

Vou de ônibus: o transporte público escolar e o direito à educação em Porto Velho (RO)ⁱ

“I go by bus”: public school transportation and the right to education in Porto Velho (RO)

Alexandre Jésus de Queiroz Santiago
Ministério Público do Estado de Rondônia (MPERO)
Porto Velho-Brasil
Aparecida Luzia Alzira Zuin
Universidade Federal de Rondônia (UNIR)
Porto Velho-Brasil

Resumo

Este artigo apresenta a defesa do transporte público escolar à garantia do acesso às escolas da zona rural de Porto Velho (RO). O problema é: como a falta do transporte público escolar impactou nas matrículas dos alunos das escolas rurais e ao mesmo tempo pode impactar no espaço urbano? A metodologia é de abordagem qualitativa; com procedimento bibliográfico e documental. Como resultado, apresenta a resolução orientada pela Carta de Brasília, de modo a planejar um instrumento de tutela capaz de eliminar as desigualdades entre as escolas do campo e da cidade.

Palavras-chave: Acesso à Educação. Escolas rurais. Transporte público escolar.

Abstract

This paper presents the defense of public school transportation to guarantee access to schools in the rural area of Porto Velho, in the state of Rondônia. The problem is how the deficit of public school transportation has impacted student enrollment in rural schools, and at the same time how this could affect the urban space? The methodology is a qualitative approach; with bibliographic and documentary procedure. As a result, it presents the resolution guided by the Brasilia Charter and the use of information technologies, in order to plan a tutelage instrument capable of eliminating inequalities between rural and urban schools

Keywords: Access to education. Rural schools. Public school transportation.

1. Introdução

Segundo a Declaração Universal dos Direitos Humanos, toda pessoa tem direito à Educação, visto que ao procurar desenvolver as capacidades intelectuais, físicas, emocionais e morais das pessoas, a Educação permite a elas que possam atuar com mais autonomia, liberdade e independência perante a sua comunidade, a sociedade e ao Estado, nos seus mais diversos aspectos (ONU, 1948). A Educação está, portanto, no topo das necessidades fundamentais do indivíduo.

Como corolário do direito à Educação e garantia da sua universalização, está o direito ao transporte público escolar. Segundo a Lei Federal n.º 9.394, de 20 de dezembro de 1996 (LDB, 1996), o dever do Estado com a Educação escolar pública será efetivado, entre diversos outros direitos e garantias, mediante a garantia de transporte ao educando (art. 4.º, VIII), cabendo aos Estados e Municípios a obrigação de fornecer transporte escolar para os alunos e alunas das suas respectivas redes de ensino (art. 10, VII e art. 11, VI), na expressão da lei (BRASIL, 1996b).

Para muitos alunos e alunas, não tem como dissociar o direito à Educação do direito ao transporte público como meio de alcançar o seu maior objetivo: aprender. Pois, para eles, aprender perpassa pela necessidade de se transportarem até as escolas, em boas condições físicas e emocionais, e com a frequência necessária para terem acesso à Educação na sua concepção mais abrangente e humanizadora (SOUZA, 2010).

Neste artigo trazemos o seguinte problema: como o transporte público escolar impacta nas matrículas das escolas rurais e ao mesmo tempo pode impactar no espaço urbano da cidade de Porto Velho, capital do estado de Rondônia, situada na região Norte, Amazônia Ocidental? Tem como justificativa a defesa dos direitos dos educandos considerando: i) a partir de 2016, com o agravamento da crise no fornecimento do transporte escolar (terrestre e fluvial) para atender a zona rural do município, milhares de estudantes foram impedidos de frequentar a escola; ii) para que os filhos pudessem frequentar as escolas algumas famílias abandonaram o campo e se mudaram para a cidade ampliando os problemas decorrentes do fenômeno da urbanização de Porto Velho; iii) nos anos de 2017 e 2020 houve a queda em 36,73% no número de matrículas nas escolas afetadas.

Para os estudos a abordagem é qualitativa e quantitativa; com procedimentos bibliográfico, documental e estudo de caso. Como resultado, apresenta a resolução que orienta a Carta de Brasília e o uso de tecnologias da informação através de sistemas ou aplicativos, de modo a construir um sistema de tutela capaz de eliminar as desigualdades e reparar os prejuízos educacionais causados aos estudantes da zona rural de Porto Velho, pela falta de transporte escolar.

2. O transporte público como corolário do direito à educação em Porto Velho (RO)

O direito ao transporte público escolar decorre do próprio direito à Educação. A forma de organização das unidades de ensino no espaço físico, que nem sempre se situam perto de núcleos populacionais, a distância entre as moradias, característica das populações que moram nas zonas rurais, associada à precariedade econômica de boa parte das famílias brasileiras, que não possuem recursos suficientes para terem um meio de transporte próprio ou acesso a serviços pagos, faz com que seja imprescindível a disponibilização de transporte público escolar, gratuito.

Em vários diplomas normativos o direito a esse transporte é associado diretamente ao direito à Educação. A Constituição Federal (CF/1988), em seu art. 208, VII, cita que o dever do Estado com a Educação será efetivado com a garantia de “atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde” (BRASIL, 1988a).

A Lei Federal n.º 8.069, de 13 de julho de 1990, conhecida como Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), reproduz literalmente esse dispositivo constitucional (BRASIL, 1990c). A Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB) - Lei Federal n.º 9.394/1996, também aborda o tema ao prever, no artigo 10, VII, caber aos Estados assumir o transporte dos alunos da rede estadual e, no artigo 11, VI, ser responsabilidade dos Municípios o transporte escolar aos alunos (as) da rede municipal (BRASIL, 1996b). Tais dispositivos da LDB foram inseridos pela Lei Federal n.º 10.709, de 31 de julho de 2003; os artigos 1.º e 2.º, e dispõe no artigo 3.º que “cabe aos Estados articular-se com os respectivos Municípios, para prover o disposto nesta Lei de forma que melhor atenda aos interesses dos alunos” (BRASIL, 1996b; 2003).

Em Rondônia, o Município de Porto Velho e o Governo do Estado de Rondônia firmaram o Convênio n.º 176/PGE-2017, prorrogado até 31 de dezembro de 2020, por sucessivos aditivos, estabelecendo que o Município ficasse responsável pelo serviço de

“Vou de ônibus: o transporte público escolar e o direito à educação em Porto Velho (RO)

transporte escolar terrestre em relação aos alunos das redes municipal e estadual de ensino, ficando a cargo do estado de Rondônia a responsabilidade de disponibilizar o transporte fluvial, também para atendimento das duas redes de ensino, estadual e municipal, ou seja, deixaram de considerar a divisão de responsabilidades estabelecidas na lei federal por alunos da respectiva rede, usando-a como fundamento para promover nova divisão, usando como critério o transporte fluvial ou terrestre, com base no princípio da economicidade — dados extraídos dos autos judiciais de cumprimento de sentença n.º 7007783-05.2018.8.22.0001 (TJRO, 2018a).

