científica realizada, o que transmite humildade no processo abordado.

Corroborando Souza (2006, p. 24) citando Lynn (1980), que as políticas públicas são “conjunto de ações de governo que irão produzir efeitos específicos” e citando Peters (1986), na mesma linha, ensina que “política pública é uma soma das atividades dos governos, que agem diretamente ou através de delegação, e que influenciam a vida dos cidadãos”.

Para Ribeiro; Riscado; Menezes (2015) a existência do problema não quer dizer que a política pública será executada; necessário se faz que haja análise, por parte da administração pública, junto à sociedade.

O fato de existirem possíveis soluções para o problema não é certeza de sua aplicabilidade, para isso é preciso que o problema público tenha implicações qualitativas ou quantitativas na sociedade. Neste caso os atores políticos vão interpretar e classificar o que é ou não problema público quando ele se torna relevante para a sociedade. (RIBEIRO; RISCADO; MENEZES, 2015, p. 19)

Entende Sampaio (2013, p. 640) “que existe a necessidade de reconhecer as peculiaridades de grupos sociais ou humanos particularmente oprimidos. Dessa forma, para se definir política social, será preciso atingir a concreta redução da desigualdade, sendo, portanto, de cunho emancipatório”.

Dessa maneira, entende-se que a prestação do serviço do transporte escolar público partiu da necessidade de garantir o acesso das crianças e dos adolescentes à escola, quando não há instituição escolar próxima à sua residência. Atrelado a isso, tem-se a necessidade de garantir a qualidade da educação aos beneficiários do transporte escolar público, considerando, sobretudo, as dificuldades enfrentadas pelos usuários, do acordar até o retornar à rotina do lar.

Analisa Tavares, Mazzoni, Rodriguez e Alves (2002) o aspecto da acessibilidade garantida às pessoas com deficiência ou limitações.

(...) a possibilidade e condição de alcance para a utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, refere-se a dois aspectos, que embora tenham características distintas, estão sujeitos a problemas semelhantes, no que diz respeito à existência de barreiras que são interpostas às pessoas com necessidades especiais: o espaço físico e o espaço digital. (TAVARES; MAZZONI; RODRIGUES; ALVES, 2002)

Descreve Houaiss (2015, p. 13) que acessibilidade é aquilo “a que se pode ter acesso”, o que no presente estudo, pode ser ligado com o transporte escolar público, garantindo o acesso à unidade escolar, “direito de todos”. Com base nessa ideia, Hansen (1959) descreve que são ações distribuídas, adaptadas à sociedade.

Para Girão, Pereira e Fernandes (2017, p. 3) “diferentes medidas de acessibilidade são complementares entre si, fornecendo uma descrição de como os indivíduos se comportam em relação à distribuição espacial das atividades, aos destinos de viagem e as características do sistema de transporte”, ou seja, a acessibilidade só é garantida com o auxílio de outra atividade que, no caso do presente estudo, é o acesso às unidades escolares, localizadas através da prestação do serviço de transporte escolar público.

A garantia da acessibilidade do aluno à educação é administrada pelo município de Diamantina, com a oferta de escolas próximas às residências dos educandos, a universalização do número de vagas, bem como com a oferta do transporte escolar.

2.4.1 A execução do transporte escolar público no Brasil

Vale destacar que a execução do transporte escolar público não é tarefa fácil, vez que possui peculiaridades do deslocamento à manutenção da frota, como ensina Brasil (2019d),

(...) transportar estudantes no trajeto de ida e volta da escola não é tarefa fácil. O transporte traz consigo uma série de dificuldades, que vão desde os deslocamentos propriamente ditos, até a manutenção da frota que precisa estar em perfeita condição, para garantir conforto, segurança e mais tranquilidade aos estudantes e seus pais. (BRASIL, 2019d, p. 03)

Para fazer funcionar legalmente, o serviço de transporte escolar, a Gerência do Transporte Escolar, de Diamantina, cumpre exigências legais, tais como contratação de motorista qualificado, portador de certificado de curso de especialização em transporte escolar; veículo dentro das normas, tanto do Departamento de Trânsito - DETRAN, quanto do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, e do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE (DIAMANTINA, 2019b).

A Cartilha do Transporte Escolar (BRASIL, 2005) emite exigências para funcionamento dentro dos padrões legais, conforme os tipos de transportes permitidos, como o carro (tipo de passeio), a bicicleta, o ônibus, a van, a kombi e as embarcações, todos devidamente identificados, de acordo com a legislação brasileira.

Os veículos autorizados a transportar alunos são:

- 1 – Ônibus
- 2 – Vans
- 3 – VW Kombi
- 4 – Embarcações (barcos)

Em alguns municípios, onde as estradas são precárias, os Detrans autorizam o transporte de alunos em carros menores, desde que os veículos sejam adaptados para o transporte de alunos. Esses veículos autorizados extraordinariamente são, normalmente, **caminhonetes** (D-20, F-100 etc.)

MOTOCICLETAS, CARROS DE PASSEIO E/OU CAMINHÕES NÃO SÃO RECOMENDADOS PARA TRANSPORTAR ALUNOS.

O veículo tipo **VW-Kombi** pode transportar até 15 alunos com até 12 anos de idade, todos com cinto de segurança. O veículo deve ter uma grade separando os alunos da parte onde fica o motor.

Para que o transporte de alunos seja mais seguro, o ideal é que todos os veículos da frota tenham, no máximo, sete anos de uso.

Os veículos devem possuir seguro contra acidentes.

Todos os veículos que transportam alunos devem ter um registrador de velocidade (chamado tacógrafo) (...).

O veículo deverá ter apresentação diferenciada, com pintura de faixa horizontal na cor amarela, nas laterais e traseira, contendo a palavra ESCOLAR na cor preta.

Além das vistorias normais no Detran, que todos os veículos devem fazer anualmente, o veículo que transporta alunos precisa fazer mais duas vistorias especiais (uma em janeiro e outra em julho) (...).

Todo veículo que transporta alunos deve ter uma autorização especial, (...). A autorização deverá estar fixada na parte interna do veículo, em local visível. (...).

Embarcações (Barcos)

Os alunos podem ser transportados em embarcações nas localidades onde o transporte fluvial ou marítimo (rios, lagos, lagoas, oceano) for mais eficiente. (...). **(grifo nosso)**. (BRASIL, 2005, pp. 09-11).

Em algumas situações, como estradas de difícil acesso ou impossibilidade de uso de qualquer dos veículos acima descritos o Departamento de Trânsito – DETRAN autoriza a utilização de caminhonetes e de carros pequenos, devidamente identificados e adaptados para a prestação de transporte escolar (MINAS GERAIS, 2016, p. 08).

Acrescenta-se, ainda, aos veículos autorizados, os micro-ônibus, conforme descreve Minas Gerais (2016, p. 09).

Figura 1: Modelos de veículos permitidos para transporte escolar público (2019)



Fonte: FNDE – Cartilha 2019 - Manutenção dos Veículos do Transporte Escolar

As permissões descritas pelo DETRAN – Departamento de Trânsito se dão por conta das especificidades de cada localidade onde existe unidade escolar. No que se refere à embarcação, tal categoria de transporte escolar não se aplica ao município de Diamantina,

mas há cidades mineiras que necessitavam ou necessitam do transporte escolar via Balsa, como na cidade de Alfenas, ao sul do Estado de Minas Gerais. (BRASIL, 2012).

A Cartilha do Transporte Escolar, normatizadora do serviço de transporte escolar público no Brasil (BRASIL, 2011), prevê permissões para concessão do uso de bicicletas como transporte escolar público.

(...) a existência de um número relevante de estudantes que percorrem a pé distâncias que variam de 2km até 12km ou mais para chegarem às escolas ou aos pontos de embarques e desembarques dos veículos escolares rodoviários ou aquaviários. Estes trajetos são feitos por “caminhos” ou “ramais” que não apresentam condições de trafegabilidade para os veículos automotores. Em outras situações, estudantes que residem não muito distante da escola gastam muito tempo nos veículos escolares, que fazem trajetos sinuosos e entram em “ramais” para buscar os alunos em pontos de embarque que ficam o mais próximo possível de suas residências. (BRASIL, 2011, p. 6)

A acessibilidade garantida pelo uso da bicicleta auxilia não só as crianças, como suas famílias e a administração pública, no que diz respeito à segurança e cuidados para com os alunos, permitindo-lhes a prática da recomendada atividade física, bem como o cometimento de mínimos impactos ambientais.

Para estes casos, o fornecimento de bicicletas poderá reduzir o tempo gasto nos percursos, atenuar o esforço daqueles que percorrem diariamente pequenas e médias distâncias para chegar à escola ou aos pontos dos barcos e dos ônibus escolares, e no trajeto de volta para casa, nas áreas rurais e urbanas.

Além de reduzir o tempo gasto para vencer esses percursos, a bicicleta é um veículo de impacto zero no meio ambiente e, ainda, permite a prática de uma atividade física saudável no trajeto casa>escola/ponto de embarque>casa. (BRASIL, 2011, p. 6)

Para poderem circular como transporte escolar as bicicletas devem seguir padrões determinados pelo governo, citados em Brasil (2011):

As especificações da bicicleta escolar foram concebidas com enfoque em segurança e qualidade. Ela é fabricada em aço carbono, totalmente soldado, com acabamento em pintura eletrostática na cor amarela e bagageiro traseiro acoplado, para melhor identificação, o quadro contém a inscrição “Escolar”. As bicicletas são produzidas em dois tamanhos: aro 20 e aro 26, em conformidade com idade e altura dos alunos. (BRASIL, 2011, p. 6)

Sobre o procedimento a ser utilizado pelos municípios para o empréstimo das bicicletas, orienta Brasil (2011, p. 6) que seja regulamentado por meio de decreto, lei ou portaria.

Cabe ressaltar a importância das exigências, principalmente no que se refere às crianças da educação infantil. Assim, se para o transporte de crianças e/ou adolescentes de 06 a 14 anos de idade, são postas tantas exigências legais, entende-se que para transporte de crianças da primeira idade, alunos da educação infantil, as exigências devam ser ainda mais rigorosas, vez que se trata de passageiros sem a mínima capacidade para se protegerem sozinhas.

O transporte escolar para as crianças nessa faixa etária necessita, minimamente, de um monitor, para auxiliar o motorista durante os trajetos realizados com as crianças, para as quais a viagem representa perigo iminente, durante todo o trajeto, além de precisarem de ajuda para subirem e descerem dos veículos que, em geral, possuem alturas desproporcionais aos tamanhos e alcances dessas.

A título de exemplo das obrigações sobre segurança, tem-se o Departamento de Trânsito – DETRAN exigindo dos motoristas dos veículos particulares, que transportam crianças de zero a 07 anos de idade, estejam munidos do “bebê conforto” ou da “cadeirinha”, dependendo da idade da criança conduzida.

Importante mencionar, no presente momento, a regulamentação referente aos mecanismos de proteção exigidos nos veículos, mais especificamente veículos de transporte de pessoas, nesse caso, o transporte escolar, qual seja a Resolução nº 14 de 06/02/1998 do CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito, que “estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências”, e suas alterações.

Logo, há que se concluir que, além de ser imprescindível a presença de um monitor, nos veículos de transporte escolar público, também se faz necessário o uso de equipamentos similares à “cadeirinha” ou ao “bebê conforto”, para maior segurança das crianças com faixa etária de 0 (zero) a 07 anos.

Algumas das exigências previstas, se não a mais importante, é a habilitação dos motoristas, conforme reza a Cartilha do Transporte Escolar (BRASIL, 2005):

- Ter idade superior a 21 anos;
- Ter **habilitação** para dirigir veículos na categoria “D”;
- Se pilotar embarcações, deve ser **habilitado** na Capitania dos Portos;
- Ter sido submetido a **exame psicotécnico** com aprovação especial para transporte de alunos;
- **Possuir curso** de Formação de Condutor de Transporte Escolar;
- **Possuir matrícula específica no Detran ou Capitania dos Portos**;
- **Não ter cometido falta grave ou gravíssima** nos últimos doze meses. (grifo nosso) (BRASIL, 2005, p. 13)

O tempo gasto pelo transporte escolar público também é fator determinante da dificuldade da prestação do serviço. As normas da Cartilha do Transporte Escolar (BRASIL,

2005), nesse contexto, tornam-se inaplicáveis, no que concerne ao tempo que a criança pode permanecer dentro do veículo, estipulado em, no máximo, 60 minutos, conforme se depreende da Cartilha do Transporte Escolar (BRASIL, 2005) que

O trajeto residência/escola de cada aluno transportado deve ser de no máximo:

- crianças com até 8 anos – 30 minutos;
- crianças com mais de 8 anos – 60 minutos. (BRASIL, 2005, p. 19).

Além do tempo permitido para a criança permanecer no veículo escolar, há exigência acerca da distância máxima que essa criança pode percorrer de sua residência até o ponto de encontro ao transporte escolar, como reza Brasil (2005), segundo a qual “ao fixar o itinerário para veículos que levam e trazem crianças, deve-se evitar que elas percorram caminhadas superiores a 2 ou 3 quilômetros até o ponto onde o veículo passa”. (BRASIL, 2005, p. 19)

Tal exigência torna-se difícil de ser respeitada, vez que em considerável parte das localidades onde devem ser apanhadas as crianças os veículos não têm a mínima condição de se aproximarem, em razão de barreiras intransponíveis, constituídas por serras, morros, rios ou matas.

Muitos dos problemas advêm do fato de as moradias encontrarem-se em locais cujo acesso se dá apenas à pé, ou de moto, ou de bicicleta, ou a cavalo, de modo que, para se chegar ao ponto de encontro do transporte escolar público, em algumas situações, as crianças gastam, em média, 40 minutos.

A situação, em algumas localidades, se agrava de tal forma, impedindo o trânsito de veículos, que o acesso ao transporte escolar público passa a ser de responsabilidade da família, que deve conduzir a criança até o ponto de embarque do veículo que fará o transporte.

Em relação às obrigações dos alunos usuários do transporte escolar público, determina a Cartilha do Transporte Escolar (2005):

- Ficar sentado enquanto o veículo estiver em movimento;
- Afivelar o cinto de segurança;
- Não falar com o motorista enquanto ele estiver dirigindo;
- Respeitar o monitor do veículo;
- Falar com os pais sobre o que acontece durante a viagem;
- Descer do veículo somente depois que ele parar totalmente;
- Estando em embarcações, manter-se sentado, com a bóia salva-vidas afivelada. (BRASIL, 2005, p. 19)

À vista do exposto, e, dada a importância do transporte escolar para o acesso do aluno à escola, considerando a especificidade que lhe é peculiar, há muito o que se buscar para sua efetividade, eficiência e eficácia na garantia da qualidade da educação.

3 METODOLOGIA

Segundo Gil (2002, p. 43) é de suma importância identificar “o procedimento adotado para a coleta de dados”. Dessa forma, necessário se faz demonstrar que o presente estudo se apoiará em pressupostos da pesquisa documental, por meio da análise dos documentos constitucionais e infraconstitucionais necessários a compreensão do problema de pesquisa.

Nesse sentido, realizar-se-á estudo, com o objetivo de analisar a prestação de serviço, em relação ao transporte escolar público, realizada pelo município de Diamantina-MG na Escola Municipal Nathália Jesus Silva, no período de 2018 e 2019 e se servirá de uma abordagem qualitativa. Que na perspectiva de Serapioni (2000, p. 191), é entendida como um método fenomenológico e compreensivo, de caráter “exploratório, descritivo e indutivo”, que diz respeito “ao processo e assumem uma realidade dinâmica”.

Parafraseando Minayo e Sanches (1993) citado por Serapioni (2000, p. 188) a pesquisa qualitativa “trabalha com valores, crenças representações, hábitos, atitudes e opiniões”, tornando-se, portanto, um recurso agregador para a realização da análise que possibilita a compreensão do objeto da pesquisa.

3.1 Universo da pesquisa

Para a delimitação do universo da pesquisa, pode-se mencionar que em consonância ao objeto que pretende analisar, o serviço de transporte escolar do município de Diamantina, é mister tecer um breve relato sobre o mencionado município. Constituindo-se necessário um esboço sobre a divisão administrativa do município em questão, a qual permanece vigente em 2020 (BRASIL, 2020).

