

## 1. INTRODUÇÃO

A Constituição da República Federativa do Brasil cuidou de estabelecer direitos sociais aos indivíduos fazendo com que o Estado os assegure, garantindo dessa forma, condições mínimas de existência, tais quais à moradia, lazer, previdência social, transporte, educação, saúde, entre outros. Denota-se imprescindível a previsão dos direitos sociais aos indivíduos, ao passo que contribui positivamente para o seu desenvolvimento quanto ser humano de direitos.

Conforme previsto na Constituição Federal, essas garantias devem entrar no plano da eficácia, sendo efetivadas junto à realidade social dos indivíduos. Assim, o presente trabalho tem como fundamento o direito social ao transporte.

Inicialmente cumpre esclarecer que no Brasil existe uma grande carência no que diz respeito ao acesso à educação superior, seja por falta de investimentos na infraestrutura ou até mesmo pelo fato de que os estudantes encontram-se distantes das universidades. Assim, quando o indivíduo almeja o crescimento profissional e intelectual, tem-se que percorrer diariamente vários quilômetros para que o seu objetivo seja alcançado.

Desta forma, compete ao Estado não só a garantia ao transporte, bem como a concretização do mesmo. Entretanto, não é o que se observa no transporte universitário no Brasil, haja vista que o mesmo encontra-se sem amparo legal, obstando que os estudantes tenham apoio, especialmente quando tiverem que se deslocar de uma região para outra.

Deste modo, o tema desta monografia está inserido na área de direito administrativo, intitulado como Transporte Universitário no Município de Crixás-GO.

Compete destacar que o transporte até o ano de 2015 ainda não era considerado um direito social inerente ao indivíduo. Assim, o primeiro passo para que o transporte se tornasse de maneira geral, um direito constitucional foi com a Proposta de Emenda à Constituição, a PEC 73/2013, de autoria da Senadora Luiza Erundina e como relator, o senador Aloysio Nunes Ferreira.

A proposta de Emenda à Constituição foi alvo de inúmeros elogios, ressaltando que a qualidade do transporte público tem influência direta em outros aspectos da vida dos cidadãos, uma vez que a Carta Magna prevê que o Estado deve assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais. Na falta de transporte a efetivação dos direitos sociais pode ficar comprometida à medida que essa garantia deixa de ser assegurada pelo Estado.

Entretanto, compete destacar que no Município de Crixás, a Lei Orgânica Municipal prevê obrigatoriedade na prestação do serviço de transporte apenas aos níveis infantil e fundamental. Contudo, há aproximadamente 15 (quinze) anos, é fornecido transporte gratuito igualmente ao nível superior, garantindo dois ônibus, para realizar o trajeto Crixás/Rubiataba.

Ocorre que tal garantia não é suficiente, haja vista que aparentemente a prestação do serviço não está sendo realizado de maneira adequada.

Partindo dessa premissa, surgiu a seguinte problemática, norteadora desta pesquisa: Considerando que não há previsão expressa na Lei Orgânica Municipal de Crixás a respeito da gratuidade/obrigação do transporte universitário, uma vez o mesmo existindo, qual a responsabilidade do município em relação à manutenção, segurança e eficácia da prestação desse serviço?

Destarte a pesquisa tem como objetivo geral verificar a responsabilidade/obrigação do município de Crixás/GO em relação a uma prestação contínua e eficiente do serviço de transporte universitário.

E como objetivos específicos analisar a responsabilidade/obrigação legal do Município de Crixás na prestação do transporte universitário como base na Lei Municipal de nº 1.342/2004, identificar se o transporte está cumprindo com as normas técnicas de trânsito que regulam o transporte de passageiros bem como transporte escolar no Brasil, verificar a regularidade, eficácia e manutenção da prestação do serviço apresentando os resultados do questionário realizado com os alunos que utilizam do mesmo, e por fim fomentar proposta de lei a fim de incluir a responsabilidade/obrigatoriedade do transporte universitário na Legislação da municipalidade.

O método de abordagem é o bibliográfico, que será realizado por meio de pesquisas em doutrinas dos seguintes autores: André de Carvalho Ramos, Alexandre de Moraes, Pedro Lenza, Guilherme de Moraes e Rodrigo Padilha, José Gomes Canotilho. Pesquisas em leis e decretos específicos relacionados às leis de trânsito, bem como pesquisa de campo através de questionários com estudantes que fazem uso do transporte universitário objetivando compreender como é a realidade dessa prestação.

Utilizará a técnica de pesquisa na forma indireta, contendo pesquisa documental: documentos (leis, sentenças, acórdãos, pareceres, portarias, resoluções e recomendações) que podem ser encontradas em arquivos (públicos ou particulares, sites da internet, bibliotecas etc.).

Ainda estudo na Lei Municipal N° 1.342 de 26 de fevereiro de 2004 e na Lei Federal N° 12.816/2013. Sob a Lei n° 10.233, de 5 de junho de 2001, da Lei n° 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e da Lei n° 9.074, de 7 de julho de 1995, estas regulamentadas pelo Decreto n° 2.521, de 20 de março de 1998, e pelas normas aprovadas em Resolução pela ANTT. E, ainda pesquisa bibliográfica: livros, artigos e outros meios de informação em periódicos (revistas, boletins, jornais), outras pesquisas podem ser encontradas em bibliotecas, sites da internet entre outros.

Justifica-se a presente monografia pelo fato de que não há no ordenamento jurídico brasileiro a obrigatoriedade de auxílio aos estudantes universitários, sendo um assunto pouco desenvolvido no âmbito jurídico e que necessita de maior apresentação e proteção legal ao passo que, a não imposição de tais auxílios contribuem negativamente para a formação dos indivíduos, impedindo-os do desenvolvimento intelectual e profissional refletindo no âmbito social à medida que ao obstá-los a progredir configura-se um retrocesso social e econômico.

Convém ressaltar que detalhar esse assunto auxilia no aprofundamento do tema e na busca de amparo por parte dos estudantes que utilizam do transporte universitário.

Desse modo, esta pesquisa está dividida em três capítulos: sendo que o primeiro discorrerá sobre o transporte positivado como direito social no texto constitucional brasileiro, se subdividindo em mais uma subseção: Direitos sociais na Constituição Federal Brasileira.

O segundo capítulo por sua vez tratará sobre a insuficiente regulamentação do transporte universitário no Brasil, trazendo explanação a respeito da competência para legislar sobre trânsito e transporte, dispostos na ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) e disposições da AGR (Agência Reguladora de Goiás) bem como a Resolução Normativa n° 00009-05 do Estado de Goiás e Recomendação do Tribunal de Contas do Estado de Goiás sobre o Transporte Regular, ainda apresentará as orientações do Guia elaborado pelo FNDE em parceria com o Ministério Público do Espírito Santo, sobre o Transporte escolar .

Objetivando deste modo, identificar se o transporte universitário disponibilizado pelo Município de Crixás-Go se adequa às disposições legais estabelecidas.

Já o terceiro e último capítulo, trará breves considerações quanto ao município de Crixás-GO e à prestação do serviço de transporte, assim como será demonstrada os resultados da análise da prestação do serviço de transporte universitário realizado pelo município em comento, alcançada por meio de questionário com os alunos, buscando identificar questões atinentes a manutenção, segurança e eficácia do mesmo.

Cumprе ressaltar que o capítulo em questão se subdivide em uma subseção que por conseguinte, apresentará proposta de lei no intuito de acrescentar a responsabilidade/obrigatoriedade com o transporte universitário na lei orgânica do município de Crixás. Ademais, para dar prosseguimento a pesquisa, o capítulo que se irá adentrar tratará do transporte positivado na Constituição Federal e seus inúmeros desdobramentos.

## **2 O TRANSPORTE POSITIVADO COMO DIREITO SOCIAL NO TEXTO CONSTITUCIONAL BRASILEIRO**

A seção que se inicia aborda, primeiramente, o conceito de direitos sociais à luz da Constituição Federal da República. Estudando especialmente o seu artigo 6º, que disciplina a respeito destes direitos, assim como, sob o posicionamento de estudiosos que tratam do assunto. Dissertando no decorrer do estudo dessa seção como o transporte se tornou um direito social garantido na Lei Maior, protegido a todos os brasileiros.

Constitucionalmente, o transporte foi inserido no rol dos direitos sociais com a emenda nº 90 de 2015. Assim o artigo 6º da Constituição Federal passou a ter a seguinte redação: “São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição” (BRASIL, 1988).

### **2.1. DIREITOS SOCIAIS NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL BRASILEIRA**

Os direitos sociais consistem em um conjunto de faculdades e posições jurídicas pelas quais um indivíduo pode exigir prestações do Estado ou da sociedade ou até mesmo a abstenção de agir, tudo para assegurar condições materiais e socioculturais mínimas de sobrevivência. Ramos (2018, p. 67).

Nos dizeres de Moraes (2017, p. 209), são direitos sociais:

Direitos sociais são direitos fundamentais do homem, caracterizando-se como verdadeiras *liberdades positivas*, de observância obrigatória em um Estado Social de Direito, tendo por finalidade a melhoria de condições de vida aos hipossuficientes, visando à concretização da igualdade social, e são consagrados como fundamentos do Estado democrático, pelo art. 1º, IV, da Constituição Federal.

“Os direitos sociais receberam um *status* privilegiado nas Constituições. Após seu reconhecimento pela Constituição social mexicana de 1917 e, posteriormente, a Constituição alemã de Weimar, de 1919”, Padilha (2018, p. 124). Estes por sua vez proclamados direitos fundamentais de 2.<sup>a</sup> geração (gestação ou dimensão).

Com fundamento nos ensinamentos de Padilha (2018) “Os direitos sociais exigem prestação positiva (obrigação de fazer) dos Poderes Públicos, sendo, por isso, chamados de direitos prestacionais ou direitos de promoção”. Semelhante a este pensamento, importante

transcrever o que doutrina Lenza (2017, p. 1251), a respeito da ideia dos direitos sociais estarem classificados como direitos de segunda dimensão:

Assim, os direitos sociais, direitos de segunda dimensão, apresentam-se como prestações positivas a serem implementadas pelo Estado (Social de Direito) e tendem a concretizar a perspectiva de uma isonomia substancial e social na busca de melhores e adequadas condições de vida, estando, ainda, consagrados como fundamentos da República Federativa do Brasil.

Diante disso, compreende-se que o Estado tem a responsabilidade de prestar de maneira efetiva condições favoráveis para que os indivíduos possam se desenvolver de maneira ativa e participativa na sociedade, sempre com o objetivo de minimizar as desigualdades presentes no cotidiano, garantindo assim a efetivação dos direitos. “Esses direitos representam a esperança da justiça social e de uma vida mais digna do ser humano na sociedade em que participa aliada na ideia de uma justiça distributiva e no reconhecimento de direitos dos hipossuficientes, em busca de uma igualdade material”. (PADILHA, 2018, p.235). Por conseguinte, Moraes (2017) aduz que:

Os direitos sociais são direitos fundamentais próprios do homem-social, porque dizem respeito a um complexo de relações sociais, econômicas ou culturais que o indivíduo desenvolve para realização da vida em todas as suas potencialidades, sem as quais o seu titular não poderia alcançar e fruir dos bens de que necessita. (MORAES, 2017, p, 231).

Nesse sentido é possível compreender que os direitos sociais possuem extrema relevância, pois visam assegurar direitos basilares para uma vida digna para todos os cidadãos. Contudo, nota-se que cabe ao Poder Público zelar para que os direitos sociais sejam concretizados, uma vez que os mesmos não podem estar apenas no texto constitucional, pois sem a sua efetivação, nada adiantaria. Ao passo que existem três princípios que estão intimamente ligados a essa concretização. Em que pese: princípio da reserva do possível, o princípio do mínimo existencial e o princípio da vedação do retrocesso. Conforme ensina Lenza (2017, p.1273).

Assim, o administrador, dentro da ideia da reserva do possível, deve implementar as políticas públicas. O legislador, ao regulamentar os direitos, deve respeitar o seu núcleo essencial, dando as condições para a implementação dos direitos constitucionalmente assegurados. E o Judiciário deve corrigir eventual distorção para se assegurar a preservação do núcleo básico que qualifica o mínimo existencial. Ainda, nesse mesmo contexto, deve ser observado o princípio da vedação ao retrocesso, isso quer dizer, uma vez concretizado o direito, ele não poderia ser diminuído ou esvaziado, consagrando aquilo que a doutrina francesa chamou de *effet cliquet*. Entendemos que nem a lei poderá retroceder, como, em igual medida, o poder de reforma, uma vez que a emenda à Constituição deve resguardar os direitos sociais já consagrados.

Portanto, percebe-se que “a Constituição não tem somente a tarefa de apontar para o futuro. Tem, igualmente, a relevante função de proteger os direitos já conquistados”. Streck, (2009, p. 53). Ao que diz respeito ao princípio da vedação do retrocesso, verifica-se que o mesmo encontra respaldo não só no ordenamento jurídico brasileiro, como também em tratados e convenções internacionais. A esse respeito expõe Canotilho (2018, p.591):

Especialmente quanto aos direitos sociais, vige internacionalmente o dever de progressividade e vedação de regressividade consagrado nos arts. 2º e 11 do PIDESC, art. 26 da Convenção Americana de Direitos Humanos e art. 1º do Protocolo de San Salvador, e numa já larga tradição normativa, doutrinária e jurisprudencial.