A Lei Municipal n.º 1.958, de 22 de setembro de 2011, dispunha sobre a regulamentação da atividade de transporte escolar do âmbito do município. A lei abordava regras específicas acerca da utilização de veículos do tipo Van e Kombi, bem como de embarcações fluviais destinadas à prestação de serviço de transporte voltado à locomoção de estudantes entre suas residências e as escolas no município de Porto Velho. O objeto da lei girava, especialmente, em torno de regras de segurança, tráfego e de controle e fiscalização dos veículos, além da exploração do serviço de transporte escolar no município (PORTO VELHO, 2011).

Conquanto, interessa a esta pesquisa o transporte escolar público, fornecido pelo Poder Executivo, direta ou indiretamente, por veículos próprios ou contratados. Nesse sentido, quanto à obrigação de fornecimento gratuito do transporte escolar, ao julgar Recurso de Apelação em Ação Civil Pública, autos n.º 0002896-78.2011.8.22.0701, em 25 de setembro de 2018; apelante o Município de Porto Velho/RO, apelado Ministério Público do Estado de Rondônia, assentou:

EMENTA Apelação. Ação civil pública. Acesso à escola e ao transporte escolar. Comunidade Rio Pardo. Deficiência de políticas públicas. Direito à educação. Direito Fundamental inegociável. [...]

O transporte escolar é instrumento garantidor do acesso aos estudantes à escola, principalmente para aqueles residentes em meio rural. Demonstrada, no caso, a obrigação do município, relativo à garantia de acesso à educação e ao transporte escolar, aliado à notícia de perpetuação da situação de descaso após a prolação da decisão de mérito, é de ser mantida a sentença, assegurando-se ao ente a possibilidade de comprovar o adimplemento alegado em sede de eventual cumprimento de sentença (TJRO, 2018b, p.8) (grifos nossos).

Revogando a lei anterior, a Lei Municipal n.º 2.769, de 26 de agosto de 2020, define, em seu artigo 1.º, “transporte remunerado de passageiros estudantes da educação infantil, do ensino fundamental, do ensino médio, do ensino técnico, da educação superior ou para

atividades escolares e/ou acadêmica, acompanhados ou não de professores e responsáveis” (PORTO VELHO, 2020, p. 3). Esta lei fixou novas responsabilidades para o transporte escolar no município, também tendo como foco a exploração por pessoas físicas ou jurídicas do transporte escolar.

3. O Município de Porto Velho e as escolas da zona rural

Para compreensão da atuação do Ministério Público do Estado de Rondônia (MPERO) e da Promotoria da Educação perante a crise do transporte público escolar, é necessário contextualizar esse lugar de atuação, haja vista que o espaço territorial demanda atenção especial nesse caso.

A comarca de Porto Velho correspondente ao espaço de atribuições da Promotoria de Justiça da Educação abrange os municípios de Candeias do Jamari, Itapuã do Oeste e Porto Velho, capital do estado, e os seus distritos: Abunã, Calama, Demarcação, Extrema, Fortaleza do Abunã, Jacy-Paraná, Mutum Paraná, Nazaré, Nova Califórnia, São Carlos e Vista Alegre do Abunã (Lei Municipal n.º 1.378/2013), União Bandeirantes (Lei n.º 1.535/2003) e Rio Pardo (Lei n.º 2.082/2013) (PORTO VELHO; SEMPOG, 2018).

Ao observar esta dimensão geográfica, nota-se que, apenas a área territorial de Porto Velho, com 34.090,954 km², maior capital em extensão territorial do Brasil, é superior a alguns países, como Bélgica e Israel; a cidade de Candeias do Jamari tem uma área de 6.843,868 km² e Itapuã 4.081,580 km². Para fins de comparações nacionais, apenas a capital do estado de Rondônia é maior que os estados de Alagoas e Sergipe (IBGE, 2020).

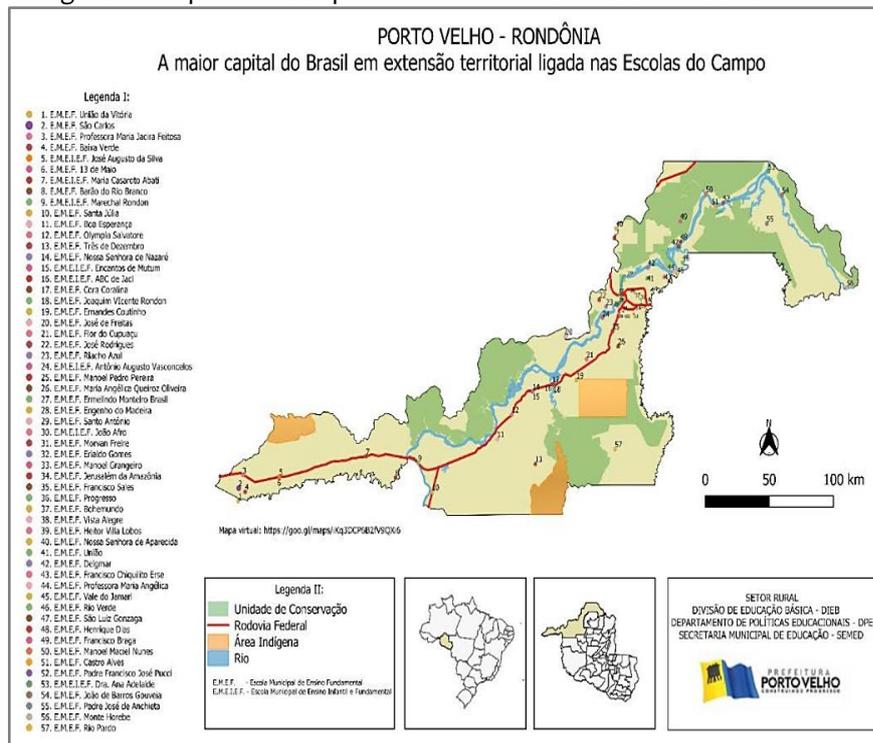
Porto Velho está localizada na Bacia do Rio Amazonas, tem uma população estimada de 548.952 pessoas para o ano de 2021, densidade demográfica de 12,57 hab./km², escolarização de 6 a 14 anos de 94,5%, Índice de Desenvolvimento Municipal de 0,736, de acordo com dados do ano de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); sendo o município mais populoso de Rondônia e o quarto da região Norte (IBGE, 2020); pertence à região metropolitana Porto Velho-Candeias do Jamari.

4. A crise do transporte público escolar na zona rural de Porto Velho e possíveis impactos na zona urbana

Segundo informaçõesⁱⁱ fornecidas pelo Departamento de Políticas Educacionais da Secretaria Municipal da Educação (SEMED) de Porto Velho, a rede municipal de ensino de Porto Velho possui, atualmente, 141 escolas, sendo 57 localizadas na zona rural, organizadas em quatro Núcleos de Ensino, como ilustrado na Figura 1.