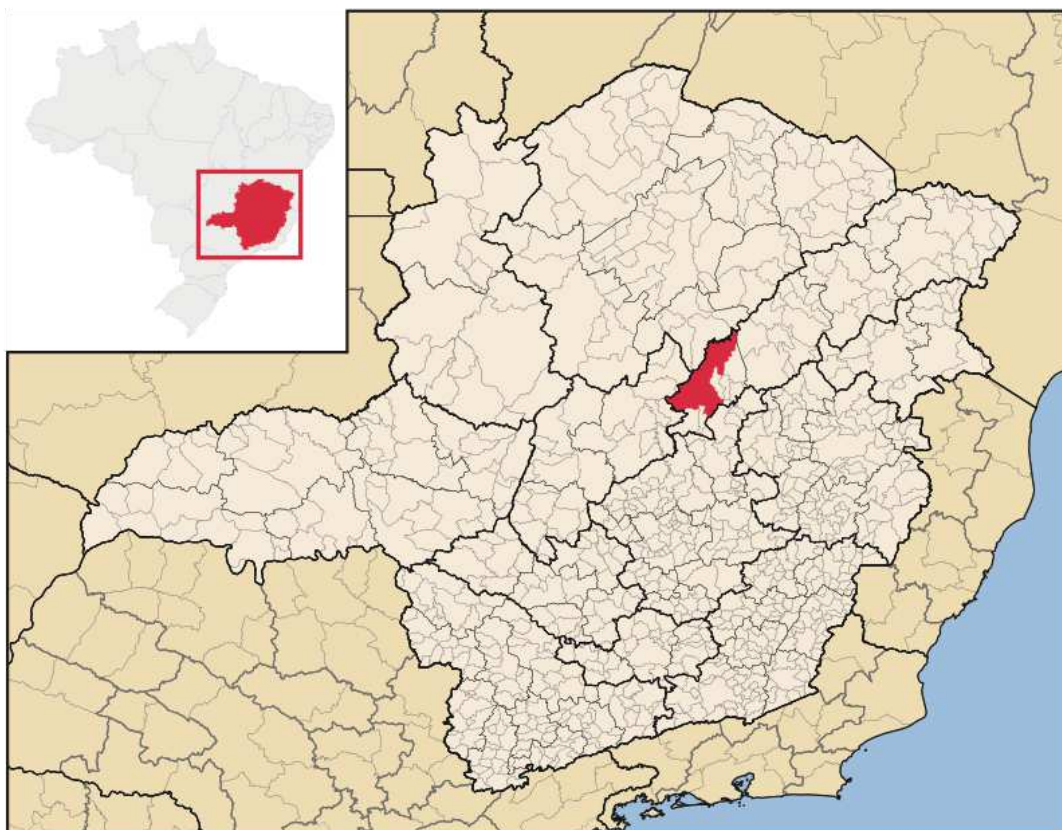
Necessário se faz conhecer a extensão do seu território, para melhor compreender as dificuldades enfrentadas pela Gerência de Transporte Escolar, setor que administra o transporte escolar público municipal, bem como conhecer e entender as especificidades de cada localidade.

3.1.1 O Município de Diamantina - Minas Gerais

Localizado, em Minas Gerais, no Vale do Jequitinhonha, com área territorial de 3.891,659 km² (BRASIL, 2019b), o município de Diamantina possui uma população estimada de 47.803 (BRASIL, 2019b). Podendo ser identificado dentre o contexto dos demais

municípios mineiros como de grande dimensão territorial, conforme visualização no mapa a seguir.

Figura 2: Mapa de Minas Gerais destacando o município de Diamantina



Fonte: Site <https://pt.wikipedia.org/wiki/Diamantina>

Conforme se pode visualizar no mapa a seguir, fazem divisa com Diamantina os municípios de Augusto de Lima, Bocaiúva, Buenópolis, Carbonita, Couto Magalhães de Minas, Datas, Gouveia, Monjolos, Olhos D'Água, Senador Modestino Gonçalves e Serro.

Assim, faz-se importante conhecer a divisão administrativa do município de Diamantina, visando conhecer o tamanho do seu território, as localizações das unidades escolares e as distâncias percorridas pelos alunos usuários do transporte escolar público.

De acordo com a divisão administrativa o município possui 10 distritos quais sejam: Conselheiro Mata, Desembargador Otoni, Extração, Guinda, Inhaí, Mendanha, Planalto de Minas, São João da Chapada, Senador Mourão e Sopa (BRASIL, 1959, p. 01), permanecendo, até o ano de 2019, como tal (DIAMANTINA, 2019a).

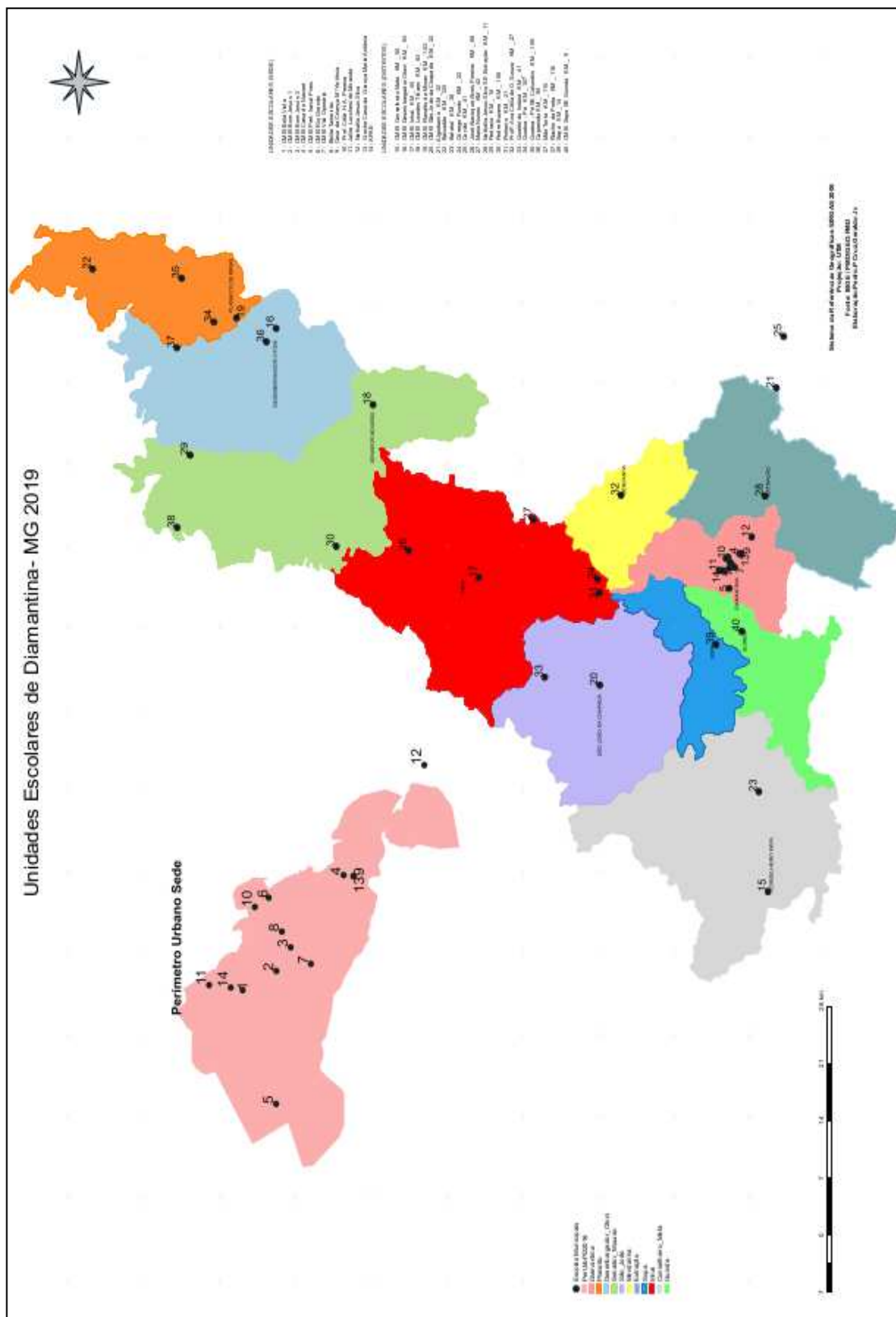
Diversos povoados compõem esses distritos, podendo-se citar 17 povoados distribuídos em 09 distritos, a título de conhecimento, considerando possuir neles, unidade escolar, como em: Boa Vista (Inhaí), Braúna e Riacho da Porta (Senador Mourão), Vau e Bonsucesso (Extração), Morrinhos, Macacos e Ribeirão de Areia (Sopa), Quartéis (Batatal), Quartel do Indaiá (São João da Chapada), Baixadão e Santana da Divisa (Planalto de Minas), Galheiros e Bandeirinha (Guinda), Pinheiro, Córrego Fundo e Maria Nunes (Inhaí). (DIAMANTINA, 2019a).

Tendo em vista o rigor metodológico necessário ao desenvolvimento do estudo em questão, após a delimitação do município objeto da análise do serviço de transporte escolar, e ao analisar a vasta constatação sobre a dimensão geográfica do Município de Diamantina e, portanto, que várias são as escolas cujos estudantes se servem do transporte escolar foi preciso, delimitar uma escola dentre aquelas que fazem parte da estrutura pedagógica da Secretaria Municipal de Educação de Diamantina.

Como se lê no mapa a seguir estão descritos os distritos de Diamantina, apresentando, ainda, as 39 unidades escolares administradas pela Prefeitura Municipal de Diamantina, em 2019, classificadas como Centro Municipal de Educação Infantil (CMEI) e Escola Municipal (EM), quais sejam: 1. CMEI Bela Vista, 2. CMEI Bom Jesus 1, 3. CMEI Bom Jesus 2, 4. CMEI Casa de Nazaré, 5. CMEI Conselheiro Mata, 6. CMEI Desembargador Otoni, 7. CMEI Inhaí, 8. CMEI Lourdes Tibães, 9. CMEI Planalto de Minas, 10. CMEI Prefeito Iralva Pires, 11. CMEI Rio Grande, 12. CMEI São João da Chapada, 13. CMEI Vila Operária, 14. EM Algodoeiro, 15. EM Baixadão, 16. EM Batatal, 17. EM Belita Tameirão, 18. EM Casa da Criança Maria Antônia, 19. EM Córrego Fundo, 20. EM Covão, 21. EM de Educação Infantil Professor Célio Hugo Alves Pereira, 22. EM Jalira Lucchesi de Miranda, 23. EM José Alacoque Alves Pereira, 24. EM Maria Nunes, 25. EM Nathália Jesus Silva, 26. EM Nathália Jesus Silva SE Extração, 27. EM Pedraria, 28. EM Pedro Baiano, 29. EM Pinheiro, 30. EM Professora Ana Célia de Oliveira Souza, 31. EM Quarte do Indaiá, 32. EM Quebra Pé, 33. EM Quebra Pé SE Calumbis, 34. EM Rogério Firmino Lopes, 35. EM Rogério

Firmino Lopes SE Mão Torta, 36. EM Rogério Firmino Lopes SE Riacho da Porta, 37. EM Sopa, 38. EM Sopa SE CMEI Guinda e 39. EM Sopa SE Guinda.

Figura 4: Mapa da sede de Diamantina, seus 10 Distritos e a localização das unidades escolares municipais.



Fonte: Arquivo da Secretaria Municipal de Educação de Diamantina - 2019.

Quadro 01: Legenda da identificação dos distritos do município de Diamantina

| | |
|-----------------|---|
| Bolinhas pretas | Escolas Municipais |
| Rosa claro | Perímetro urbano do município de Diamantina |
| Rosa escuro | Diamantina |
| Laranja | Planalto de Minas |
| Azul | Desembargador Otoni |
| Verde | Senador Mourão |
| Roxo | São João da Chapada |
| Amarelo | Mendanha |
| Cinza | Extração |
| Azul escuro | Sopa |
| Vermelho | Inhaí |
| Cinza claro | Conselheiro Mata |
| Verde claro | Guinda |

Fonte: Organizado pela pesquisadora

Importante destacar, nesse momento, o perímetro urbano do município de Diamantina, para melhor entendimento do estudo ora realizado.

Figura 5: Lei Complementar nº 104 de 30/12/2011 – dispõe sobre o Perímetro Urbano do Município de Diamantina-MG.



PREFEITURA MUNICIPAL DE DIAMANTINA

LEI COMPLEMENTAR Nº 104, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2011.

DISPÕE SOBRE O PERÍMETRO URBANO DA SEDE DO MUNICÍPIO DE DIAMANTINA E DOS DISTRITOS DE CONSELHEIRO MATA, DESEMBARGADOR OTONI, EXTRAÇÃO, INHAÍ, MENDANHA, PLANALTO DE MINAS, SÃO JOÃO DA CHAPADA, SENADOR MOURÃO, GUINDA E SOPA

A CÂMARA MUNICIPAL DE DIAMANTINA DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º - O perímetro Urbano da sede do Município, em relação aos pontos abaixo descritos passa ser o seguinte:

I - fica ampliado até a confluência das estradas que dá acesso ao distrito de Váu e ao distrito de Extração, a partir do marco da Estrada Real.

II - Fica ampliado até a ponte sobre o Ribeiro das Pedras, abaixo do trevo que dá acesso ao aeroporto.

III - Fica ampliado até 100m (cem metro) após a Balança, localizada na MGT-367.

IV - Fica também incluída no perímetro da sede do Município toda a área do terreno onde está situada a chácara conhecida por Chácara de Orlandi Orlando.

Fonte: Arquivo da Secretaria Municipal de Educação da Prefeitura Municipal de Diamantina.

Considerando o número de Escolas Municipais e Centros Municipais de Educação Infantil, do município de Diamantina, que recebem alunos usuários do transporte escolar público, a pesquisadora optou por selecionar a Escola Municipal Nathália Jesus Silva, situada no Bairro Gruta de Lourdes, em Diamantina, Minas Gerais, a partir da utilização de três critérios: o primeiro foi por tratar de unidade escolar com maior número de alunos usuários da prestação de serviço do transporte escolar público; o segundo por atender alunos que se deslocam de uma área considerada rural e também de área urbana por meio do transporte escolar; e o terceiro por ser uma unidade escolar localizada em área rural.

Analisando-se as unidades escolares nos anos de 2018 e 2019, que atendiam alunos beneficiados pela prestação do serviço de transporte escolar público, tem-se que em 2018 foram 04 unidades da sede e 23 unidades da área rural, e em 2019 08 unidades da sede e 22 unidades da área rural, conforme descreve o quadro a seguir:

Quadro 02: Identificação das unidades escolares municipais de Diamantina que receberam alunos usuários do transporte escolar em 2018 e 2019

| Ano | Unidade Escolar – Área Urbana | Unidade Escolar – Área Rural |
|-------------|---|---|
| 2018 | 1. EM Belita Tameirão 2. EM Casa da Criança Maria Antônia 3. EM Nathália Jesus Silva 4. APAE | 1. CMEI Conselheiro Mata 2. CMEI Desembargador Otoni 3. CMEI Inhaí 4. CMEI Lourdes Tibães 5. CMEI Planalto de Minas 6. CMEI São João da Chapada 7. EM Algodoeiro 8. EM Baixadão 9. EM Batatal 10. EM Córrego Fundo 11. EM Covão 12. EM Maria Nunes 13. EM Nathália Jesus Silva SE Extração 14. EM Pedraria 15. EM Pedro Baiano 16. EM Professora Ana Célia de Oliveira Souza 17. EM Quebra Pé 18. EM Quebra Pé SE Calumbis 19. EM Rogério Firmino Lopes 20. EM Rogério Firmino Lopes SE Mão Torta 21. EM Rogério Firmino Lopes SE Riacho da Porta 22. EM Sopa 23. EM Sopa SE Guinda |

| Ano | Unidade Escolar – Área Urbana | Unidade Escolar – Área Rural |
|-------------|--|---|
| 2019 | <ol style="list-style-type: none"> 1. CMEI Bom Jesus 1 2. CMEI Bom Jesus 2 3. CMEI Rio Grande 4. CMEI Vila Operária 5. EM Belita Tameirão 6. EM Casa da Criança Maria Antônia 7. EM Nathália Jesus Silva 8. APAE | <ol style="list-style-type: none"> 1. CMEI Conselheiro Mata 2. CMEI Desembargador Otoni 3. CMEI Inhaí 4. CMEI Lourdes Tibães 5. CMEI Planalto de Minas 6. CMEI São João da Chapada 7. EM Algodoeiro 8. EM Baixadão 9. EM Batatal 10. EM Covão 11. EM Maria Nunes 12. EM Nathália Jesus Silva SE Extração 13. EM Pedraria 14. EM Pedro Baiano 15. EM Professora Ana Célia de Oliveira Souza 16. EM Quebra Pé 17. EM Quebra Pé SE Calumbis 18. EM Rogério Firmino Lopes 19. EM Rogério Firmino Lopes SE Mão Torta 20. EM Rogério Firmino Lopes SE Riacho da Porta 21. EM Sopa 22. EM Sopa SE Guinda |

Fonte: Organizado pela pesquisadora (2020).