Neste sentido, cabe transcrever o artigo 2º, I do Pacto Internacional de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (PIDESC), de 1966, que esclarece o dever que cada Estado Parte possui quanto ao comprometimento acerca do reconhecimento dos direitos adotados no Pacto. Assim dispõe o referido artigo:

Cada um dos Estados Partes no presente Pacto compromete-se a agir, quer com o seu próprio esforço, quer com a assistência e cooperação internacionais, especialmente nos planos econômico e técnico, no máximo dos seus recursos disponíveis, de modo a assegurar progressivamente o pleno exercício dos direitos reconhecidos no presente Pacto por todos os meios apropriados, incluindo em particular por meio de medidas legislativas.

Deste modo, compreende-se que o artigo 2º, I confere um dever para que cada Estado busque a concretização dos sociais, culturais e econômicos. “No sentido de um alargamento das condições de fruição e exercício já alcançadas, o que justifica, entre outras razões, a tese da vigência de uma vedação de retrocesso social”. Canotilho (2018, p. 570). Importante evidenciar a análise comparativa que Canotilho (2018) faz entre os direitos sociais no ordenamento jurídico brasileiro com outros ordenamentos constitucionais, segundo o autor:

A análise comparativa entre o sistema de direitos fundamentais brasileiro e outros ordenamentos constitucionais, especialmente no que concerne aos direitos sociais, acentua uma certa posição de vanguarda da Constituição de 1988, que, ao consagrar os direitos sociais como direitos fundamentais, dotou-os de uma supremacia e uma força normativa axiologicamente superiores, decorrentes exatamente desta posituação no texto constitucional, o que resultou na tendência de se reconhecer aos direitos sociais, pelo menos em termos gerais, o mesmo regime jurídico-constitucional estabelecido para os demais direitos fundamentais, observadas as peculiaridades de cada direito (CANOTILHO, 2018, p.569).

Concedendo dessa maneira, o mesmo grau de importância que os demais direitos fundamentais, Canotilho (2018, p.569) afirma que:

Esse regime jurídico reforçado distingue a proteção constitucional dos direitos sociais no sistema brasileiro do quadro normativo vigente em outros países, onde, ainda que previstos no texto constitucional, são vistos com uma eficácia bastante mais restrita e, em casos mais extremos, chega-se mesmo a lhes negar o caráter de autênticos direitos fundamentais.

A exemplo destes ordenamentos constitucionais, que o autor menciona acima, pode-se destacar: Alemanha, França, Portugal, Espanha e Itália. Desse modo, de acordo com as informações trazidas, compreende-se que a seção teve por finalidade apresentar os direitos sociais na CF, elucidando posicionamentos de vários estudiosos do assunto, para que o leitor possa ter um maior esclarecimento quanto ao tema. Adiante, a próxima subseção abordará o transporte como direito social, buscando compreender essa importante inclusão na Carta Magna.

### **2.1.1. O TRANSPORTE COMO DIREITO SOCIAL**

A presente subseção tratará do transporte quanto um direito social, como já mencionado na seção anterior, o mesmo está inserido no artigo 6º da CF. As informações aqui apresentadas foram extraídas de doutrinadores que se dedicaram no estudo do direito ao transporte, de modo que serão apresentados diversos posicionamentos a respeito. “A origem do transporte é somente uma suposição parece ter surgido a partir da necessidade humana de facilitar seu trabalho físico, sobretudo no transporte de cargas, progredindo para a locomoção de seres humanos com o passar do tempo” (PAILILO; REJOWSKI, 2003, p. 9).

Nesse mesmo sentido Roná (2002, p. 17) ensina que “narrar a história dos transportes é o mesmo que narrar à história da humanidade, pois esta sempre esteve intimamente associada ao locomover-se”. Dessa maneira, o transporte se torna um facilitador no cotidiano das pessoas, nas mais diversas funções, especialmente com relação à mobilidade urbana, como assegura Fanini (2006, p.10):

A mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas e atores econômicos no meio urbano que, de diferentes formas, buscam atender e suprir suas necessidades de deslocamento para a realização das atividades cotidianas como: trabalho, educação, saúde, lazer, cultura etc.

Desse modo pode se compreender que a mobilidade urbana vai muito além do simples deslocar de uma localidade a outra, esta por sua vez permite que os cidadãos possam se desenvolver de maneira ativa no meio em que estão inseridas, seja no trabalho, em casa, ou desenvolvendo alguma atividade como o lazer por exemplo. “O direito ao transporte tem a ver

com as condições de mobilidade e acessibilidade. A mobilidade é relacionada à condição em que se realizam os deslocamentos de passageiros e cargas no espaço urbano ou rural”. Moraes (2017).

Já a acessibilidade, de acordo com o autor acima mencionado, é pertinente à condição ou mesmo possibilidade de alcance para utilização do transporte, com segurança e autonomia, dos deslocamentos de natureza local, intermunicipal, interestadual ou internacional, atendendo as necessidades das pessoas. “Entretanto, o texto constitucional não deixa clara a abrangência do termo transporte, por esse motivo embora esteja expressamente escrito na CF, esse direito traz questionamento em relação a sua aplicabilidade, dado seu caráter amplo”. (LEÃO JÚNIOR, 2016).

Desse modo para uma maior compreensão acerca do tema, faz-se necessário explanar os posicionamentos dos doutrinadores a respeito do conceito de transporte, ao que pese Moraes (2017) ensina:

O direito ao transporte é exarado no deslocamento de passageiros e cargas pelos modais aeroviário, dutoviário, ferroviário, hidroviário e/ou rodoviário sobre o qual versa a EC nº 90/15.10 O transporte é considerado como um “direito mãe” ou “cluster right”, do qual derivam outros, a exemplo do transporte individual ou coletivo – serviço prestado em veículos particulares ou, de outro modo, com itinerários e preços fixados pelo poder público – e, bem assim, transporte privado ou público – serviço prestado aos usuários em geral, ou não.

A disponibilização pelo Estado de um serviço de transporte público coletivo urbano de qualidade e acessível a todas as classes sociais, que atenda às necessidades básicas da população, é condição fundamental para a inclusão social e para a universalização do acesso à educação, à saúde e ao lazer para todos os brasileiros, é o que afirma Lenza (2017, p. 1255):

O transporte, especialmente o público, cumpre uma inegável função social e se apresenta como fundamental para aqueles que não possuem meios próprios de locomoção, constituindo-se como “elemento de vital importância para assegurar as condições necessárias para uma vida digna”.

Compreende-se então, que por meio do oferecimento de um transporte público de qualidade, os indivíduos podem exercer seus direitos civis de maneira ativa e participativa na sociedade, efetivando outros direitos, como o a educação, lazer, trabalho, representados pela atuação ativa do Estado. Entretanto, para que o novo direito assegurado na Constituição Federal, não fique apenas no texto legal, se faz necessário, atuação e políticas públicas que assegurem tal direito a toda população. Nesse sentido Lenza (2017, p. 1255) doutrina que:

A dura realidade de muitas cidades denuncia o colapso do modelo atual, havendo muitos que não conseguem arcar com as tarifas e, assim, não conseguem voltar para suas casas depois do trabalho, ou que passam várias horas do dia em deslocamento seja para o trabalho ou mesmo escola. Assim, a introdução do transporte como direito social significa importante passo para que sejam encontradas novas fontes de financiamento para a criação de um novo modelo digno e com possibilidade de acesso a todos.

Verifica-se desta maneira que, igualmente importante à implantação do transporte público na Constituição Federal Brasileira, é também o oferecimento por parte do Estado, de condições para que esse direito ganhe efetivação necessária, atingindo um número maior de membros da sociedade. Muito embora, exista a dificuldade em se explanar sobre o tema transporte, o mesmo é de necessidade incontestável. Prova disso é que no Brasil existem a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) e uma agência reguladora no âmbito do Estado de Goiás, a Agência Goiana de Rodovias (AGR).

Todavia, cabe esclarecer, que até o ano de 2018, havia a existência do Ministério dos Transportes, no entanto com a transição de governo, o órgão foi extinto por meio da medida provisória nº 870. Por conseguinte, segundo informações obtidas pelo site do novo ministério descrito como Ministério da Infraestrutura tem-se que:

Além da fusão de ministérios, o documento altera o nome dos Transportes, Portos e Aviação Civil para Infraestrutura. Além disso, as atribuições do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) passam para o ministério. A MP transfere para a pasta a formulação de diretrizes para o desenvolvimento do setor de trânsito, planejamento, regulação, normatização e gestão da aplicação de recursos em políticas de trânsito. Antes, o departamento estava com o Ministério das Cidades (BRASIL, 2019).

Ademais, de acordo com dados do então Ministério do Transporte a quantidade de passageiros transportados pelas vias rodoviárias em 2017 foram 88,7 milhões de passageiros transportados (Interestadual: 42,5 milhões; Semiurbano: 39,6 milhões; Internacional: 0,9 milhões; Fretamento: 9,3 milhões). Ressaltando que no mesmo ano o investimento realizado no setor rodoviário, pelo Ministério via Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foi de R\$ 8,046 bilhões.

Desse modo, esta seção da pesquisa buscou demonstrar a inserção de mais um direito no rol dos importantes direitos sociais, positivados no artigo 6º da Constituição Federal brasileira, nossa Lei Maior. Adiante, cumpre informar que a próxima subseção, tratará do transporte escolar na Constituição Brasileira, elucidando os respectivos dispositivos legais que o disciplina.

### 2.1.1.1. O TRANSPORTE ESCOLAR NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL

Nesta subseção, será apresentado o transporte escolar na constituição Federal, buscando obter informações a respeito de qual ente federativo fica o encargo com a responsabilidade do mesmo. A princípio, importa esclarecer a árdua tarefa em se encontrar estudiosos que tratam do transporte escolar no Brasil, e a esse respeito Moura e Cruz (2013) esclarecem:

Deve-se destacar que, embora o transporte escolar seja um assunto de interesse de muitos, envolve um campo de investigação bastante complexo, o que acaba inibindo a realização de estudos sobre esta política. Isso fica mais evidente quando é realizado o levantamento bibliográfico sobre a temática, porque se detecta a dificuldade de encontrar pesquisas e publicações nessa área, sendo um desafio para os pesquisadores das políticas educacionais contemplar em seus estudos as políticas para o transporte escolar (MOURA, CRUZ, 2013, p. 02-03).

Contudo, como meios de se obter informações a esse respeito à pesquisa se baseou nas disposições contidas na Constituição Federal, Constituição do Estado de Goiás, e, no site do FNDE (Fundo Nacional de Desenvolvimento e Educação) assim como nos poucos trabalhos encontrados relacionados ao tema. Ao tratar do transporte escolar Moura e Cruz (2013), explicam que:

O transporte escolar consiste em uma política assegurada pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 208, pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), no artigo 4º, e pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em seu artigo 54, com o objetivo de promover o acesso do alunado às escolas, condição básica para a garantia do direito à educação (MOURA; CRUZ, 2013, p. 02).

Como mencionado pelas autoras em questão, o transporte escolar encontra previsão em diferentes dispositivos. Pode-se observar que o objetivo principal dessas garantias é facilitar e assegurar o acesso à educação.

O mesmo por sua vez é 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. (BRASIL, 1988). Entretanto, sabe-se que as desigualdades sociais ainda são muito existentes na sociedade brasileira, uma vez que apenas a garantia desse direito não é suficiente para diminuir tais desigualdades, sendo necessário que haja efetividade. A permanência dos alunos na sala de aula enfrenta vários desafios, conforme analisa Feijó (2006):

O educando, em especial o mais carente, possui inúmeras dificuldades para manter-se na escola, tais como: alimentação, transporte, vestuário e material didático para uso diário. Por essas razões, o oferecimento do ensino público gratuito, muitas

vezes, não é suficiente para permitir o acesso desse aluno na escola ou mesmo para assegurar a sua permanência no ensino (FEIJÓ, 2006, p. 1).

Desse modo, cuidou o legislador de associar a garantia da educação com outras garantias a fim de concretizar o acesso à educação e a permanência dos alunos nas redes de ensino. Pertinente transcrever o artigo 208, VII da CF, que ao dispor sobre o dever do estado, o incumbe inclusive de assegurar a garantia do transporte:

Art. 208. O dever do Estado com a educação será efetivado mediante a garantia de: I - ensino fundamental obrigatório e gratuito, assegurada, inclusive, sua oferta gratuita para todos os que a ele não tiverem acesso na idade própria; II - progressiva universalização do ensino médio gratuito; III - atendimento educacional especializado aos portadores de deficiência, preferencialmente na rede regular de ensino; IV - atendimento em creche e pré-escola às crianças de zero a seis anos de idade; V - acesso aos níveis mais elevados do ensino, da pesquisa e da criação artística, segundo a capacidade de cada um; VI - oferta de ensino noturno regular, adequado às condições do educando; VII - atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. § 1º O acesso ao ensino obrigatório e gratuito é direito público subjetivo. § 2º O não oferecimento do ensino obrigatório pelo poder público, ou sua oferta irregular, importa responsabilidade da autoridade competente (BRASIL, 1988).

