

Entre a Casa e a Escola: Articulações Discursivas em Torno do Transporte Escolar Privado¹

Adriana Tenório Cordeiro e Sérgio Carvalho Benício de Mello

Resumo

Neste trabalho, face à crescente atenção de políticas públicas quanto à questão da segurança da criança no trânsito, analisamos como se dá a prática articulatória para valorização do transporte escolar privado, enfatizando a experiência de Recife-PE. A perspectiva pós-estruturalista da Teoria do Discurso, à medida que interroga este fenômeno particular, renova um quadro analítico acerca das condições que promovem a conexão estratégica entre diferentes identidades, informando que nem todas as articulações nesse campo discursivo são articulações hegemônicas. Em sua face hegemônica, operações ideológicas nesse campo procuram preencher o significante vazio 'segurança' por meio da negação do transporte escolar clandestino. Ainda, o modo como as crianças se deslocam é crescentemente monitorado, sujeito a lógicas sociais de vigilância e controle, prática corroborada pelo transporte escolar privado, ao mesmo tempo em que constrói a ideia de exercício de uma função pública, isto é, de facilitador da mobilidade urbana.

Palavras-chave

Mobilidade. Crianças. Transporte Escolar Privado. Articulação.

Abstract

In this paper, we analyze, considering the growing attention of public policies regarding children's road safety, how the articulatory practice for valuing private school transport is configured. We emphasize the city of Recife's experience, in Brazil. Discourse Theory's poststructuralist perspective, as it questions this particular phenomenon, renews an analytical perspective about the conditions that promote the strategic connection between different identities, stating that not all articulations in this discursive field are hegemonic articulations. In its hegemonic face, ideological operations in this field seek to fill the empty signifier 'safety' by negating clandestine school transport. Moreover, the way children move is increasingly monitored, subject to social logics of vigilance

and control, a practice corroborated by private school transportation. Nevertheless, at the same time it constructs the idea of exercising a public function, that of facilitating urban mobility.

Keywords Mobility. Children. Private School Transportation. Articulation.

INTRODUÇÃO

Novos espaços de cidadania incluem o global, o local e o espaço de fluxos que os conectam, sendo que a capacidade de se movimentar ganha centralidade para definição do cidadão no século XXI (CRESSWELL, 2013). A virada espacial que tomou conta das Ciências projeta as categorias espaço e lugar para além da Geografia, o que se deve em especial aos processos interligados de urbanização e globalização (SCHMID, 2008). A questão da mobilidade, em especial, tem se ampliado no campo de políticas públicas, à medida que a cidade encontra seu princípio na cultura da mobilidade, mobilidade de pessoas, objetos, tecnologias e informação, numa configuração inédita (LEMOS, 2009). O paradigma da mobilidade (URRY, 2000) afeta, em especial, a maneira de estudarmos políticas específicas que regulam serviços de transporte.

A expansão do tráfego de carros impulsionou a infraestrutura urbana na construção de novas estradas e vias (URRY, 2000; JACOBS, 2011), e a reconfiguração das cidades ocidentais desde o século XX, numa separação crescente e mais distante de atividades, estimula uma maior dependência por sistemas de transporte (FREEMAN, 2006). As taxas de motorização dos países indicam a expansão ininterrupta da quantidade de carros. No Brasil, em uma década, o aumento de 119% no número de veículos foi onze vezes maior que o da população. A frota brasileira passou de 29 milhões para 64.817 milhões de veículos registrados em 2010 (G1, 2014). O estudo Cenário Econômico 2050 indica que essa frota pode triplicar até 2050, podendo chegar a 130 milhões. A taxa de urbanização deve crescer dos atuais 84% para 89%, representando mais 30 milhões de brasileiros aos que vivem em centros urbanos (BRASIL ECONÔMICO, 2014).

À medida que se amplia o espaço do automóvel, registra-se o aumento significativo não apenas do tráfego de veículos, mas dos índices de acidentes envolvendo crianças. Mais de 600 crianças até nove (9) anos de idade morrem anualmente no Brasil vítimas de atropelamento em áreas próximas a escolas (DATASUS, 2015; GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY, 2015). A uma certa idade, as crianças são consideradas 'aptas' a se deslocarem independentemente a pé ou de bicicleta. Interessante é que a idade para obtenção dessa 'licença', nos últimos anos, aumenta e modifica os padrões de deslocamento da criança pela cidade (HILLMAN *et al.*, 1990). Conduzir crianças em veículos para a escola sugere maior vigilância da mobilidade da criança, uma prática que tem sido crescentemente associada a cuidado e proteção (POJANI; BOUSSAUW, 2014; FOTEL; THOMSEN, 2004).

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) preconiza o “trânsito, em condições seguras” como “direito de todos” (§ 2º do Art. 1, CTB, Lei 9.503/97). Em 2015, foi promulgada, pelo Congresso Nacional, Proposta de Emenda à Constituição (PEC 74/2013), a qual incluiu o transporte como um direito social do cidadão, garantido pela Constituição Federal (CF, Art. 6º). O transporte escolar apresenta-se como política assegurada na Constituição Federal (1988), Art. 208, Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), Art. 4º, e Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), Art. 54, e visa promover o acesso dos alunos às escolas, condição básica para garantir o direito à educação (PERGHER, 2013). Além dos programas públicos que atendem alunos que moram na zona rural, existe uma crescente demanda de transporte escolar por alunos de escolas privadas, localizadas em área urbana. Esses são atendidos por uma rede de serviços privados (ARRUDA *et al.*, 2006; PERGHER, 2013). Esse tipo de serviço é regulamentado e sujeito a fiscalização pelo Estado para garantir a segurança das crianças.