Após análise das escolas vinculadas à Secretaria Municipal de Educação de Diamantina, concluiu-se que o serviço de transporte escolar, mantido pelo município, seria contemplado neste estudo mediante recorte em uma linha específica, que conduz os estudantes para a Escola Municipal Nathália Jesus Silva, por ser esta unidade escolar a que contém o maior número de alunos beneficiários do serviço alvo do presente estudo.

3.1.2 A Escola Municipal Nathália Jesus Silva de Diamantina – Minas Gerais

A escola teve suas atividades iniciadas na década de 1970, quando a irmã de caridade chamada Lorentina resolveu ensinar as crianças a lerem e a escreverem, por meio da catequese (DIAMANTINA, 2015, p. 01). A Escola Primária funcionou anexa ao “Orfanato Nossa Senhora das Dores”, no terreno da chácara onde residiam as freiras. O prédio tinha uma cozinha, um banheiro e duas salas de aula.

Figura 6: Prédio da Escola Primária, na década de 1970.



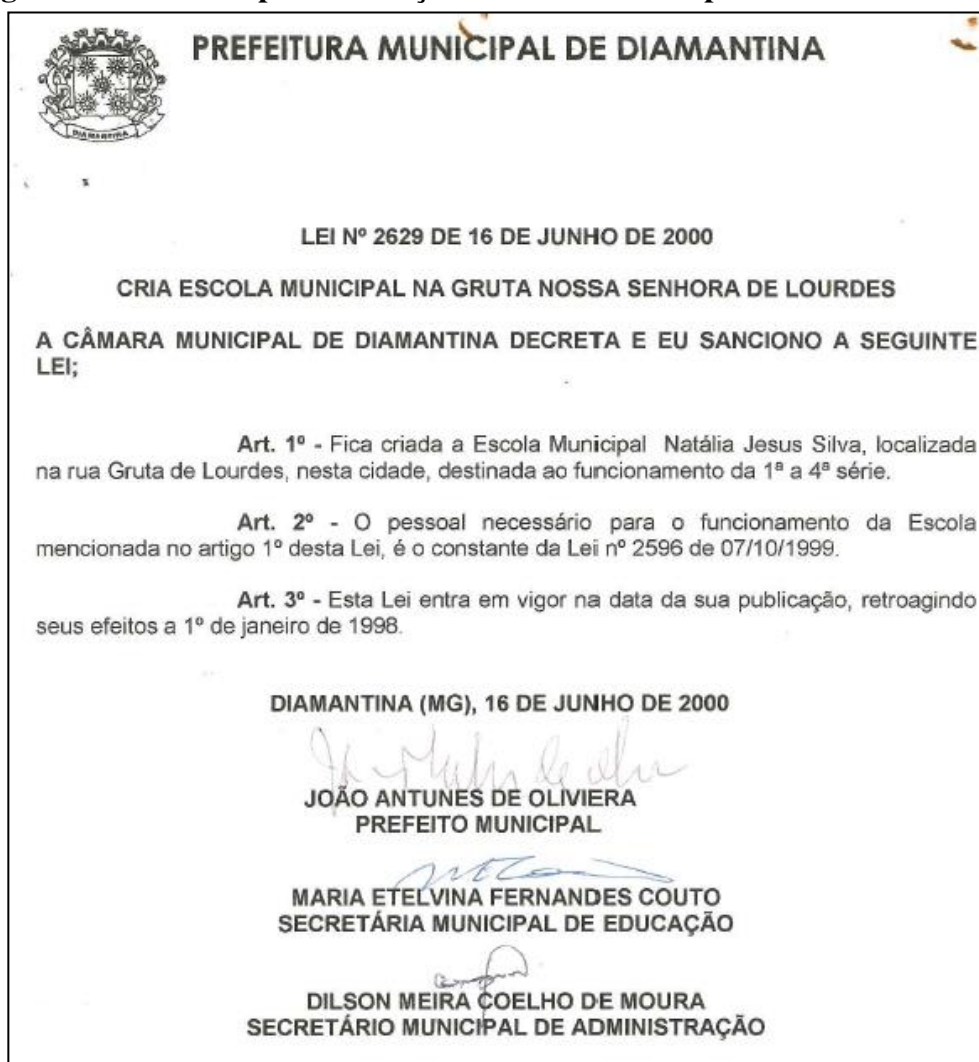
Fonte: Projeto Político Pedagógico da Escola Municipal Nathália Jesus Silva de 2015.

Para trabalhar naquela Escola Primária, as Irmãs de Caridade convidaram a senhora Maria Joanita para atuar como servente e outra mulher, normalista, leiga, para ministrar as aulas, que seriam em turma única, para diversas séries, conhecida como processo de turma multisseriada (DIAMANTINA, 2015, p. 01).

Em 1976, a escola idealizada pela irmã de caridade Lorentina foi estadualizada, tendo suas turmas “vinculadas à Escola Estadual Maria Augusta Caldeira Brant”, Escola hoje localizada no bairro Belo Vista, em Diamantina. Com a estadualização, a escola passaria a admitir crianças para além do seu bairro, como das localidades de Ribeirão e Currão (atual distrito de Extração).

No ano 2000 a escola recebeu o nome de Escola Municipal Nathália Jesus Silva, por meio da Lei nº 2.629 de 16 de junho de 2000, em homenagem a uma moça que amava crianças “e sonhava em ter, na comunidade, uma creche que atendesse às crianças que tinham um nível socioeconômico baixo” (DIAMANTINA, 2015, p. 02).

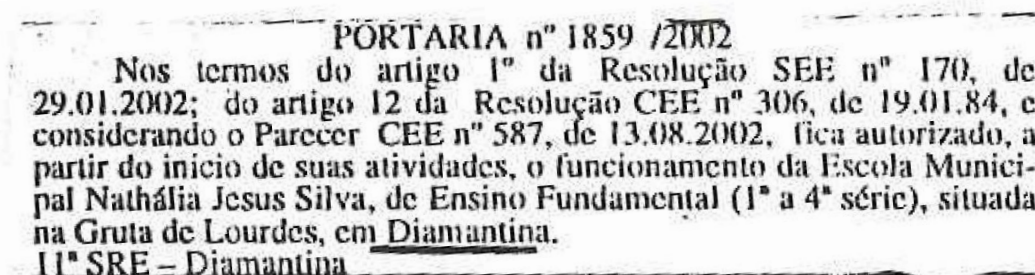
Figura 7: Lei Municipal da Criação da Escola Municipal Nathália Jesus Silva



Fonte: Arquivo da Secretaria Municipal de Educação de Diamantina

E, no ano de 2002, a Secretaria de Estado da Educação de Minas Gerais autorizou, por meio da Portaria nº 1859, o funcionamento da 1ª à 4ª série, na Escola Municipal Nathália Jesus Silva.

Figura 8: Autorização emitida pela Secretaria de Estado da Educação de Minas Gerais, para funcionamento da Escola Municipal Nathália Jesus Silva



Fonte: Arquivo da Secretaria Municipal de Educação de Diamantina

Por conta desse desejo, após seu falecimento, a mãe de Nathália Jesus Silva doou à Prefeitura Municipal de Diamantina, o terreno para construção da escola. Autorizada a construção, atenderia, inicialmente, apenas os anos iniciais do ensino fundamental; porém, com o aumento da demanda da educação infantil, a escola passou por reforma, em 2010, para concretizar esse atendimento.

Figura 9: Prédio atual da Escola Municipal Nathália Jesus Silva



Fonte: Arquivo Pessoal

Em 2019, a Escola Municipal Nathália Jesus Silva conta com área física composta de um pátio aberto, sete salas de aula, um refeitório, uma cozinha, quatro sanitários e uma sala para administração. O perfil dos alunos atendidos pela escola foi identificado como “filhos de trabalhadores rurais, assalariados e de nível socioeconômico baixo; moradores de comunidades rurais e dos bairros Maria Orminda, Palha e Gruta de Lourdes” (DIAMANTINA, 2019a).

Figura 10: Sala de Aula da Escola Municipal Nathália Jesus Silva



Fonte: Arquivo Pessoal

Após as mudanças ocorridas, referentes à melhoria do espaço físico e da absorção de maior número de alunos, a administração da escola se adequou de forma a garantir o acesso e a permanência desses alunos na unidade escolar.

As diferentes estratégias metodológicas devem estar comprometidas com uma aprendizagem inclusiva em que o aluno possa aprender de fato. Desta forma, o aluno dentro da escola tem a oportunidade de aprender o conhecimento, na maioria das vezes, negado na comunidade em que vive. (DIAMANTINA, 2015, p. 04).

Entre as adequações está a garantia da prestação do serviço de transporte escolar público, além da alimentação escolar, do ensino de acordo com a realidade da comunidade, e da gestão participativa e humanizada, conforme registros no Projeto Político Pedagógico da Escola, datado de 2015 (DIAMANTINA, 2015).

3.1.2.1 O transporte escolar público na Escola Municipal Nathália Jesus Silva de Diamantina - Minas Gerais

No ano letivo de 2019, a escola atendeu crianças do maternal 1º ao 5º ano do ensino fundamental, ou seja, atendeu crianças na faixa etária de 01 a 10 anos de idade. Com atendimento em dois turnos, os 236 alunos são distribuídos em treze turmas, doze professores regentes, três educadores, dois professores de apoio, uma supervisora pedagógica, uma assistente de serviços escolares (secretária), cinco serventes escolares e um coordenador escolar.

A escola atua desde 2018, em dois prédios, sendo um na Rua Nossa Senhora de Lourdes, nº 4.180, Bairro Gruta de Lourdes, na estrada que liga Diamantina ao distrito de Extração e outro no distrito de Extração, a 14km (DIAMANTINA, 2019a).

3.1.2.1.1 A frota do transporte escolar público da Escola Municipal Nathália Jesus Silva

Nos anos de 2018 e 2019 três ônibus percorreram o trajeto que dá acesso à Escola Municipal Nathália Jesus Silva. Segundo relatórios produzidos pela Gerência de Transporte Escolar municipal de Diamantina, a manutenção dos veículos de transporte escolar público encontra-se em dia, bem como tem a identificação e demais requisitos exigidos pelas legislações brasileiras.

Figura 11: Um dos três ônibus da Prefeitura Municipal de Diamantina-MG, responsável pela linha que dá acesso à Escola Municipal Nathália Jesus Silva.



Fonte: Arquivo Pessoal.

Como se vê na figura acima, que representa os veículos do transporte escolar municipal diamantinense, a frota encontra-se em bom estado de conservação, devidamente identificada, sendo cor amarela, com tarja preta onde se lê escolar, como determinam a Cartilha do Transporte Escolar (2005) e o Guia de Transporte Escolar (2011), documentos já comentados no presente estudo.

3.1.2.1.2 As rotas realizadas para acesso à Escola Municipal Nathália Jesus Silva

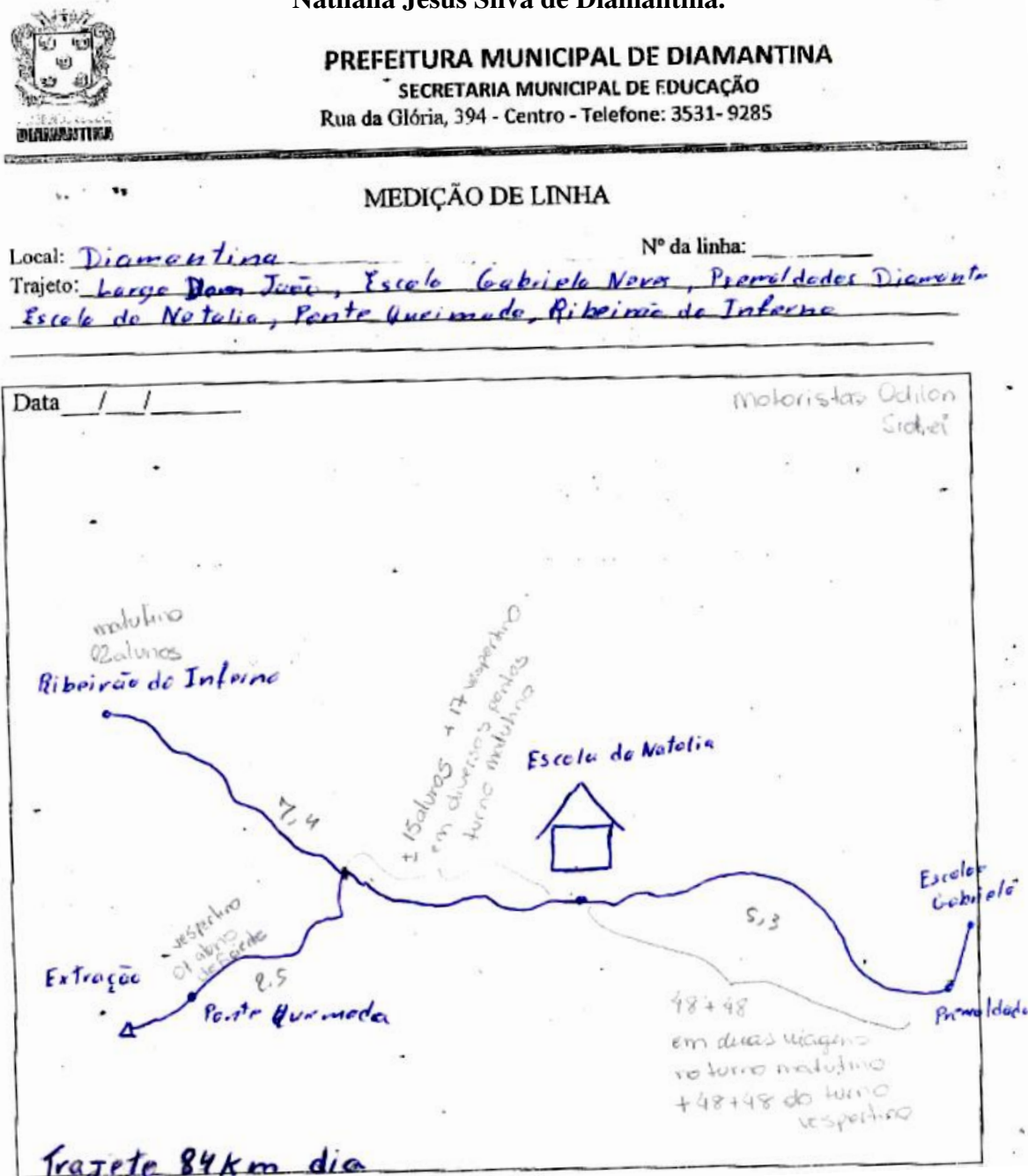
Para realizar o trabalho de condução dos alunos os veículos do transporte escolar público saem do pátio da Prefeitura Municipal de Diamantina, situado na Rua da Glória, nº 394, Centro, Diamantina, aproximadamente as 05horas, deslocando-se para o Bairro da Palha, passando pelo Bairro Largo Dom João, chegando à Rua da Palha onde está localizada a Escola Estadual Gabriela Neves; segue pela Rua da Palha, onde se localiza o estabelecimento comercial denominado Premoldados Diamante, até à Escola Municipal Nathália Jesus Silva. Prosseguindo, percorre ainda até às localidades Ponte Queimada e Ribeirão do Inferno, retornando à Escola Municipal Nathália Jesus Silva.

Chegando ao ponto, próximo à Escola Estadual Gabriela Neves e ao comércio Premoldados Diamante, na esquina que dá acesso ao bairro Maria Ormindá, embarcam 96 crianças, completando os dois ônibus, no turno matutino. No turno vespertino, permanece apenas um veículo, transportando outros 96 alunos, totalizando 192 alunos transportados por dia, até a Escola Municipal Nathália Jesus Silva.

O motorista segue estrada, chegando próximo à ponte denominada Ribeirão do Inferno, embarcando, durante todo o trajeto, 17 alunos, retornando à Escola Municipal Nathália Jesus Silva. Ressalta-se mais uma vez que o mesmo trajeto é feito nos dois turnos de escolarização, totalizando 34 alunos, transportados por dia.

Concomitantemente, outro veículo que faz a rota do distrito de Extração a Diamantina, transportando alunos dos anos finais do Distrito de Extração para a Escola Estadual Professora Gabriela Neves, traz 01 aluno deficiente, da comunidade de Ponte Queimada, até à Escola Municipal Nathália Jesus Silva, no turno matutino.

Figura 12: Mapa da rota feita pelo Transporte Escolar para acesso à Escola Municipal Nathália Jesus Silva de Diamantina.



Fonte: Arquivo da Gerência de Transporte Escolar da Secretaria Municipal de Educação de Diamantina.

Como alternativa ao transporte escolar público motorizado, a Administração Pública Municipal de Diamantina analisa a possibilidade e a viabilidade de oferta da bicicleta escolar aos alunos da área rural, conforme normatizações vigentes citadas alhures, considerando que a distância entre as residências dos alunos e o ponto de acesso ao veículo motorizado é grande, exigindo que as crianças façam extensas caminhadas, pela madrugada, sujeitando-se às intempéries e aos riscos de ataques por animais, dentre outros obstáculos (DIAMANTINA, 2019b).