A Carta Magna disciplina ainda, as competências de cada ente federativo sobre suas respectivas áreas de atuação, tendo o artigo 211 a seguinte redação:

Art. 211. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão em regime de colaboração seus sistemas de ensino. § 1º A União organizará o sistema federal de ensino e o dos Territórios, financiará as instituições de ensino públicas federais e exercerá, em matéria educacional, função redistributiva e supletiva, de forma a garantir equalização de oportunidades educacionais e padrão mínimo de qualidade do ensino mediante assistência técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios. § 2º Os Municípios atuarão prioritariamente no ensino fundamental e na educação infantil. § 3º Os Estados e o Distrito Federal atuarão prioritariamente no ensino fundamental e médio. § 4º Na organização de seus sistemas de ensino, a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios definirão formas de colaboração, de modo a assegurar a universalização do ensino obrigatório. § 5º A educação básica pública atenderá prioritariamente ao ensino regular (BRASIL, 1988).

O artigo mencionado deixa claro que aos municípios competem atuar prioritariamente na educação infantil e no ensino fundamental. Ademais cumpre mencionar a previsão do artigo 6º, IV da Constituição do Estado de Goiás que dispõe a esse respeito: “Compete ao Estado, em comum com a União e os Municípios: IV - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência”. Acesso esse que poderá ser promovido com a garantia de um transporte de qualidade (BRASIL, 2019).

Ao que se refere ao transporte de qualidade, importante evidenciar a decisão do Ministro Ricardo Lewandowski, no Agravo Regimental 990934 AgR/PB, julgado em 24 de março de 2017 que considerou “o dever do poder público de assegurar no âmbito do ensino fundamental e médio condições efetivas de acessibilidade dos respectivos usuários às instalações de ensino (escolas), mediante garantia de adequado transporte público”. Atualmente existem políticas públicas de transporte escolar, que objetivam assegurar meios para que os estudantes tenham acesso à escola, realizado “mediante a implantação de três programas, no âmbito do Ministério da Educação (MEC): O Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola”. (SOUZA; CRUZ, 2006, p.3).

As autoras explanam que o Programa Nacional de Transporte Escolar, “teve sua origem na política para o transporte escolar realizada pela Fundação de Assistência ao Estudante (FAE), em 1993, em caráter experimental, mediante programa de assistência financeira aos municípios”. Em relação aos objetivos do PNTE, Souza e Cruz, (2006) explicam que:

A sua institucionalização ocorreu somente no ano seguinte, pela Portaria 955, de 21/06/1994, com o objetivo de contribuir financeiramente com os municípios 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, desde 2000, também para as organizações não governamentais filantrópicas sem fins lucrativos que mantivessem escolas de ensino fundamental de educação especial. (SOUZA; CRUZ, 2006, p. 25).

De acordo com informações disponibilizadas no site do FNDE, o Plano Nacional de Apoio ao transporte Escolar:

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

Quanto aos recursos, os mesmos são destinados aos alunos da educação básica pública, residentes em áreas rurais que utilizam transporte escolar. O site informa ainda que “os valores transferidos diretamente aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios são feitos em dez parcelas anuais, de fevereiro a novembro”. Novamente, em referência as informações contidas no site do FNDE, o mesmo esclarece que o programa Caminho da Escola, por sua vez, objetiva renovar, padronizar e ampliar a frota de veículos escolares das

redes municipal, do DF e estadual de educação básica pública. Voltado a estudantes residentes, prioritariamente, em áreas rurais e ribeirinhas, o programa oferece ônibus, lanchas e bicicletas fabricados especialmente para o tráfego nestas regiões, sempre visando à segurança e à qualidade do transporte. Destinado a estudantes da rede pública de educação básica. Gestores educacionais são os responsáveis pela aquisição dos veículos.

Ademais, faz-se necessário explicar o que estabelece o art.70 VIII da Lei de Diretrizes e Bases:

Considerar-se-ão como de manutenção e desenvolvimento do ensino as despesas realizadas com vistas à consecução dos objetivos básicos das instituições educacionais de todos os níveis, compreendendo as que se destinam a: VIII - aquisição de material didático-escolar e manutenção de programas de transporte escolar (BRASIL, 2019).

Dessa maneira, entende-se que além destes programas específicos citados acima, existe, ainda, “a possibilidade de utilização dos recursos vinculados à educação para manutenção e desenvolvimento de programas de transporte escolar”. (FEIJÓ, 2007, p.07).

A subseção buscou dessa forma, abordar como transporte escolar é concebido na Constituição Brasileira, vale esclarecer que muito embora a responsabilidade com o nível infantil e fundamental seja dos municípios, tal fato não impede a cooperação dos demais entes federativos com União e Estados. Destaca-se que na próxima subseção, será analisada a regulamentação do transporte universitário no Brasil, apresentando alguns municípios que incluíram de alguma forma a responsabilidade com o transporte universitário gratuito em suas respectivas leis orgânicas.

Ressalta-se ainda que será apresentada a Lei Municipal de nº 1342/2004, que disciplina sobre ajuda de custo aos alunos residentes da cidade de Crixás-GO, que estudam em outras cidades (Rubiataba e Ceres), objetivando identificar se a mesma está sendo devidamente cumprida pelo mencionado Município.

### **3 A INSUFICIENTE REGULAMENTAÇÃO DO TRANSPORTE UNIVERISTÁRIO NO BRASIL**

A presente seção abordará o transporte universitário no Brasil, buscando identificar a maneira que o ordenamento jurídico brasileiro o reconhece, elucidando exemplos de alguns municípios que incluíram de alguma forma em suas legislações a responsabilidade com tal prestação. Para o levantamento de dados, este estudo buscou informações na Constituição Federal, Lei Federal nº 12.816, Lei Orgânica do Município de Crixás-GO, Lei Orgânica da cidade de Teresópolis- RJ, e em sites da internet. Na seção anterior, observou-se que o transporte escolar vem ganhando atenção e garantias, objetivando concretizar entre muitos direitos, o da educação. Ficou evidenciado que compete aos municípios prioritariamente a responsabilidade com o mesmo, podendo haver colaboração dos Estados e da União.

Todavia, igualmente importante garantir o acesso à educação aos alunos dos níveis infantil e fundamental, é também com os alunos universitários. Nesse sentido, muito pouco tem se falado, e o transporte universitário no Brasil, fica a mercê de previsão legal. O que implica consequências extremamente severas para aqueles alunos que precisam se deslocar de uma cidade a outra para frequentar a universidade/faculdade.

A Carta Magna em seu art. 208, V ao tratar da obrigação do Estado com a educação, ensina que “o mesmo será efetivado mediante a garantia de: acesso aos níveis mais elevados do ensino, da pesquisa e da criação artística, segundo a capacidade de cada um”. (BRASIL, 1988).

Entretanto, como pensar em acesso aos mais elevados níveis de educação, quando não há por meio do Poder Público o fornecimento de alternativas para concretizar tal acesso. No município de Crixás-Go, cenário onde este estudo está sendo desenvolvido, existe cerca de 83 (oitenta e três ) alunos regularmente matriculados na faculdade Evangélica localizada no município de Rubiataba-GO.

Para realizar o trajeto o referido município fornece dois veículos, sendo um ônibus e um micro-ônibus. O serviço é realizado de forma gratuita, apesar de não estar previsto na legislação da municipalidade. Desse modo, por não existir lei que regule a prestação do serviço, inevitavelmente acarreta em uma prestação aparentemente inadequada, principalmente no que se refere à eficácia, segurança e manutenção do mesmo.

No entanto, no ano de 2004 foi criada a lei municipal de nº 1.342 a qual: “dispõe sobre doação de combustível a universitários que estudam em outras cidade e da outras providencias”. As disposições trazidas pela lei em questão são de extrema importância, tendo em vista as constantes interrupções na prestação do serviço. Além disso, a distância entre as cidades de Crixás e Rubiataba é considerável, sendo de aproximadamente 160 (cento e sessenta) km, e por esse fato com a efetivação da lei em questão, os problemas relativos às faltas acadêmicas poderiam ser amenizados. Contudo, apesar da previsão legal, o que se pode averiguar é que quando advém a interrupção do serviço, não há por parte da municipalidade a referida “ajuda” prevista em lei.

A exemplo de Crixás, existem outros municípios brasileiros que realizam o transporte universitário de forma gratuita, entretanto, nos municípios estudados houve a inclusão da responsabilidade com o serviço em suas respectivas leis orgânicas, diverso do que ocorre com o município de Crixás.

Atualmente, existem inúmeras propostas de leis que objetivam garantir transporte aos estudantes de nível superior, como exemplo, pode-se destacar, a PL 2564/2011 que pretende incluir no Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate) a assistência financeira ao transporte intermunicipal de alunos da educação superior. Uma vez que com essa garantia poderá ampliar o acesso e permanência dos alunos na faculdade.

Neste contexto, relevante mencionar a inovação dada pela alteração da lei nº 12.816, de 05 de junho de 2013. (Lei do Pronatec) que autoriza o uso do transporte escolar municipal para estudantes universitários, vide art. 5º paragrafo único:

Art. 5º A União, por intermédio do Ministério da Educação, apoiará os sistemas públicos de educação básica dos Estados, Distrito Federal e Municípios na aquisição de veículos para transporte de estudantes, na forma do regulamento. Parágrafo único. Desde que não haja prejuízo às finalidades do apoio concedido pela União, os veículos, além do uso na área rural, poderão ser utilizados para o transporte de estudantes da zona urbana e da educação superior, conforme regulamentação a ser expedida pelos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Essa inovação é extremamente importante para os alunos universitários, principalmente àqueles que encontram resistência quanto ao fornecimento do serviço de transporte por parte do Poder Público. Visto que com essa garantia terão maiores oportunidades de frequentar e se manterem na educação superior. Por conseguinte, pode-se verificar-se que determinados municípios brasileiros já dedicam atenção aos alunos da educação superior, como ocorre a exemplo no Município de Teresópolis, Estado do Rio de Janeiro.

A lei orgânica da municipalidade em seu art. 175 VI dispõe a respeito do “incentivo a níveis profissionalizantes ou mais elevados do ensino”, tal incentivo ganhou força por meio do Decreto nº 4.467, de 10 de fevereiro de 2014, no qual incluiu na legislação auxílio aos universitários, nos termos do art. 175 alínea “a”:

Auxílio de transporte a alunos regularmente matriculados em cursos de nível médio de caráter profissionalizante, cursos de educação profissional e cursos de nível superior, em instituições de ensino legalmente reconhecidas, localizadas em outros municípios.

Em conformidade com o artigo acima mencionado pode-se constatar que os alunos que se estiverem matriculados na educação superior, poderão ter um incentivo a mais, para estudarem e conquistarem seus objetivos. Atento ao que prevê a regulamentação do Decreto em apresso mostra-se que a concessão do benefício fica condicionada a alguns requisitos, conforme preconiza o artigo 2º do referido Decreto:

Fará jus ao auxílio transporte, os estudantes devidamente matriculados e que estejam efetivamente frequentando cursos oficiais de nível médio profissionalizantes, cursos de educação profissional e cursos de nível superior, em instituições de ensino legalmente reconhecidas e localizadas em outros municípios, com renda familiar igual ou inferior a 3 (três) salários mínimos (nacional vigente), conforme disposto nos artigos seguintes.

Ante o exposto, fica evidente que o benefício, disposto no Decreto, tende a fornecer condições apropriadas aos estudantes universitários ao se deslocarem de seu respectivo município até aquele onde se localiza a faculdade.

Entretanto, percebe-se que a referida legislação condiciona o benefício aqueles estudantes que possuem renda familiar pouco favorecida, para os quais, o acesso à educação se tornaria mais difícil se houvessem que arcar com as custas referentes ao pagamento do transporte, mensalidade e tantas outras despesas relacionadas a faculdade.

Semelhante a Teresópolis-RJ, o município de Guapimirim também no RJ, instituiu o Programa Transporte Universitário desde 04 de agosto de 2018, onde é fornecida uma carteira estudantil que dá acesso ao ônibus responsável pelo transporte. De acordo com informações da Prefeitura da cidade, verificou-se que ao todo são 250 (duzentos e cinquenta) alunos beneficiados com o programa.

Igualmente, tem-se a cidade de Lagoa Santa em Minas Gerais, a mesma também incluiu a obrigação do serviço de transporte universitário. Em pesquisas realizadas no site do município, o mesmo informa que “o Poder Executivo poderá conceder o benefício do

transporte gratuito ao estudante universitário matriculado em instituição de nível superior, desde que cumpridas todas as exigências previstas sem Edital próprio”.

A lei orgânica de Lagoa Santa – MG foi objeto de estudo, com a finalidade de verificar a existência de lei expressa acerca do auxílio transporte fornecido, todavia, verificou-se que não existe tal previsão legal nesse sentido, havendo, portanto, apenas edital próprio destinado a fornecer as informações necessárias a cerca do benefício.

Assim, essa seção buscou identificar se há possível existência de legislação que respalde os alunos da educação superior quanto ao transporte universitário gratuito, identificando, a importante inovação trazida pela Lei Federal de nº 12.816/2003, que autoriza a utilização dos ônibus do caminho da escola, para transportarem sem prejuízo os estudantes da educação básica, os alunos matriculados na educação superior. Verificou-se também que em determinados municípios brasileiros, já existe a responsabilidade com prestação do serviço de transporte universitário gratuito.

