



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS BIOLÓGICA E DA SAÚDE - CCBS
DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO FÍSICA
CURSO DE LATO SENSU EM EDUCAÇÃO FÍSICA**

JOSÉ DO Ó PRIMO NETO

**POLÍTICA PÚBLICA BICICLETA ESCOLAR UMA AÇÃO DO
“A CAMINHO DA ESCOLA”**

Campina Grande - PB

Fevereiro / 2015

JOSÉ DO Ó PRIMO NETO

**POLITICA PUBLICA BICICLETA ESCOLAR UMA AÇÃO DO
“A CAMINHO DA ESCOLA”**

Trabalho de Conclusão de Curso – TCC,
em formato de artigo, apresentado ao
Curso de Especialização em Educação
Física da Universidade Estadual da
Paraíba – UEPB, em cumprimento as
exigências parciais para obtenção ao
Título de especialista em Educação Física
Escolar.

ORIENTADOR: Prof. José Eugênio Eloi Moura

Campina Grande - PB

Fevereiro / 2015

É expressamente proibida a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano da dissertação.

O11p Ó Primo Neto, José do.
Política pública bicicleta escolar uma ação do "A caminho da escola" [manuscrito] / José do Ó Primo Neto. - 2015.
17 p. : il. color.

Digitado.
Monografia (Especialização em Educação Física Escolar) -
Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Biológicas e
da Saúde, 2015.
"Orientação: Prof. Esp. José Eugênio Elói Moura,
Departamento de Educação Física".

1. Políticas públicas. 2. Transporte escolar. 3.
Acessibilidade. I. Título.

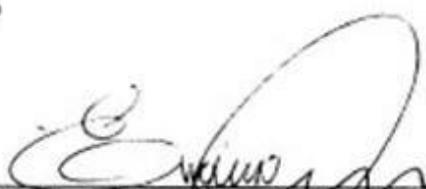
21. ed. CDD 388.042

JOSÉ DO Ó PRIMO NETO

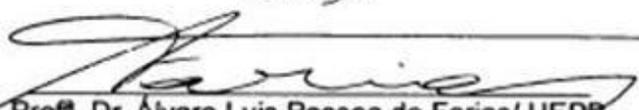
POLITICA PUBLICA BICICLETA ESCOLAR UMA AÇÃO DO "A CAMINHO DA ESCOLA"

Trabalho de Conclusão de Curso – TCC, em formato de artigo, apresentado ao Curso de Especialização em Educação Física da Universidade Estadual da Paraíba – UEPB, em cumprimento as exigências parciais para obtenção ao Título de especialista em Educação Física Escolar.

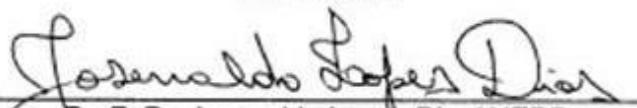
Aprovado em 26/02 2015



Prof. Esp. José Ezequiel Eloi Moura / UEPB
Orientador



Prof. Dr. Álvaro Luis Pessoa de Farias/ UEPB
Examinador



Prof. Dr. Josenaldo Lopes Dias/ UEPB
Examinador

Campina Grande - PB

Fevereiro / 2015

RESUMO

O estudo tem como objetivo apresentar os programas do transporte escolar no Brasil e no estado do PB, dando ênfase a ação “Bicicleta Escolar” a fim de se conhecer a realidade dessa ação e quais seus benefícios. A metodologia utilizada foi pesquisa bibliográfica. O transporte escolar é, portanto, uma política educacional essencial para o acesso de considerável número de alunos de escolas públicas ao ambiente escolar, condição para que se garanta o direito à educação. A bicicleta com um transporte escolar oferece uma série de benefícios ambientais e sociais. Dentre os ambientais incluem redução na utilização de energia, na poluição atmosférica e na social visa garantir a universalização do acesso ao direito à educação com qualidade.

A bicicleta é um instrumento que ajuda o praticante a ter uma melhor qualidade de vida, propiciando um bom condicionamento físico, uma melhora nos batimentos cardíacos aumenta a capacidade de circulação sanguínea e de resistência física, além de ser um meio de transporte que não agride o meio ambiente. Sendo assim um importante elemento facilitador para o transporte escolar com uma política pública de mobilidade urbana.