3.2 Etapas da pesquisa

A presente pesquisa foi desenvolvida tomando-se como referencial uma base metodológica descrita por Minayo; Deslandes; Neto; Gomes (2002, p. 36):

3.2.1 Primeiro momento: seleção dos documentos - pesquisa documental

Definido o problema, as hipóteses, o marco teórico e os objetivos, realizou-se a construção de um marco teórico, por meio da organização de revisão bibliográfica. Para tal, fez-se necessária a seleção de documentos em duas categorias: a primeira categoria são os documentos internos das instituições educacionais, a saber: Regimento Interno da Educação Infantil e do Ensino Fundamental da rede municipal de ensino de Diamantina, Projeto Político Pedagógico da Escola Municipal Nathália Jesus Silva, Diários de Classe dos anos de 2018 e 2019, e os registros dos projetos de intervenção. A segunda categoria consta de documentos da Secretaria Municipal de Educação de Diamantina como legislações, fotos, quadro de números de alunos e mapas.

3.2.2 Segundo momento: acesso aos documentos

Para o acesso aos documentos institucionais, nos âmbitos federal, estadual e municipal, que contenham dados relevantes para a compreensão do objeto em estudo, foi preciso observar algumas considerações éticas.

3.2.2.1 Considerações éticas

No que se refere ao processo ético, para acesso aos documentos institucionais, o estudo em questão encontra-se amparado na Lei da Transparência, Lei nº 12.527 de 18 de novembro de 2011, a qual “regula o acesso às informações”, preservando os casos de sigilo absoluto, garantindo a ampla divulgação no que se faz necessário, com devidas garantias de conservação dos documentos públicos (BRASIL, 2011a).

Importante expor sobre o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, assinado pelo representante da Secretaria Municipal de Educação de Diamantina, em 09 de abril de 2019, instituição que detêm os direitos sobre os documentos e imagens a serem analisados, com relação às informações das unidades escolares municipais (ANEXO I).

O trabalho encontra-se cadastrado na Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação – PRPPG, da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri – UFVJM, sob o protocolo nº 6242019.

3.2.3 Terceiro momento: análise e discussão

O processo de análise estará subsidiado em pressupostos de Franco (2018, p. 09). Nessa linha, verificar-se-á a prestação de serviço de transporte escolar, realizada pela administração pública municipal de Diamantina, na Escola Municipal Nathália Jesus Silva, no período compreendido entre os anos 2018 e 2019, que, por meio dos objetivos específicos, permitirá conhecer o perfil dos usuários, a origem da organização do transporte para a Escola em questão e por se constituir um estudo que se situa em um mestrado profissional, ofertar-se-á uma devolutiva aos gestores da Secretaria Municipal de Educação e da Escola Municipal em estudo, sobre a indicação de elementos que possam contribuir para a melhoria desse serviço público.

Conforme os ensinamentos de Franco (2018, p. 15), para se ter “uma análise consistente e substantiva do conteúdo das mensagens”, buscar-se-á encontrar mecanismos que orientem as instituições públicas municipais de Diamantina, no sentido de como garantir uma educação de qualidade a todos os seus alunos, usuários ou não do transporte escolar público.

4 O SERVIÇO DE TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO: ANÁLISE DA LINHA QUE ATENDE A ESCOLA MUNICIPAL NATHÁLIA JESUS SILVA DE DIAMANTINA – MINAS GERAIS

Há diversas situações problemas enfrentadas pelos estudantes e servidores das escolas, como a precariedade das estradas, especialmente nos períodos chuvosos, em que as estradas se tornam precárias, quase ou totalmente intransitáveis.

Para elaborar os direcionamentos, decorrentes do estudo em questão, tendo em vista o problema da pesquisa: é possível identificar os elementos que caracterizam a prestação de serviço, em relação ao transporte escolar público, realizada pelo município de Diamantina-MG na Escola Municipal Nathália Jesus Silva, no período de 2018 e 2019, optou-se por organizar os resultados do estudo a partir da organização de duas categorias: a primeira é o acesso e a permanência: um olhar para os elementos frequência, horários das aulas e apoio pedagógico; e a segunda categoria é o perfil dos estudantes que utilizam o transporte escolar para acesso à Escola Municipal Nathália Jesus Silva.

Visando melhor atender a demanda do transporte escolar a administração pública municipal de Diamantina firmou, em 2019, convênio com a CSTB – Cooperativa de Serviços de Transporte do Brasil, por meio do CIMANS – Consórcio Intermunicipal Multifinalitário da Área Mineira da Sudene, a qual presta serviços diversos no estado executando, em Diamantina, junto à Secretaria Municipal de Educação, o serviço de transporte escolar público, em 42 linhas. Tais linhas eram, até então, executadas por prestadores terceirizados, com os quais o município de Diamantina firmava contrato individual. (DIAMANTINA, 2019b).

Lembre-se-aí desgastes de peças e equipamentos dos veículos, causados pela má qualidade das estradas; a cada vez que um veículo é parado para reparos, outros têm que ser colocados na rota, causando onerosidade excessiva do transporte; atrasos para a chegada ao início das aulas, etc.; tais atrasos podem ser ocasionados, ainda, por conta das chuvas torrenciais.

As dificuldades existem e são trabalhadas ao longo do ano letivo, na busca por alternativas capazes de trazerem soluções, a curto, médio e longo prazo, no afã de acompanhar a dinâmica do processo educacional, com vistas à acessibilidade, garantida pela prestação do serviço de educação com qualidade. (DIAMANTINA, 2019b).

Sobre os problemas vivenciados durante o processo de escolarização Silva e Arnt (2008, p. 03) afirmam que, “muitas vezes os alunos e professores são submetidos a

verdadeiras aventuras para chegar até a escola, porque o meio de transporte está em péssimo estado de conservação e as estradas, muitas vezes, são quase intransitáveis”.

Figura 13: Questionário do Índice de Efetividade da Gestão Municipal – IEGM referente ao ano de 2018.

| |
|--|
| 15. Existe um estudo anual do traçado e tempo de viagem das rotas do transporte escolar? |
| Sim [Y] |
| 15.1. Qual a média de tempo (em minutos)? |
| 57 |
| 16. Qual a idade média da frota escolar, em anos? |
| 5 |

página 3 / 11

Fonte: Tribunal de Contas do Estado de Minas Gerais, protocolado em 30/04/2019, as 18h05min18sec, pela Secretaria Municipal de Educação de Diamantina.

O município de Diamantina comprova, dessa forma, que cumpre a obrigação posta pela Cartilha de Transporte Escolar, de que o veículo só pode ser usado por, no máximo, 07 anos, a contar da data de fabricação. (BRASIL, 2005, pp. 09-11).

Em meio às dificuldades enumeradas, e, buscando manter, da forma mais eficiente e eficaz possível, o município busca diuturnamente, juntamente com os atores educacionais, vencer as dificuldades, sempre atento ao cumprimento da legislação pertinente, de forma a garantir os direitos da criança e dos adolescentes e dos demais sujeitos de direitos, destinatários dos resultados a serem alcançados com a imprescindível ajuda do transporte escolar público.

Na busca pela manutenção dos alunos na Escola Municipal Nathália Jesus Silva, cuidar-se-á, a seguir, da categoria de análise do acesso e da permanência, momento em que se focará no estudo da frequência dos alunos, com base nos diários de classe dos anos de 2018 e 2019; na distribuição dos horários das aulas e nos projetos pedagógicos realizados pela e na escola, bem como no perfil dos alunos beneficiários do transporte escolar público.

4.1 Categoria 01: O acesso e a permanência: um olhar para os elementos frequência, horários das aulas e apoio pedagógico

Ao analisar os documentos internos, que regulamentam a execução da educação no âmbito da unidade escolar, verifica-se que o Regimento Interno – Regimento Escolar: Educação Infantil e Ensino Fundamental, da Escola Municipal Nathália Jesus Silva, não faz referência à prestação do serviço de transporte escolar público, nem sobre o atendimento diferenciado aos alunos usuários desse serviço.

Tal constatação conduz à percepção de uma primeira contradição, que seja a escola objeto da pesquisa é um espaço nucleado para atender estudantes oriundos de várias localidades e que utilizam o transporte escolar para ter acesso à escola, como falar de permanência sem tratar desta questão de fundo no Regimento Interno da unidade escolar?

No entanto, embora não seja tratada, nem no Regimento Interno da Educação Infantil e do Ensino Fundamental, utilizado pela Escola Municipal Nathália Jesus Silva e nem no Projeto Político Pedagógico da escola, a demanda de atendimento aos estudantes que fazem uso do transporte escolar, foi possível identificar, nos referidos documentos, indícios de ações realizadas pela instituição educacional que, a princípio, podem ser entendidas como estratégias auxiliares na garantia e na permanência dos alunos, por meio da melhoria do processo de escolarização, conquanto tenham sido executados na Escola Municipal Nathália Jesus Silva, dois projetos, que tem como público estudantes que necessitam de assistência pedagógica.

Quadro 03. Projetos desenvolvidos na Escola Municipal Nathália Jesus Silva em prol do apoio pedagógico aos alunos com baixo desempenho

| Nome do Projeto | Objetivo | Público alvo |
|-------------------------------|--|---|
| Mais Alfabetização | Projeto do Governo Federal executado duas vezes por semana, por profissionais sem vínculo com a unidade escolar, atuando com os alunos em baixo desempenho. (DIAMANTINA, 2019e). | Alunos do 1º ao 5º do Ensino Fundamental |
| Intervenção Pedagógica | Projeto executado por meio da Diretoria de Educação Aberta e a Distância - DEAD, da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri – UFVJM, com intervenção pedagógica. (DIAMANTINA, 2019e). | Crianças com baixo desempenho comprovado mediante avaliações internas e externas, atendendo alunos do 1º ao 5º do Ensino Fundamental, nos dois turnos de escolarização. |

Fonte: Organizado pela pesquisadora (2020).

Diante do exposto e dos registros da unidade escolar, constata-se que os projetos realizados na Escola contemplaram, aproximadamente, 200 estudantes, sendo estas, quase na sua totalidade, usuários do transporte escolar. Tal constatação confirma que a maior parte dos alunos com acesso a projetos complementares necessitam do transporte para acesso à instituição escolar. Pode-se inferir a constatação em torno da idéia de que o apoio pedagógico consiste em um importante elemento norteador da organização do serviço de transporte escolar público, haja vista a dependência deste serviço, sem o qual o aluno não acessaria referidos projetos.

4.1.1 Elemento 01: O apoio pedagógico dispensado aos alunos da Escola Municipal Nathália Jesus Silva, referentes aos anos letivos de 2018 e 2019

Ainda dentro da perspectiva da percepção do elemento em questão, que versa sobre o apoio pedagógico, necessário mencionar a identificação do planejamento de aulas por meio da análise dos planos da unidade, documento mediante o qual se vê uma elaboração com vistas ao atendimento de forma geral, sem qualquer menção de discriminação de atendimento aos estudantes usuários do transporte escolar.

Pode-se confirmar o exposto referente à ausência de informação de tratamento adaptado aos alunos do transporte escolar público do ponto de vista pedagógico e levantar duas indagações, a saber: a primeira é que talvez a escola, em função do perfil pedagógico dos alunos, não tivesse mesmo a demanda para a organização de atividades diferenciadas; a segunda é que, no decorrer da pesquisa, deparou-se com uma dicotomia, porque, diante do registro do Projeto Político Pedagógico de 2015, que menciona que a escola funciona em função dos alunos beneficiários da referida prestação do serviço, conquanto seja sua maioria. (DIAMANTINA, 2015), não se identifica no planejamento menção aos referidos discentes. Afinal, constituem a maioria dos discentes da escola, conforme análise do plano a seguir:

Figura 14: Plano de Aula de Matemática – 3º ano Ensino Fundamental - 2018

ESCOLA MUNICIPAL NATHALIA JESUS SILVA
Rua Gruta de Lourdes, Nº 4.181
Bairro: Gruta de Lourdes

PLANO DE AULA Matemática 01/10/18

TURMA: 3º ano PROFESSORA: _____

EIXOS: Eixo 3 - Números e operações
Eixo 1 - Espaço e forma

CAPACIDADES: 1 - 1.7 / 1.9
3 - 3.5 / 3.6

DESENVOLVIMENTO: ^{Eixo 3:}
- Manipulação de material dourado
- Manipulação do registro
- Explicação
- Atividades relacionadas
- Correção
Eixo 1:
- Explorar formas do ambiente
- Explorar " geométricas
- Explicar e aplicar atividades
- Corrigir.

DATAS/ DIAS DE ENVIO DE DEVER: 01/10 / 03/10

RECURSOS DIDÁTICOS: Material dourado, quadro, giz, régua
livro didático, material do aluno, folha
xerografada, livro didático.

AVALIÇÃO: De acordo com as atividades de
consolidação.

Colar no caderno as atividades relacionadas ao plano de aula.

Fonte: Arquivo da Escola Municipal Nathália Jesus Silva (2019).

Percebe-se que a unidade escolar, realmente, atua em função dos alunos usuários do transporte escolar público.

4.1.2 Elemento 02: A frequência dos alunos da Escola Municipal Nathália Jesus Silva, referente aos anos letivos de 2018 e 2019

Da análise dos diários de classe dos anos de 2018 e 2019, identifica-se a situação anotada a seguir: sobre a frequência analisada do ano letivo de 2018 infere-se que, das 06 turmas do Ensino Fundamental, 13 alunos tiveram faltas em número superior ou igual a 50 horas/aula (dia), valor mínimo de referência para progressão, sendo 06 alunos do 1º ano, 03 alunos do 2º ano Z, nenhum do 2º ano W, 04 alunos do 3º ano, nenhum do 4º ano nem do 5º ano.

Importante destacar que em nenhum diário de classe do ano de 2018, encontra-se informação registrada do motivo da ausência do aluno, se por doença, por falta do transporte escolar ou por viagem, por exemplo.

Na tabela abaixo há descrição de turmas, número de alunos e turno de funcionamento da referida turma.

Tabela 01: Análise dos Diários de Classe do Ensino Fundamental de 2018 da Escola Municipal Nathália Jesus Silva

| Diários 2018 | | |
|---------------------|------------------|--------------|
| Turma | Nº alunos | Turno |
| 1º ano | 24 | Matutino |
| 2º ano Z | 18 | Vespertino |
| 2º ano W | 21 | Vespertino |
| 3º ano | 20 | Vespertino |
| 4º ano | 18 | Matutino |
| 5º ano | 24 | Matutino |
| TOTAL | 125 | |

Fonte: Organizado pela pesquisadora (2020).

Nas informações contidas nos diários de classe analisados identificam-se informações referentes ao bom desempenho dos alunos, tendo em vista os conceitos em análise serem iguais ou superiores a 60%. A porcentagem dos alunos ausentes, demonstrados nos quadros abaixo permite a melhor compreensão desta realidade, relacionada ao rendimento escolar:

Quadro 04: Análise da frequência e das notas referentes ao ano 2018 da Escola Municipal Nathália Jesus Silva

| 2018 | | | | | |
|--------------|------------|--------------------|-------------------------|-----|-----|
| Turma | Nº alunos | Nº alunos ausentes | Conceito Geral da Turma | | |
| | | | “A” | “B” | “C” |
| 1º ano | 24 | 06 | 07 | 09 | 08 |
| 2º ano Z | 18 | 03 | 04 | 09 | 05 |
| 2º ano W | 21 | 0 | 13 | 05 | 03 |
| 3º ano | 20 | 04 | 01 | 08 | 11 |
| 4º ano | 18 | 0 | 07 | 05 | 06 |
| 5º ano | 24 | 0 | 06 | 10 | 08 |
| TOTAL | 125 | 13 | 10,4% | | |

Fonte: Organizado pela pesquisadora (2020).

No que se refere à carga horária perdida pelos 13 alunos, não se pode vinculá-la à prestação do serviço de transporte escolar, como já dito, conquanto não haja registros que permitam identificar os motivos, bem como não se sabe se tal carga horária foi repostada, tendo em vista serem alunos e faltas isoladas.

Analisando o percentual dos alunos ausentes no ano de 2018, tem-se que dos 125 alunos da unidade escolar, 13 tiveram número de faltas, igual ou superior a 50 horas/aula, o equivalente a 10,4% da comunidade educacional em estudo.

Dos diários do ano letivo de 2019, colhe-se que das 07 turmas do Ensino Fundamental, 14 alunos tiveram faltas em proporção igual ou superior a 50 horas/aula (dia), totalizando 10,68% dos usuários da escola em análise, sendo 02 alunos do 1º ano A, 03 alunos do 1º ano E, 01 aluno do 2º ano, nenhum do 3º ano C, nenhum do 3º ano W, 02 alunos do 4º ano, 06 alunos do 5º ano.