Ademais, cumpre informar que a próxima seção da pesquisa irá apresentar as disposições da ANTT e AGR acerca das disposições para o transporte de passageiros, analisando ainda a Resolução Normativa nº 00009-05 do Estado de Goiás assim como a Recomendação do Ministério Público de Goiás sobre o Transporte Regular, ainda apresentará o guia do transporte escolar elaborado pelo FNDE.

Tal estudo tem o objetivo de identificar se o transporte universitário disponibilizado pelo Município de Crixás-Go está cumprindo com as normas de trânsito brasileira e tais recomendações.

### **3.1 REGULAMENTAÇÕES DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO BRASIL E EM GOIÁS**

O assunto a ser abordado nessa subseção pretende demonstrar inicialmente a competência legislativa para atuar no transporte de passageiros. Demonstrará algumas disposições da Agência Nacional de Transporte Terrestre, a qual incumbe a fiscalização do transporte interestadual de passageiros, com enfoque para as disposições sobre os direitos e deveres concernentes aos passageiros.

Apresentará também a função da AGR (Agência Goiana de Regulação), que cuida da fiscalização, regulação e controle dos serviços realizados em Goiás, incluindo o transporte intermunicipal. Ainda suscitará informações da Resolução normativa nº 00009-05 do Tribunal de Contas do Estado de Goiás e a Recomendação do Ministério Público que versa

sobre o transporte Regular, por conseguinte apresentará as regras previstas para o transporte escolar de acordo com o guia elaborado pelo FNDE.

### **3.1.1 COMPETÊNCIA LEGISLATIVA PARA O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

Ao tratar-se da legislação a respeito do trânsito e transporte no país algumas observações se fazem necessárias, primeiro sobre a competência para legislar sobre a matéria, que é característica da União.

Nos termos do art. 22, XI da CF, verifica-se que: “Compete privativamente à União legislar sobre: XI - trânsito e transporte”, diferentemente da previsão da CF de 69 que considerava tal competência concorrente entre União e Estados.

Desse modo a inovação trazida pela nova Constituição serviu de parâmetro para que Supremo Tribunal de Justiça, “proibisse” os Estados-membros de editar normas relacionadas a matéria. Sobre o assunto Moraes (2018), esclarece que:

Essa alteração constitucional fez com que a jurisprudência do Supremo Tribunal Federal, pronunciando-se sobre o preceito inscrito no art. 22, XI, da Constituição Federal, declarasse competir privativamente à União legislar sobre trânsito e transporte, proibindo-se, via de consequência, aos Estados-membros, a possibilidade de editar normas peculiares a essa mesma matéria, por não se encontrar tal hipótese contemplada no rol exaustivo das competências comuns (CF, art. 23) e concorrentes (CF, art. 24) atribuídas (MORAES, 2018, p. 328).

Assim, por exemplo, será inconstitucional a lei estadual, por invasão da competência legislativa da União (CF, art. 22, XI), que habilita menores de dezoito anos à condução de veículos automotores. Moraes (2018).

Ainda segundo o entendimento do autor, a única possibilidade de o Estado-membro legislar sobre questões relativas a trânsito e transporte será mediante delegação da própria União, por meio de lei complementar, de um ponto específico da citada matéria.

Assim, incumbe a União legislar sobre o transporte interestadual e internacional, conforme o artigo 21, alínea “e” da CF, o transporte intermunicipal fica sob a responsabilidade dos Estados e aos municípios competem legislar sobre o transporte municipal, que possui caráter essencial, de acordo com artigo 39, IV da CF.

Cumprido mencionar, que na Constituição anterior de 69, em seu art. 8º, inc. XVII e parágrafo único considerava a competência para legislar sobre tráfego e trânsito nas vias terrestres concorrente da União. Desse modo, entendia o Supremo Tribunal Federal que, o

Estado não usurpava a competência da mesma quando legislava sobre o transporte intermunicipal de passageiros, sobre o assunto discorre Moraes 2018:

Nesse contexto, o Supremo Tribunal Federal, analisando a questão de transporte intermunicipal de passageiros, decidiu que o Estado não se excedeu ao legislar sobre transporte intermunicipal de passageiros, pois permaneceu dentro de sua competência, prevista no parágrafo único do art. 8º da Constituição Federal, ao fazê-lo em caráter apenas supletivo (MORAES, 2018, p. 329).

Entretanto, esse entendimento não prospera no atual texto Constitucional, uma vez que “o art. 22, inc. IX e XI confere à União, privativamente, competência para legislar sobre as diretrizes da política nacional de transportes e sobre trânsito e transporte”. Moraes (2018).

Ademais, importa transcrever as disposições do art. 21, XII que ensina: “compete à União explorar diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão serviço de transporte rodoviário, interestadual e internacional de passageiros”.

### **3.2. DISPOSIÇÕES DA ANTT SOBRE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**

De acordo com as informações colhidas no site da ANTT, tem-se que a mesma foi criada pela Lei nº 10.233 desse modo a Agência Nacional de Transportes Terrestres é uma autarquia sob regime especial, que tem sede e foro no Distrito Federal, e está presente em todo o território nacional por meio das Unidades Regionais e Postos de Fiscalização.

A ANTT tem por finalidade regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração da infraestrutura de transportes, exercidas por terceiros, visando garantir a movimentação de pessoas e bens, harmonizar os interesses dos usuários com os das empresas concessionárias, permissionárias, autorizadas e arrendatárias, e de entidades delegadas, preservado o interesse público, arbitrar conflitos de interesses e impedir situações que configurem competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica.

A agência disciplina uma série de direitos e deveres dos passageiros, que são:

I - receber serviço adequado; II - receber da ANTT e da transportadora informações para defesa de interesses individuais ou coletivos; III - obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha; IV - levar ao conhecimento do órgão de fiscalização as irregularidades de que tenha conhecimento, referentes ao serviço delegado; V - zelar pela conservação dos bens e equipamentos por meio dos quais lhes são prestados os serviços; VI - ser transportado com pontualidade, segurança, higiene e conforto, do início ao término da viagem; VII - ter garantida sua poltrona no ônibus, nas condições especificadas no bilhete de passagem; VIII - ser atendido com urbanidade pelos prepostos da transportadora e pelos agentes de fiscalização; IX - ser auxiliado no embarque e desembarque, em se tratando de crianças, pessoas idosas ou com dificuldades de locomoção; X - receber

da transportadora informações acerca das características dos serviços, tais como horários, tempo de viagem, localidades atendidas, preço de passagem e outras relacionadas com os serviços; XI - transportar, gratuitamente, bagagem no bagageiro observada os limites de peso total de trinta quilogramas, de volume máximo de trezentos decímetros cúbicos e de maior dimensão de um metro, bem como volume no porta-embrulhos limitado a cinco quilogramas e dimensões compatíveis; XII - receber os comprovantes dos volumes transportados no bagageiro; XIII - ser indenizado por extravio ou dano da bagagem transportada no bagageiro; XIV - receber a diferença do preço da passagem, quando a viagem se faça, total ou parcialmente, em ônibus de características inferiores às daquele contratado; XV - receber, às expensas da transportadora, enquanto perdurar a situação, alimentação e pousada, nos casos de venda de mais de um bilhete de passagem para a mesma poltrona, ou interrupção ou retardamento da viagem, quando tais fatos forem imputados à transportadora; XVI - receber da transportadora, em caso de acidente, imediata e adequada assistência; XVII - transportar, sem pagamento, crianças de até seis anos incompletos, desde que não ocupem poltronas, observadas as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao transporte de menores; XVIII - efetuar a compra de passagem com data de utilização em aberto, sujeita a reajuste de preço se não utilizada dentro de um ano da data da emissão; XIX - receber a importância paga, no caso de desistência da viagem, hipótese em que o transportador terá o direito de reter até cinco por cento da importância a ser restituída ao passageiro, ou revalidar o bilhete de passagem para outro dia ou horário, desde que, em ambos os casos, se manifeste com antecedência mínima de três horas em relação ao horário de partida; XX - estar garantido pelo Seguro de Responsabilidade Civil contratado pela transportadora, sem prejuízo da cobertura do seguro obrigatório de danos pessoais (DPVAT), (BRASIL, 2019).

Da leitura dos incisos, é clara a compressão que o serviço de transporte de passageiros deve seguir regras específicas, com o objetivo de garantir ao usuário um serviço adequado e de qualidade, os quais pode-se destacar aqueles relativos a segurança, higiene e ainda pontualidade. Cumpre esclarecer que tais disposições foram dadas pela Resolução nº 1.383, de 29 de março de 2006. O descumprimento de alguma forma, das disposições da ANTT por parte da empresa de transporte autorizada, gera consequências que vão de multa até a extinção da autorização para o transporte. Como está disciplinado no Título das Penalidades e medidas administrativas da Resolução DG/ANTT/MT 4770/2015.

### **3.3 DISPOSIÇÕES DA AGR ACERCA DO TRANSPORTE NÃO REGULAR**

Com base no acesso ao site, compreende-se que a Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos - AGR é uma autarquia estadual sob regime especial, que possui personalidade de direito público e está jurisdicionada à Secretaria de Estado de Gestão e Planejamento - Segplan, tendo autonomia técnico-funcional, administrativa e financeira, revestida de poder de polícia. A agência encontra colaboração da Gerência de Transportes, sendo a mesma responsável pela regulação, controle e fiscalização do serviço de transporte rodoviário intermunicipal de passageiros.

Podendo ser entendido como uma série de atividades que permitem o oferecimento de transporte entre municípios situados no Estado de Goiás, dessa maneira são classificados de duas maneiras, sendo elas :

Transporte regular: serviço de utilidade pública de transporte público rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros e acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com deslocamentos entre dois ou mais municípios do Estado de Goiás; Transporte não regular: serviço de transporte privado rodoviário intermunicipal, individual ou coletivo, de passageiros para fretamento eventual ou turístico, fretamento contínuo e/ou escolar e fretamento vinculado entre municípios do Estado de Goiás (BRASIL, 2019).

Em relação à classificação, o transporte escolar do município de Crixás-GO se enquadra como Transporte não regular, pois como se pode notar o mesmo inclui fretamento contínuo e/ou escolar vinculado entre municípios do Estado de Goiás, como ocorre no percurso entre as cidades de Crixás a Rubiataba.

Quanto à finalidade da Agência, o art 1º da Lei nº 13.569, de 27 de dezembro de 1999. Regulamentada pelo Decreto nº 8.498, de 0210-2015, informa-se que:

Art. 1º A Agência Goiana de Regulação, Controle e Fiscalização de Serviços Públicos AGR, autarquia sob regime especial, dotada de autonomia funcional, administrativa e patrimonial e criada pela Lei nº 13.550, de 11 de novembro de 1999, revestida de poder de polícia, com a finalidade de regular, controlar e fiscalizar a prestação dos serviços públicos de competência do Estado de Goiás, cuja exploração tenha sido delegada a terceiros, entidade pública ou privada, através de lei, concessão, permissão ou autorização, reger-se-á por esta lei.

Quanto à competência da AGR, cumpre elucidar o disposto art. 1º, § 2 da Lei nº 13.569, que preconiza:

É também de competência da AGR a regulação, o controle e a fiscalização do uso ou exploração de bens e direitos pertencentes ou concedidos ao Estado de Goiás, precedidos ou não da execução de serviços e/ou obras públicas das seguintes atividades, conforme preconiza o parágrafo primeiro da lei em comento.  
III serviço público ou atividade econômica de transporte coletivo rodoviário, ferroviário e metroviário, municipal, intermunicipal e interestadual, inclusive de turismo, fretamento e escolar.

Pode-se entender que através das Agências Reguladoras, cada uma na sua esfera de atuação contribui para que os serviços ofertados à sociedade passem por uma análise e fiscalização, objetivando o oferecimento de um serviço eficaz, de qualidade e que atendas aos anseios de seus usuários.

### **3.4. RECOMENDAÇÃO DO MINISTÉRIO PÚBLICO SOBRE O TRANSPORTE IRREGULAR NO ESTADO DE GOIÁS**

O Ministério Público do Estado de Goiás, se baseando no artigo 6º da Constituição Federal, que assegura a educação como direito fundamental e no art. 205 do mesmo dispositivo legal, dispõe que a educação é direito de todos, e dever do Estado e da Família, se baseando ainda em diversos dispositivos legais, como o transporte gratuito aos alunos da educação básica, fiscalização do transporte escolar entre outras.

Firmou convênio no ano de 2009 com Departamento Nacional de Trânsito, objetivando desenvolver a inspeção nos veículos responsáveis pelo transporte escolar nos municípios do interior goiano. Restou firmado no convênio em questão, que ao DETRAN ficaria a responsabilidade em realizar a vistoria nos veículos, dessa maneira os veículos aptos a circularem de maneira segura e adequada, ganhariam um “selo” exclusivo, permitindo desse modo sua circulação.

Após a Recomendação os veículos que não apresentavam o selo da vistoria estavam inaptos a trafegar, conforme disposto no art. 8º da resolução:

Art. 8º Também, que a partir da referida resolução ficou proibido, a todo veículo que presta serviços de transporte escolar, circular sem devida autorização, representada pelo “selo” emitido pelo DETRAN, por estar em desacordo com as normas de trânsito estabelecidas pelo CTB (Código de Trânsito Brasileiro).