Palavras chave: Políticas Públicas, Transporte Escolar, Acessibilidade

INTRODUÇÃO

A função que o Estado desempenha em nossa sociedade sofreu inúmeras transformações ao passar do tempo. No século XVIII e XIX, seu principal objetivo era a segurança pública e a defesa externa em caso de ataque inimigo. Entretanto, com o aprofundamento e expansão da democracia, as responsabilidades do Estado se diversificaram. Atualmente, é comum se afirmar que a função do Estado é promover o bem-estar da sociedade. Para tanto, ele necessita desenvolver uma série de ações e atuar diretamente em diferentes áreas, tais como saúde, educação, meio ambiente.

Para atingir resultados em diversas áreas e promover o bem-estar da sociedade, os governos se utilizam das Políticas Públicas que podem ser definidas da seguinte forma: “(...) Políticas Públicas são um conjunto de ações e decisões do governo, voltadas para a solução (ou não) de problemas da sociedade (...)” Dito de outra maneira, as Políticas Públicas são a totalidade de ações, metas e planos que os governos (nacionais, estaduais ou municipais) traçam para alcançar o bem-estar da sociedade e o interesse público. É certo que as ações que os dirigentes públicos (os governantes ou os tomadores de decisões) selecionam (suas prioridades) são aquelas que eles entendem serem as demandas ou expectativas da sociedade. Ou seja, o bem-estar da sociedade é sempre definido pelo governo e não pela sociedade. Isto ocorre porque a sociedade não consegue se expressar de forma integral.

Assim, o interesse público o qual, por sua vez, reflete as demandas e expectativas da sociedade se forma a partir da atuação dos diversos grupos. Durante a apresentação de suas reivindicações os grupos tentam obter apoio de outros grupos, mas também sofrem oposição daqueles que têm outras reivindicações contrárias.

Em outras palavras, as Políticas Públicas são o resultado da competição entre os diversos grupos ou segmentos da sociedade que buscam defender (ou garantir) seus interesses. Tais interesses podem ser específicos como a construção de uma estrada ou um sistema de captação das águas da chuva em determinada região ou gerais como demandas por segurança pública e melhores condições de saúde e educação.

Ações do governo destinadas a educação são chamadas Políticas Públicas Educacionais que é tudo aquilo que um governo faz ou deixa de fazer em educação. Porém, educação é um conceito muito amplo para se tratar das políticas educacionais.

Isso quer dizer que políticas educacionais é um foco mais específico do tratamento da educação, que em geral se aplica às questões escolares. Em outras palavras, pode-se dizer que Políticas Públicas Educacionais dizem respeito à educação escolar.

Reconhecendo a importância das políticas públicas educacionais, o governo federal, em parceria com os demais entes governamentais, busca desenvolver, por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), políticas, programas e ações com o intuito de combater, ou pelo menos amenizar, as desigualdades existentes entre regiões, estados e municípios brasileiros. Este problema é abordado por Dourado (2005) nos seguintes termos:

[o Brasil apresenta uma] estrutura educacional descentralizada e fortemente marcada por disparidades entre as cinco regiões que o compõem (norte, nordeste, centro-oeste, sul e sudeste). Desse modo, os indicadores educacionais retratam esse processo desigual e combinado e requerem políticas e gestões para a educação que considerem esse cenário na busca de alternativas e proposições educativas.

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 4, 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. O Programa A caminho da Escola tem como beneficiários todos os alunos da educação básica das redes públicas dos estados e dos municípios residentes em áreas rurais. Seus objetivos são: renovar a frota de veículos escolares; garantir segurança e qualidade ao transporte dos estudantes, por meio de padronização e inspeção de veículos; contribuir para a redução da evasão escolar em observância ao Plano Nacional de Educação; garantir o acesso e a permanência na escola dos estudantes matriculados na educação básica da zona rural.