Pelas informações descritas, entende-se que a formação dos alunos, tendo em vista o número de faltas registradas, sofre impacto dessa carga horária não aproveitada. Necessário se faz registrar que em nenhum diário de classe do ano de 2019, há informação, anotada, do motivo da falta do estudante, como por exemplo, se seria em razão de viagem, doença ou falha do transporte escolar. Na tabela a seguir identificam-se as turmas, o número de alunos dessas e seu turno de funcionamento.

Tabela 02: Análise dos Diários de Classe do Ensino Fundamental de 2019 da Escola Municipal Nathália Jesus Silva

| Diários 2019 | | |
|--------------|------------|------------|
| Turma | Nº alunos | Turno |
| 1º ano A | 17 | Vespertino |
| 1º ano E | 18 | Matutino |
| 2º ano | 24 | Matutino |
| 3º ano C | 17 | Matutino |
| 3º ano W | 20 | Vespertino |
| 4º ano | 20 | Vespertino |
| 5º ano | 15 | Matutino |
| TOTAL | 131 | |

Fonte: Organizado pela pesquisadora (2020).

Considerando os dados descritos, referentes ao ano de 2019, no que se refere à formação dos alunos com base no número das faltas registradas, o impacto da carga horária perdida e a porcentagem dos alunos ausentes em relação ao número de alunos da unidade escolar em estudo, tem-se melhor explicação representada no quadro a seguir:

Quadro 05: Análise da frequência e das notas referentes ao ano 2019 da Escola Municipal Nathália Jesus Silva

| 2019 | | | | | |
|--------------|------------|--------------------|-------------------------|-----|-----|
| Turma | Nº alunos | Nº alunos ausentes | Conceito Geral da Turma | | |
| | | | “A” | “B” | “C” |
| 1º ano A | 18 | 02 | 0 | 08 | 10 |
| 1º ano E | 17 | 03 | 10 | 04 | 03 |
| 2º ano | 24 | 01 | 03 | 08 | 12 |
| 3º ano C | 17 | 0 | 06 | 04 | 07 |
| 3º ano W | 20 | 0 | 10 | 10 | 0 |
| 4º ano | 20 | 02 | 02 | 03 | 15 |
| 5º ano | 15 | 06 | 03 | 05 | 07 |
| TOTAL | 131 | 14 | 10,68% | | |

Fonte: Organizado pela pesquisadora (2020).

De acordo com os registros encontrados nos diários de classe analisados é possível identificar que as notas dos alunos são iguais ou superiores a 60%, ou receberam conceito superior a “D”. Importante destacar que da análise do ano letivo de 2019, foi identificado um aluno do 1º ano A, com dois conceitos “D”, tendo sido aprovado, e um aluno do 2º ano, com todas as notas “D”, sendo considerado apto, tendo em vista ser criança deficiente.

No tocante à carga horária faltosa dos 14 alunos, não é sabido se há ligação com a prestação do serviço de transporte escolar, por conta da falta de informações; também não foi possível comprovar se houve reposição dessa carga horária.

4.1.3 Elemento 03: O quadro de horário das aulas da Escola Municipal Nathália Jesus Silva

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDB, Lei nº 9.394 de 20 de dezembro de 1996, retrata no artigo 34 sobre a carga horária mínima em sala de aula.

Art. 34. A jornada escolar no ensino fundamental **incluirá pelo menos quatro horas de trabalho efetivo em sala de aula**, sendo progressivamente ampliado o período de permanência na escola (BRASIL, 1996).

Não foi identificado no documento em tela, qualquer registro da obrigatoriedade do início das aulas às 07h, para o turno matutino, ou às 13h, para o turno vespertino. Cumpre mencionar, conforme registros da Gerência de Transporte Escolar, que a linha do transporte em análise começa a circular trazendo os discentes para a Escola Municipal Nathália Jesus Silva às 05h. Tal declaração leva a crer que os usuários precisam acordar bem mais cedo para cumprir os horários e estar nos pontos pelos quais passam o ônibus, com a devida antecedência.

Nesse sentido, percebe-se a necessidade de o poder público federal, estadual e municipal reavaliarem a viabilidade de mudança desses horários, tendo em vista ser conforme ensina Louzada e Menna-Barreto (2007), prejudicial ao processo de aprendizagem das crianças.

Da população em idade escolar, os ladrões de sono afetam mais diretamente os adolescentes. Como sabemos, a entrada na puberdade desencadeia inúmeras mudanças no organismo e no comportamento dos adolescentes. Uma das mudanças observadas é o atraso nos horários de dormir e acordar. Entretanto, os horários escolares não acompanham esse atraso. Muito pelo contrário, em várias escolas, quando o aluno atinge a 5ª série do Ensino Fundamental ou a 1ª série do Ensino Médio, ele passa a ingressar mais cedo na escola. Os horários escolares caminham na contramão das modificações orgânicas do adolescente.

Poderíamos, por tanto, falar em dois principais ladrões de sono dos adolescentes: o atraso de fase e os horários escolares matutinos (LOUZADA E MENNA-BARRETO, 2007, p. 82).

No que se refere ao horário de início e término das aulas da Escola Municipal Nathália Jesus Silva, de Diamantina, o Regimento Interno – Regimento Escolar: Educação Infantil e Ensino Fundamental não o determina, apenas regulamenta em seu artigo 86 sobre a obrigatoriedade do cumprimento das 800h anuais, divididas em 200 dias letivos. E, em seu

artigo 87, dá autonomia à unidade escolar de organizar esse cumprimento, respeitando a divisão pelos 05 dias semanais.

TÍTULO VII - DA ORGANIZAÇÃO DIDÁTICA

CAPÍTULO I - DA ORGANIZAÇÃO DO ENSINO

Art. 86 - A Educação Básica nos Níveis de Educação Infantil e Ensino Fundamental será organizada com uma **carga horária mínima anual de 800 (oitocentas) horas, distribuídas por um mínimo de 200 (duzentos) dias** de efetivo trabalho escolar, excluído o tempo destinado aos recreios e exames finais, quando houver.

Art. 87 - Respeitados os dispositivos legais, **competem às escolas procederem à organização do tempo escolar** na educação infantil e ensino fundamental, **assegurando a duração da semana letiva de 05 (cinco) dias**.

Art. 88 - Poderá ser organizado horário escolar, com aulas geminadas de um mesmo Componente Curricular, para melhor desenvolvimento do processo de ensino-aprendizagem.

Art. 89 - A organização das turmas fundamentar-se-á em critérios que garantam o atendimento aos alunos no processo de aprendizagem, resguardadas as determinações legais. **(grifo nosso)** (DIAMANTINA, 2017, p. 60)

Tais preceitos são reafirmados no mesmo documento nos artigos 171 e 172.

TÍTULO IX - DO REGIME ESCOLAR

CAPÍTULO I - DO ANO LETIVO

Art. 171 - **O ano letivo terá a duração de, no mínimo, 800 (oitocentas) horas e 200 (duzentos) dias letivos**.

Art. 172 - O Calendário Escolar tem por finalidade a previsão dos dias e períodos destinados à realização das atividades curriculares no estabelecimento.

§ 1º O Calendário Escolar, respeitadas as normas legais, será anualmente elaborado, colegiadamente, pelas unidades escolares e Escrituração Escolar da Secretaria Municipal de Educação, discutido com os servidores, e aprovado pelo Conselho Municipal de Educação, com ampla divulgação, cabendo ao Serviço de Inspeção Escolar da SRE/Diamantina homologar e supervisionar o cumprimento das atividades previstas.

§ 2º Cabe às escolas procederem às adaptações necessárias à sua realidade, desde que, assegure o mínimo de 200 dias letivos;

§ 3º Em situações especiais, o ano letivo poderá ultrapassar o ano civil, de modo a garantir a carga horária e os dias letivos estabelecidos em lei. **(grifo nosso)** (DIAMANTINA, 2017, p. 86)

Reitera-se que não foi identificado, no Projeto Político Pedagógico – PPP da Escola Municipal Nathália Jesus Silva, de Diamantina, nenhuma informação referente ao horário de início e término das aulas; apenas o registro sobre o atendimento nos turnos matutino e vespertino.

(...) Atualmente a Escola Municipal Nathália Jesus Silva, oferece a educação infantil: maternal 0 a 3 anos, I e II período com tempo integral, (...).

Oferece o ensino fundamental do 1º ao 5º ano com uma turma multiciclada que funciona nos turnos matutinos e vespertinos. (DIAMANTINA, 2015, pp. 05-06)

Quanto aos quadros de horários das aulas, referente aos anos letivos de 2018 e 2019, da Escola Municipal Nathália Jesus Silva, de Diamantina, foi identificado um, referente ao ano letivo de 2018, conforme se lê a seguir:

Figura 15: Quadro de horário das aulas do ano letivo de 2018

| SEGUNDA-FEIRA | TERÇA-FEIRA | QUARTA-FEIRA | QUINTA-FEIRA | SEXTA-FEIRA |
|---------------|-------------|--|------------------|------------------------|
| PORTUGUÊS | PORTUGUÊS | PORTUGUÊS | PORTUGUÊS | PORTUGUÊS |
| MATEMÁTICA | MATEMÁTICA | GEOGRAFIA | MATEMÁTICA | PORTUGUÊS |
| CIÊNCIAS | MATEMÁTICA | GEOGRAFIA | MATEMÁTICA | HISTÓRIA DE DIAMANTINA |
| CIÊNCIAS | HISTÓRIA | GEOGRAFIA | ARTE | EDUCAÇÃO FÍSICA |
| CIÊNCIAS | HISTÓRIA | EMPREENDEDORISMO <i>*Ed. Física</i> | ENSINO RELIGIOSO | EDUCAÇÃO FÍSICA |

Fonte: Arquivo da Escola Municipal Nathália Jesus Silva.

Percebe-se, pela análise da figura acima, que a instituição não optou pela distribuição e alternabilidade das aulas, por componente curricular – disciplina, caso houvesse alguma situação problema com a rota do transporte escolar, para que, em havendo atraso na chegada à instituição, não ocorresse prejuízo sempre na aprendizagem da mesma disciplina. Que todas as aulas de Língua Portuguesa e Matemática encontram-se distribuídas nos dois primeiros horários de aulas, nos cinco dias da semana. Infere-se, ainda, com base no cabeçalho, “Horário de Aula – 2018 - 1º ao 5º ano do Ensino Fundamental”, que tal horário é único para todas as turmas da unidade escolar.

Em síntese, afirma-se que, ao tratar do transporte escolar, não se pode atribuir o sucesso ou o fracasso dos estudantes somente ao processo de deslocamento; muitos são os elementos que interferem no processo de ensino e de aprendizagem; dentre eles, podem-se mencionar, por exemplo, os elementos: falta de alimentação adequada, condições sanitárias precárias, analfabetismo dos integrantes da familiar, cansaço físico resultante da viagem e do

acordar muito cedo, fazer longas caminhadas; falta de estímulos ao progresso educacional, entre outros.

Pode-se concluir nesta categoria sobre a ausência de registros em que se leve em conta as especificidades dos alunos que utilizam o transporte escolar e como recomendação percebe-se a necessidade de alertar a escola sobre a existência de tal demanda de registros em que se possam identificar os motivos das faltas e ainda análise sobre o desempenho pedagógico dos alunos, objetivando a realização de um monitoramento, acompanhamento da frequência e pedagógico.

4.2 Categoria 02: O perfil dos estudantes que utilizam o transporte escolar para acesso à Escola Municipal Nathália Jesus Silva

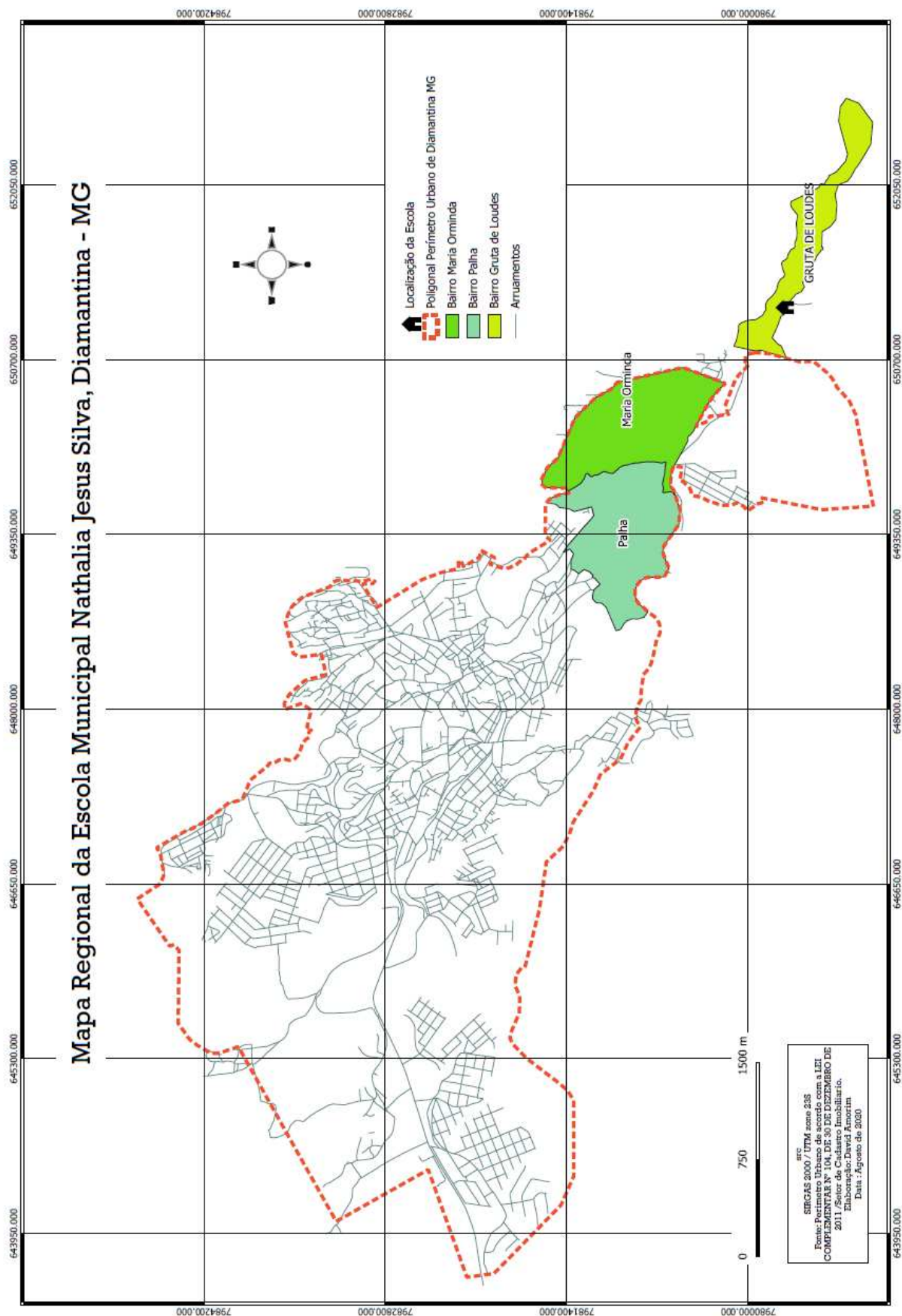
A compreensão do problema demandou conhecer o perfil do estudante que utiliza o transporte escolar para acesso à Escola Municipal Nathália Jesus Silva, sendo 02 alunos da comunidade denominada Ribeirão do Inferno, 32 alunos de diversos pontos entre a unidade escolar e a comunidade de Ribeirão do Inferno, 01 aluno da comunidade de Ponte Queimada, 192 alunos dos bairros Palha e Maria Orminda, sendo 96 em cada turno de escolarização, matutino e vespertino.

A Escola Municipal Nathália Jesus Silva, de Diamantina, como já visto na presente pesquisa, está localizada na Rua Nossa Senhora de Lourdes, nº 4.180, na estrada que liga a sede do município de Diamantina ao distrito de Extração, atendendo alunos filhos de trabalhadores rurais, sendo esses moradores das comunidades rurais como Gruta de Lourdes, Ponte Queimada e Ribeirão do Inferno, bem como, na sua maioria, alunos oriundos de bairros urbanos como Maria Orminda e Palha, conforme já comprovado no presente estudo.