“Vou de ônibus: o transporte público escolar e o direito à educação em Porto Velho (RO)

Figura 1 – Mapa do município de Porto Velho com as suas escolas ruraisⁱⁱⁱ

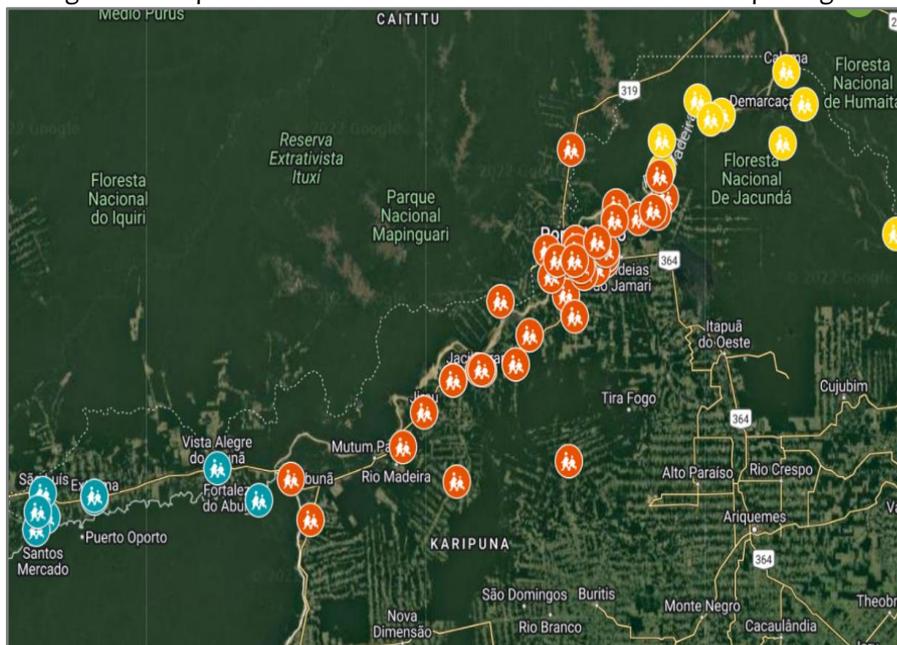


Fonte: Imagem disponibilizada pelo Departamento de Políticas Educacionais da Secretaria Municipal da Educação (SEMED) de Porto Velho via mensagem eletrônica por aplicativo em 03.03.2022.

A identificação no mapa acima serve para melhor orientação sobre a dimensão do município, quantidade de escolas e distância entre elas e os núcleos urbanos. Das 57 escolas rurais, há 13 escolas ribeirinhas: EMEF Castro Alves, EMEF Francisco Braga, EMEF Heitor Villa Lobos, EMEF Henrique Dias, EMEF João de Barros Gouveia, EMEF Manoel Maciel Nunes, EMEF Monte Horéb, EMEF Padre Francisco José Pucci, EMEF Padre José de Anchieta, EMEF Rio Verde, EMEF São Luiz Gonzaga, EMEIEF Dr.^a Ana Adelaide Grangeiro e EMEF Vale do Jamari.

As escolas municipais estão situadas no Médio (vermelho), Baixo (amarelo) e Alto Madeira (azul), conforme Figura 2.

Figura 2 – Mapa de Porto Velho com as escolas rurais divididas por região



Fonte: Captura de tela realizada pelos pesquisadores a partir de SEMED (PORTO VELHO, 2022).

A grande extensão territorial de Porto Velho, e a quantidade de distritos e comunidades isoladas de difícil acesso tornam mais complexas a elaboração, execução e fiscalização de políticas educacionais que garantam o exercício do direito a uma Educação de qualidade social. Tal garantia do acesso ao espaço escolar, como um local para Educação formal e de integração social, se torna uma tarefa mais árdua para todos os órgãos e poderes aos quais incumbe zelar pelo direito à Educação.

Como marco inicial desta pesquisa, foi estabelecido o ano de 2016, considerando ter sido nesse ano a proposta da Ação Civil Pública (ACP) contra o Município de Porto Velho e o Estado de Rondônia, com pedido de liminar para o fornecimento de transporte escolar regular aos alunos (as) da zona rural, diante do cenário de acirramento dos problemas de acesso à escola (TJRO, 2017). Como marco final, fixou-se 2020, quando houve a entrega de 146 ônibus escolares, adquiridos pela gestão municipal, mesma época em que as aulas foram suspensas em decorrência da pandemia do coronavírus COVID-19 (CRUZ; CARVALHO, 2021).

Segundo Costa (2021), no período de 2015 e 2021, houve interesse em garantir a oferta de Educação em todas as comunidades rurais em Porto Velho, entretanto, verificou-se uma fragilidade do sistema municipal quanto a essa garantia. Um dos primeiros problemas detectados foi a falta de transporte escolar.

“Vou de ônibus: o transporte público escolar e o direito à educação em Porto Velho (RO)”

Em maio de 2018, a Polícia Federal (PF) deflagrou a “Operação Ciranda”. O objetivo era investigar e desarticular uma organização criminosa formada por servidores da Prefeitura de Porto Velho, suspeitos de fraudar licitações do transporte escolar terrestre e fluvial. O grupo baseava o esquema no superfaturamento dos contratos de transporte fluvial e ao todo teria desviado mais de R\$ 20 milhões dos cofres públicos.

Em junho, do mesmo ano, realizou-se a audiência pública na 2ª Vara da Infância e Juventude de Porto Velho para debater o assunto. Ao fim, após concordância dos envolvidos, ficou determinado que a situação iria se normalizar em até 20 dias. No início do mês de julho de 2018, os acordos não foram cumpridos e em 19 de julho de 2018 aconteceu outra audiência na mesma Vara para definir um novo calendário de funcionamento, estabelecendo para a data de 30 de julho do mesmo ano o transporte terrestre e 6 de agosto (2018) do fluvial. Em outubro, após 5 meses, 90% dos alunos da zona rural de Porto Velho retornaram às aulas. Dez dias depois o serviço de transporte fluvial foi paralisado novamente por falta de pagamento.

Em abril de 2019, a Semed chegou a informar que os alunos que dependiam do transporte terrestre conseguiram retornar às salas de aula. Já os que precisavam do funcionamento das voadeiras não chegaram a iniciar o ano letivo na data esperada. No mês de setembro de 2019, a Polícia Federal (PF) deflagrou a “Operação Carrossel”, como desdobramento da “Operação Ciranda”. No mesmo dia, a promotoria de Educação do MP-RO pediu que o Estado intervisse no transporte terrestre da capital. No mês de outubro (2019), houve intervenção do Estado na Semed que chegou ao fim após audiência que envolveu Juizado da Infância, MP e secretarias municipal e estadual de Educação.

Em 21 de março de 2018, por uma nota pública de esclarecimento, a Secretaria Municipal de Educação informou a abertura de Processo Emergencial de Licitação, visando a contratação de empresas para o fornecimento de transporte escolar pelo prazo de 180 dias, para atender 48% dos alunos e alunas da zona rural que estavam sem transporte. Ou seja, a própria secretaria reconheceu que praticamente a metade dos alunos (as) então matriculados nas escolas da zona rural não tinham acesso regular à escola (PORTO VELHO, 2018).