A respeito do descumprimento da resolução do que trata o artigo anterior, as penalidades são em referência as disposições legais estabelecidas pelo CTB, vide art. 230 V, no qual conduzir veículo sem o devido registro e licenciamento, acarreta punição de multa e apreensão do veículo e inclusive a remoção do mesmo.

Contudo, a recomendação, em seu art. 10, enfatiza o que estabelece o art. 230, IX, X, e XVIII do Código de Trânsito Brasileiro, segundo o qual a inexistência ou inoperância de equipamento obrigatório, bem como o mau estado de conservação do veículo, constitui infração grave, que acarreta multa e apreensão. O veículo só poderá ser liberado após ser regularizada sua situação.

No mesmo ano, de acordo com dados obtidos pela da Recomendação do MP, foram encontradas inúmeras irregularidades no transporte escolar no interior goiano devido as precariedade dos veículos.

### **3.5 RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 00009-05 DO TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE GOIÁS**

A Resolução Normativa nº 00009-05 do Tribunal de Contas do Estado de Goiás, expede orientações gerais aos municípios goianos acerca das normas e exigências contidas no Código de Trânsito Nacional e Resoluções do CONTRAM, para efeito de operacionalização das atividades pertinentes ao transporte escolar.

Embasando nas orientações da Resolução, a justificava para tal, versou acerca da precariedade dos veículos destinados ao transporte escolar em diversos municípios goianos, assim como as inúmeras denúncias sobre o assunto.

Considerou ainda que o transporte precário/inadequado coloca em risco a segurança dos alunos usuários do mesmo.

Ademais, considerou ainda as disposições legais estabelecidas no Código Brasileiro de Trânsito bem como as resoluções do CONATRAM, que versam sobre normas de segurança e exigências técnicas para a concessão de autorização de circulação de veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares. Porquanto, no art. 1º da Resolução restou determinado que:

Art. 1º Orientar e determinar aos municípios goianos que, na operacionalização das atividades relativas ao sistema de transporte escolar, por meio da execução direta dos serviços ou por contratação de terceiros, sejam observadas as exigências constantes do Código de Trânsito Nacional, artigos 136 a 138, e Resoluções do CONTRAM, que estabelecem normas de segurança a serem cumpridas, para efeito de autorização de circulação de veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares.

Quanto da implementação do sistema que versa o artigo mencionado a cima, quando a própria municipalidade executar o serviço, deverá se atentar ao que preceitua o parágrafo primeiro, vide:

§ 1º Na implementação do sistema de que trata o caput deste artigo, os municípios que executarem diretamente os serviços de transporte escolar deverão buscar junto ao órgão de trânsito competente autorização para a circulação dos veículos do sistema de transporte escolar, como também observar os requisitos mínimos exigidos em relação ao perfil profissional dos condutores dos referidos veículos.

Em relação à fiscalização das normas previstas nesta resolução, o paragrafo quarto determina que caiba a todos responsáveis de maneira direta ou não. O referido parágrafo ainda esclarece como deve ocorrer a contratação pelas prefeituras goianas, de serviços de transporte, nas mais diversas modalidades:

§ 4º Os responsáveis pelo controle interno, ao tomarem conhecimento de qualquer irregularidade ou ilegalidade, notadamente nos aspectos de implantação e/ou funcionamento do sistema de transporte escolar, tanto para os municípios que executarem diretamente as atividades, como para aqueles que optarem pela contratação dos serviços, dela darão ciência ao Tribunal de Contas dos Municípios, sob pena de responsabilidade solidária, nos termos do § 2º, Art. 74, da Constituição Federal. § 5º A contratação, pelas Prefeituras do Estado de Goiás, de serviços de transporte intermunicipal de passageiros, nas modalidades de turismo, fretamento e escolar, deve ser precedida das seguintes exigências: § 5º acrescido pela IN nº 011/12, art. 1º. I – registro junto à Agência Goiana de Regulação para prestação do serviço; II – sujeição dos veículos à realização de inspeção veicular; III – cadastro dos veículos junto à Agência Goiana de Regulação; IV – seguro veicular próprio para a atividade de transporte de passageiros.

Quanto à fiscalização ao sistema de transporte escolar, nota-se que o Tribunal de Contas orienta aos responsáveis que, ao saberem de qualquer irregularidade deverão comunicar ao Tribunal, para que o mesmo possa tomar as devidas providências. Ademais, os artigos seguintes da Resolução tratam especialmente da fiscalização conjunta para que a resolução ganhe a efetividade necessária.

Desse modo, demonstrou-se nessa subseção as orientações expedidas pelo Tribunal de Contas do Estado de Goiás, que visa orientar os municípios goianos sobre as leis de trânsito atinentes ao transporte escolar.

Notou-se que essas orientações são indispensáveis para que haja uma prestação adequada do serviço do transporte escolar, não apenas aos municípios goianos, mas, como também aos demais municípios brasileiros.

Dando seguimento, a próxima subseção demonstrará as regras previstas para o transporte escolar no Brasil segundo o guia do FNDE.

### **3.6 REGRAS PREVISTAS PARA O TRANSPORTE ESCOLAR NO BRASIL SEEGUNDO O GUIA DO FNDE**

Como já mencionado no decorrer desse trabalho, apesar da educação ser um direito assegurado pela Constituição, muitas vezes esse direito encontra desafios que dificultam sua efetivação. Para muitos alunos brasileiros, o caminho até a escola é longínquo, o que só pode ser diminuído com o transporte escolar. E nesse sentido, por vezes o Poder Público é falho, tornando assim o acesso e permanência no ensino extremamente difícil.

O Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação em parceria com o Ministério Público do Espírito Santo elaboraram um guia, que visa orientar os promotores de Justiça que atuam na área da educação bem como os secretários de Educação, conselheiros do

FUNDEB e demais pessoal envolvido na temática da educação, sobre o transporte escolar no Brasil.

O guia orienta sobre a maneira que deve ser os veículos autorizados para o transporte escolar, esclarecendo que:

Os veículos autorizados a transportar alunos são os mesmos que, em conformidade com as normas do Código de Trânsito Brasileiro e da Marinha do Brasil, têm especificações adequadas para transporte de passageiros, a exemplo de ônibus, vans, kombis e embarcações. Em algumas regiões em que as estradas são precárias ou não existam veículos apropriados disponíveis, o Detran autoriza o transporte de alunos em carros menores, desde que os veículos sejam adaptados para tal. Esses veículos autorizados extraordinariamente são, normalmente, camionetes (BRASIL, 2010).

Portanto, entende-se que o transporte escolar deve estar em consonância com as disposições do Código de Trânsito Brasileiro e da Marinha uma vez que, os municípios ribeirinhos no Brasil, contam com embarcações para chegar até a escola.

O guia traz importantes considerações em relação a observância de alguns critérios no momento da escolha do serviço destinado ao transporte escolar sendo eles:

As condições do veículo e da documentação pessoal do motorista, referências sobre o motorista em escolas, com pais, no sindicato dos condutores ou no Detran, as condições de higiene do carro e o número de cintos de segurança e ainda que todas as crianças transportadas devem estar com cintos de segurança (BRASIL, 2010).

No que diz respeito às condições específicas para o condutor do transporte, o guia orienta que o mesmo deve possuir:

Idade superior a 21 anos. 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. Ter se formado em 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 (BRASIL, 2010).

É possível também encontrar recomendações de como deve ser as condições físicas dos veículos, que vai desde a idade (ano de fabricação) até o uso do cinto de segurança para todos os passageiros. Nesse sentido tem-se que:

Cintos de segurança em boas condições e para todos os passageiros. Uma grade separando os alunos da parte onde fica o motor. Seguro contra acidentes. Para que o transporte de alunos seja mais seguro, o ideal é que os veículos da frota tenham no máximo sete anos de uso. Registrador de velocidade (tacógrafo), que é um aparelho instalado no painel do veículo que vai registrando a velocidade e as paradas do veículo em um disco de papel. Os discos devem ser trocados todos os dias e guardados pelo período de seis meses, porque serão exibidos ao Detran por ocasião da vistoria especial. Apresentação diferenciada, com pintura de faixa horizontal na

cor amarela nas laterais e traseira, contendo a palavra Escolar na cor preta (BRASIL, 2019).

Importante evidenciar que o guia, deixa claro que “todo o veículo destinado ao transporte escolar deve possuir uma autorização especial, que é emitida pela Divisão de Fiscalização de Veículos e Condutores do Detran ou pela Circunscrição Regional de Trânsito (Ciretran). A respectiva autorização deve constar em local visível no veículo” (BRASIL, 2010).

Contudo, ainda se faz necessário duas vistorias anuais que devem acontecer nos meses de janeiro e junho, visando verificar questões de segurança do transporte.

Pretendeu-se com esta seção, trazer ao debate, as mais diversas informações quanto ao transporte de passageiros/escolar no Brasil, realizou-se aqui, um estudo minucioso acerca da temática, para buscar subsídios no intuito de entender, como deve ser a prestação adequada do serviço de transporte universitário.

Dai se denota a relevância da seção para a pesquisa, pois a partir das informações nela contida, buscará identificar se o serviço em questão atende as normas aqui abordadas.

Adiante, cumpre informar que na próxima seção, serão apresentados os resultados do questionário realizado com os alunos usuários do transporte.

#### **4. AVALIAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO EM CRIXÁS-GO, SOB A ÓTICA DOS USUÁRIOS.**

A presente seção versa a respeito da avaliação do serviço de transporte universitário em Crixás-GO. Pretende-se compreender através dos dados obtidos, como é a realidade da prestação deste serviço, fazendo um paralelo sempre que possível entre as respostas dos alunos e as informações contidas na seção 3 (três) que trouxe informações importantes sobre o transporte de passageiros, e transporte escolar no Brasil.

Objetivando compreender se tal serviço é proporcionado de maneira eficiente, segura e ainda verificar questões atinentes à manutenção do mesmo, alcançando dessa maneira o antepenúltimo objetivo específico do trabalho, traçado inicialmente na parte introdutória, passa-se a pesquisa mediante entrevista com os usuários do serviço.

Como meio de se obter essas informações, utilizou-se instrumento de pesquisa por meio de um questionário, assim como mencionado na metodologia, cuja aplicação aconteceu durante os dias 03 de dezembro a 07 de dezembro de 2018, de forma impressa, entregue a respectivamente a trinta alunos. Os alunos tiveram quatro dias para a devolução do questionário, e após transcorrido o prazo, apenas 17 (dezessete) foram devolvidos devidamente respondidos.

O questionário contou com oito perguntas objetivas, sendo que foi disponibilizado ao final, espaço para aqueles alunos que julgasse necessário descrever brevemente sobre a experiência com o transporte. Ressalta-se que o instrumento em questão encontra-se disponível no Apêndice A, dessa pesquisa.

Com a pretensão de tornar o trabalho mais claro, optou-se por trazer breves considerações quanto ao município de Crixás e a maneira que a prestação de perfaz, portanto a próxima seção apresentará essas informações.

##### **4.1. BREVES CONSIDERAÇÕES QUANTO AO MUNICÍPIO DE CRXÁS-GO E À PRESTAÇÃO DO SERVIÇO DE TRANSPORTE**

A subseção que se inicia traz breves considerações quanto ao município de Crixás-GO e a prestação do serviço de transporte. Espera-se aqui, informar o leitor sobre as principais características do lugar, este em que a pesquisa foi desenvolvida.

Relatar de maneira precisa como a prestação do serviço acontece, visando propiciar uma maior compreensão sobre a temática.

Como meios de informações, realizou-se pesquisa no site do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) assim como informações com os municípios.

Desse modo verificou-se que o município de Crixás fica localizado no Noroeste goiano, de acordo com as estatísticas do IBGE sua população estimada em 2018 é de aproximadamente 16.852 pessoas.

O município é conhecido pelas riquezas minerais, popularmente chamada de Cidade do ouro. Possui uma Universidade Pública, a UEG (Universidade Estadual de Goiás), que oferta apenas dois cursos: Licenciatura Plena em Pedagogia e Tecnólogo em Redes de Computadores. Verificou-se também que o transporte universitário é realizado a mais de 15 (quinze) anos sendo que atualmente, atende a uma demanda de 83 (oitenta e três) alunos, que utilizam o serviço como o meio de cursarem e se manterem na educação superior.

O município disponibiliza dois veículos para realizar o trajeto de Crixás-GO a Rubiataba-GO, sendo um ônibus e um micro-ônibus, o horário de saída para a faculdade ocorre por voltas das 16h00min e o retorno para casa se perfaz, para o primeiro, aproximadamente as 00h30min, já o segundo (micro-ônibus) acontece um pouco mais tarde entre 00h40min a 01h00min. Como se pode notar são mais de 6 (seis) horas de viagem diárias, contando ida e volta, e nessa perspectiva o oferecimento de um serviço adequado é inquestionável.