PERFIL DOS ALUNOS: (...) é possível perceber que os alunos da Escola Municipal Nathália Jesus Silva, são filhos de trabalhadores rurais, assalariados e de nível sócio econômico baixo. **Moradores de comunidades rurais e de Bairros como: Maria Orminda, Palha e Gruta de Lourdes.**
PONTOS FORTES DA ESCOLA (...): O uso do transporte escolar na locomoção dos alunos; (grifo nosso) (DIAMANTINA, 2015, pp. 03-04)

Considerando as inúmeras menções aos bairros Maria Orminda, Palha e Gruta de Lourdes, importante registrar sobre o fato de a escola, que está localizada em área rural, atender alunos moradores da área urbana, tendo em vista que citados bairros estarem localizados na região urbana, periférica, do município de Diamantina, conforme se lê no mapa a seguir:

Figura 16: Delimitação do Perímetro Urbano do Município de Diamantina-MG.



Fonte: Setor de Geoprocessamento da Prefeitura Municipal de Diamantina – MG (2020).

Conforme já registrado, os bairros Maria Orminda, Palha, Gruta de Lourdes e as comunidades denominadas Ribeirão do Inferno, Jambreiro e Ponte Queimada são as principais beneficiadas pela unidade escolar em estudo, sendo necessário, portanto, descrever breve histórico sobre eles, para melhor compreensão da análise do perfil dos alunos atendidos pela Escola Municipal Nathália Jesus Silva.

O bairro da Palha, na cidade de Diamantina, segundo estudos de Alves e Borges (2018, p. 87) é considerado como

(...) um dos bairros de ocupação mais antigos de Diamantina, o Bairro da Palha é originário do final do século XIX, pela lógica do garimpo e de seu papel para o adensamento populacional no município. Ao longo do século XX, houve um aumento da ocupação clandestina na cidade, que se massifica durante a crise da mineração do diamante, a qual promoveu uma migração populacional do campo para áreas mais urbanizadas, incluindo o território da Palha. (ALVES E BORGES. 2018, p. 87)

De acordo com informações do Setor de Cadastro Urbano o bairro da Palha “é um bairro consolidado, mas não teve sua aprovação junto ao Município”, possuindo, atualmente, “70 logradouros e 1.531 imóveis cadastrados” (DIAMANTINA, 2020).

No que se refere ao bairro Maria Orminda, a Prefeitura Municipal de Diamantina tem registrado que “também não possui aprovação e é decorrente de invasão, mas teve seu reconhecimento junto à Câmara Municipal, por meio da Lei nº 2.783, de 23 de setembro de 2002, tendo, à época, 23 logradouros identificados”. Sobre a legalização do bairro, possui “42 logradouros; a maioria já possui lei de arruamento aprovada na Câmara Municipal, contendo 453 edificações identificadas” (DIAMANTINA, 2020).

Sobre as comunidades denominadas Jambreiro, Ribeirão do Inferno e Ponte Queimada, encontra-se registrado na Secretaria Municipal de Finanças, no Setor de Cadastro Urbano, que “Jambreiro é decorrente de invasão; é área rural e está fora do perímetro urbano. Ribeirão do Inferno e Ponte Queimada são, igualmente, consideradas comunidades da área rural e fora do perímetro urbano (DIAMANTINA, 2020).

Dessa forma, a Escola Municipal Nathália Jesus Silva é especial em sua atuação, conquanto faça um trabalho inverso do comumente visto nas instituições educacionais, qual seja, o atendimento na área rural, tanto a alunos habitantes de seu entorno, quanto a alunos oriundos da área urbana.

Conclui-se, portanto que, diante as possibilidades que se coloca para a Prefeitura Municipal de Diamantina, no presente estudo, recomenda-se que o currículo da escola objeto

da pesquisa, possa dentre outras questões, garantir discussões que façam o aluno compreender as especificidades sociais, políticas e culturais do seu espaço de origem.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho analisou os elementos existentes na relação da prestação do serviço de transporte escolar público na Escola Municipal Nathália Jesus Silva de Diamantina – Minas Gerais. Após breve registro histórico sobre o município diamantinense e sobre a referida Escola, estudou-se sobre o transporte escolar público no Brasil e no município, concluindo que os elementos identificados nesse estudo, como o acesso e a permanência, a frequência, o horário das aulas e o perfil do aluno, interferem no processo de escolarização dos alunos atendidos pela Escola Municipal Nathália Jesus Silva, tendo em vista que o acesso só é garantido conquanto esteja essa unidade escolar na região e o transporte escolar público é utilizado por, aproximadamente, 200 alunos, nos dois turnos de escolarização, quais sejam, matutino e vespertino.

Necessário destacar, sobre o financiamento do transporte escolar público, que o valor destinado a este serviço tem sido considerado, pelos gestores públicos, insuficiente para o financiamento do transporte, impondo ao município de Diamantina o dispêndio de recursos próprios em detrimento da manutenção de outros serviços da educação.

A permanência na Escola é viabilizada por meio da execução de projetos de intervenção pedagógica, que auxiliam na melhoria do processo de aprendizagem, bem como por meio da oferta da alimentação escolar.

A frequência é apurada pelo registro no diário de classe, porém, conforme constatado na elaboração desse texto, a informação é feita de forma incompleta, vez que os Professores não indicam as causas das ausências. As instituições educacionais precisam monitorar a frequência dos seus alunos, registrando, a causa das ausências ou atrasos, como por exemplo, doença, viagem, problemas com o transporte escolar público e ou outras situações.

A Escola Municipal Nathália Jesus Silva, de acordo com o Projeto Político Pedagógico – PPP e o Regimento Interno – Regimento Escolar: Educação Infantil e Ensino Fundamental, tem o perfil para atendimento de alunos residentes na área rural e na área urbana, tornando-se uma escola diferenciada, vez que faz o atendimento inverso do comumente realizado, estando localizada na área rural atendendo alunos residentes, na sua maioria, na área urbana entre outros residentes na área rural.

Quanto ao perfil dos alunos, na sua maioria, são filhos de trabalhadores rurais; moradores dos bairros Palha e Maria Orminda e da área rural próxima à unidade escolar, como moradores da Gruta de Lourdes e de comunidades rurais próximas, como Ponte

Queimada e Ribeirão do Inferno. Percebe-se que os alunos, analisados no presente estudo, que residem em área urbana, são oriundos de territórios localizados no campo e que vieram junto com sua família residir em bairros e ou locais periféricos.

O quadro de horário das aulas da unidade escolar em estudo precisa ser revisto, na sua formação, visando atender às possíveis situações de atraso na chegada à escola, evitando prejuízos na escolarização em determinadas disciplinas, como Língua Portuguesa e Matemática, por exemplo.

Assim, ao final do estudo identificam-se os elementos que interferem na organização da política de transporte escolar no município de Diamantina-MG, a saber: frequência, horários das aulas e apoio pedagógico e o perfil dos estudantes. Tal identificação possibilitou responder à questão problema norteadora do presente estudo e, ainda, constatar que o processo de implantação do programa de transporte escolar apresenta dois lados: o primeiro, é a possibilidade de acesso ao processo de escolarização; afinal, sem ele, seria inviável o acesso à instituição escolar, no formato de organização da logística das escolas no município de Diamantina, no contexto temporal do estudo. O segundo é que, sem perder de vista a importância do programa de transporte escolar público e, reconhecendo as limitações que o município enfrenta com escopo na garantia da educação pública de qualidade, importa considerar que, ao deslocar o discente do seu espaço sociocultural, pode-se concorrer para o enfraquecimento de uma rede de políticas que poderiam contribuir para uma vida com maior qualidade no campo, em especial quanto à permanência do discente no campo.

Ante tais constatações, necessário se faz fomentar, permanentemente, discussões acerca dos pontos aqui elencados, em especial sobre a reorganização de documentos norteadores da ação administrativa e pedagógica nas escolas, de forma a contemplar o atendimento de discentes que utilizam o transporte escolar; dentre eles mencionam-se o Regimento Escolar e o Projeto Político Pedagógico, com escopo de se perseguir o alcance da educação com qualidade, tendo como base o direito de acesso para todos às instituições escolares, independentemente da localidade onde residem, ou estabelecer níveis do processo de escolarização, sem prejuízo dos demais elementos necessários ao processo de formação do aluno.

REFERÊNCIAS

ABRAMOVAY, Ricardo. **Agricultura familiar e desenvolvimento territorial**. v. 28, n. 1. Reforma agrária, 1998.

ALVES, Vitor João Ramos; BORGES, Uliane Cristina dos Santos. PERIFERIZAÇÃO URBANA E NEGLIGÊNCIA AO PATRIMÔNIO-TERRITORIAL DE DIAMANTINA (MG). **Revista Interdisciplinar de Turismo e Território**. CENÁRIO. ISSN 2318-8561. v. 6, n. 10. pp. 86-99. Brasília: ago, 2018.

ANDRADE, Robson Mendes de. Identificação de áreas de demanda por transporte público, baseado em análise multicritério. **Dissertação de mestrado**. Rio de Janeiro, COPPE: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2013.

ANDREAZZA, Mário David. **Os transportes no Brasil**: planejamento e execução. 1 ed. Rio de Janeiro: Companhia Brasileira de Artes Gráficas, 1972.

APOLINÁRIO, Fábio. **Dicionário de metodologia científica**: um guia para a produção de conhecimento científico. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2011.

ARRUDA, Elcia Esnarriaga de; ALMEIDA, Camila Moreira; SOUZA, Ezerral Bueno de. **Estudo preliminar de serviço de transporte escolar em Mato Grosso do Sul (1999-2004)**. Disponível em: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://www.histedbr.fe.unicamp.br/acer_histedbr/jornada/jornada6/trabalhos/994/994.pdf. Acessado em: outubro de 2019.

BARCELOS, Leonardo Rocha; SILVA, Nayara Ribeiro da. **Mobilidade urbana no Brasil**: um direito social. vol. 3. n. 5. pp. 133-152. Belo Horizonte: VirtualJus, 2018.

BARROSO, João. Autonomia das escolas: entre público e privado. pp. 48-57. *In*: PERONI, Vera Maria Vidal. (Org.) **Redefinições das fronteiras entre o público e o privado**: implicações para a democratização da educação. Brasília: Liber Livro, 2013.

BAZANI, Adamo. **História**: o ônibus escolar brasileiro com cara de norte-americano. (2016) Diário do Transporte. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2016/12/11/historia-o-onibus-escolar-brasileiro-com-cara-de-norte-americano/>. Acessado em: outubro de 2019.

BEM, Anderson; LIMA, Maria das Graças de. A política educacional dirigida à educação rural no Brasil: estudo de caso na mesorregião oeste do Paraná. v. 5. n. 10. pp. 54-75. Campinas: **Revista Brasileira de Educação em Geografia**, jul/dez., 2015.

BITTENCOURT, Thatiane Christine Coelho. A dinâmica do deslocamento na cidade do Rio de Janeiro: algumas evidências no desenvolvimento urbano. **Dissertação de Mestrado**. Rio de Janeiro, COPPE: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2010.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. Carlos Nelson Coutinho (trad.). 7 reimp. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1992.

BOBBIO, Norberto. **Estado, Governo, Sociedade**: para uma teoria geral da política. Marco Aurélio Nogueira (trad.). 14 ed.. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2007.

BOEHM, Camila. **Pesquisa mostra que transporte público coletivo gratuito é possível**. (2019). Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-10/pesquisa-mostra-que-transporte-publico-coletivo-gratuito-e-possivel>. Acessado em: dezembro de 2019.

BOF, Alvana Maria (Org.). **A educação no Brasil rural**. (2006). Brasília: Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP). Disponível em: <http://www.publicacoes.inep.gov.br/portal/download/430>. Acesso em: junho de 2020.

BOF, Alvana Maria; SILVA, Lourdes Helena da; MORAIS, Teresinha Cristiane de. A Educação no meio rural do Brasil: revisão da literatura. (2006a). pp. 69-138. *In*: BOF, Alvana Maria (Orgs). **A educação no Brasil rural**. Brasília: Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP). Disponível em: <http://www.publicacoes.inep.gov.br/portal/download/430>. Acesso em: junho de 2020.

BOURDIEU, Pierre; PASSERON, Jean-Claude. **A reprodução**: elementos para uma teoria do sistema de ensino. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1975.

BRASIL. Associação Nacional de Transporte Público – ANTP. (2019) Ano 41. **Revista do Transporte Público**. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2019/7/29/rtp152-e.pdf>. Acessado em: dezembro de 2019.

BRASIL. Centro de Políticas Públicas e Avaliação da Educação - CAEd. **Resultado Proficiência e Participação – PROEB e PROALFA de 2018**. Disponível em: <http://resultados.caedufjf.net/resultados/publicacao/publico/escola.jsf>. Acessado em: maio de 2020.

BRASIL. **Centro histórico de Diamantina** (2019a). Disponível em: <http://www.unesco.org/new/pt/brasil/culture/world-heritage/list-of-world-heritage-in-brazil/historic-centre-of-diamantina/>. Acessado em: fevereiro de 2019.

BRASIL. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil de 24 de fevereiro de 1891** (1891). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. **Constituição da República dos Estados Unidos do Brasil de 16 de julho de 1934** (1934). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao34.htm. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1967** (1967). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao67.htm. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988** (1988). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acessado em: janeiro de 2019.

BRASIL. **Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 10 de novembro de 1937** (1937). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao37.htm. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. **Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 18 de setembro de 1946** (1946). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao46.htm. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. **Constituição Política do Império do Brasil de 25 de março de 1824** (1824). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao24.htm. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. **Emenda Constitucional nº 59, de 11 de novembro de 2009** (2009). (...) dá nova redação aos incisos I e VII do art. 208, de forma a prever a obrigatoriedade do ensino de quatro a dezessete anos e ampliar a abrangência dos programas suplementares para todas as etapas da educação básica, e dá nova redação ao § 4º do art. 211 e ao § 3º do art. 212 e ao caput do art. 214, com a inserção neste dispositivo de inciso VI. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc59.htm. Acessado em: outubro de 2019.

BRASIL. Enciclopédia dos Municípios Brasileiros. **Diamantina**. Ano 1959 (1959). Vol. XXV. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/minas_gerais/diamantina.pdf. Acessado em: julho de 2019.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Aspectos regulatórios do transporte escolar**. (2018d). Módulo 4. Centro Colaborador de Apoio ao Transporte Escolar.

Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/index.php/programas/pnate/area-para-gestores/manuais-e-material-de-apoio>. Acessado em: janeiro de 2020.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Manutenção dos veículos do transporte escolar**. (2019d). Disponível em: <http://www.fnde.gov.br/index.php/centrais-de-conteudos/publicacoes/category/131-transporte-escolar>. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **O Transporte Escolar Rural no Brasil**. (2018b). Módulo 1. Centro Colaborador de Apoio ao Transporte Escolar. Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/index.php/programas/pnate/area-para-gestores/manuais-e-material-de-apoio>. Acessado em: setembro de 2019.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Regulação do transporte escolar**. (2019e). Disponível em: <http://www.fnde.gov.br/index.php/centrais-de-conteudos/publicacoes/category/131-transporte-escolar>. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Diamantina**. (2019b). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/diamantina/panorama>. Acessado em: janeiro de 2019.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Diamantina**. (2020). Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/diamantina/historico>. Acessado em: setembro de 2020.

BRASIL. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Biblioteca Antônio Torres (2019). **Diamantina**.

BRASIL. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP) (2005). **Cartilha do Transporte Escolar**. Brasília: O Instituto, 2005.

BRASIL. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP) (2019f). **Resultado Prova Brasil 2019**. Disponível em: <http://sistemasprovaibrazil.inep.gov.br/provaBrasilResultados/>. Acessado em: maio de 2020.

BRASIL. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP) (2017a). **Resultado Saeb 2017**. Disponível em: <http://portal.inep.gov.br/educacao-basica/saeb/resultados>. Acessado em: maio de 2020.

BRASIL. **Lei de 15 de outubro de 1827**. (1827). Manda crear escolas de primeiras letras em todas as cidades, villas e logares mais populosos do Imperio. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38398-15-outubro-1827-566692-publicacaooriginal-90222-pl.html. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. **Lei nº 10.172 de 09 de janeiro de 2001** (2001a). Plano Nacional de Educação (2001-2010). Ministério da Educação. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/arquivos/pdf/L10172.pdf>. Acessado em: setembro de 2019.

BRASIL. **Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001**. (2001b). Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm. Acessado em: dezembro de 2019.

BRASIL. **Lei nº 10.709 de 31 de julho de 2003**. (2003a). Acrescenta incisos aos arts. 10 e 11 da Lei no 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.709.htm. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. **Lei nº 10.741 de 01 de outubro de 2003**. (2003b). Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.741compilado.htm. Acessado em: dezembro de 2019.

BRASIL. **Lei nº 11.274 de 06 de fevereiro de 2006** (2006). Altera a redação dos arts. 29, 30, 32 e 87 da Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, dispondo sobre a duração de 9 (nove) anos para o ensino fundamental, com matrícula obrigatória a partir dos 6 (seis) anos de idade. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/lei/111274.htm. Acessado em: setembro de 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.527 de 18 de novembro de 2011** (2011a). Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei no 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei no 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei no 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112527.htm. Acessado em: março de 2018.