O serviço de transporte escolar privado tem sido apontado, inclusive, como responsável pela redução de milhares de veículos nas portas das escolas todos os dias (cada van conduz cerca de 14 pessoas), um elemento facilitador da mobilidade urbana. Contudo, reconhecemos que existem diversas disputas discursivas no contexto da política do transporte escolar privado e sua regulação pelo Estado, as quais merecem ser abordadas por uma perspectiva que dê conta da análise da articulação discursiva que tem caracterizado esse segmento. Ao considerar a estrutura discursiva como uma prática articulatória que constitui e (re)organiza relações sociais, nossa estratégia de pesquisa deve permitir investigar o modo pelo qual as práticas sociais articulam e contestam discursos, e a identificação de diferentes elementos que compõem uma dada formação hegemônica (LACLAU; MOUFFE, 1989). A Escola de Essex de Teoria do Discurso (TD), cujo surgimento foi marcado pela publicação de *Hegemony and Socialist Strategy* de Ernesto Laclau e Chantal Mouffe, em 1985, provê uma gramática de conceitos numa perspectiva pós-estruturalista que reconhece o espaço social como sendo dominado por disputas entre discursos que visam hegemonizar seus conteúdos (GLYNOS; HOWARTH, 2007). A ênfase em abordagens teórico-discursivas tem, inclusive, ampliado no campo da Administração (MARSTON, 2000; ALVESSON; KARREMAN, 2000; WILLMOTT, 2005).

Engajados em um estudo mais amplo sobre políticas públicas, infância e mobilidade urbana, fizemos uma problematização do fenômeno de crescente atenção pública voltada à segurança da criança no trânsito, indicando que a inserção da criança como ser ‘vulnerável’, ‘dependente’ e ‘frágil’ nas problematizações governamentais em torno do trânsito demanda uma transferência de parte da responsabilidade pela segurança dela a outros sujeitos. O estudo do caso do transporte escolar privado nesse contexto justifica-se à medida que o movimento para valorização desse tipo de transporte provê conteúdos relevantes a uma explicação crítica acerca de políticas de transporte, bem como pode respaldar intervenções governamentais mais eficazes. Assim, o propósito deste artigo é o de analisar como se dá a prática articulatória para valorização do transporte escolar privado. O texto está dividido em mais quatro seções que apresentam a Teoria do Discurso e suas categorias analíticas, as questões metodológicas da pesquisa que conduzimos, a

análise do discurso da segurança da criança no trânsito a partir das articulações em torno do transporte escolar privado e, por fim, algumas conclusões ligadas ao estudo.

A PERSPECTIVA PÓS-ESTRUTURALISTA DA TEORIA DO DISCURSO

O pós-estruturalismo apresenta-se como uma resposta filosófica (ao estruturalismo), numa crítica ao viés otimista e cientificista do estruturalismo francês, e sua pretensão de se transformar em um ‘mega’ paradigma para as ciências sociais (PETERS, 2000). Na perspectiva pós-estruturalista da Teoria do Discurso (TD) de Laclau e Mouffe (1989), a prática política é compreendida como sendo construída de forma precária e contingente. Dessa forma, as identidades sociais e políticas são construídas segundo uma perspectiva não essencialista da identidade. Quando os autores argumentam em torno da necessidade de ampliar ou multiplicar o espaço político, eles o fazem em uma relação próxima com a abordagem de Antonio Gramsci da hegemonia, apontando a necessidade de entender que há diferentes lados do antagonismo, de que não se pode pensar no antagonismo de classe como único e exclusivo. Assim, a classe como categoria central do viés marxista é deslocada. Esse deslocamento crítico evidencia que não existe mais uma única força determinante e totalizante que molde as relações sociais, e a emancipação social não reside nas mãos de uma única classe, mas há uma proliferação de identidades políticas (LACLAU, 1990).

A linguagem é modelo de análise do social, dos sistemas simbólicos (como escola, moda, cidade, sala de aula etc.). Laclau e Mouffe (1987, p. 82) comparam o caso do chute de uma bola na rua ao chute de uma bola numa partida de futebol, enfatizando que “o fato físico é o mesmo, mas o sentido é diferente. O objeto é uma bola de futebol apenas à medida que estabelece um sistema de relações com outros objetos, e tais relações não são dadas pela simples materialidade referencial dos objetos, mas são socialmente construídas”. A essa configuração de relações sociais denomina-se ‘discurso’. Discurso é prática; as ações promovidas por diferentes sujeitos, identidades e grupos sociais são ações significativas, portanto, práticas discursivas (MENDONÇA, 2009). Marston (2000), por exemplo, aponta os efeitos de discursos concorrentes no processo de mudança de políticas públicas habitacionais, explorando como a linguagem na gestão de políticas públicas constrói identidades do bem-estar (*welfare*), como legitimam intervenções políticas e funcionam como um importante cenário da luta ideológica sobre o sentido dos serviços humanos dentro do Estado do bem-estar social (CORDEIRO; MELLO, 2010).

A Escola de Essex de TD, surgida a partir da publicação de *Hegemony and Socialist Strategy* de Laclau e Mouffe (1989), tem norteado a construção de um aparato teórico diversificado e complexo para investigar como as práticas sociais articulam e contestam discursos (e.g., TORFING, 1999; HOWARTH; STAVRAKAKIS, 2000; NORVAL, 2000; GLYNOS; HOWARTH, 2007). A abordagem da TD destaca que as possibilidades de significação são infinitas.