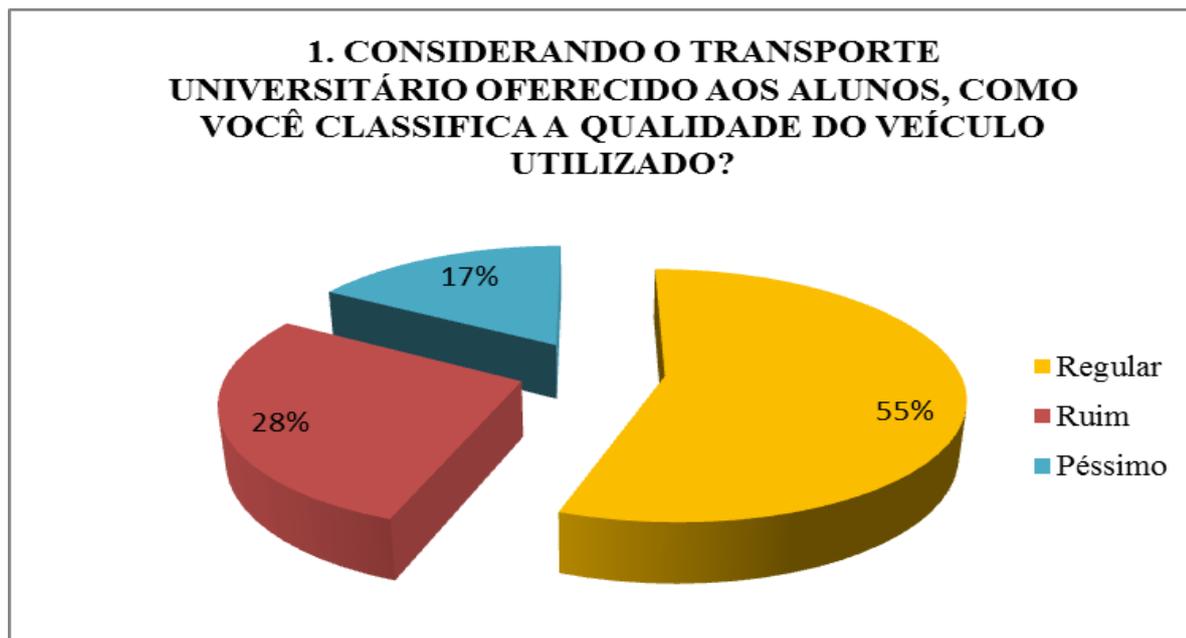
Superada essas observações, em seguida serão evidenciados os resultados da pesquisa de campo.

## **4.2 DOS RESULTADOS**

A presente subseção refere-se a apresentação dos resultados obtidos por meio do questionário realizado com os alunos que utilizam o transporte universitário. Para uma maior clareza, optou-se pela elaboração de gráficos. Vale esclarecer que o mesmo sempre contará com o que foi perguntado e a avaliação feita pelos entrevistados.

Deste modo, inicialmente buscando identificar a qualidade dos veículos que são ofertados aos estudantes, foi questionado, como os mesmo os classificam, e a esse respeito conforme demonstrado abaixo, 55% dos alunos julgaram que os veículos possuem qualidade regular, 28% julgaram como ruim e 17% julgaram como péssima a qualidade. No entanto não houve incidência de respostas assinaladas com “ótima e/ou bom”,

Gráfico 01- Classificação quanto a qualidade do veículo ofertado.



Fonte: Pesquisa de campo realizada nos dias 03 a 07 de dezembro de 2019  
Organizadora: Andreia Correia Alves

Vale aqui transcrever o relato de um aluno acerca do questionamento: “A minha experiência com o transporte é de pouca qualidade no transporte oferecido, molhando por dentro com várias goteiras, falta de transporte por falta de manutenção adequada, falta de segurança, vários buracos no assoalho” (Usuário I).

Consoante a essa resposta obteve a seguinte consideração de outro usuário:

O transporte universitário fornecido pelo Município de Crixás-GO muito me ajuda para conquistar o diploma superior, pois sem ele não teria condições em estudar o curso de Direito. No entanto, o transporte fornecido já é antigo e por esse motivo estraga muito e conseqüentemente é levado para oficina. Infelizmente o concerto do ônibus é demorado e algumas vezes tem que esperar chegar peças de outra cidade (capital), (Usuário II).

Não raro, o veículo apresenta problemas no trajeto, na maioria das vezes os alunos se juntam e pagam pelo concerto. Entretanto, como mencionado no comentário acima, quando há concerto demanda mais tempo, o veículo retorna para Crixás, o que acarreta em um dia letivo, lamentavelmente perdido.

A figura abaixo elucidada muito bem os relatos dos entrevistados, no dia do registro, (05 de abril de 2019 as 18h:04min), houve problemas com os pneus, e conseqüentemente o veículo não conclui o trajeto.

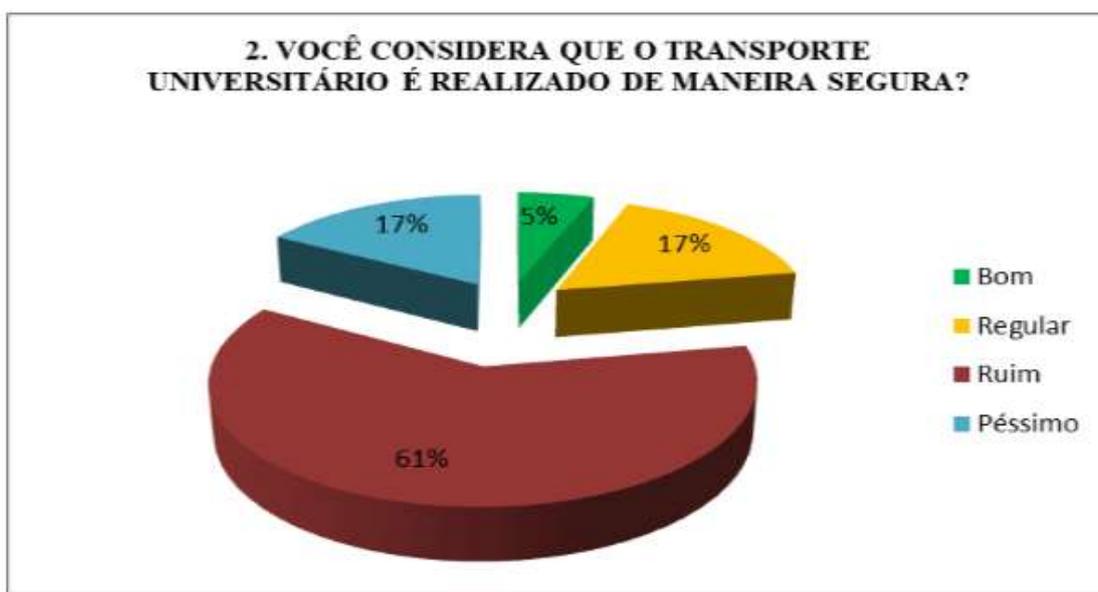
Figura 01- Demonstra o ônibus com problemas nos pneus, parado em uma oficina.



Fonte: Arquivo pessoal da autora

Observa-se o Gráfico 02:

Gráfico 02- Classificação quanto a segurança do transporte



Fonte: Pesquisa de campo realizada nos dias 03 a 07 de dezembro de 2018  
Organizadora: Andreia Correia Alves

Adiante, questionou-se a respeito da segurança do transporte, e conforme demonstrado no gráfico acima, 11 (onze) dos 17 (dezessete) entrevistados não consideram que o mesmo seja realizado de maneira segura.

Conforme estudado na seção três, o Guia do FNDE, ao tratar da segurança do transporte escolar, traz orientações que para um veículo ser mais seguro, deve ter no máximo sete anos de uso. O que não se percebe no veículo em questão, como já mencionado a idade útil do mesmo ultrapassa de maneira significativa esse tempo.

A questão da falta de sinto de segurança no veículo é um problema grave, sendo o teor dos relatos de muitos alunos, como se verá mais adiante. E a esse respeito é importante destacar, o que disciplina o art. 65 do Código de Trânsito Brasileiro: “É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN”.

Apesar disso, de acordo com a análise da figura abaixo, fica evidenciado a ausência dos cintos de segurança.

Figura 02- Poltronas sem o item “cinto de segurança”.



Fonte: Arquivo pessoal da autora

Destarte, importante transcrever o relato de um usuário quanto à segurança do transporte, que explica: “O transporte oferecido é de grande risco, pois não há nenhum meio de segurança como cinto. Em dias de chuva, grande partedo ônibus possui goteira, tendo as vezes que se retirar da poltrona” (Usuário VI).

Semelhante a essa resposta obteve-se do Usuário III o seguinte relato: “Deixa a desejar no quesito segurança e conforto, pois corremos riscos nestas estradas, mas fico muito grato em vir à faculdade sem custas, pois tem cidades que cobram para levar os acadêmicos”.

Nesse sentido, cumpre relembrar um acidente com o micro-ônibus, que ocorreu em dezembro de 2017, na volta para Crixás, a aproximadamente cinco km da cidade, no dia em comento, nenhuma aluno utilizava cinto, o que se deve ao fato do transporte ser destinado ao a criança e não jovens e/ou adultos.

Figura 03- Demonstra o micro-ônibus após um acidente.



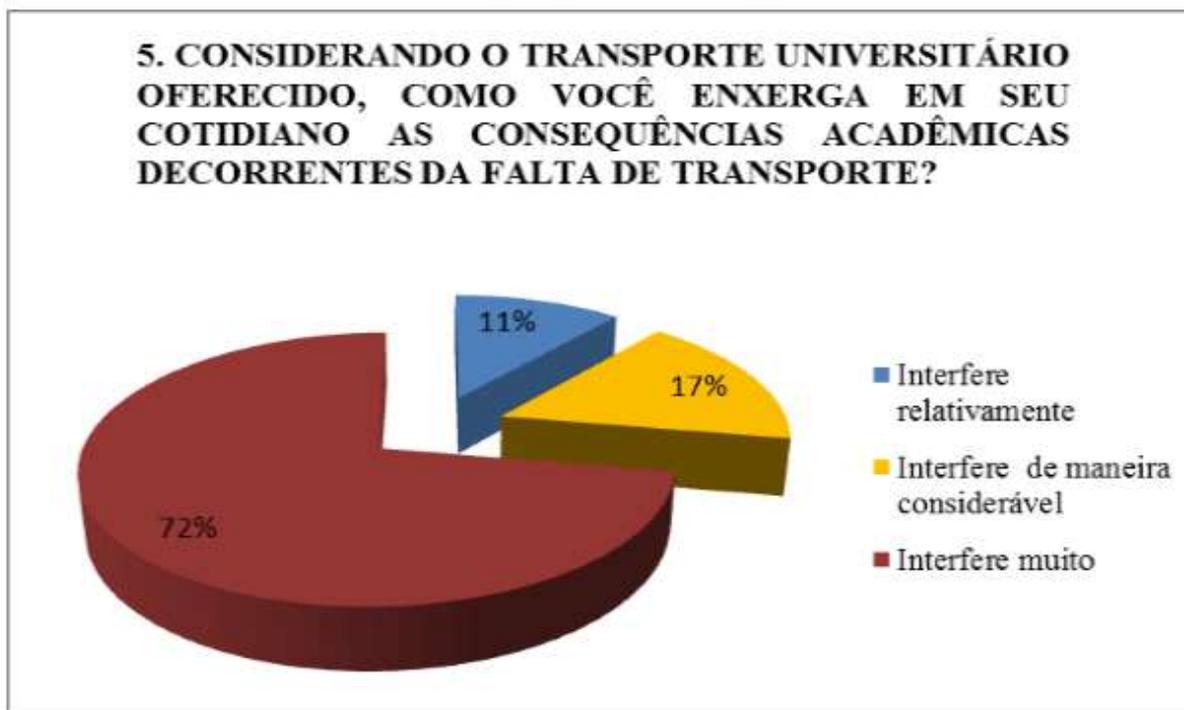
Fonte: Arquivo pessoal da autora

Apesar da figura não deixar dúvidas quanta a gravidade da situação, apenas uma aluna precisou ser hospitalizada, felizmente nada grave. O socorro aos alunos sobreveio de motoristas que passavam no momento, assim como das famílias que foram avisadas. O município, não entrou em contato com nenhum dos alunos que estavam presentes no dia, assim como não houve também responsabilização quanto à aluna hospitalizada.