Todas as ações incorporadas dentro desse programa buscam fazer com que o transporte escolar não seja um empecilho para que estudantes das áreas rurais, residentes nas mais variadas regiões do país, acessem as unidades de ensino, mas sim um facilitador nesse processo. Dessa forma, espera-se que a oferta deste serviço pode trazer como benefícios um melhor acesso dos estudantes às escolas, a redução da evasão escolar e a maior permanência nas escolas por parte desses alunos.

Dentre os programas desenvolvidos no Plano de Desenvolvimento da Educação - PDE tem-se o denominado Caminho da Escola que é um programa de transporte escolar para estudantes da educação básica que residem na zona rural. Todas as

ações incorporadas dentro desse programa buscam fazer com que o transporte escolar não seja um empecilho para que estudantes das áreas rurais, residentes nas mais variadas regiões do país, acessem as unidades de ensino, mas sim um facilitador nesse processo.

Criado em 2007, o programa Caminho da Escola foi ampliado em 2010 para dar aos estudantes uma nova alternativa de acesso às escolas públicas: a Bicicleta Escolar. Esta ação foi concebida após estudos realizados pelo FNDE mostrarem que muitas crianças percorrem a pé, diariamente, de três a 15 quilômetros para chegar à escola ou ao ponto onde passa o ônibus escolar. A bicicleta pode diminuir o esforço diário desses alunos, possibilitando, ainda, a prática de uma atividade física saudável.

É a partir das inúmeras necessidades educacionais da sociedade que nascem essas políticas para atender determinados fins e a política do transporte escolar é apenas uma dessas. Mas, para que tais políticas sejam implementadas de maneira que atendam às necessidades educacionais, é preciso que a sociedade as conheça, reconheça sua importância, identifique os sujeitos responsáveis pela execução e pela fiscalização e acompanhe a efetivação das mesmas e principalmente se estão preparadas para receber tais benefícios.

Esse estudo tem como objetivo desenvolver pesquisa bibliográfica para o levantamento dos dados relacionados ao transporte escolar rural brasileiro dando ênfase a ação “Bicicleta Escolar” a fim de se conhecer a realidade dessa ação nos diferentes municípios paraibanos.

O estudo tem como objetivo apresentar os programas do transporte escolar no Brasil e no estado do PB, dando ênfase a ação “Bicicleta Escolar” a fim de se conhecer a realidade dessa ação e quais seus benefícios.

Antes mesmo de a Constituição Federal ser promulgada e prever a oferta de programas suplementares, entre eles o de transporte escolar, já havia debates na esfera federal em relação à necessidade de ampliar as oportunidades de acesso à escola pública, “notadamente no meio rural”, e constituir um programa de transporte escolar. No ano de 1986, foi publicada no Diário Oficial da União (DOU) a portaria n.86, do MEC, datada de 03 de fevereiro do referido ano, a qual instituía o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), destinado a promover o financiamento de veículos para transporte de escolares a governos municipais.

Entretanto é no ano de 1994, mais precisamente em 21 de junho, nove anos após a promulgação da referida portaria no DOU, que é publicada outra Portaria

Ministerial de número 955 pelo MEC, em que é criado o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) e dessa vez o MEC o coloca em prática. Após o PNTE surgem outros programas federais para o transporte, o Pnate e o Caminho da Escola.

Programa Nacional de Transporte Escolar - PNTE

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

Nos dois anos subsequentes a sua criação, o programa atendeu apenas municípios priorizados pelo Programa Comunidade Solidária²; a partir do ano de 1997, muda seu direcionamento e passa a atender aos demais municípios da federação e àqueles que apresentassem situações de nucleações de escolas. No ano de 1998 foram atendidos 1.558 municípios no país, este aumento ao atendimento foi atribuído à alocação de maior volume de recursos para o programa. Entretanto no ano de 1999 o programa não foi executado por falta de recursos (Barros, 2001). Nos anos subsequentes, 2000 a 2003, o programa foi implementado e um número significativo de municípios foi contemplado, também a partir de 2000 as ONGs passam a receber os veículos.