Com a proliferação de ‘significantes flutuantes’ na sociedade, a competição política é vista como tentativas de forças rivais para fixar parcialmente esses significantes a configurações

significativas particulares, numa prática articulatória. Essa fixação parcial é o que Laclau e Mouffe (1989) chamam ‘hegemonia’. A prática articulatória é qualquer prática que estabelece uma relação entre elementos de tal forma que sua identidade é modificada como resultado da prática articulatória. A prática articulatória como uma face da luta hegemônica contribui em graus variados à reprodução (ou transformação) não apenas da estrutura discursiva existente, mas também de relações sociais e assimétricas existentes. Chaves (2005) considera que o conceito de hegemonia é crucial para a questão da ideologia na contemporaneidade, ao prover bases teóricas para abordar a complexidade dos fenômenos sociais contemporâneos. A ideologia aqui é constitutiva do social; trata-se de uma tentativa de resposta, uma busca (ou a pretensão) por fechar lacunas. As operações ideológicas procuram, assim, atribuir a função (impossível) do fechamento a um conteúdo particular a forças políticas que competem para apresentar objetivos particulares que possam preencher as lacunas. Esse processo reflete a tentativa de preencher ‘significantes vazios’ (aqueles que tentam representar a completude ausente de uma comunidade) (LACLAU, 2002), como ‘democracia’, ‘desenvolvimento’ e ‘sustentabilidade’. Apesar de um déficit metodológico que costuma ser atribuído à TD, ampliam-se esforços na TD em sua aplicação a objetos empíricos de investigação (HOWARTH, 2005; GLYNOS; HOWARTH, 2007). A seguir, destacamos algumas questões de método que contemplam essa interface.

QUESTÕES DE MÉTODO

Grande parte da pesquisa empírica conduzida no âmbito da Teoria do Discurso (TD) é baseada em estudos de caso (GLYNOS; HOWARTH, 2007). O caso do transporte escolar privado em Recife, capital pernambucana, reflete uma experiência que pode contribuir à nossa compreensão acerca da segurança no trânsito como campo de disputas, precário e contingente. Salientamos que o CTB aponta como competência específica dos municípios a engenharia, fiscalização, operação e educação do trânsito. A municipalização do trânsito das cidades é apontada pelo Ministério das Cidades (2004) como sendo a “efetiva possibilidade do Prefeito administrar de forma integral e sistêmica os problemas municipais referentes a mobilidade urbana, correlacionando-os com transporte de passageiros e planos diretores”, e está prevista na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (Lei nº 12.587, 03/01/2012, Art. 18). Conforme destacaremos na seção 4, a articulação em torno da Lei Federal da Cadeira em vans escolares a partir da subjetividade política de agentes de Pernambuco reforça a pertinência da escolha desse caso.

A abordagem do estudo de caso na TD pressupõe a geração e análise de uma ampla gama de dados empíricos. Isso significa “tratar uma ampla gama de materiais linguísticos e não linguísticos – pronunciamentos, reportagens, relatórios, eventos históricos, entrevistas, políticas, ideias e as próprias organizações e instituições –, como ‘textos’ ou ‘escritos’ que permitem aos sujeitos experimentar o mundo dos objetos, palavras e práticas” (HOWARTH, 2000, p. 10). Apesar de ser possível distinguir entre dados linguísticos (entrevistas e documentos) e não linguísticos (imagens, arquitetura etc.), trata-se de uma distinção pragmática, e não ontológica (HOWARTH, 2005). Toda a estrutura social é designada

pela estrutura significativa, a linguagem, isto é, espaço social e mundo material são, em sua natureza, discursivos. As duas dimensões, palavras e ações, fazem parte de uma configuração mais ampla que lhes dá sentido e estabelece as relações entre elas: um discurso (BURITY, 1997).

Quadro 1 – Textos escritos (digitais)

Tipo	Fonte	Qtde.
Pesquisa em sites específicos	Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito; Criança Segura; Segurança Líder – DPVAT; Portal do Trânsito; Safe Kids; Road Safety Brazil; DETRAN; ANTP; Associação Brasileira de Medicina do Tráfego.	24
Notícias/dados governamentais	Governo Federal	15
Guias/ Manuais	Guia Criança Segura para Formação de Mobilizadores; Guia Criança Segura do Pedestre;	02
Relatórios	Road Safety Annual Report 2015 – International Transport Forum; Global Status Report on Road Safety: Versão 2013; Versão 2014; Versão 2015; Mapa da Violência 2011: Acidentes de Trânsito – Jovens do Brasil; World Report on Road Traffic Injury Prevention (2004); Censo Econômico 2050 (BRASIL, 2014); Retrato da Segurança Viária 2014.	08
Publicações da imprensa e portais de notícias	JC Online; Diário do Comercio; Diário de Pernambuco; UOL Notícias; G1; Folha de São Paulo; DCI; Correio de Uberlândia; O Estado de São Paulo; Jornal da Tarde; Diário de São Paulo; Agência Brasil.	43
Ofícios	Ofício 048/2015, SINTESPE	01
Legislação (decretos, regulamentações, resoluções, normas técnicas etc.)	Resoluções 533/2015; 541/2015; 277/2008, do Contran; Portaria n.º 466, de 16 de outubro de 2014, do INMETRO; CTB - Cap. XIII – Art. 136 – 139. Da condução escolar; Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (Lei n.º 12.587, 03/01/2012; Resolução 64/255 da Assembleia Geral da ONU (2010); Resolução 02 de 1998 do Detran-PE; Resolução 68/269 da ONU Improving Global Road Safety.	09
Declarações e Planos de Ação	Cadernos MCidades 7 – Trânsito, questão de cidadania (2004); Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020; Versões Zero, 1, 2, e Versão Final da Declaração de Brasília sobre Segurança no Trânsito (2015); Declaração de Moscou sobre Segurança no Trânsito; Transformando Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (PNUD, 2015); Declaração das Crianças para a Segurança Viária (ONU, 2015); 2020 Action Agenda (ONU, 2016).	10
Total		112

Fonte: Elaboração própria

Na abordagem qualitativa (MERRIAM, 1992) deste estudo, foi constituído um *corpus*, isto é, uma coletânea de textos naturais para caracterizar um estado ou variedade de discursos

(SINCLAIR, 1991) a partir da problematização do fenômeno de crescente atenção pública quanto à segurança da criança no trânsito (Quadro 1). Consideramos recomendações propostas por Bauer e Aarts (2002) e Sardinha (2000) quanto a critérios de confiabilidade e validade, quais sejam, exaustividade, homogeneidade, representatividade e pertinência.