Dando seguimento, foi perguntado como o aluno enxerga em seu cotidiano as consequências acadêmicas decorrentes da falta de transporte, e nesse sentido obteve-se quinze

respostas, que consideram que as faltas interferem muito na vida acadêmica, como se verifica tanto no gráfico, quanto no relato logo abaixo:

Gráfico 03- Classificação quanto às consequências acadêmicas



Fonte: Pesquisa de campo realizada nos dias 03 a 07 de dezembro de 2018  
Organizadora: Andreia Correia Alves

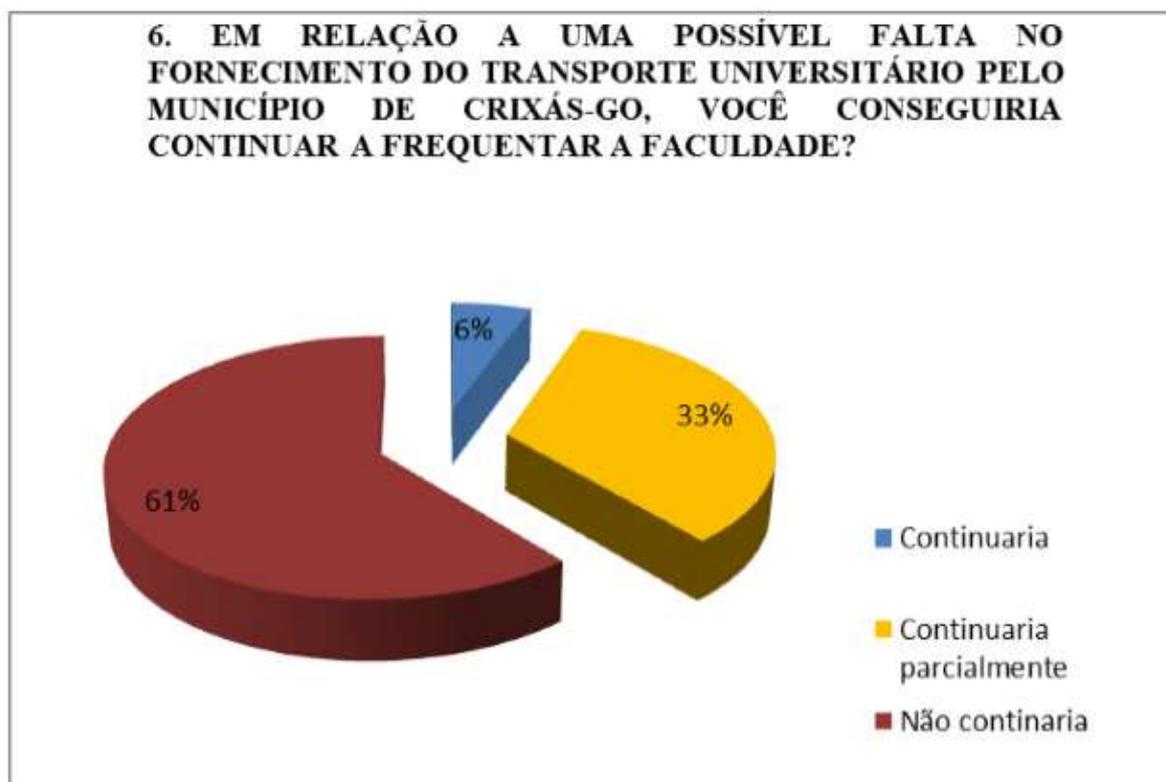
Nesse sentido, o Usuário II, expõe que geralmente o conserto do veículo demanda muito tempo, o que acaba prejudicando no dia a dia escolar, especialmente nos dias que advêm provas e/ou trabalhos, levando em consideração quando o município não fornece outro meio para os alunos.

Esta demora para o conserto do ônibus às vezes prejudica os alunos em relação as faltas, conteúdos, trabalhos e provas. Mas só prejudica quando não é fornecido um outro transporte para substituir a ausência do que está no concerto, porém “DEVE” ser um transporte que “CABE TODOS” os alunos, porque não adianta caber uns alunos e outros não “revezamento. (Usuário II).

Adiante, ao questionar sobre o fato de continuar a frequentar a faculdade, quando de uma possível falta, o gráfico abaixo, demonstra que para a maioria dos usuários, isso não seria possível. Grande parcela dos alunos, trabalha e estuda, sai do local de trabalho faltando poucas horas para o horário de saída dos ônibus, sem contar os demais afazeres, família, e ainda os trabalhos da faculdade. Outro aspecto que também deve ser levado em conta é a

distância entre as cidades de Crixás e Rubiataba, o que torna financeiramente inviável aos alunos custarem com o próprio transporte.

Gráfico 04- Classificação quanto às faltas/continuidade na faculdade



Fonte: Pesquisa campo realizada nos dias 03 a 07 de dezembro de 2018  
Organizadora: Andreia Correia Alves

A esse respeito faz-se necessário informar que até a conclusão desta pesquisa, houve 63 (sessenta e três) dias letivos de aula, contudo sobre esse percentual, a prestação efetiva se satisfaz em apenas 33 (trinta e três) dias.

Em outras palavras, durante os meses de fevereiro a maio de 2019, os alunos faltaram trinta dias. Continuando, quando questionados a respeito da eficácia da prestação (assiduidade, qualidade, lotação, tempo de percurso, etc.), verificou-se, que os alunos avaliaram uma prestação parcialmente eficaz. Nessa perspectiva o usuário XII, relata que:

Em contra partida tem-se de negativo a estrutura a que nos é dada. Apesar de o transporte ser fornecido gratuitamente, nos alunos sofremos com as precariedades do mesmo principalmente as épocas de chuva. Sem contar as inúmeras vezes que ficamos sem fornecimento do mesmo devido aos problemas mecânicos.

Semelhante ao relato acima descrito, o Usuário VI, destaca as falhas do veículo disponibilizado enfatizando que: “ Devemos ressaltar que o mesmo também apresenta falhas, tanto mecânicas, hidráulica e elétrica, umas com mais frequência e outras com menos, e quando chove molhamos, devido as várias infiltrações”.

Como pode-se observar a questão da chuva, um relato recorrente, entre as respostas subjetivas apresentadas. Como se verifica também na figura logo abaixo, a qual apresenta a aluna sem poder se recostar na poltrona, pois a mesma está molhada, assim como muitas outras.

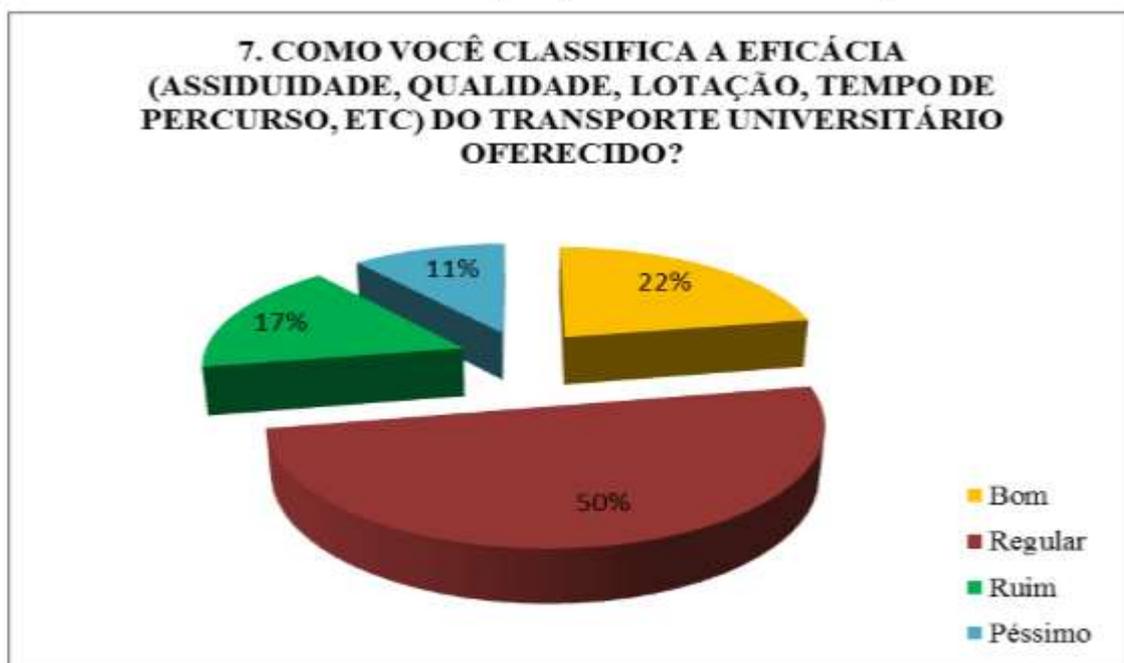
Figura 04 – Demonstra uma poltrona molhada devido a chuva e infiltrações no veículo



Fonte: Arquivo pessoal da autora

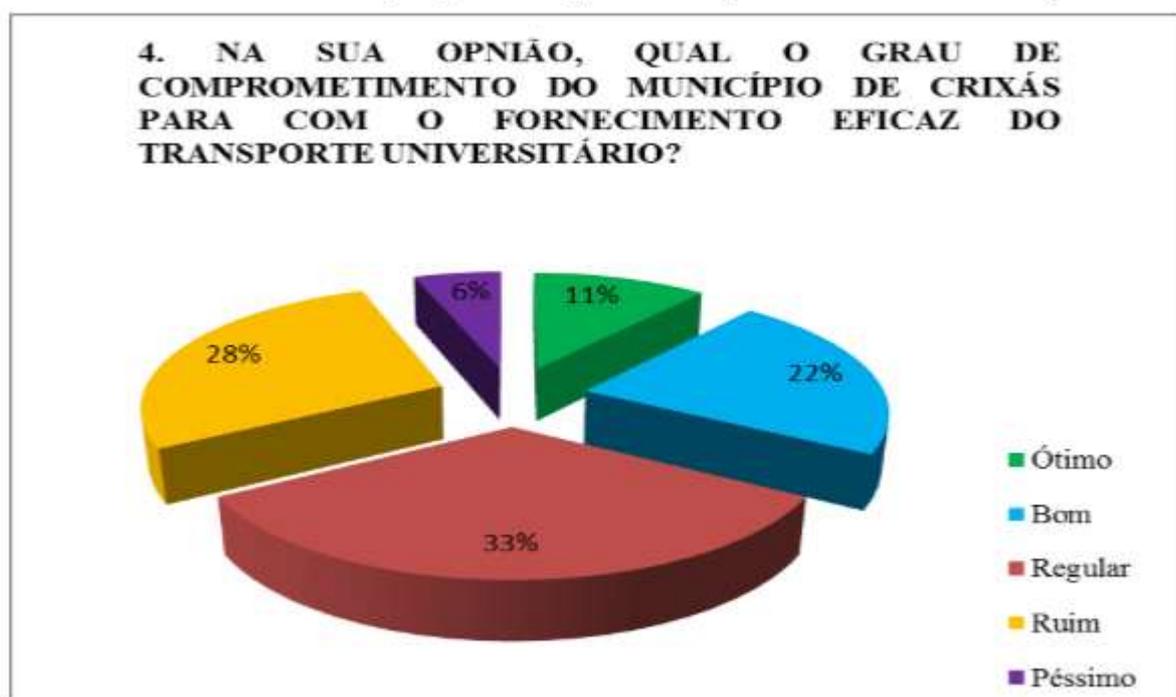
Dando seguimento, foi perguntado também, de acordo coma a opinião dos alunos sobre o grau de comprometimento do município para com o fornecimento eficaz do transporte universitário. Analisando os dados dos gráficos abaixo, verifica-se que os alunos avaliaram que o município é parcialmente comprometido com o transporte.

Gráfico 05- Classificação quanto à eficácia do transporte



Fonte: Pesquisa de campo realizada nos dias 03 a 07 de dezembro de 2018  
Organizadora: Andreia Correia Alves

Gráfico 06 – Classificação quanto ao grau de comprometimento do município



Fonte: Pesquisa de campo realizada nos dias 03 a 07 de dezembro de 2018  
Organizadora: Andreia Correia Alves

Em relação ao comprometimento do município, importante a análise das figuras abaixo, a primeira é uma cena comum do veículo fornecido pelo município, no dia em questão, o mesmo apresentou problemas mecânicos próximo a cidade de Pilar-GO, logo em seguida a outra figura demonstra a alternativa encontrada pelos os alunos, que foi a de andar por mais de 3 (três) km.

Após a caminhada até o município de Pilar, teve conhecimento da situação e prestou auxílio, levando os alunos até cidade, convém esclarecer que só frequentaram a faculdade neste dia (de carona com o veículo do referido município), aqueles que teriam estágio no dia seguinte, sendo que o restante permaneceram na rodoviária da cidade até aproximadamente por volta das 20h00min, em Pilar-Go, para só a partir de então, retornar as suas respectivas casas.

Figura 05 – Apresenta as condições precárias do ônibus.



Fonte: Arquivo pessoal da autora

A próxima figura, como já comentada demonstra os alunos caminhando, com o objetivo de chegar à Cidade de Pilar, já que o local onde se encontravam, era na conhecida serra que fica próxima a cidade em questão.

Figura 06- Alunos caminhando após o ônibus apresentar problemas mecânicos.



Fonte: Arquivo pessoal da autora

Ainda no tocante ao comprometimento do município com o transporte, convém evidenciar a figura abaixo, que apresenta dois alunos em um porta-malas de um carro de passeio.

No dia deste registro (19 de setembro de 2018 às 22h01minhs), o micro-ônibus apresentou problemas mecânicos no trajeto, ainda na cidade de Itapaci-GO, não sendo possível desse modo, chegar ao objetivo final.

No dia em questão não houve, por parte da municipalidade, oferecimento de alternativa aos alunos, o que os levou a optarem por improvisarem, para só assim conseguirem chegar à faculdade.

Vale esclarecer, portanto, que os alunos em questão autorizaram a divulgação da foto, por compreenderem que o trabalho trata de um assunto de relevante valor, principalmente entre o alunado. Desse modo o termo de autorização de imagem encontra-se inserido no anexo da pesquisa.

Figura 07- Apresenta dois alunos no porta malas de um carro.