No ano de 2004, no que diz respeito às ONGs, o programa passa a atender somente aquelas sem fins lucrativos que mantinham escolas especializadas de ensino fundamental e atendiam até 100 alunos. Neste caso as entidades recebiam até R\$ 35.000,00 mediante celebração de convênio para aquisição de veículos zero quilometro. Em 2005 não há informes no site do MEC sobre o andamento do programa, subtende-se que o programa se manteve nos mesmos moldes de 2004; em 2006, as entidades, para serem atendidas pelo programa, não poderiam ter sido contempladas nos três anos anteriores e em 2007 o programa é extinto com a criação do Fundeb, cuja lei regulamentadora inclui o cômputo de matrículas das entidades de educação especial sem fins lucrativos conveniadas com estados ou prefeituras para fins de repartição dos recursos.

Somando o número de municípios e ONGs atendidas no período de 1994 a 2003, o programa chegou ao número de 7.469; segundo informações obtidas no site do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), alguns municípios foram contemplados pelo programa mais de uma vez.

Este programa totalizou, em valores monetários, em torno de 360 milhões de reais, em nove anos, foi uma política importante de apoio aos municípios e ONGs em se tratando de possibilitar aquisições de veículos e, dessa forma, qualificar o transporte escolar. De outra parte, não foi uma política que universalizou o atendimento aos municípios e ONGs.

Em 2001 a Câmara dos Deputados elabora, através de uma nota técnica, o Plano Nacional de Transporte Escolar e, neste, segundo Barros (2001), aparecem várias iniciativas parlamentares: no ano de 2000 foram apresentadas 74 emendas ao Orçamento da União, que beneficiaram municípios de 15 estados brasileiros em relação ao transporte escolar; no ano de 2001 estas emendas sobem para 81 e ampliam o benefício para 23 estados da federação. A partir destes dados é possível argumentar que essa quantidade de emendas aponta para a grande necessidade dos municípios de receber auxílio em relação ao transporte escolar.

No referido Plano constam também algumas sugestões para aumentar o montante de recursos federais para o transporte escolar; o documento expõe a necessidade de que a legislação da época - Lei do Fundef, Lei Nº 9.766/983 e MP Nº 2.100-21 de 24 de abril de 20014, viesse a definir: valores para o transporte de alunos rurais; estabelecimento, nas leis estaduais, de um dispositivo que tratasse do transporte escolar; e a inclusão de um dispositivo legal que condicionasse o recebimento dos recursos federais somente mediante a elaboração desta lei estadual. Essas sugestões, na atualidade, ou foram incorporadas à legislação, como é o caso da Lei do Fundeb, ou foram superadas por mudanças contextuais.

Da maneira como o PNTE foi criado, ele não deu conta da real necessidade de financiamento do transporte escolar pelos municípios, entretanto, foi uma iniciativa federal com o intuito de apoiar prefeituras e organizações não-governamentais para a constituição e manutenção de uma das modalidades de transporte rural. No ano de 2004, com a criação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate), este passa a assumir o transporte escolar rural dos municípios que até então, era atribuição do PNTE; este novo programa traz uma nova configuração ao atendimento.

No ano de 2007 o PNTE foi extinto, a partir da instituição do Fundeb. Criou-se neste mesmo ano o Caminho da Escola.

Programa A Caminho da Escola

Este Programa foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, do FNDE, e tem como beneficiários todos os alunos da educação básica das redes públicas dos estados e dos municípios residentes em áreas rurais. Em 2009 o governo federal promulgou o decreto Nº 6.768, de 11/02/2009, que visa disciplinar o programa e que lhe atribui cinco objetivos. Os objetivos do Caminho da Escola são: renovar a frota de veículos escolares; garantir segurança e qualidade ao transporte dos estudantes, por meio de padronização e inspeção de veículos; contribuir para a redução da evasão escolar em observância ao Plano Nacional de Educação; garantir o acesso e a permanência na escola dos estudantes matriculados na educação básica da zona rural; obter a redução dos preços dos veículos e propiciar o aumento da transparência nas aquisições. Este programa se assemelha em parte ao PNTE, programa já descrito.