Consta nos autos judiciais n.º 7007783-05.2018.8.22.0001, que tramita perante o Poder Judiciário de Rondônia, que no ano de 2018, cerca de 2.400 alunos (as) da zona rural do município de Porto Velho ficaram sem o transporte escolar, dentre os quais 1.400, sem

o transporte terrestre e cerca de 1.000, sem o fluvial, números que foram se alterando temporalmente. Na mesma ação, o Estado de Rondônia informou (ID 31732134), que o número de alunos (as) a serem atendido pelo transporte fluvial era de 641 da rede municipal e 307 da rede estadual, totalizando 948 alunos (as) dependentes de transporte fluvial no ano de 2019 (TJRO, 2018a).

Em 2020, quando a situação parecia que seria solucionada, todas as escolas públicas e privadas do Brasil foram fechadas como forma de prevenir a disseminação da Covid-19, em atendimento às orientações da Organização Mundial de Saúde (OMS). No mês de agosto deste ano, todos os envolvidos nos trâmites judiciais sobre o transporte escolar em Porto Velho participaram de uma audiência virtual. O resultado do encontro se deu em setembro de 2020, quando foi homologado o Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) estabelecendo o dever do estado e município a oferecerem transporte, alimentação, materiais didáticos e assegurar o acesso à educação a todas as crianças das zonas rurais e ribeirinhas do município. O TAC ainda aponta que o estado continuaria responsável pelos 948 alunos que dependiam do transporte fluvial. O calendário escolar deveria ser elaborado com o objetivo de repor cada conteúdo perdido por falta de transporte ou da pandemia do novo coronavírus.

A Semed de Porto Velho/RO, por meio do Departamento de Políticas Educacionais, encaminhou por *e-mail*, em 18 de novembro de 2020, uma planilha contendo dados extraídos do Deed/Inep/MEC, com quantitativo total de alunos (as) matriculados na sua rede de ensino entre 2017 e 2020, na zona rural, como ilustra o Quadro 1.

Quadro 1 – Escolas municipais e alunos matriculados (2017 a 2020)

Localização	Nome da Escola	Situação	Total de Matrículas de Escolarização 2017	Total de Matrículas de Escolarização 2018	Total de Matrículas de Escolarização 2019	Total de Matrículas de Escolarização 2020 / Preliminar
RURAL	EMEIEF 13 de Maio	Ativa	590	611	518	479
RURAL	EMEF Baixa Verde	Ativa	12	8	6	4
RURAL	EMEF Barão do Rio Branco	Ativa	56	54	63	52
RURAL	EMEIEF Jose Augusto da Silva	Ativa	378	333	342	292
RURAL	EMEF São Carlos	Ativa	11	8	8	5
RURAL	EMEF União da Vitória	Ativa	11	11	10	8
RURAL	EMEIEF Prof. Maria Jacira Feitosa de Carvalho	Ativa	620	566	515	508
RURAL	EMEIEF Maria Casaroto Abati	Ativa	1027	1039	897	952
RURAL	EMEF Maria A Queiroz de Oliveira	Ativa	40	34	30	21

“Vou de ônibus: o transporte público escolar e o direito à educação em Porto Velho (RO)

RURAL	EMEIEF Antônio Augusto Vasconcelos	Ativa	117	124	80	76
RURAL	EMEF Bohemundo Alvares Afonso	Ativa	58	59	50	43
RURAL	EMEF Deigmar Moraes de Souza	Ativa	319	235	203	184
RURAL	EMEF Ermelindo Monteiro Brasil	Ativa	503	491	406	297
RURAL	EMEF Francisco Braga	Ativa	42	45	28	30
RURAL	EMEF Heitor Villa Lobos	Ativa	51	48	37	36
RURAL	EMEF Henrique Dias	Ativa	366	320	220	247
RURAL	EMEF Erialdo Gomes do Carmo	Ativa	14	12	11	11
RURAL	EMEIEF Joao Afro Vieira	Ativa	126	115	106	117
RURAL	EMEF Prof. Manoel Grangeiro	Ativa	75	68	53	45
RURAL	EMEF Manoel Pedro Pereira	Ativa	59	54	47	38
RURAL	EMEF Morvan Freire Brasil	Ativa	19	23	20	19
RURAL	EMEF Padre José de Anchieta	Ativa	9	8	0	13
RURAL	EMEF Prof. Maria Do Carmo Ribeiro	Ativa	61	38	0	0
RURAL	EMEF Prof. Maria Angélica Queiroz de Oliveira	Ativa	92	73	67	64
RURAL	EMEF Santo Antônio I	Ativa	52	58	55	40
RURAL	EMEF São Luiz Gonzaga	Ativa	21	19	18	19
RURAL	EMEF União	Ativa	51	44	32	30
RURAL	EMEF Vale Do Jamari	Ativa	24	26	11	15
RURAL	EMEIEF Marechal Rondon	Ativa	221	226	176	185
RURAL	EMEF Santa Julia	Ativa	196	212	181	123
RURAL	EMEF Castro Alves	Ativa	45	35	23	22
RURAL	EMEIEF Dr. Ana Adelaide Grangeiro	Ativa	276	270	194	223
RURAL	EMEF Manoel Maciel Nunes	Ativa	98	90	53	55
RURAL	EMEF Joao de Barros Gouveia	Ativa	60	58	36	37
RURAL	EMEF Josias Ferreira do Nascimento	Paralisa da	0	0	0	0
RURAL	EMEF Monte Horeb	Ativa	14	15	8	8
RURAL	EMEF Pe. Francisco Jose Pucci	Ativa	38	27	15	15
RURAL	EMEF Cora Coralina	Ativa	530	477	449	491
RURAL	EMEF Olympia Salvatore Ribeiro	Ativa	46	23	66	53
RURAL	EMEIEF Progresso	Ativa	75	53	59	48
RURAL	EMEF Jose Rodrigues	Ativa	27	33	25	24
RURAL	EMEF Nossa Senhora de Nazaré	Ativa	620	494	400	399
RURAL	EMEIEF Joaquim Vicente Rondon	Ativa	606	480	366	266
RURAL	EMEF Vista Alegre	Ativa	108	110	98	98
RURAL	EMEF Boa Esperança	Ativa	32	31	21	17
RURAL	EMEF Nossa Senhora Aparecida	Ativa	105	48	44	38
RURAL	EMEF Rio Verde	Ativa	24	27	18	17
RURAL	EMEF Rio Pardo	Ativa	375	366	385	391
RURAL	EMEF Francisco Jose Chiquilito Coimbra Erse	Ativa	189	155	127	128

RURAL	EMEF José de Freitas	Ativa	225	161	151	132
RURAL	EMEF Jerusalém da Amazônia	Ativa	94	67	72	51
RURAL	EMEF Ernandes Coutinho	Ativa	51	41	25	34
RURAL	EMEIEF 03 de Dezembro	Ativa	1730	1267	1191	1014
RURAL	EMEF Riacho Azul	Ativa	76	62	56	48
RURAL	EMEF Flor do Cupuaçu	Ativa	181	114	92	91
RURAL	EMEF Francisco Sales de Oliveira	Ativa	38	41	32	51
RURAL	EMEI Abc De Jaci	Ativa	154	149	194	206
RURAL	EMEI Encantos de Mutum	Ativa	163	182	187	193
RURAL	EMEF Engenho do Madeira	Ativa	42	48	313	36

Fonte: Elaborado pelos pesquisadores com base em dados do Deed/Inep/MEC fornecidos pela Semed de Porto Velho.