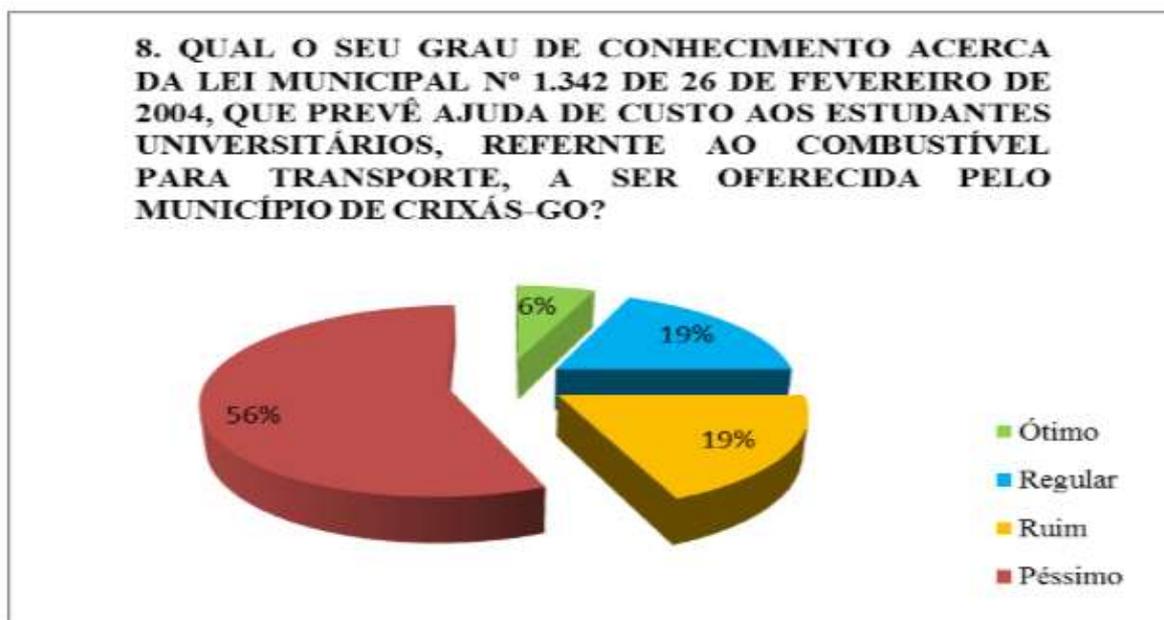


Fonte: Arquivo pessoal da autora

Continuando, adiante questionou sobre o grau de conhecimento dos alunos quanto a Lei nº 1.342, já mencionada no decorrer da pesquisa, a qual prevê ajuda de custo aos estudantes universitários, que estudam nas cidades de Ceres e Rubiataba, a ajuda de custo em questão trata-se de combustível, para aqueles dias que o ônibus por ventura não puder realizar o trajeto.

Muito embora, a lei seja de incontestável relevância para os alunos, na prática ela não encontra efetivação alguma. Haja vista que nos dias em que sobrevém a interrupção, não existe a referida “ajuda de custo”. Prova disso, são as inúmeras faltas acumuladas pela maioria dos estudantes, o que torna o resultado do gráfico abaixo, coerente com os inúmeros relatos aqui transcritos.

Gráfico 07- Classificação quanto ao grau de conhecimento da Lei Municipal nº 1.342/ 2004



Fonte: Pesquisa de campo realizada nos dias 03 a 07 de dezembro de 2018  
Organizadora: Andreia Correia Alves

Essa seção teve por finalidade, a busca pela compreensão, da realidade da prestação do serviço de transporte ofertado pelo município de Crixás-GO. Dessa maneira, com base nos resultados alcançados, foi possível identificar algumas informações importantes, inicialmente verificou-se que mesmo não havendo previsão legal sobre a responsabilidade com o serviço, o município tomou para si tal responsabilidade, prova disso é a prestação mantida há décadas.

Posteriormente, verificou-se o fato de que a prestação é consequentemente o principal meio que os alunos possuem para frequentarem e se manterem na faculdade. Haja vista que conforme foram questionados, não conseguiriam alternativas a não ser o transporte municipal. Ainda, restou demonstrado que o modo atual que a prestação é oferecida carece de urgentes adequações, a fim de fornecer um serviço eficaz, seguro e contínuo aos estudantes.

Outro ponto que merece atenção é a Lei Municipal lei nº 1.342/2004, que dispõe sobre ajuda de custo ao alunado da educação superior, que muito embora seja extremamente relevante, na vida prática não encontra efetivação. Ademais a próxima subseção, apresenta a elaboração de proposta de lei que objetiva incluir a responsabilidade/obrigação do transporte universitário na legislação de Crixás-GO.

### 4.3. OBRIGATORIEDADE DO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO NA LEGISLAÇÃO DE CRIXÁS-GO

A subseção que se inicia apresenta a iniciativa de proposta de Lei que objetiva a inclusão da obrigatoriedade com transporte universitário na legislação do Município de Crixás.

Com ela foi possível de maneira efetiva, alcançar o último objetivo específico da presente pesquisa. Buscando assistência e comprometimento do Poder Público municipal quanto ao fornecimento gratuito desse serviço tão primordial a classe dos universitários.

Nota-se dessa maneira, que a relevância de tal proposta para o trabalho e principalmente para a vida prática dos alunos é incontestável, pois possibilitará a garantia do direito ao transporte, como já visto assegurado constitucionalmente, permitirá a frequência e permanência dos alunos no ensino superior, concretizando um direito tão importante que é o da educação.

Cumprido salientar, que a referida proposta, foi entregue no dia 08/05/2019, ao Vereador Álvaro Lopes, o qual na oportunidade demonstrou grande interesse pela iniciativa em questão, dando um visto de recebimento, e ressaltando que a mesma será devidamente apresentada a Câmara Municipal no mês de Junho do ano que corre, entre os dias 03 a 06 do respectivo mês. Sob esta lógica convém expor:

**Art. 1º** A presente Lei, dispõe sobre o direito de todos os alunos residentes no município de Crixás-GO, regularmente matriculados em curso superior e de cursos profissionalizantes, devidamente autorizados pelo MEC (Ministério da Educação e Cultura) ao transporte municipal gratuito. **Parágrafo Único** - Passa a ser obrigatório o transporte gratuito de alunos universitários e estudantes de cursos profissionalizantes da rede pública ou privada de ensino, excepcionalmente localizada nas cidades de Ceres-GO e Rubiataba-Go, em consonância com a lei municipal 1.342 de fevereiro de 2004. **Art. 2º** O transporte escolar gratuito previsto nesta Lei deve garantir ao aluno o transporte pelo trajeto de ida e a volta, devendo estabelecer-se um ponto comum onde ocorrerão embarque e desembarque dos usuários, até a unidade de ensino superior ou profissionalizante onde estiver matriculado. **Art. 3º** A execução do transporte municipal universitário será realizado pelos veículos da Municipalidade, bem como pelos veículos adquiridos através do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), nos termos do artigo 5º, parágrafo único, da Lei Federal nº 12.816/2013. **Art. 4º** A manutenção e desenvolvimento do Transporte Municipal Universitário correrá por dotação orçamentária própria. **Art. 5º** Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

A proposta em comento, se baseia na Lei municipal 1.342/2004, que assegura ajuda de custo aos alunos universitários de Crixás-GO, que estudam nas cidades de Ceres e Rubiataba assim cuidou na elaboração por enfatizar que terá direito a utilizar o transporte

fornecido pela municipalidade, aqueles alunos residente no município de Crixás, e que estejam regularmente matriculados em cursos de nível superior e/ou profissionalizante, desde que autorizados pelo Ministério da Educação e Cultura.

A prestação do serviço passa a ser obrigatório aos estudantes matriculados tanto em instituições de ensino público ou privado, ressaltando que fica condicionado à cidade, excepcionalmente em Ceres e Rubiataba.

A referida proposta estabelece ainda questões atinentes ao embarque e desembarque dos alunos, bem como designa também que a manutenção do transporte fica a encargo do poder público municipal.

Por fim, a presente proposta legitima aos estudantes o direito social ao transporte, que em reiterados anos é fornecido pelo poder público municipal e como outrora verificado, é realizado de maneira inadequada, ao passo que não é regulamentado por legislação específica. Assim, a proposta possibilita os direitos dos estudantes a educação superior, fazendo com que a prestação do serviço dada pelo Município se torne obrigatória diante de tal aprovação. Por conseguinte, importa informar que o esboço, se encontra acostada a essa pesquisa.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Inicialmente tem-se que os direitos sociais objetivam assegurar que os cidadãos recebam do Estado garantias para a uma vida digna, sem qualquer tipo de distinção. Contudo esses direitos basilares devem ser respeitados, partindo do texto constitucional para ganhar a devida efetivação. Nesse sentido, é preciso observar três princípios que estão intimamente ligados a essa efetivação, quais sejam: o mínimo existencial, reserva do possível e o princípio da vedação ao retrocesso, já devidamente discutido no curso do trabalho.

Embora os direitos sociais estejam previstos na Constituição Federal, a garantia do transporte só se perfez com a Emenda Constitucional nº 90/2015. Desta maneira, o transporte passou a integrar o rol dos importantes direitos sociais, previstos no art. 6º da Carta Magna. Ao passo que o transporte é um facilitador no dia a dia das pessoas, especialmente àqueles estudantes que para terem acesso à educação carecem do mesmo para suprir essa necessidade.

Assim, a presente pesquisa buscou verificar a responsabilidade do Município de Crixás-GO em relação à manutenção, segurança e eficácia da prestação do transporte universitário, que por sua vez apresentou os seguintes resultados:

Primeiramente, quanto a manutenção do transporte os dados são bem claros, especialmente acerca dos alcançados no Gráfico 01, que buscou compreender a qualidade do veículo ofertado, e sobre esse questionamento 55% das respostas consideraram como regular e 28% consideraram ruim, outro dado que merece destaque é em relação ao questionamento sobre uma possível interrupção do fornecimento se os alunos conseguiram continuar a frequentar a faculdade, 61% dos alunos mencionaram não ser possível continuar a frequentar, o que só reafirma a relevância de um oferecimento adequado ao alunado.

No que diz respeito a segurança constatou-se que o transporte não cumpre com as disposições pertinentes ao transporte escolar e de passageiros no Brasil, Recomendação do Ministério Público, muito menos com o Código de Trânsito Brasileiro, a exemplo da idade útil do veículo, falta de cinto de segurança, ausência de vistorias regulares do veículo.

O que se comprova com base nos dados obtidos por meio da pesquisa de campo, no Gráfico 02, que evidencia a margem de 61% das respostas que avaliaram que o transporte não é realizado de maneira segura. Constatando-se sua gravidade, vez que o que está em questão além do acesso e permanência na educação superior, é a integridade física e a vida

dos mais de oitenta alunos que diariamente percorrem o trajeto entre Crixás e Rubiataba, valendo-se do transporte ofertado pelo município.

Já em relação a eficácia, os resultados oscilaram entre regular e ruim, sendo que se obteve muitos relatos quanto a precariedade do veículo, enfatizando que em inúmeras vezes os veículos apresentam problemas mecânicos no percurso, o que acarreta ao alunado falta a faculdade, e nesse quesito os alunos são prejudicados de maneira mais considerável, como apresentado, em 63 dias letivos, houve apenas 33 dias de efetivação da prestação, em outras palavras o município interrompeu o serviço 30 vezes, em muitas delas de forma injustificada.

Ainda, através da pesquisa de campo averiguou-se que os estudantes usuários do transporte oferecido pelo Município de Crixás são gratos pelo seu fornecimento. Entretanto, ressaltam a importância da tomada de providências quanto a forma que esse serviço é prestado, tendo em vista a precariedade com que é feito.

Assim, mediante do que fora demonstrado, o transporte universitário ofertado pelo Município está longe de ser adequado no que diz respeito às condições estabelecidas nos dispositivos legais, bem como as orientações expedidas a fim de que o transporte se torne um serviço prestado de qualidade e acima de tudo seguro. Além do que, verifica-se o descumprimento da Lei nº 1.342/2004, vez que deveria ser destinada aos estudantes a ajuda de custo prevista nesta lei orgânica, não prejudicando-os com diversas faltas como fora contabilizadas pelos alunos.

Ressalta-se que o transporte universitário ofertado pelo Município de Crixás tem caráter rotineiro e vem sendo prestado ao longo dos anos de maneira inadequada, não obedecendo ao disposto na lei orgânica municipal que ressalta a ajuda de custo aos estudantes.

Ante o exposto, compreende-se que o município tomou para si a responsabilidade com a prestação, e ao tomar parte disso deve-se comprometer a ofertar um serviço adequado ao alunado, especialmente no que diz respeito à lei municipal editada pelo município.

Ainda, cumpre ressaltar que a proposta de lei entregue ao vereador Álvaro Lopes, deu um resultado satisfatório a pesquisa, pelo fato de que se aprovada poderá assegurar aos alunos um transporte com mais qualidade, segurança e efetividade, contando com o comprometimento do Poder Público em relação ao serviço.

Portanto, a discussão a que se apresenta o transporte universitário é importantíssima e é necessária ser colocada em evidência, tendo em vista que a integridade física e moral dos estudantes devem ser preservadas, fazendo com que suas vozes sejam legitimamente ouvidas para que desse modo possam frequentar e se manter no ensino

superior, concretizando assim, dois direitos assegurados pela Lei Maior, qual seja: A educação e o transporte.