Os executivos estaduais e municipais podem participar do Programa Caminho da Escola a partir de várias modalidades e formas: utilizando recursos próprios, bastando aderir ao pregão eletrônico realizado pelo FNDE, que faz o registro de preços de veículos padronizados para o transporte escolar; através de convênio firmado com o FNDE; e via financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que disponibiliza linha de crédito especial para a aquisição de ônibus zero quilômetro e de embarcações novas.

Aos estados e municípios, que desejarem adquirir veículos através da modalidade de financiamento, o programa oferece linha de crédito especial, com juros abaixo da média do mercado e prazos mais longos (até 96 meses), pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), é possível adquirir ônibus, mini ônibus, micro-ônibus zero quilômetro e embarcações novas.

O FNDE declara em seu *site* que até janeiro de 2011 o programa atendeu 3.826 municípios e viabilizou a compra de 12.091 ônibus escolares, nas três modalidades de aquisição e que o montante de recursos que circulou através do programa chega à casa dos 8 bilhões, R\$ 2.061.713.700,00. Na tabela 2 estão registrados esses dados, discriminados nas três modalidades de aquisição dos ônibus.

Ação Bicicleta Escolar

Criado em 2007, o programa Caminho da Escola foi ampliado em 2010 para dar aos estudantes uma nova alternativa de acesso às escolas públicas: a Bicicleta Escolar. Esta ação foi concebida após estudos realizados pelo FNDE mostrarem que muitas crianças percorrem a pé, diariamente, de três a 15 quilômetros para chegar à escola ou ao ponto onde passa o ônibus escolar. A bicicleta pode diminuir o esforço diário desses alunos, possibilitando, ainda, a prática de uma atividade física saudável.

Concebida pelo FNDE e testada em laboratório credenciado pelo Inmetro, a bicicleta escolar já está disponível para que estados e municípios possam comprá-la com recursos próprios. Para isso, basta pedir adesão à ata de registro de preços do FNDE e fazer o pedido.

A bicicleta pode diminuir o esforço diário desses alunos, possibilitando, ainda, a prática de uma atividade física saudável. O transporte ativo é a maneira mais prática e sustentável de se aumentar a atividade física diária; resulta em benefícios indiretos como qualidade do ar, menos engarrafamentos no trânsito e menos emissões de CO₂. Para se aumentar o transporte ativo também é necessário que se desenvolvam estratégias que facilitem o acesso a trilhas, ciclovias e transportes públicos em conjunto com programas efetivos de incentivo à caminhada e ao uso de bicicletas e transporte público (como trens, metrô e ônibus). Esta combinação de ações aumenta as alternativas de transporte que não sejam veículos motorizados utilizados individualmente e resulta em aumento da atividade física.

Essas bicicletas são padronizadas, de baixo custo e concebida em dois tamanhos – aro 20 e aro 26 –, a bicicleta do Caminho da Escola também passou por teste de campo em 22 municípios das cinco regiões do país. No teste, os estudantes aprovaram o novo veículo. A bicicleta tem quadro reforçado, selim anatômico, paralamas, bagageiro traseiro e descanso lateral, além de itens de segurança, como espelho retrovisor, campainha e refletores dianteiro, traseiro, nas rodas e pedais. Ainda vem com uma bomba manual para encher pneu e ferramentas de montagem e regulagem.

Em 2011, o governo federal divulgou uma nova ação em relação ao Caminho da Escola: a doação, pelo FNDE, de bicicletas para municípios com até 5 mil alunos matriculados na rede pública de educação básica. Em maio, foi divulgada a lista dos primeiros 81 municípios beneficiados, num total de 30 mil bicicletas.



Fonte: http://seceducboqueirao.blogspot.com.br/2011/12/bicicletas-escolares_07.html

Em 2011, o governo federal divulgou uma nova ação em relação ao Caminho da Escola: a doação, pelo FNDE, de bicicletas para municípios com até 5 mil alunos matriculados na rede pública de educação básica. Em maio, foi divulgada a lista dos primeiros 81 municípios beneficiados, num total de 30 mil bicicletas. Até o fim deste ano, o governo espera beneficiar 300 municípios com a doação de 100 mil bicicletas. Para ser selecionado, o município precisa solicitar a doação e cumprir o critério de possuir, no máximo, 5 mil alunos matriculados na rede pública de educação básica. Junto com as bicicletas, o FNDE doa capacetes, para reforçar a segurança dos estudantes. São dois tipos de capacetes, para crianças maiores e menores. Ambos são fabricados com poliestireno expandido (EPS) de alta densidade, próprio para absorver impactos, e o casco externo é revestido em policloreto de vinila (PVC), material que funciona como deslizante. Ainda possui, na parte interna, espumas removíveis, com tecido lavável, tratamento antialérgico e que proporciona alta absorção de suor.