À medida que assumimos os traços de contingência, historicidade e precariedade da formação social como pressupostos ontológicos, devemos conceder, ainda, papel expressivo para a subjetividade, numa visão que destaca o papel construtivo do social e do político, contribuindo para articularmos categorias e conceitos no processo de análise. Uma vez que se trata de uma abordagem de análise social e política orientada ao problema, destaca que o objeto de estudo é construído, e reconhece o papel importante que as auto interpretações contextualizadas exercem em nos auxiliar a refinar e entender melhor o problema investigado (GLYNOS; HOWARTH, 2007).

A realização de entrevistas com atores-chave, observação e transcrição de declarações públicas em torno do transporte escolar privado em Recife-PE integram a constituição do *corpus* (Quadro 2).

Quadro 2 – Textos falados

Tipo	Atores
Entrevistas	SINTESPE – Sindicato do Transporte Escolar de Pernambuco (E1); Coordenador Executivo do SINEPE (E2)
Audiência Pública [Pauta: Condições Operacionais do Transporte Escolar em Recife-PE]	Deputada Estadual de Pernambuco (E3); Diretoria do Detran-PE (E4); SINTESPE – Sindicato do Transporte Escolar de Pernambuco (E5); CTTU (E6); Ministério Público de Pernambuco (E7); AMUPE – Associação Municipalista de Pernambuco (E8); Educatrânsito (E9); Condutores escolares (E10, E11, E12, E13).
Vídeo	Conteúdo da reportagem exibida no Programa AutoEsporte (citada pela Diretoria do DETRAN-PE) em 02/08/2015, referente ao uso de DRCs em vans escolares.

Fonte: Elaboração própria

Recorremos à Análise de Discurso (AD) para analisar as práticas de significação enquanto formas discursivas (ORLANDI, 2002). As etapas da análise textual incluíram: de-superficialização do texto (analisando quais os atores, o que dizem, como e em que situações), onde desnaturalizamos relações entre palavras e coisas e apontamos demandas e interesses em disputa entre diferentes posições de sujeito; identificação de convergências e antagonismos entre diferentes discursos; e identificação de operações ideológicas que visam hegemonizar determinados conteúdos (CORREIA, 2013). Devido a limitações de espaço, nossa explanação neste artigo enfatiza uma discussão a partir do apontamento de trechos-chave; no caso das entrevistas, usamos parênteses para destacar o sujeito da fala, conforme Quadro 2 (E_n).

ARTICULAÇÕES DISCURSIVAS EM TORNO DO TRANSPORTE ESCOLAR PRIVADO

Articulações não hegemônicas: a segurança da criança no trânsito

A TD faz uma distinção entre posições de sujeito e subjetividade política para captar, por um lado, o posicionamento dos sujeitos em uma estrutura discursiva e, por outro, abordar a agência dos sujeitos (HOWARTH; STAVRAKAKIS, 2000) na prática articulatória. No discurso da segurança da criança no trânsito, formulações importantes incluem a Resolução 64/255 da Assembleia Geral da ONU (Organização das Nações Unidas), de março de 2010, a qual proclamou 2011 a 2020 como Década de Ação para a Segurança no Trânsito, com Plano Global para estabilizar e depois reduzir a quantidade de mortes em ruas e estradas. Em setembro de 2015, o Brasil e mais 192 Estados-membros da ONU, aprovaram, na Cúpula da ONU sobre o Desenvolvimento Sustentável, a meta de “proporcionar transporte seguro, sustentável e a preço acessível para todos até 2030”. Foi incluída uma meta no Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 3 da *Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável* de “até 2020, reduzir pela metade as mortes e os ferimentos globais por acidentes em estradas”, e, no Objetivo 11, de “até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos” (PNUD, 2015).

Na 2ª Conferência Global de Alto Nível sobre Segurança no Trânsito ‘Tempo de Resultados’ em Brasília, novembro de 2015, mais de 130 países de Estados-membros da ONU aprovaram a Declaração de Brasília sobre Segurança no Trânsito (2015), com suas 31 premissas (PP) e 30 objetivos (OP). Esse documento prioriza usuários mais vulneráveis do trânsito e dá ênfase ao transporte público e não motorizado como forma de aprimorar a segurança no trânsito; decide ainda acerca de ações para fortalecer o gerenciamento da segurança no trânsito e aprimorar a legislação e a fiscalização. Paralelamente, a campanha global *#SaveKidsLives* recolheu mais de um milhão de assinaturas para a Declaração das Crianças para a Segurança Viária (ONU, 2015), onde lemos:

Todas nós merecemos uma viagem segura para ir e voltar da escola. As ruas devem ser seguras para permitir que meninas e meninos possam ir à escola a pé. Queremos calçadas seguras e ciclovias, queremos quebra-molas para diminuir a velocidade do tráfego e queremos faixas de pedestre seguras para que possamos ter uma educação sem ter medo ou sofrer lesões. Apelamos a todos os veículos que levam crianças, de todos os lugares e em todo o mundo, para serem seguros (Declaração das Crianças para a Segurança Viária, 2015).