Ao ser questionada acerca das escolas atingidas por problemas de transporte escolar no período analisado, a Semed indicou quais foram as escolas, como consta no Quadro 2.

Quadro 2 – Escolas Rurais afetadas por problemas de transporte escolar

Localização	Nome da Escola	Situação	Total de Matrículas de Escolarização 2017	Total de Matrículas de Escolarização 2018	Total de Matrículas de Escolarização 2019	Total de Matrículas de Escolarização 2020 / Preliminar
RURAL	EMEIEF Antônio Augusto Vasconcelos	Ativa	117	124	80	76
RURAL	EMEF Deigmar Moraes de Souza	Ativa	319	235	203	184
RURAL	EMEF Ermelindo Monteiro Brasil	Ativa	503	491	406	297
RURAL	EMEF Francisco Braga	Ativa	42	45	28	30
RURAL	EMEF Heitor Villa Lobos	Ativa	51	48	37	36
RURAL	EMEF Henrique Dias	Ativa	366	320	220	247
RURAL	EMEF Pe. José de Anchieta	Ativa	9	8	0	13
RURAL	EMEF Prof. Maria Angélica Queiroz De Oliveira	Ativa	92	73	67	64
RURAL	EMEF São Luiz Gonzaga	Ativa	21	19	18	19
RURAL	EMEF União	Ativa	51	44	32	30
RURAL	EMEF Vale do Jamari	Ativa	24	26	11	15
RURAL	EMEF Santa Julia	Ativa	196	212	181	123
RURAL	EMEF Castro Alves	Ativa	45	35	23	22
RURAL	EMEF Manoel Maciel Nunes	Ativa	98	90	53	55
RURAL	EMEF João de Barros Gouveia	Ativa	60	58	36	37
RURAL	EMEF Monte Horeb	Ativa	14	15	8	8
RURAL	EMEF Pe. Francisco Jose Pucci	Ativa	38	27	15	15
RURAL	Emef Jose Rodrigues	Ativa	27	33	25	24
RURAL	EMEF Nossa Senhora De Nazaré	Ativa	620	494	400	399
RURAL	EMEF Boa Esperança	Ativa	32	31	21	17
RURAL	EMEF Nossa Senhora Aparecida	Ativa	105	48	44	38
RURAL	EMEF Rio Verde	Ativa	24	27	18	17
RURAL	Emef Rio Pardo	Ativa	375	366	385	391
RURAL	EMEF Francisco José Chiquilito Coimbra Erse	Ativa	189	155	127	128
RURAL	EMEF Jose De Freitas	Ativa	225	161	151	132
RURAL	EMEF Jerusalém da Amazônia	Ativa	94	67	72	51

“Vou de ônibus: o transporte público escolar e o direito à educação em Porto Velho (RO)

RURAL	EMEIEF 03 de Dezembro	Ativa	1730	1267	1191	1014
RURAL	EMEF Flor do Cupuaçu	Ativa	181	114	92	91

Fonte: Elaborado pelos pesquisadores com base em dados do Deed/Inep/MEC fornecidos pela Semed de Porto Velho.

Dos dados fornecidos pela Semed, extrai-se que, em 2017, havia 5.648 alunos (as) matriculados (as) nas escolas da zona rural afetados pelo problema do transporte escolar. Em 2018 são 4.633 alunos (as). Em 2019, 3.944 alunos (as). E em 2020, 3.573 alunos (as).

Sobre esta realidade apresentamos o caso do “Aluno X” que foi afetado pela falta de transporte público escolar para continuar frequentando a escola.

“Aluno X”^{iv} tem 14 anos e ainda não sabe escrever o próprio nome. O menino mora no quilômetro 13 da Estrada do Belmonte, zona rural de Porto Velho, e não frequenta a escola desde 2017. Antes por falta de transporte escolar e atualmente devido a pandemia da Covid-19.

Para ajudar a comunidade onde vive, o sonho de “Aluno X” é ser médico. Mas hoje, antes de qualquer objetivo, apenas um prevalece: aprender a ler e escrever.

[...]

De acordo com a Secretaria Municipal de Educação (Semed), as escolas entregam as atividades impressas ou enviam pela internet — para as famílias que têm acesso — e acompanham "o desenvolvimento da aprendizagem dos estudantes através do retorno das atividades realizadas".

Segundo informações todas as escolas permaneceram ativas durante o período da pesquisa, mas, observa-se nos dados que houve um decréscimo no número de estudantes matriculados nessas mesmas escolas, não se sabendo precisar quantos alunos evadiram ou abandonaram a sala de aula; quantos como o caso do “Aluno X” apresentado acima sofreu os impactos no processo ensino-aprendizagem; quantas famílias com condições financeiras abasteciam a embarcação para que os filhos pudessem ir à escola.

Alguns pais ficam responsáveis por abastecer a embarcação — caso possuam recursos— e atravessar o Rio Madeira em busca dessas atividades. Também precisam ajudar os filhos com as lições, mesmo que muitos não tenham concluído o ensino fundamental.

E, sobretudo, quantos foram os casos de famílias que se mudaram para a cidade para que os filhos não continuassem afetados pela falta de aulas. Dos distritos e linhas de Porto Velho afetados, os pais que tiveram condições financeiras acabaram se mudando com os filhos para a cidade. (CRUZ; CARVALHO, 2021, p. 2).

Entretanto, muitos não tiveram essa oportunidade, como é o caso da família de “Aluno X”. “Com os pais desempregados o deslocamento é considerado quase impossível. A família sobrevive da venda de macaxeira que produz no sítio onde mora”. (CRUZ; CARVALHO, 2021, p. 2).

De acordo com a Semed, no segundo semestre de 2020, as escolas deveriam elaborar o currículo com o objetivo de priorizar as habilidades essenciais a serem desenvolvidas com os alunos, conforme o bimestre e ano letivo de cada unidade. Todavia, embora medidas possam ter sido apontadas, inferimos que o exemplo do “aluno x” é uma parte do todo, que acirra ainda mais os problemas pelos quais o município de Porto Velho enfrenta com relação ao fenômeno da urbanização desenfreada. Primeiro, em decorrência do processo histórico do país no que se refere à falta de políticas públicas de fixação do homem no campo; segundo pelos processos de urbanização e a história das cidades que compõem a região amazônica brasileira e; em terceiro, pelo que evidenciamos - o não acesso ao direito do transporte público escolar corrobora com o avanço do problema no espaço urbano, porque os pais preocupados com a educação dos filhos são obrigados a saírem do campo e se mudarem para a cidade.

Deste terceiro problema merece apontar que Porto Velho está entre as piores cidades em *ranking* de saneamento há oito anos, conforme aponta estudo divulgado pelo Instituto Trata Brasil^v (2021). Dentro do *ranking* que avalia o atendimento total de água (IN055), das 100 maiores cidades do país, Porto Velho ocupa a 99ª colocação (33,76%). Além disso, o estudo também mostra que a capital de Rondônia atende apenas 4,67% da população com o serviço de coleta de esgoto (97ª colocação); teve o menor percentual de atendimento de água em 2020: 32,87%; na estatística descritiva do índice de perdas de faturamento total (2019)” O município com maior índice de perdas foi Porto Velho (RO), com 81,87%”; ainda, ocupa a 91ª colocação no *ranking* dos melhores e piores municípios para as novas ligações de esgoto (NLE) sobre ligações faltantes (LFE).