De acordo com Martens (2004) a combinação da bicicleta com um transporte escolar oferece uma série de benefícios ambientais e sociais. Dentre os ambientais incluem redução na utilização de energia, na poluição atmosférica e na sonora. Quando relacionado com o uso do automóvel, por exemplo, a magnitude desses benefícios dependerá do número de automóveis que vão sendo substituídos. Uma das principais características do transporte cicloviário é sua flexibilidade no espaço urbano. A bicicleta é acessível em quase todos os pontos da cidade, não precisando de grandes espaços físicos para tanto.

A utilização da bicicleta como meio de transporte para pequenas e médias distâncias e a integração da bicicleta ao sistema municipal de transporte coletivo vem ao encontro dessa perspectiva. Pensar em sustentabilidade é repensar o modelo de produção e consumo adotado pela sociedade. A “escolha” pelo meio de transporte também está associada a esse modelo.

As políticas de transportes, tanto as relacionadas ao transporte público de passageiros quanto as relacionadas ao transporte privado e o transporte não motorizado, influenciam e são influenciadas direta e/ou indiretamente por políticas públicas de naturezas diversas. (...) Dentro do ambiente das cidades, o conjunto de políticas urbanas contribui para a definição da forma urbana. A integração das diversas políticas, tais como: uso e ocupação do solo, políticas habitacionais, políticas de transporte, prioridade de sistema viário, regulamentação etc., afeta de maneira direta a competitividade dos diversos modos de transporte, bem como a escolha desses modos e, conseqüentemente, a forma urbana. (...) A prioridade por determinados modos de transporte está diretamente relacionada à provisão de infraestrutura viária (FERREIRA, 2007).

Os benefícios do Uso da Bicicleta

Inúmeros estudos científicos focam a importância da prática do exercício físico regular na saúde humana, quer ao nível fisiológico quer psicológico. Demonstra-se que a prática regular de exercício físico (cerca de trinta minutos, três vezes por semana) aumenta a expectativa de vida dos indivíduos, traduzida na diminuição do 'stress' e fadiga e com isso num melhor controle físico e equilíbrio emocional Hillman M. (1997). Estudos levados a cabo com ex-alunos da Universidade de Harvard apontam para um aumento de 60% da taxa de mortalidade, devido a ataques cardíacos, dos alunos que não praticavam qualquer tipo de exercício físico relativamente aos que o praticam intensamente ou mesmo moderadamente Paffenbarger RS.(1986).

Também um estudo incidente sobre uma amostra de operários fabris mostrou que indivíduos que andam regularmente de bicicleta apresentam uma menor propensão para desenvolver doenças cardiovasculares e apresentam um estado físico rejuvenescido e equivalente ao de uma pessoa até dez anos mais nova Tuxworth W (1986). Outro estudo concluiu que aqueles que pedalam até 60 milhas por semana desde a idade de 35 anos podem viver até mais dois anos e meio Paffenbarger RS. (1986). Mas a lista de benefícios potenciais ou comprovados da utilização da bicicleta são de natureza diversa abrangendo benefícios económicos, políticos, sociais, ecológicos etc.

Segundo o FHWA (2005) a deslocação em bicicleta ou modo pedonal em substituição do veículo automóvel gera economias e benefícios consideráveis, tanto para o indivíduo como para a coletividade urbana. Estimam-se reduções de cerca de 5 a 22 centavos por milha resultantes de custos relacionados com a diminuição da poluição ambiental, gasto de combustível e congestionamentos urbanos. Assim o incentivo à utilização destes modos de transporte não motorizados pode resultar numa

melhoria da qualidade de vida urbana, mediante a diminuição das taxas de ozono e de monóxido de carbono, da poluição sonora e do sentimento de insegurança geral dos utentes da via pública. Quer caminhar ou pedalar podem constituir modos de transporte extremamente flexíveis, podendo ser usados desde a infância até a velhice, adaptando-se aos diferentes motivos de viagem, nomeadamente à rotina diária de viagens à escola, ao trabalho e de lazer.