Uma Agenda de Ação 2020 da ONU foi elaborada a partir do Plano Global 2011-2020 e da Declaração de Brasília, estabelecendo cinco prioridades: (1) uma viagem segura para a escola para todas as crianças, incluindo estradas seguras e gestão de velocidade ao redor de cada escola; (2) transporte escolar seguro, incluindo cintos de segurança em todos os ônibus escolares; (3) capacetes de motocicleta para todas as crianças onde os veículos de

duas rodas são o transporte principal da família; (4) veículos seguros para crianças e ação para promover a segurança de crianças; e (5) execução e medidas contra o álcool ao volante.

É nesse contexto de crescente atenção pública à questão da segurança no trânsito que situamos o transporte escolar privado brasileiro. Em julho de 2014, em função de acidentes frequentes envolvendo esse tipo de transporte no Brasil, foi articulado um movimento para cobrar das autoridades mais segurança. Encabeçado pela organização não governamental (ONG) Criança Segura, o movimento priorizou a prevenção de acidentes e declarou como “dever de todos garantir com absoluta prioridade os direitos fundamentais das crianças e adolescentes, e vimos que o transporte escolar seguro consiste num dos elementos essenciais para a efetivação desse direito” (Nota Pública, 2014). O movimento cobrou obrigatoriedade do uso de cadeirinha e cinto de segurança de três pontos pelas crianças, presença de monitor escolar no veículo, lista de presença das crianças, melhoria na formação de condutores e monitores, e que as escolas destinem locais seguros para embarque e desembarque das crianças. Pediu, ainda, a padronização do transporte em micro-ônibus com certificação pelo INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial) (CZERWONKA, 2014).

Observamos que a disputa entre projetos distintos assume o caráter de uma disputa de significados para referências aparentemente comuns (DAGNINO, 2004). No contexto do transporte escolar, centenas de condutores escolares protestaram, em maio de 2015, perto do Congresso Nacional contra a padronização de seus veículos e outras medidas (PEDUZZI, 2015). Condutores de outras capitais brasileiras também fizeram manifestações integrando um Movimento de Valorização do Transporte Escolar. Em Recife-PE, profissionais pararam suas vans em frente à Assembleia Legislativa, para reforçar a pauta nacional, apresentando, junto a Sindicatos e cooperativas de transporte escolar privado, demandas (D_n):

- Linha de crédito para aquisição de transporte escolar (D_1);
- Isenção do ICMS para profissionais regularizados (D_2);
- Regulamentação da profissão de condutor de transporte escolar (D_3);
- Aprovação de Projeto de Lei para tratar o transporte escolar clandestino como crime (D_4);
- Prerrogativas de utilidade pública (D_5) para os veículos de transporte escolar (Art. 29 Inc. VIII da Lei 9.503/97 e Res. 268/2008 do Contran);
- Inclusão de um representante da categoria na Câmara Temática do DENATRAN (D_6).

Quando a Lei da Cadeirinha tornou o uso de dispositivos de retenção infantil (DRC) obrigatório, em junho de 2010 (Res. 277/2008 do Contran), o Ministro das Cidades esclarecia: “nosso objetivo não é multar, mas garantir a vida”. Até 2015, a regra valia para carros de passeio, e não para transporte coletivo (vans e ônibus, de aluguel, escolar, táxis e demais com peso bruto superior a 3,5 t). Porém, a Resolução 533/2015 do Contran retira o transporte escolar do grupo de veículos desobrigados do uso dos dispositivos de retenção

e a Resolução 541 acrescenta um parágrafo que regulamenta as cadeirinhas, com validade prevista a partir de 1º de fevereiro de 2016, para serem fiscalizadas pelos Departamentos de Trânsito (DETRANs) (G1-PE, 2015). Após aprovação, condutores foram às ruas em julho de 2015, em carreatas, para contestar a exigência de uso da cadeirinha para crianças nas vans, e protestar contra a falta da fiscalização do transporte escolar clandestino (este último aspecto será abordado posteriormente).

Há divergências quanto ao uso de dispositivos de retenção infantil (DRCs). Essa regulamentação é compartilhada pelo INMETRO e pelo Contran; quanto à obrigatoriedade de uso em vans escolares, o DETRAN de Pernambuco se posicionou, junto à Associação Nacional de DETRANs, contra a medida. Em Audiência Pública, ele relata:

Nós levamos essa discussão para a Associação Nacional de DETRANs e oficiamos o DENATRAN através da Associação, onde inicialmente fomos voto vencido, Pernambuco ficou isolado nessa condução. E após a apresentação desse slide que nós confeccionamos aqui em Pernambuco e apresentamos o vídeo do Auto-Esporte, conseguimos com que os 27 DETRANs oficiassem o DENATRAN, em nome de Pernambuco, para que essa Resolução de fevereiro de 2016 não entrasse em vigor. [...] seria um absurdo porque geraria mais insegurança do que segurança; onde se comprova que os estudos realizados pelas bancas do DENATRAN ainda estão muito amadores. [...] O banco de três pontos, ele gera um esforço muito maior que o de dois pontos, e não existe veículo escolar no Brasil com ancoragem (piso) preparado para receber qualquer adaptação. Isso comprovado tecnicamente por engenheiro especialista (E4).