Mais, sobre o problema que envolve o transporte público escolar e as escolas rurais, também, apresentamos dados importantes. Entre os anos de 2017 e 2018 houve uma diminuição de 1.015 matrículas, representando uma diminuição de 17,97% de alunos (as) nessas escolas com problemas no transporte público escolar. Entre 2018 e 2019, 689 alunos (as) a menos estavam matriculados, queda de 14,87% nas matrículas, considerando o número de alunos (as) do ano anterior. Já em 2020, houve 317 matrículas a menos do que o ano anterior, uma diminuição de 9,4%. No intervalo de 2017 a 2020, chegou-se a um total de 36,73% de matrículas a menos, representando 2.075 no total. Os dados são alarmantes

e revelam uma deterioração da educação no campo, havendo uma relação direta com a precarização do transporte escolar. Segundo os dados fornecidos pelo município de Porto Velho, quanto aos números gerais, escolas da zona urbana e rural, em 2017, havia 47.173 alunos matriculados na rede, caindo para 44.778, 43.669 e 44.283 nos anos seguintes, 2018, 2019 e 2020, respectivamente.

Sobre o problema apresentado, não se tem como concluir precisamente os números totais de abandono escolar, por ausência de dados quanto ao número de alunos matriculados na rede privada e na rede estadual, mas, observa-se uma diminuição mais significativa no número de estudantes matriculados nas escolas públicas da zona rural afetadas pelo problema do transporte escolar, que em relação aos números totais. Ao considerarmos as escolas em que não foram diagnosticadas pelo problema no transporte, houve uma redução no número de matrículas de 41.525, em 2017, para, 40.710, em 2020 (dados então preliminares, considerada a data do expediente). Uma diminuição de 815 alunos (as), 1,96% do número de matrículas.

Esses números mostram-se como gravíssimos, pois, as escolas rurais do município de Porto Velho que passaram por problemas com transporte escolar diminuíram em número de alunos (as) em mais de um terço, 36,73%, vinte vezes mais o percentual de estudantes nas escolas onde não houve problemas de transporte, afetando a realidade local, podendo representar o rompimento de vínculo de várias famílias com suas origens, haja vista algumas delas terem abandonado o campo para morarem na cidade para suprirem a necessidade do acesso à escola, ou mesmo o abandono escolar, com a desistência de acesso à educação.

Naturalmente não se pode deixar de considerar a pandemia do novo coronavírus e o seu efeito na evasão ou abandono escolar, mas o fator preponderante, bem antes da pandemia, era a falta de transporte público escolar para que os alunos das escolas rurais pudessem ter acesso à educação. Vale mencionar, que os números trazidos pela Secretaria de Estado da Educação de Rondônia (SEDUC) expressam por si só; apesar de não terem respondido a contento as informações solicitadas, demonstram o impacto da irregularidade no fornecimento do transporte escolar, terrestre ou fluvial, pois, são 5.024 alunos (as) que necessitam de transporte escolar, número bastante elevado considerando a população da região.

5. A Carta de Brasília como diretriz estruturante para o MPRO na questão do transporte público escolar

A Carta de Brasília, aprovada durante o VII Congresso Brasileiro de Gestão, em setembro de 2016, com a participação da Corregedoria Nacional e as Corregedorias das unidades do Ministério Público, explicita premissas para a concretização do compromisso institucional de gestão e atuação voltadas à atuação resolutiva, com resultados de transformação social, priorização da atuação extrajudicial e de soluções autocompositivas e restaurativas, prevendo diretrizes estruturantes do Ministério Público, de atuação funcional de membros e relativas às atividades de avaliação, orientação e fiscalização dos órgãos correccionais. A instituição proposta pela Carta de Brasília é uma instituição dinâmica, eficiente, flexível e integrada, verdadeiramente transformadora da realidade social (CNMP, 2017e).

Não se pretende, vale destacar, o controle sobre o poder discricionário do gestor ou a imposição de uma decisão de política pública, mas, a construção de espaço de diálogo mais amplo em torno do direito à Educação, contribuindo para a elaboração de um planejamento e de uma vontade em querer fazer que melhor atenda ao anseio da sociedade local, como, por exemplo, nas metas estabelecidas pelo Plano Nacional de Educação (2014–2024) em vigor (BRASIL, 2022).

Na defesa ao direito à Educação, aguarda-se do membro do Ministério Público a valorização e priorização de atuações preventivas, a capacidade de diálogo e consenso, a utilização dos mecanismos de resolução consensual de conflitos, controvérsias e problemas, e a implementação de medidas de inserção social.

Na Carta de Brasília, destacam-se os objetivos fundamentais da República e que o princípio da transformação social; [...] integra a própria concepção de Estado Democrático de Direito e, por isso, deve integrar as instituições de acesso à Justiça (CNMP, 2017e, p. 1). Nesse sentido, com a participação social durante a construção da melhor decisão para a sociedade, usando-se a judicialização com racionalidade; sempre priorizando a atuação preventiva, a fim de evitar lesões a direitos, como o direito à Educação.

Partindo para o artigo 3.º da Constituição Federal, em que se delineiam os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, mais uma vez se percebe a essencialidade da Educação para a efetividade do princípio da transformação social (BRASIL, 1988): é possível construir uma sociedade livre justa e solidária sem educação (art. 3.º, I)? Como

“Vou de ônibus: o transporte público escolar e o direito à educação em Porto Velho (RO)

garantir o desenvolvimento nacional (art. 3.º, II) sem a implementação de um sistema educacional efetivo? Dá para erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais (art. 3.º, III) sem investir em Educação? E o que dizer acerca da promoção do bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação (art. 3.º, IV) sem uma Educação adequada para todos?

A Carta de Brasília orienta ainda:

Observância dos princípios da transformação social, publicidade ampla e irrestrita, participação social, eficiência, cooperação, utilidade social, priorização da prevenção, reparação integral, máxima coincidência entre o dano e a reparação, máxima precisão dos objetivos e metas, avaliação e monitoramento periódicos dos resultados e flexibilização da técnica para atender às necessidades dos direitos e garantias fundamentais (CNMP, 2017e, p. 17).

Uma das grandes tônicas da Carta de Brasília são soluções extrajudiciais compositivas ou negociais, entre gestores e Ministério Público. Assim, em 26 de agosto de 2020, foi assinado com o Município de Porto Velho, Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) onde o Município assumiu, além de uma série de compromissos educacionais, obrigações de manutenção e preservação de estradas da zona rural. O objeto foi bastante abrangente para exigir o cumprimento do calendário escolar, indo além de obrigações referentes ao fornecimento do transporte escolar, com atendimento dos objetivos de ensino, aprendizagem e reparação de danos coletivos.