No entanto, estas modalidades não têm sido devidamente aceites nos espaços, urbanos agravada pelo fato do veículo automóvel continuar a constituir a modalidade de transporte que mais atrai os utentes da via pública. Por isso esse tipo de Política Pública são medidas não se devem cingir à simples adaptação da infraestrutura mas, sobretudo a definição de estratégias globais integrantes do planeamento estratégico de todos os municípios.

METODOLOGIA

Consiste de uma pesquisa bibliográfica onde serão consultadas várias literaturas relativas ao assunto em estudo, Livros, Jornais, artigos publicados na internet, Leis Municipais, Estaduais e Federais, Constituição Brasileira e Resoluções que possibilitem que este trabalho tomará forma para ser fundamentado.

Segundo Marconi e Lakatos (1992), a pesquisa bibliográfica é o levantamento de toda a bibliografia já publicada, em forma de livros, revistas, publicações avulsas e imprensa escrita. A sua finalidade é fazer com que o pesquisador entre em contato direto com todo o material escrito sobre um determinado assunto, auxiliando o cientista na análise de suas pesquisas ou na manipulação de suas informações. Ela pode ser considerada como os primeiros passos de toda a pesquisa científica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É notório de que não adianta somente oferecer escolas; é preciso também oferecer meios para que os alunos cheguem até ela e lá permaneçam. É a partir das inúmeras necessidades educacionais da sociedade que nascem as políticas para atender determinados fins e a política do transporte escolar é apenas uma dessas. Mas, para que tais políticas sejam implementadas de maneira que atendam às necessidades educacionais, é preciso que a sociedade as conheça, reconheça sua

importância, identifique os sujeitos responsáveis pela execução e pela fiscalização e acompanhe a efetivação das mesmas.

O transporte escolar é, portanto, uma política educacional essencial para o acesso de considerável número de alunos de escolas públicas ao ambiente escolar, condição para que se garanta o direito à educação. Reconhecendo a importância do transporte escolar, o governo federal promove programas nesta área, desde o ano de 1994, mediante ações do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) até Programa Caminho da Escola, criado em 2007 como linha de financiamento do BNDES para a aquisição de veículos novos para o transporte de estudantes.

Os meios de transporte são fundamentais para a dinâmica social da cidade, mas ao mesmo tempo, também, são responsáveis por parte dos problemas urbanos. Nesse sentido, é de extrema importância o papel da sociedade civil junto ao poder público na construção de uma política pública com uma intervenção de mobilidade urbana que contemple todos os modais, priorizando o pedestre, o ciclista e o transporte coletivo.

Abstract

The study aims to present the school transportation programs in Brazil and in the state of PB, emphasizing the action "School Bicycle" in order to know the reality of this action and what its benefits. The methodology used was literature. School transport is therefore an essential educational policy for access to large number of public school students to the school environment, condition to guarantee the right to education. The bicycle with a school transport offers one serie of environmental and social benefits. Among environmental include reduced use of energy, air pollution and socialvisa ensure universal access to the right to quality education.

The bicycle is a tool that helps the practitioner to have a better quality of life, providing a good physical condition, an improvement in heart rate increases blood circulation capacity and stamina, as well as being a means of transport that does not harm the environment. Therefore an important facilitator for school transport with a public policy of urban mobility.

Keywords: Public Policy, School Transportation, Accessibility.