A Diretoria do DETRAN-PE enfatizou as avaliações de engenheiros especialistas, riscos à segurança da criança pelo uso de DRCs em bancos de dois pontos (caso das vans), e a impossibilidade de adaptar a ancoragem (piso) das vans. Destacou, ainda, que há “1352 profissionais de medicina e de trânsito a favor de Pernambuco” (E4) pela não implantação em 2016 do cinto de três pontos. Tal ênfase no discurso do especialista (e da mídia) requer atenção às formas de conhecimento que sustentam as políticas públicas (*e.g.* premissas técnicas, biomédicas, estatísticas etc.), considerando que o governo envolve múltiplos atores que contribuem para a administração da sociedade por meio dos conhecimentos que produzem (BACCHI, 2009).

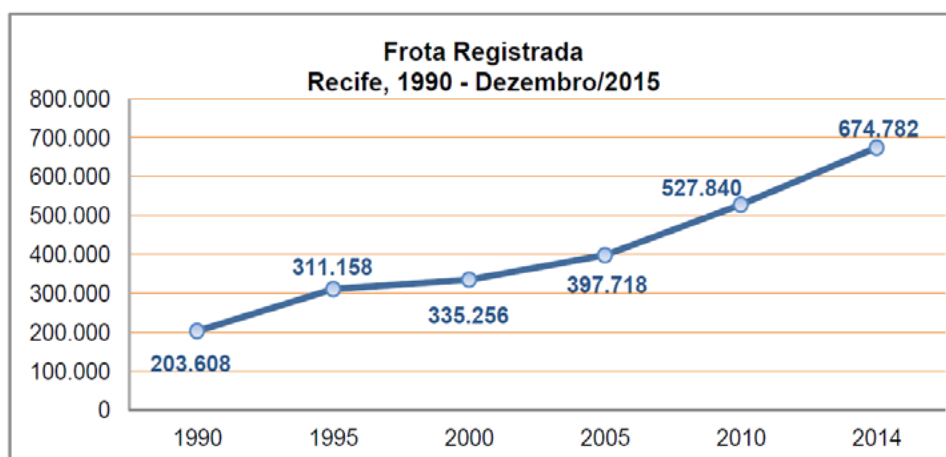
ATD esclarece que a possibilidade de ação de qualquer identidade no campo discursivo deve ser entendida em sentido relacional. Diversos atores – ONG Criança Segura, engenheiros, fabricantes de DRCs e DETRANs – retificaram seu posicionamento, para então rejeitar o uso de DRCs em vans escolares (D_7), e, ainda em outubro, o Contran anuncia no Senado o adiamento da vigência da norma, enquanto representantes do transporte escolar reafirmam a impossibilidade de cumprimento da mesma. Na prática articulatória, o outro está sempre presente, mas nem todas as articulações são hegemônicas. Estas envolvem a negação de uma identidade. Na próxima seção, abordaremos este caso.

Articulações hegemônicas: 'segurança' como significante vazio

Recife possuía, em 2015, uma frota de 674.782 veículos, sendo aproximadamente 60% desse total de automóveis; em 1990, eram 162.450 (DETRAN-PE, 2015); a Figura 1 ilustra esse aumento. É fácil encontrar notícias sobre os congestionamentos e trânsito lento na capital, a qual, em 2014, figurou como a mais lenta do Brasil, de acordo com a base de dados *Numbeo.com*.

Destacamos, nesse campo discursivo, que o serviço de transporte escolar prestado em vans na cidade, responsável por uma redução de cerca de 13 mil veículos nas portas das escolas, é representado como um elemento facilitador da mobilidade urbana, representação enfatizada por diferentes atores pela categoria.

Figura 1 – Frota de veículos em Recife (1990 a 2015)



Fonte: DETRAN-PE (2015).

A Gerência Geral de Operações da CTTU (Companhia de Trânsito e Transporte Urbano) de Recife, por exemplo, reconhece (Audiência Pública, Recife-PE, 2015):

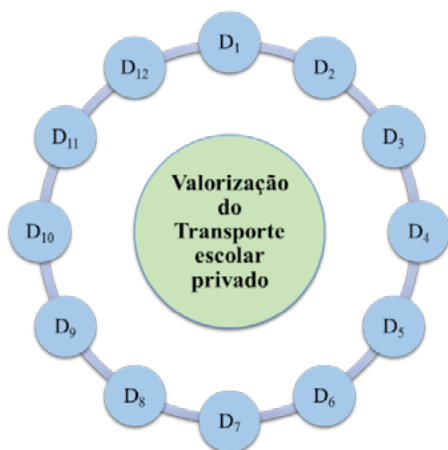
Transporte escolar [...] não resta dúvidas: tire esses 10 ou 13 mil veículos de dentro de um horário de pico, em função do trabalho de vocês [...] (Com) todos vocês (condutores escolares) juntos, passa a ter um fluxo menor de veículos dentro daquele horário de seis às 7h30, 8h dos veículos dos papais que estariam levando as crianças às escolas. Consequentemente, deixa um trânsito menos caótico do que o que nós temos. Não resta dúvidas de que tem a sua função, é uma função pública (E6).

Esse tipo de transporte é regulamentado pelo CTB (Arts. 136 a 139), pela Instrução de Serviço nº 074/ 2014 do DETRAN e resoluções do Contran, os quais, além de documentação geral, fazem exigências específicas em torno da segurança: certidão negativa de antecedentes criminais; certificado de aprovação no curso de formação de condutor de transporte escolar (este curso deve ser renovado a cada 5 anos); os veículos devem ter

pintada uma faixa horizontal na cor amarela, com 40cm de largura, à meia altura e em toda a extensão das partes laterais e traseira do veículo, com o nome ESCOLAR em preto; tacógrafo, que é o registrador instantâneo de velocidade (e o certificado desse equipamento), e cintos de segurança em número igual à lotação. Há vistorias semestrais obrigatórias junto ao DETRAN, o que tende a suscitar queixas quando da comparação com o transporte escolar público, feito por micro-ônibus (os ‘amarelinhos’), e demanda por isonomia nas exigências legais para o transporte escolar (D_8): “Sobre o transporte público no Recife [...] desde a primeira vistoria em janeiro, esses carros, os ‘amarelinhos’, não fizeram a vistoria em julho e estão rodando à vontade por aí. (Os carros) da Prefeitura do Recife estão rodando sem vistoria. Então por que a gente é obrigado, e eles não são? Então são dois pesos, duas medidas” (E12, Condutor Escolar).