BRASIL. **Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012** (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/112587.htm. Acessado em: dezembro de 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.796 de 04 de abril de 2013**. (2013). Altera a Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, para dispor sobre a formação dos profissionais da educação e dar outras providências. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/112796.htm. Acessado em: fevereiro de 2017.

BRASIL. **Lei nº 13.005 de 25 de junho de 2014**. (2014). Aprova o Plano Nacional de Educação - PNE e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/112796.htm. Acessado em: fevereiro de 2017.

BRASIL. **Lei nº 13.146 de 06 de julho de 2015**. (2015). Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm. Acessado em: dezembro de 2019.

BRASIL. **Lei nº 4.024 de 20 de dezembro de 1961** (1961). Fixa as Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-4024-20-dezembro-1961-353722-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acessado em: outubro de 2019.

BRASIL. **Lei nº 5.692 de 11 de agosto de 1971** (1971). Fixa Diretrizes e Bases para o ensino de 1º e 2º graus, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L5692impressao.htm. Acessado em: outubro de 2019.

BRASIL. **Lei nº 7.783 de 28 de junho de 1989** (1989a). Dispõe sobre o exercício do direito de greve, define as atividades essenciais, regula o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7783.HTM. Acessado em: dezembro de 2019.

BRASIL. **Lei nº 8.069 de 13 de julho de 1990** (1990). Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8069.htm. Acessado em: fevereiro de 2017.

BRASIL. **Lei nº 9.394 de 20 de dezembro de 1996** (1996). Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9394.htm. Acessado em: fevereiro de 2017.

BRASIL. **Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997** (1997). Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acessado em: dezembro de 2019.

BRASIL. **Medida Provisória nº 59 de 26 de maio de 1989** (1989b). Dispõe sobre o exercício do direito de greve, define as atividades essenciais, regula o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/MPV/1988-1989/059impressao.htm. Acessado em: dezembro de 2019.

BRASIL. **Meios de transporte.** (2019c). Disponível em: <http://meios-de-transporte.info/>. Acessado em: dezembro de 2019.

BRASIL. Ministério da Educação. **Avaliações da aprendizagem.** (2018a). Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/component/tags/tag/35778-avaliacoes-da-aprendizagem>. Acessado em: março de 2019.

BRASIL. Ministério da Educação. **Decreto nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009.** (2009a). Disciplina o Programa Caminho da Escola. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Decreto/D6768.htm. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. Ministério da Educação. Educação Básica. **MEC e FNDE lançam, em Brasília, o primeiro Centro Colaborador de Apoio ao Transporte Escolar.** (2018c). Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/institucional/area-de-imprensa/noticias/item/11927-mec-e-fnde-lan%C3%A7am,-em-bras%C3%ADlia,-o-primeiro-centro-colaborador-de-apoio-ao-transporte-escolar>. Acessado em: janeiro de 2020.

BRASIL. Ministério da Educação. **Guia do Transporte Escolar** (2011). Publicação conjunta do FNDE e Ministério Público: COPEDUC - Comissão Permanente da Educação/GNDH - Grupo Nacional de Direitos Humanos/CNPG - Conselho Nacional de Procuradores Gerais. Acessado em: <https://www.fnde.gov.br/centrais-de-conteudos/publicacoes/category/131-transporte-escolar?download=6897:guia-do-transporte-escolar>. Acessado em: janeiro de 2017.

BRASIL. Ministério da Educação. **Parecer nº 04 de 20 de fevereiro de 2008** (2008). Orientação sobre os três anos iniciais do Ensino Fundamental de nove anos. Disponível em: http://portal.mec.gov.br/cne/arquivos/pdf/2008/pceb004_08.pdf. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. Ministério da Educação. Portaria nº 955 de 21 de junho de 1994 (1994). In: FEIJÓ, Patrícia Collat Bento. Transporte escolar: a obrigação do poder público municipal no desenvolvimento do programa. Aspectos jurídicos relevantes. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 11, n. 1259, 12 dez. 2006. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/9239/transporte-escolar-a-obrigacao-do-poder-publico-municipal-no-desenvolvimento-do-programa/2>. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. Ministério da Educação. **Resolução nº 03 de 28 de março de 2007.** (2007). Cria o Programa Caminho da Escola. Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/institucional/legislacao/item/3127-resolu%C3%A7%C3%A3o-cd-fnde-n%C2%BA-3-de-28-de-mar%C3%A7o-de-2007>. Acessado em: novembro de 2019.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Brasil Acessível**: programa brasileiro de acessibilidade urbana: cadernos 1 a 6. (2006). Brasília - DF. Disponível em <https://www.fcee.sc.gov.br/busca?searchword=programa%20brasileiro%20de%20acessibilidade%20urbana&ordering=newest&searchphrase=all>. Acessado em: setembro de 2020.

BRASIL. **Transporte rodoviário de passageiros em regime de fretamento**. Brasília: Confederação Nacional de Transporte, 2017.

CAIADO, Katia Regina Moreno; GONÇALVES, Taisa Grasiela Liduenha. O transporte escolar público para os alunos do campo com necessidades educacionais especiais. v. 17. n. 1. pp. 119-130. Universidade Federal São Carlos: **Revista Teoria e Prática da Educação**, jan/abr., 2014.

CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil**. O longo Caminho. 3 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

CARVALHO, José Murilo. Cidadania: tipos e percursos. Estudos históricos. **Revista de Cultura e Política**. pp. 337-359. São Paulo: Lua Nova, 1996.

CARVALHO, Laiz Barbosa (coautora). **Dicionário Larousse da língua portuguesa**. 1 ed. São Paulo: Editora Lafonte, 2015.

CASTRO, Carmem Lúcia Freitas de; GONTIJO, Cynthia Rúbia Braga; AMABILE, Antônio Eduardo de Noronha. **Dicionário de políticas públicas**. Barbacena: EdUEMG, 2012.

CELLARD, A. A análise documental. *In*: POUPART, J. *et al.* **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis: Vozes, 2008.

CHIZZOTTI, Antônio. Coleta de dados qualitativos. *In*: **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. 4 ed. vol. 16. pp. 89-106. São Paulo: Cortez Editora, 2000.

CHIZZOTTI, Antônio. Da pesquisa qualitativa. *In*: **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. 4 ed. vol. 16. pp. 77-87. São Paulo: Cortez Editora, 2000.

CORREIA, Fabíola Samara Brito. **Interesses Públicos versus Interesses Privados: divergências na doutrina brasileira**. (2012). ano 1. nº 3. pp. 1295-1339. Disponível em: http://www.cidp.pt/revistas/ridb/2012/03/2012_03_1295_1339.pdf. Acessado em: junho de 2020.

CURY, Carlos Roberto Jamil. A educação básica como direito. vol. 38. n. 134. pp. 293-303. **Cadernos de Pesquisa**. maio/ago. 2008. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/cp/v38n134/a0238134.pdf>. Acessado em: outubro de 2019.

CURY, Carlos Roberto Jamil. Direito à educação: direito à igualdade, direito à diferença. n. 116. pp. 245-262. **Cadernos de Pesquisa**. jun. 2002. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/cp/n116/14405.pdf>. Acessado em: outubro de 2019.

DIAMANTINA. Prefeitura Municipal. **Lei nº 3.880 de 22 de junho de 2015**. (2015). Aprova o Plano Municipal de Educação - PME e dá outras providências. Disponível em: <http://diamantina.mg.gov.br/wp-content/uploads/2015/04/PlanoDecenalEduc.pdf>. Acessado em: fevereiro de 2017.

DIAMANTINA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Educação. **Gabinete do Secretário Municipal de Educação**. 2019d.

DIAMANTINA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Educação. **Gerência de Documentos e Registros**. 2019a.

DIAMANTINA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Educação. **Gerência de Transporte Escolar**. 2019b.

DIAMANTINA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Educação. Escola Municipal Nathália Jesus Silva. **Documentos diversos, internos da unidade escolar**. 2019e.

DIAMANTINA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Educação. Escola Municipal Nathália Jesus Silva. **Projeto Político Pedagógico**. 2015.

DIAMANTINA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Educação. Escola Municipal Nathália Jesus Silva. **Diários de Classe**. 2018.

DIAMANTINA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Educação. Escola Municipal Nathália Jesus Silva. **Diários de Classe**. 2019c.

DIAMANTINA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Educação. Regimento Interno – **Regimento Escolar**: Educação Infantil e Ensino Fundamental das Escolas Municipais. 2017.

DIAMANTINA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Finanças. **Setor de Cadastro Urbano**. 2020

EGAMI, Cintia Yumiko; SOUZA, Rodrigo Ferreira de Araújo; MAGALHÃES, Marcos Thadeu Queiroz; COSTA, Eugênio José Saraiva Câmara; ALVES, Marcos Fleming Baliero; YAMASHITA, Yaeko. **Panorama das Políticas Públicas do Transporte Escolar Rural**. Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes – CEFTRU. Universidade de Brasília – UNB: Campus Universitário Darcy Ribeiro, Brasília (DF).

FEIJÓ, Patrícia Collat Bento. Transporte escolar: a obrigação do poder público municipal no desenvolvimento do programa. Aspectos jurídicos relevantes. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 11, n. 1259, 12 dez. 2006. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/9239/transporte-escolar-a-obrigacao-do-poder-publico-municipal-no-desenvolvimento-do-programa/2>. Acessado em: novembro de 2019.

FERNANDES, Danyelle Crystina. **Registros das aulas de História da Administração Escolar no Brasil**. Ministradas pelo Professor Dr. Flávio César Freitas Vieira. Grade do Módulo III. Mestrado em Educação. Diamantina: Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, out./nov. 2019.

FERNANDES, Danyelle Crystina. Transporte Escolar Público: a lei nº 12.796 de 2013 *versus* a realidade do município de Diamantina. **Trabalho de Conclusão de Curso**. Diamantina: Universidade do Estado de Minas Gerais: Diamantina, 2017.

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto. **Escritos sobre transporte, trânsito e urbanismo**. 1 ed. Ribeirão Preto: São Francisco, 1998.

FIGUEIREDO, Nébia Maria Almeida de. **Método e metodologia na pesquisa científica**. 2 ed. São Caetano do Sul, São Paulo: Yendis Editora, 2007.

FRANCO, Maria Laura Puglisi Barbosa. **Análise de conteúdo**. 5 Ed. Campinas: Editora Autores Associados, 2018.

FRAZÃO, Diva. **Chica da Silva**: escava brasileira alforriada. (2019). Disponível em: https://www.ebiografia.com/chica_da_silva/. Acessado em: fevereiro de 2019.

FREITAS, Dulceli Pierin de; BATTEZZATI, Silma Corte da Costa. **O transporte escolar e sua influência no aprendizado do aluno do campo**. (2011) UFPR Litoral. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/bitstream/handle/1884/38494/R%20-%20E%20-%20DULCELI%20PIERIN%20DE%20FREITAS.pdf?sequence=1>. Acessado em: junho de 2020.

GARCIA, Geraldo Freire. Metodologia TOD, uma análise da oferta x demanda por transporte. Ano 41. pp. 27-52. São Paulo: **Revista do Transporte Público**, 2017.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GIRÃO, Raphael e Silva. PEREIRA, Willian Alberto de Aquino; FERNANDES, Pedro José Farias. **Elaboração de índice de acessibilidade a partir da análise geoespacial em rede**. Vol. 16. Fortaleza: Mercador, 2017.

GOHN, Maria da Glória Marcondes. Lutas e Movimentos pela Educação no Brasil a partir de 1970. (2009). v. II. n° 1. pp. 23-38. São Paulo: **EccoS Revista Científica**, jan./jun. 2009. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/715/71512097002.pdf>. Acessado em: junho de 2020.

GONZAGA, Ana Stéfany da Silva. Macroacessibilidade e transporte público coletivo: indicadores aplicados à região metropolitana de Goiânia. Ano 41. pp. 95-108. São Paulo: **Revista do Transporte Público**, 2017.

GUIMARÃES, Gabriella Vitorino; SILVA, Marcelino Aurélio Vieira da. Financiamento, subsídios e equidade do transporte público: uma análise bibliométrica das publicações. Ano 41. pp. 109-124. São Paulo: **Revista do Transporte Público**, 2017.

GÜNTHER, Hartmut. Pesquisa Qualitativa *versus* Pesquisa Quantitativa: Esta é a questão? vol. 22. n. 2. pp. 201-209. Brasília: **Psicologia: teoria e pesquisa**. mai/ago, 2006.

HANSEN, G. Walter. How Accessibility Shapes Land Use. vol. 25. n. 2. pp. 73-76. United Kingdom: **Journal of the American Institute of Planners**, 1959.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário prático da língua portuguesa**. São Paulo: Melhoramentos 2005.

HOUAISS, Antônio. **Pequeno Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. São Paulo: Editora Moderna, 2015.

JORNAL ONLINE. Estado de Minas. (2017) **Vesperata de Diamantina é reconhecida como patrimônio cultural de MG**. Disponível em: https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2016/12/27/interna_gerais,835304/musica-eternizada.shtml. Acessado em: maio de 2017

KAGEYAMA, Ângela. Desenvolvimento rural: conceito e medida. v. 21, n. 3, p. 379-408. Brasília: **Cadernos de Ciência & Tecnologia**, 2004. Disponível em: <file:///D:/User/Downloads/8702-28948-1-PB.pdf>. Acessado em: setembro de 2020.

LIMA, Gregório Costa Luz de Souza; SILVA, Gabriel Lassery Rocha da; NETO, Genezio dos Santos Albuquerque. Mobilidade elétrica: o ônibus elétrico aplicado ao transporte público no Brasil. Ano 41. pp. 53-72. São Paulo: **Revista do Transporte Público**, 2017.

LIMA, José Fernandes. **Educação Municipal de Qualidade**: princípios de gestão estratégica para secretários e equipes. 1 ed. São Paulo: Moderna, 2014.

LORD, Lucio. Financiamento do transporte escolar e a questão das zonas rurais no Brasil. ano VI. n. 9. pp. 129-140. Cáceres-MT, Universidade Federal do Mato Grosso: **Revista da Faculdade de Educação**, jan./jun., 2008.

LOUZADA, Fernando; MENNA-BARRETO, Luiz. **O sono na sala de aula**: tempo escolar e tempo biológico. Rio de Janeiro: Vieira e Lent, 2007.

MACHADO, Nilson José. Cidadania e Educação. 3 ed. **Coleção Ensaios Transversais**. São Paulo: Escrituras Editoras, 2001.

MACIEL, Lizete Shizue Bomura; NETO, Alexandre Shigunov. A educação brasileira no período pombalino: uma análise histórica das reformas pombalinas do ensino. vol. 32. n. 3. pp. 465-476. São Paulo: **Educação e Pesquisa**, set./dez. 2006.

MACIEL, Lizete Shizue Bomura; NETO, Alexandre Shigunov. O ensino jesuítico no período colonial brasileiro: algumas discussões. n. 31. pp. 169-189. **Educar**. Curitiba: Editora UFPR. 2008.

MAGALHÃES, Justino Pereira de. **Tecendo Nexos**: história das instituições educativas. Bragança Paulista, São Paulo: Editora Universitária São Francisco, 2004.

MAIA, Ana Cecília Lima. Avaliação da qualidade do transporte público sob a ótica da mobilidade urbana sustentável: o caso de Fortaleza. **Dissertação de Mestrado**. Santa Catarina: Universidade de São Carlos, 2013.

MARRAFON, Andrea Margarete de Almeida. O processo de nucleamento e fechamento das escolas rurais na região de São João da Boa Vista (SP). **Dissertação de Mestrado**. São Carlos-SP: Universidade Federal de São Carlos, 2016.

MARSHALL, Thomas Humphrey. Cidadania, Classe social e Status. **Capítulo III: Cidadania e Classe Social**. pp. 57-114. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967.

MARTINS, Ana Paula Antunes. Análise dos impactos das condições do transporte escolar rural no rendimento escolar dos alunos. **Dissertação de Mestrado em Transportes**. Brasília: Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia, 2010.

MÉSZÁROS, István. **Para Além do Capital**. Tradução de Paulo Cezar Castanheira e Sérgio Lessa. São Paulo: Boitempo, 2002.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Educação. **Itinerário Avaliativo** (2020b). Disponível em: <http://itinerariosavaliativos.educacao.mg.gov.br/#!/pagina-inicial>. Acessado em: maio de 2020.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Educação. **Programa Estadual do Transporte Escolar de Minas Gerais – PTE-MG**. (2016). Disponível em: [http://www2.educacao.mg.gov.br/images/documentos/Manual%20PTE-MG%2028-12-16%20\(1\).pdf](http://www2.educacao.mg.gov.br/images/documentos/Manual%20PTE-MG%2028-12-16%20(1).pdf). Acessado em: setembro de 2019.