O referido documento está dividido em várias partes. Na primeira — “Do serviço de transporte escolar terrestre e fluvial no Município de Porto Velho” —, obriga-se o Município, sob pena de aplicação de multa, a prestar o serviço escolar terrestre na Zona Rural e a manter convênio com o Estado, que seguiria responsável pelo transporte fluvial.

Em outro trecho do acordo — “Da operacionalização do transporte escolar terrestre, normas de segurança, acessibilidade, controle e demais providências”, notadamente à segurança e acessibilidade. Visando a uma maior economicidade, exigiu-se do Município a aquisição de *software* para auxiliar na gestão do serviço de transporte, com monitoramento por GPS, com registro de rota, tempo de percurso e identificação de alunos (as) em cada rota, para apuração de desvios de rota ou não cumprimento integral do itinerário.

O acordo tratou também da reparação dos danos pedagógicos — “Do calendário escolar, reposição de conteúdos curriculares e atendimento dos objetivos de ensino e aprendizagem”. Cobra-se a identificação de todos os alunos e alunas prejudicados, levantamento até então não realizado pormenorizadamente, com a especificação da defasagem por escola, com a quantidade de horas a serem repostas e apresentação de reorganização do calendário escolar. Obriga-se o Município a apresentar plano de reposição de aulas, abrangendo diversos aspectos pedagógicos, do Termo de Ajustamento de Conduta, para uma efetiva reparação das perdas educacionais. Destaca-se a necessidade de avaliação diagnóstica para identificação dos diferentes níveis de prejuízo educacional, elaboração de planos de recuperação e programa de reposição com revisão dos objetivos de aprendizagem por ano letivo e adesão a mecanismo de Busca Ativa Escolar para combater a baixa frequência e a evasão escolar.

Quanto à reparação dos danos — “Da reparação de danos coletivos” — os compromissários reconhecem o dever de repará-los através de obrigações de investimentos nas escolas rurais afetadas pela falta de transporte escolar, com investimento dos valores totais das multas, além do já previsto no orçamento, além de reparar e manter as condições de trafegabilidade das estradas vicinais, pontes e vias de acesso às escolas rurais, entre outras medidas.

Por fim — “Das demais providências a serem adotadas pelo Município de Porto Velho em razão de eventuais prejuízos ao erário decorrentes do descumprimento e irregularidade de contratos terceirizados de prestação de serviço de transporte escolar”, o Município de Porto Velho se comprometeu a instaurar procedimentos administrativos para apuração da inidoneidade de todas as empresas contratadas para prestação de serviço de transporte escolar, especialmente aquelas envolvidas nas Operações Ciranda e Carrossel, cabendo-se adotar medidas administrativas e judiciais necessárias para ressarcimento de todo prejuízo sofrido, por meio da Procuradoria-Geral do Município e Controladoria Geral do Município. Compromete-se ainda a reverter todos os valores apurados, a título de multas contratuais ou indenizações, para investimentos na Educação Escolar em atendimento do interesse dos alunos (as) afetados pela falta de transporte.

A Carta de Brasília, portanto, fomenta uma mudança de antigos paradigmas de atuação, de sorte a, em consonância com o fundamental papel atribuído ao Ministério Público pela Constituição Federal de 1988 e a partir de uma atuação orientada pela

resolutividade e obtenção de resultados, tornar-lhe um verdadeiro instrumento de transformação social, apto a corresponder, de forma célere, eficiente, transparente e proativa, aos anseios do cidadão.

6. Considerações finais

O direito à Educação é direito universal fundamental com reputação de *status* constitucional, que nem sempre se confirma na prática. Fatores diversos inibem o acesso a todos que dele necessitam. Um deles é a ausência ou precariedade no fornecimento de transporte público escolar gratuito, que assegure aos menos favorecidos o acesso à escola. Tanto na Constituição Federal, como em leis federais como o ECA e a LDB, há clara expressão de que os estados e municípios devem assegurar aos alunos e alunas das suas respectivas redes de ensino esse transporte, de forma regular, gratuita e acessível (BRASIL, 1988; 1990; 1996). Sem isso, nega-se a milhares de estudantes subir o primeiro degrau para o acesso à Educação social de qualidade, estes sequer conseguem chegar à escola.

Uma Educação com qualidade social só se concretizará em um cenário de justiça de acesso à escola, com igualdade de oportunidades para aqueles que se encontrem em situação distinta. Não se pode falar em Educação de qualidade se milhares de estudantes ficam à margem do sistema, desassistidos, desestimulados, incrédulos com o funcionamento do sistema, como ocorreu nos últimos anos no Município de Porto Velho (RO) na zona rural. É imprescindível que se assegure aos alunos e alunas do campo os seus vínculos familiares e socioculturais.

E o que se dizer quanto à importância do transporte escolar na região amazônica? Região que já cresceu marginalizada da realidade brasileira, desrespeitada em sua cultura, colonizada de forma desorganizada e, às vezes, sofrendo expropriação de suas riquezas naturais, cuja exploração nem sempre se reverte em benefício do desenvolvimento humano e regional da localidade. Porto Velho, capital de Rondônia, com sua dimensão e suas diversidades, retrata bem esse cenário de abandono e desigualdade. O município não se resume à sua região urbana aparente, cujas fotos estampam os calendários, há também dezenas de distritos e comunidades, localidades que parecem invisíveis para o próprio Poder Público.

As políticas educacionais para a população rural devem partir de uma visão correta dos seus reais interesses, cujas peculiaridades não se confundem com as das populações urbanas. Sem um processo participativo, dialógico, democrático, que envolva as suas

representações com espaços de escuta e de fala, soluções verticalizadas podem não ser as melhores. A escola aparece então como um espaço essencial, como um lugar de fomento de práticas de cidadania, em torno do qual a vida comunitária pode orbitar e prosperar.

A crise descrita nesta pesquisa tem poucos precedentes na história da região; não se limitou a semanas ou meses de suspensão, ou atraso de aulas, foram, por outro lado, anos, mesmo diante de intensa atuação por órgãos de controle que não se eximiram de atuar. Ações foram ajuizadas, todas prosperaram judicialmente, todas contaram com uma atuação célere também do Poder Judiciário. Mas não bastaram. Ações foram propostas, sentenças foram prolatadas, o Tribunal de Justiça local não reverteu essas decisões, sempre se condenando Estado e Município a fornecer o transporte. Porém, nada disso pareceu suficiente. A solução aparente, final, só viria com a decisão político-administrativa adotada pelo Município para adquirir 146 ônibus escolares, após um investimento inédito que superou os trinta e seis milhões de reais (CRUZ; CARVALHO, 2021). Até chegar lá, houve inclusive decisão judicial de intervenção em empresa de ônibus que executavam o transporte escolar, contratadas pelo Município.