Outras demandas, identificadas no caso de Recife-PE, incluem a liberação das vans para uso dos corredores exclusivos de ônibus (D_9), a não autuação das vans escolares no momento de des/embarque no corredor exclusivo de ônibus no bairro de Boa Viagem (D_{10}); vagas para embarque e desembarque nas escolas (D_{11}), e a regulamentação do transporte escolar privado em mais municípios (D_{12}). Um campo de ação surge, assim, em torno de demandas e traços específicos que definem para si uma agenda (Figura 2).

Figura 2 – Agenda pela valorização do transporte escolar privado



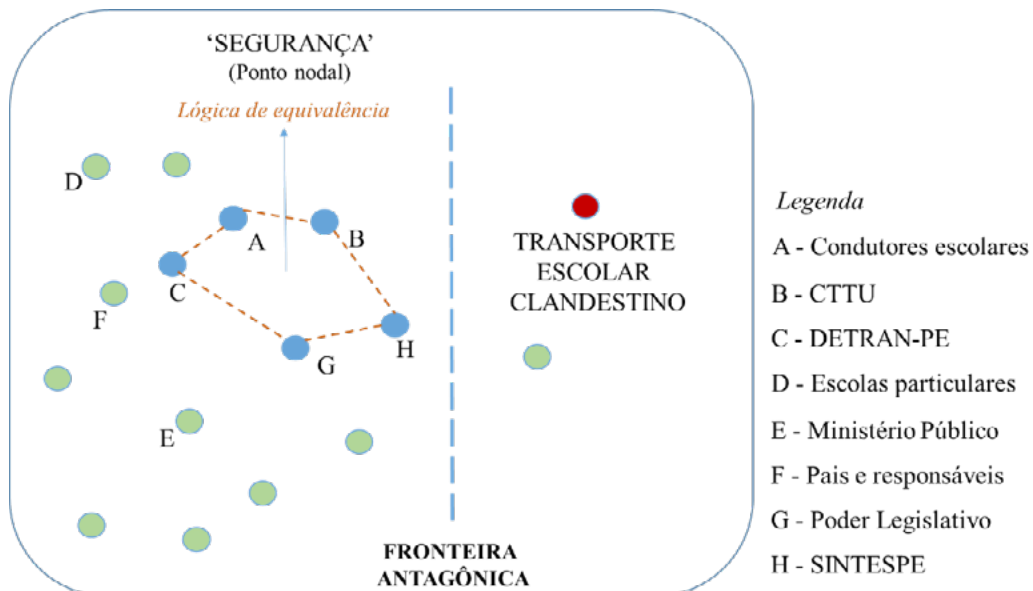
Fonte: Elaboração própria

Burity (1997) esclarece que o campo de ação do ator coletivo emerge em torno de demandas ou questões ligadas a um obstáculo, necessidade, injustiça, adversário ou ameaça – requerendo a negociação de apoios, mobilização de recursos, definição de estratégias e engajamento em ação coletiva. Na prática articulatória do transporte escolar, diferentes elementos são articulados a partir do significativo vazio (ponto nodal) ‘segurança’ (Quadro 3), fixando parcialmente os sentidos desse sistema, numa totalidade estruturada, um discurso (LACLAU; MOUFFE, 1989). A fixação parcial da relação entre significativo e significado é o que Laclau e Mouffe chamam hegemonia.

Quadro 3 - Segurança como significante vazio

Posição de sujeito	Trechos
Condutor escolar	“Eu paro do lado esquerdo, inclino realmente o meu veículo um pouco, minha funcionária desce, pega a criança, entra no carro e saímos. Se vem um agente da CTTU, ele vai cumprir o que ele tem que fazer, que é me autuar. Mas aí eu pergunto... é melhor levar uma multa ou dizer a um pai que a criança dele, a filha dele foi atropelada quando estava no processo de embarque ou desembarque? Então tudo em nós gira em função de preservar vidas. Não é outra coisa” (E10).
SINTESPE	“Lembramos que os veículos que transportam dinheiro gozam deste benefício, ao contrário dos que transportam o futuro do país” (Ofício 048/2015, do SINTESPE ao DETRAN, pedindo prerrogativas de utilidade pública, e vagas exclusivas para embarque e desembarque).
Ministério Público de Pernambuco (MP-PE)	“Se temos uma demanda da população, e essa demanda é justa, é legítima, ela não se submete tão somente a regras de mercado, porque ela envolve a questão de segurança” (E7)

Fonte: Pesquisa de campo (2015).

Figura 3 – Lógica de equivalência

Fonte: Elaboração própria

A condução de escolares sem portar autorização (Art. 136, CTB) é punida com multa e apreensão do veículo, configurando-se como transporte escolar clandestino (Art. 230, inciso 20 CTB). No campo e transporte escolar privado, a negação do transporte clandestino dá origem a um antagonismo social (LACLAU; MOUFFE, 1989), sendo que uma lógica

da equivalência divide o sistema de diferenças e institui uma fronteira política entre dois campos opostos (HOWARTH; STAVRAKAKIS, 2000), numa oposição a um sistema dominante (Figura 3).