MINAS GERAIS. Secretaria de Estado de Educação. **Sistema Mineiro de Avaliação e Equidade da Educação – SIMAVE**. (2020a). Disponível em: <http://simave.educacao.mg.gov.br/>. Acessado em: maio de 2020.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde**. Rio de Janeiro: Abrasco; São Paulo: Huciteo, 1992.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; DESLANDES, Suely Ferreira; NETO, Otávio Cruz; GOMES, Romeu. A construção do projeto de pesquisa. In: **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 21 ed. pp. 31-50. Petrópolis: Editora Vozes, 2002.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; SANCHES, Odécio. Quantitativo-Qualitativo: Oposição ou Complementaridade? pp. 239-262. Rio de Janeiro: **Caderno Saúde Pública**, jul/set., 1993.

MIRANDA, Joanita Rodrigues de Sousa. Transporte escolar: Garantia de acesso e cidadania. **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento**. ano 1. vol. 8. pp- 100-106. Setembro de 2016. ISSN. 2448-0959. Disponível em: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/pedagogia/transporte-escolar>. Acessado em: junho de 2020.

MIRANDA, Lívia Izabel Bezerra de. Planejamento em áreas de transição rural-urbana: velhas novidades em novos territórios. v. 11, n. 1, p. 25-40. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, 2009. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/208/192>. Acessado em: setembro de 2020.

MOLINA, Mônica Castagna; FREITAS, Helana Célia de Abreu Freitas. **Avanços e Desafios na Construção da Educação do Campo**. v. 24, n. 85, pp. 17-31. Brasília: Em Aberto, abr. 2011

MORAIS, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 23 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MOURA, Ana Paula Monteiro; CRUZ, Rosana Evangelista. **A política do transporte escolar no Brasil**. (2013). Disponível em: <http://www.anpae.org.br/simposio26/1comunicacoes/AnaPaulaMonteirodeMoura-ComunicacaoOral-int.pdf>. Acessado em: outubro de 2019.

NAJMI, Ali; RASHIDI, Taha H.; ABBASI, Alireza; WALLER, S. Travis. vol. 110. pp. 843-865. **Reviewing the transport domain: an evolutionary bibliometrics and network analysis**. Bucaresta, Romênia: Scientometrics, 2017.

NASCIMENTO, Sérgio Luiz. Plano Municipal de Educação: um exercício de planejamento para a gestão municipal. **Dissertação de Mestrado**. Diamantina: Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, 2017.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Convenção Relativa à Luta contra as Discriminações na Esfera do Ensino**. 14 de dezembro de 1960. (1960). Disponível em: https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdhm/committe-brasileiro-de-direitos-humanos-e-politica-externa/Conv_Rel_Lut_Cont_Disc_Esf_Ens.html. Acessado em: novembro de 2019.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. 10 de dezembro de 1948. (1948). Disponível em: <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2018/10/DUDH.pdf>. Acessado em: novembro de 2019.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Declaração Universal dos Direitos da Criança**. (1959). Adotada pela Assembleia das Nações Unidas de 20 de novembro de 1959 e ratificada pelo Brasil. Disponível em: <http://www.crianca.mppr.mp.br/pagina-1069.html>. Acessado em: novembro de 2019.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais**. 16 de dezembro de 1966. (1966). Ratificado pelo Brasil em 24 de janeiro de 1992. Disponível em: <https://www.oas.org/dil/port/1966%20Pacto%20Internacional%20sobre%20os%20Direitos%20Econ%3%B3micos,%20Sociais%20e%20Culturais.pdf>. Acessado em: novembro de 2019.

PENA, Rodolfo Alves. **Problemas no transporte público**. (2019b). Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/problemas-no-transporte-publico.htm>. Acessado em: dezembro de 2019.

PENA, Rodolfo F. Alves. **A qualidade do transporte público e os protestos.** (2019a). Disponível em: <https://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/a-qualidade-transporte-publico-no-brasil-os-protestos.htm>. Acessado em: dezembro de 2019.

PERGHER, Calinca Jordânia. **Itinerários da política do transporte escolar.** (2010). Disponível em: <http://www.anpae.org.br/simposio26/1comunicacoes/CalincaJordaniaPergher-ComunicacaoOral-int.pdf>. Acessado em: outubro de 2019.

PERONI, Vera Maria Vidal. (Org.) **Redefinições das fronteiras entre o público e o privado:** implicações para a democratização da educação. Brasília: Liber Livro, 2013.

PERONI, Vera Maria Vidal. A privatização do público: implicações para a democratização da educação. pp. 9-32. *In:* PERONI, Vera Maria Vidal. (Org.) **Redefinições das fronteiras entre o público e o privado:** implicações para a democratização da educação. Brasília: Liber Livro, 2013.

PERONI, Vera Maria Vidal. Implicações da relação público-privada para a democratização da educação. **Reunião Científica Regional da ANPED.** Educação, movimentos sociais e políticas governamentais. Curitiba - PR: UFPR, 2016.

PERONI, Vera Maria Vidal. Múltiplas formas de materialização do privado na educação básica pública no Brasil: sujeitos e conteúdo da proposta. vol. 18. n. 1. pp. 212-238. **Currículo sem Fronteiras:** jan./abr., 2018.

PIRES, Daniela de Oliveira. O histórico da relação público-privada no Brasil: o enfoque jurídico. pp. 159-174. *In:* PERONI, Vera Maria Vidal. (Org.) **Redefinições das fronteiras entre o público e o privado:** implicações para a democratização da educação. Brasília: Liber Livro, 2013.

RAIA JÚNIOR, Archimedes Azevedo. Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações. **Tese de Doutorado.** São Paulo: Universidade de São Paulo - Escola de Engenharia de São Carlos, 2000.

RAMOS, José Maria Monteoliva, SJ. **Educação de qualidade.** São Paulo: Edições Loyola 2005.

RIBEIRO, Andreia Couto; JESUS, Wellington Ferreira de. A trajetória histórica da política pública de transporte escolar: um olhar sob a assistência dos programas federais para a educação básica. Universidade Católica de Brasília (UCB). n. 66. pp. 135-159. Campinas: **Revista HISTEDBR On-line,** dez., 2015.

RIBEIRO, Andreia Couto; TENTES, Vanessa Teresinha Alves. O caminho da escola para os estudantes com deficiência: o transporte escolar acessível no plano viver sem limite. v. 22. n. 1. pp. 27/38. Marília: **Revista Brasileira de Educação Especial**, jan./març., 2016.

RIBEIRO, Ricardo Agum; RISCADO, Priscila Ermínia; MENEZES, Monique. Políticas Públicas: conceitos e análises em revisão. vol. 3. n. 2. pp. 12-42. **Revista Agenda Política**. julho/dezembro de 2015. Disponível em: <http://www.agendapolitica.ufscar.br/index.php/agendapolitica/article/view/67/63>. Acessado em: agosto de 2019.

RODRIGUES, Daniel Souto. Avaliação Multicritério de Acessibilidade em Ambiente SIG. **Dissertação de Mestrado**. Escola de Engenharia, Universidade do Minho. Braga, Portugal, 2001.

RODRIGUES, Natália. **Governo de Juscelino Kubitschek**. (2018). Disponível em: <https://www.infoescola.com/historia/governo-de-juscelino-kubitschek/>. Acessado em: fevereiro de 2019.

SAKAMOTO, Elisa; LIMA, Josiane Palma. **Acessibilidade em ambiente rural: uma abordagem multicritério com uso de SIG**. TRANSPORTES, v. 24, n. 1 (2016), p. 63-73. Disponível em: <file:///D:/User/Downloads/958-4887-4-PB.pdf>. Acessado em: setembro de 2020.

SACHS, Ignacy. **Redescoberta e invenção do Brasil rural**. Brasília: Conselho Nacional de Desenvolvimento Rural Sustentável–CNDRS, 2002.

SAMPAIO, José Adércio Leite. **Teoria da Constituição e dos Direitos Fundamentais**. Belo Horizonte: Editora Del Rey, 2013.

SANTOS, Dr. Joaquim Felício dos. **Memórias do Districto Diamantino da Comarca do Serro Frio**. Província de Minas Geraes. Rio de Janeiro: Typographia Americana, 1868.

SANTOS, Dr. Joaquim Felício dos. **Memórias do Distrito Diamantino da Comarca do Serro Frio**. Província de Minas Gerais. 4 ed. Belo Horizonte: Editora Itatiaia; São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1976.

SANTOS, Fernando Nunes. Educação e Cidadania no Brasil: análise histórico-legislativo do direito equânime ao acesso e permanência. **XXIX Simpósio Nacional de História**. (2017). Contra os preconceitos: história e democracia. 24 a 28 de julho de 2017. Brasília: UnB. Disponível em: https://www.snh2017.anpuh.org/resources/anais/54/1491447582_ARQUIVO_TextoparaAnpuh.pdf. Acessado em: novembro de 2019.

SÃO PAULO. Secretaria Geral Parlamentar. Departamento de Documentação e Informação. **Lei nº 29 de 16 de março de 1947.** (1947). Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1847/lei-29-16.03.1847.html>. Acessado em: novembro de 2019.

SÃO PAULO. Secretaria Geral Parlamentar. Departamento de Documentação e Informação. **Lei nº 34 de 16 de março de 1946.** (1946). Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo. Disponível em: <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1846/lei-34-16.03.1846.html>. Acessado em: novembro de 2019.

SAVIANI, Dermeval. Instituições Escolares: conceito, história, historiografia e práticas. n. 4. pp. 27-33. Sorocaba: **Cadernos de História da Educação**, jan./dez., 2005.

SERAPIONI, Mauro. Métodos qualitativos e quantitativos na pesquisa social em saúde: algumas estratégias para a integração. vol. 5. n. 1, pp. 187-192. Ceará: **Revista Ciência e Saúde Coletiva**: Temas Livres, 2000.

SILVA, Beatriz Caroline Ferreira; PERISSE, Guilherme; HENRIQUES, Isabella; ASSUMPCÃO, Renata, DANTAS, Thaís Nascimento. **Transporte Escolar é Prioridade Absoluta.** (2013) Programa Prioridade Absoluta. Alana. Disponível em: <https://prioridadeabsoluta.org.br/wp-content/uploads/2017/07/transporte-escolar-e-prioridade-absoluta.pdf>. Acessado em: junho de 2020.

SILVA, Ester Simão Lopes; ARNT, Ana de Medeiros. **O acesso às escolas do campo e o transporte escolar.** Mato Grosso: UNEMAT – Campus Tangará da Serra, 2008. Disponível em: <http://www.gepec.ufscar.br/publicacoes/educacao-no-campo/o-acesso-as-escolas-do-campo-e-o-transporte.pdf/view>. Acessado em: janeiro de 2017.

SOARES, Marco Antônio. Direito à educação e ação afirmativa: condições para alterar a desigualdade. vol. 7. n. 13. pp. 319-332. Brasília: **Revista Retratos da Escola**, jul/dez., 2013.

SOUZA, Celina. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. Ano B. n. 16. pp. 20-45. Porto Alegre: **Sociologias**, jul/dez 2006.

TAVARES FILHO, J. P.; MAZZONI, A. A.; RODRIGUEZ, A. M.; ALVES, J. B. M. (2002). Aspectos ergonômicos da interação com caixas automáticos bancários de usuários com necessidades especiais características de idosos. In: **Congresso Ibero latino americano de Informática Educativa Especial.** vol. 3. Anais em CD. Fortaleza, 2002.

TEDESCO, Juan Carlos. **Qualidade da Educação e Políticas Educacionais.** Brasília: Liber Livros, 2012.

TERRA, Stela Xavier; DUARTE, Patrícia Costa. Estudo da qualidade no sistema de transporte coletivo urbano por ônibus na cidade de Pelotas, RS. n. 1. pp. 06-10. Pelotas: **Revista de Engenharia da Faculdade Salesiana: UFPEL**, 2014.

TORRINHA, Francisco. Dicionário latino-português. 3 ed. Manaus: Porto, 1945. *In*: SAVIANI, Dermeval. Instituições Escolares: conceito, história, historiografia e práticas. n. 4. pp. 27-33. Sorocaba: **Cadernos de História da Educação**, jan./dez., 2005.

UNESCO. **Centro Histórico de Diamantina**. (2017). Disponível em: <http://www.unesco.org/new/pt/brasil/culture/world-heritage/list-of-world-heritage-in-brazil/historic-centre-ofdiamantina/>. Acessado em: fevereiro de 2017.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Agrupamento de escolas rurais: alternativa para o impasse da educação rural**. n. 86. pp. 65-73. São Paulo: Caderno de Pesquisa, agosto de 1993. Disponível em: <http://publicacoes.fcc.org.br/ojs/index.php/cp/article/view/940>. Acessado em: junho de 2020.


VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte rural**: o resgate de um tema esquecido. n. 75, pp. 31-48. Revista dos Transportes Públicos, 1997.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

VEIGA, José Eli da. Mudanças nas relações entre espaços rurais e urbanos. v. 3, n. 1, pp. 123-149. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, 2007.

ANEXO I

Imagem 1: Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE.



TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE
Baseado nas diretrizes contidas na Resolução CNS nº 466/2012.

Prezado Senhor **Sérgio Luiz Nascimento**
Secretário Municipal de Educação de Diamantina

Esta pesquisa é sobre "O TRANSPORTE ESCOLAR PÚBLICO: o direito ao acesso à educação municipal de Diamantina em discussão" e está sendo desenvolvida **DANYELLE CRYSTINA FERNANDES**, do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu Profissional em Educação da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri, sob a orientação da Profa. Dra. Mara Lúcia Ramalho.

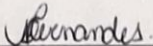
Os objetivos do estudo são: a) analisar os elementos que desvelam a relação existente entre a utilização do transporte escolar público, pelos alunos das escolas municipais de Diamantina, e o direito à educação de qualidade; b) organizar um mapeamento do público beneficiário do transporte escolar no município de Diamantina, de forma a identificar a região de origem de cada beneficiário, bem como a rede pública à qual encontra-se vinculado; c) identificar, em documentos oficiais, utilizados pelo Município de Diamantina, para realizar a gestão administrativa e pedagógica da educação municipal, elementos que desvelem a relação entre o transporte escolar e a oferta da educação de qualidade como um direito do aluno; e d) construir um quadro comparativo com as informações coletadas, de forma a possibilitar ao Município a percepção sobre possíveis relações entre a oferta do transporte escolar e o direito à educação de qualidade.

A finalidade deste trabalho é contribuir para desenvolver orientações para todas as unidades escolares, com fulcro na qualidade da educação ofertada e na garantia do acesso e permanência dos alunos nas escolas municipais de Diamantina.

Solicitamos a sua colaboração em autorizar o acesso aos documentos das Unidades Escolares municipais de Diamantina, como por exemplo, Regimento Interno, Projeto Político Pedagógico, Relatórios da Gerência do Transporte Escolar e da Gerência de Documentos e Registros, e outros que a pesquisadora encontrar na Secretaria Municipal de Educação ou nas Unidades Escolares municipais, que for relevante ao tema pesquisado; bem como, autorizar a apresentação dos resultados deste estudo em eventos da área de educação e a publicação em revista científica nacional e/ou internacional.

Informamos que essa pesquisa não apresenta nenhum risco e/ou desconforto para o participante da pesquisa.

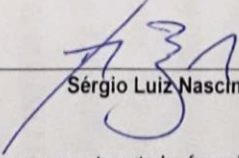
Esclarecemos que sua participação no estudo é voluntária e, portanto, o senhor não é obrigado a fornecer as informações e/ou colaborar com as atividades solicitadas pelo Pesquisadora. Caso decida não participar do estudo, ou resolver a qualquer momento desistir do mesmo, não sofrerá nenhum dano. Os pesquisadores estarão a sua disposição para qualquer esclarecimento que considere necessário em qualquer etapa da pesquisa.



Danyelle Crystina Fernandes

Considerando, que fui informado dos objetivos e da relevância do estudo proposto, de como será minha participação, dos procedimentos e riscos decorrentes deste estudo, **DECLARO O MEU CONSENTIMENTO EM PARTICIPAR DA PESQUISA**, como também concordo que os dados obtidos na investigação sejam utilizados para fins científicos (divulgação em eventos e publicações). Estou ciente que receberei uma via desse documento.

Diamantina-MG, 09 de abril de 2019.



Sérgio Luiz Nascimento

Caso necessite de maiores informações sobre o presente estudo, favor ligar para a pesquisadora **Danyelle Crystina Fernandes** - Telefone: 38.9.9929.2009 – 3531.9924; Endereço: Rua Domingos José de Almeida, 41, Bom Jesus, Diamantina, Minas Gerais, CEP: 39.100-000; E-mail: danyellecrystinafernandes@gmail.com.

Página 1 de 1

Fonte: Arquivo Pessoal.