REFERENCIAS

BRASIL. Conselho Deliberativo do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação CD/FNDE. Cria o Programa Caminho da Escola e estabelece as diretrizes e orientações para que os Municípios, Estados e o Distrito Federal possam buscar financiamento junto ao Banco de Desenvolvimento Social e Econômico - BNDES para aquisição de ônibus e embarcações enquadrados no Programa, no âmbito da Educação Básica. **Resolução nº 03**, de 28 de março de 2007. Disponível em: <<http://www.mp.rs.gov.br/infancia/legislacao/id3406.htm>>. Acesso em: 11 fev. 2014.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/92 a 56/2007 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Portaria Ministerial nº 955**, de 21 de julho de 1994. Tem por objetivo amenizar o problema do acesso dos alunos a escolas. Plano Nacional de Transporte Escolar-nota técnica. 2011. Disponível em: <<http://www2.camara.gov.br/documentos-epesquisa/publicacoes/estnottec/tema11/pdf/107592.pdf>>. Acesso em: 15 jan. 2014.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Programas - Transporte Escolar**. 2011. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/index.php/programas-transporte-escolar>>. Acesso em: 15 jan. 2014.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Programas de Transporte do Escolar**. Brasília: MEC, FNDE, SEED. 2008.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. Programas-Transporte Escolar-Legislação-Resolução. 2009. **Resolução nº 69**, de 29 de dezembro de 2009. Altera o valor *per capita* por aluno/ano a ser transferido à conta do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) em 2010. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/index.php/transp-legislacao>>. Acesso em: 17 jan. 2014.

BRASIL. **Lei 10.880**, de 9 de junho de 2004. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado, altera o art. 4º da Lei 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.leidireto.com.br/lei-10880.html>>. Acesso em: 11 fev. 2014.

BRASIL. **Lei nº 11.947**, de 16 de junho de 2009. Dispõe sobre o atendimento da alimentação escolar e do Programa Dinheiro Direto na Escola aos alunos da educação básica; altera as Leis nos 10.880, de 9 de junho de 2004, 11.273, de 6 de fevereiro de 2006, 11.507, de 20 de julho de 2007; revoga dispositivos da Medida Provisória no 2.178-36, de 24 de agosto de 2001, e a Lei no 8.913, de 12 de julho de 1994; e dá

outras providências. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/711767/lei-11947-09>>. Acesso em: 11 fev. 2014.

BRASIL. **Lei nº 8.069**, de 13 de julho de 1990. Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8069.htm>. Acesso em: 15 fev. 2014.

BRASIL. **Lei nº 9.394**, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9394.htm>. Acesso em: 15 fev. 2014.

DOURADO, Luiz Fernandes. **Fracasso escolar no Brasil**: políticas, programas e estratégias de prevenção ao fracasso escolar. Brasília: MEC, 2005. 40 f. Disponível em:

<<http://www.porlainclusion.educ.ar/documentos/Brasil.pdf>>. Acesso em: 21 jan. 2014.

FERREIRA, Eric A. Integração com o transporte não-motorizado. In: Integração nos Transportes Públicos. Série Cadernos Técnicos ANTP/BNDES, v. 5, p.148-65, 2007.

FHWA, 'FHWA Course on bicycle and pedestrian transportation, Instructor's Version, U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration, 2005

HILLMAN M, 'Health promotion: the potential of nonmotorized transport, Health at the Crossroads, Transport Policy and Urban Health', Edited by Tony Fletcher and Anthony McMichael, London School of Hygiene & Tropical Medicine Fifth Annual Public Health Forum, John Wiley & Sons, Chichester, Inglaterra (1997)

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Editora Atlas, 1992. 4a ed. p.43 e 44.

MARTENS, K. (2004) The bicycle as a feeding mode: experiences from three European countries, *Transportation Research Part D*, 9 – 281-294.

PAFFENBARGER RS, Hyde RT, Wing AL, Hseih CC, 'Physical activity, all cause mortality and longevity of college alumni'. *New England Journal of Medicine*, 314, 605-613, Inglaterra(1986).

TUXWORTH W, Neville AM, White C, Jenkins C, Health,fitness, physical activity and morbidity of middle aged male factory workers.*British Journal of Industrial Medicine*, 43, 733-753, 1986

Transporte Escolar: via legal para uma educação de qualidade. Ceará, 2006. Disponível em: <http://www2.prce.mpf.gov.br/prce/pr/publicacoes/arquivos/cartilha-transporte-escolar.pdf>. Acesso em: 08 fev. 2014.