Nesse momento se avança sobre princípios e diretrizes de importante documento elaborado pelo Conselho Nacional do Ministério Público, a Carta de Brasília, como instrumento de uniformização e de orientação para a atuação dos membros do Ministério Público de todo o país em torno da tutela de direitos individuais indisponíveis, difusos e coletivos, onde está cravado o direito à Educação. Almeja-se, então, segundo a Carta de Brasília, uma atuação mais voltada a uma abordagem político-social, preventiva, proativa, menos demandista, mais articuladora e dialógica, propositiva, com a repercussão de novos conceitos e valores. Para isso deve-se, portanto, conclamar o agir amazônico, com visão ampla da cidade, da floresta, de todas as comunidades. O transporte público escolar, tão essencial para a promoção do acesso à escola, revela-se, desse modo, importante meio de comunicação social, por intermédio do qual, estudantes e professores se comunicam entre si e com suas comunidades, com suas culturas.

Referências

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. D.O.U. 05.10.1988. Brasília, DF: 1988a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 12 nov. 2020.

“Vou de ônibus: o transporte público escolar e o direito à educação em Porto Velho (RO)

BRASIL. **Lei n.º 8.069**, de 13 de julho de 1990. Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências. D.O.U. 16.7.1990, retificado em 27.9.1990. Brasília, DF: 1990c. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8069.htm. Acesso em: 23 mar. 2022.

BRASIL. **Lei n.º 9.394**, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. D.O.U. 23.12.1996b. Brasília, DF: 1996. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9394.htm. Acesso em: 20 jul. 2020.

CNMP (Conselho Nacional do Ministério Público). **Boas Práticas**: Carta de Brasília. Brasília, DF: 2017e. Disponível em: https://www.cnmp.mp.br/portal/images/BOAS_PR%C3%81TICAS_-_VERS%C3%83O_FINAL_-_em_01-08-2017_1.pdf. Acesso em: 30 maio 2022.

CNMP (Conselho Nacional do Ministério Público). Carta de Brasília. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GESTÃO, 7, 2016, Brasília. **Anais...** Brasília, DF: CNMP, 2017e. Disponível em: https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Carta_de_Bras%C3%ADlia-2.pdf. Acesso em: 20 jan. 2022.

COSTA, Suzana Rodrigues da. **Escolas rurais ribeirinhas da região Amazônica do Baixo Madeira em Porto Velho, RO**: infraestrutura, oferta de Ensino e aparelhamento (2015–2021). 2021. 108f. Dissertação (Mestrado em Educação Escolar) – Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, 2021. Disponível em: <https://www.ri.unir.br/jspui/handle/123456789/3564>. Acesso em: 22 mar. 2022.

CRUZ, Jaíne Quele; CARVALHO, Jefferson. “Por falta de transporte fluvial, alunos ribeirinhos continuam sem ir à escola em Porto Velho; problema já dura quatro anos”. **Portal G1 RO**, 07 out. 2021, 16h46. Disponível em: <https://g1.globo.com/ro/rondonia/noticia/2021/10/07/por-falta-de-transporte-fluvial-alunos-ribeirinhos-continuam-sem-ir-a-escola-em-porto-velho-problema-ja-dura-quatro-anos.ghtml>. Acesso em: 08 mar. 2022.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Cidades e Estados** > Rondônia. *Portal IBGE*, 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ro.html>. Acesso em: 12 nov. 2020.

INSTITUTO TRATA BRASIL. **Ranking do saneamento**. Instituto Trata Brasil 2021 (SNIS2019). Disponível em: https://tratabrasil.org.br/images/estudos/Ranking_saneamento_2021/Relat%C3%B3rio_-_Ranking_Trata_Brasil_2021_v2.pdf. Acesso em: 20 maio 2022.

MPAL (Ministério Público do Estado de Alagoas). **Transporte Legal**. Banco Nacional de Projetos do Conselho Nacional do Ministério Público, 2020. Disponível em: <https://bancodeprojetos.cnmp.mp.br/Detalhe?idProjeto=2481>. Acesso em: 16 mar. 2022.

ONU (Organização das Nações Unidas). Declaração Universal dos Direitos Humanos. In: ASSEMBLEIA GERAL DAS NAÇÕES UNIDAS, 1948, Paris. **Anais...** Paris, França: ONU, 1948. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/91601-declaracao-universal-dos-direitos-humanos>. Acesso em: 22 mar. 2022.

PORTO VELHO (Prefeitura); SEMPOG (Secretaria de Planejamento, Orçamento e Gestão). **Mapa distritos com setores censitários e mancha urbana dos distritos**. Portal SEMPOG, 2018. Disponível em: <https://sempog.portovelho.ro.gov.br/uploads/arquivos/2018/02/25882/1518023160mapa-distritos-e-localidades.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2022.

PORTO VELHO. (Município). **Lei n.º 2.769**, de 26 de agosto de 2020. Dispõe sobre a regulamentação da atividade do serviço de transporte escolar no âmbito do Município de Porto Velho e Distritos. D.O.M 27.08.2020, n. 2785. Porto Velho, RO: 2020. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/norma/8544>. Acesso em: 23 mar. 2022.

PORTO VELHO. (Município). **Lei n.º 1.958**, de 22 de setembro de 2011. Dispõe sobre a regulamentação da atividade de transporte escolar no âmbito do Município de Porto Velho. D.O.M. 29.09.2011, n. 4094. Porto Velho, RO: 2011. Disponível em: <https://sapl.portovelho.ro.leg.br/norma/1259>. Acesso em: 23 mar. 2022.

Notas

ⁱ Artigo oriundo da dissertação de Mestrado em Direitos Humanos e Desenvolvimento da Justiça, com financiamento do Tribunal de Justiça do Estado de Rondônia (TJRO).

ⁱⁱ Dados solicitados e obtidos via *e-mail* (dpe.semed.pvh@gmail.com), recebidos em 04.10.2021.

ⁱⁱⁱ Mapa virtual disponível em <https://goo.gl/maps/iKq3DCP6B2fv9QXi6>.

^{iv} Por decisão dos autores, exclui-se o nome do aluno citado na matéria.

^v Desde 2009, o Instituto Trata Brasil, em parceria com a GO Associados, divulga o Ranking do Saneamento Básico. A nova edição do estudo aborda os indicadores de água e esgotos nas 100 maiores cidades do país com base nos dados do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS) – ano base 2019, divulgado pelo Ministério das Cidades.

Sobre os autores

Alexandre Jésus de Queiroz Santiago

Mestre pelo Programa de Mestrado Profissional Interdisciplinar em Direitos Humanos e Desenvolvimento da Justiça. Universidade Federal de Rondônia (DHJUS/UNIR). Possui graduação em direito pela Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Promotor de Justiça do Ministério Público de Rondônia. Foi membro titular da Promotoria da Educação de Porto Velho/RO. E-mail: alexandrejqsantiago@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0289-4488>

Aparecida Luzia Alzira Zuin

Docente dos Programas Doutorado em Educação na Amazônia (PGEDA); Mestrado Acadêmico em Educação (PPGE/UNIR); Mestrado Profissional Interdisciplinar em Direitos Humanos e Desenvolvimento da Justiça (DHJUS/UNIR). É lotada no curso de Direito, da Universidade Federal de Rondônia (UNIR). Doutorado e Mestrado em Comunicação e Semiótica, pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP). Pós-doutorado em Direito da Cidade. Linha Políticas Públicas Urbanas, pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

E-mail: profalazuin@unir.br ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-5838-2123>

Recebido em: 27/04/2023

Aceito para publicação em: 26/05/2023