A prática articulatória como faceta da luta hegemônica requer a articulação de diferentes visões de tal maneira que o inimigo seja neutralizado (HOWARTH; STAVRAKAKIS, 2000). Operações ideológicas (LACLAU, 2002) para preencher o significante vazio ‘segurança’ constroem o transporte clandestino como crime à medida que ele é associado a risco e insegurança da criança no trânsito, e diferentes sujeitos – pais, escolas, agentes de trânsito, órgãos fiscalizadores, mídia – são interpelados (Quadro 4).

Quadro 4 - Operações ideológicas

Posição de sujeito	Trechos
SINTESE	<p>“Quando acontece um acidente com um transporte escolar clandestino, como já houve aqui matéria da Globo onde a criança foi atropelada, sai lá na matéria ‘Transporte escolar atropelou a criança’. [...] Liguei lá pra eles e disse ‘Não, tá errado. É transporte escolar clandestino’... ‘Ah, mas ele tinha o nome ESCOLAR’... ‘Tinha, mas ele não era autorizado’. Então infelizmente quando acontece alguma coisa, eles vão generalizar e vão botar ‘transporte escolar’” (E1).</p> <p>“Eu sei que o transporte clandestino não é fácil de fiscalizar (pela CTTU) [...], mas se nós não tivermos um esforço maior e fizermos com que essa fiscalização funcione, estamos perdidos. [...] O maior fiscal do transporte escolar clandestino é o pai. Se ele pega seu filho e coloca num transporte escolar irregular, ele tá sendo conivente com a irregularidade, que pode custar caro pra ele. [...] Em Recife, tem escolas particulares que fazem inclusive panfletagem de transporte escolar clandestino” (E5).</p>
Condutor escolar	<p>“Certa vez foi parada uma Kombi que estava com 04 alunos na mala do veículo, quatro alunos! Esse veículo, e tenho testemunhas, com menos de quatro ou cinco dias voltou a rodar na mesma escola, e estão rodando até então. [...] As autoridades estão esperando o quê? Que todos passem a ser clandestinos? A minha dúvida é realmente essa” (E13).</p>
Deputada Estadual - PE	<p>“Os transportes clandestinos estão carregando aquilo que pra gente tem o maior valor. Você colocou a questão do transporte de valores, que é isso que vocês fazem, que transportam o verdadeiro valor, pelo menos pra mim, porque tudo mais é recuperável. O que não é recuperável é a perda de um filho ou uma sequela gravíssima de um filho por causa de um acidente de um transporte que não tem a menor... por algum condutor que não tem a menor responsabilidade com a segurança” (E3).</p>

Fonte: Pesquisa de campo (2015).

Esse processo de representação ideológica (LACLAU, 2002) inclui a lógica de equivalência, para criar identidades equivalenciais que expressam a negação pura de um sistema discursivo. Numa cadeia equivalencial, as diferenças cancelam (provisoriamente) umas às outras na medida em que são usadas para expressar algo idêntico presente nos vários termos da equivalência. Os oponentes ‘transporte escolar privado regular’ e ‘transporte escolar clandestino’ bloqueiam mutuamente suas identidades e interesses. Há uma mobilização de

recursos ideológicos para construir uma hostilidade em relação ao outro. O antagonismo surge, porque os agentes sociais diferentemente posicionados não conseguem alcançar suas respectivas identidades, sendo que as articulações hegemônicas tomam lugar num ambiente antagonístico (HOWARTH; STAVRAKAKIS, 2000).

Assim, ainda que as diferenças sejam canceladas quando se trata de uma oposição ao transporte clandestino, não há garantias de consenso quanto a outras demandas particulares. Na demanda por extensão do corredor exclusivo de ônibus para incluir as vans escolares (D_9) no horário de aulas, a lógica da diferença (que dissolve a lógica equivalencial) é apontada. Na época da pesquisa, a CTTU, em um estudo experimental, havia liberado a faixa para uso dos 6000 taxis da cidade, para avaliar o impacto em termos de ganhos de velocidade comercial. A Gerência de Operações da CTTU frisa que “quando se criou esse tipo de equipamento, esse tipo de ferramenta, foi para dar prioridade para o transporte público de passageiros [...]. Ora, se é exclusivo, não adianta eu querer colocar lá dentro A, B ou C” (E6). Outra disputa diz respeito à autuação, por agentes da CTTU, dos condutores que param seus veículos no corredor exclusivo no bairro de Boa Viagem (D_{10}), onde há residências. O Presidente do SINTESPE justifica que “[...] nós não podemos parar três, quatro ruas ao lado, deixar a van cheia de crianças, descer e vir pra porta do prédio pegar a criança. Não, nós vamos ter que parar sim, pra embarcar e desembarcar essas crianças” (E5).

Além de questões de segurança e proteção da criança, existem aspectos ligados à vigilância e ao controle que são subvertidos pelo transporte escolar clandestino. O antagonismo social identificado nos auxilia a esclarecer uma lógica que caracteriza práticas contemporâneas (GLYNOS; HOWARTH, 2007) de deslocamento de crianças na cidade, em especial, no trajeto casa-escola-casa. Aprofundaremos estes aspectos na próxima seção.

TRANSPORTE ESCOLAR PRIVADOS E LÓGICAS SOCIAIS DE VIGILÂNCIA E CONTROLE

Além da prática articulatória, Howarth (2005) aponta como unidade básica de explanação na TD “a noção de lógica, e o caráter da prática articulatória que combina diferentes lógicas a uma explicação crítica. [...] Lógica não se refere aqui à análise formal de proposições para determinação de sua validade ou verdade” (p. 322). Na TD, a lógica refere-se, de maneira mais ampla e abstrata, às regras que governam uma prática, instituição ou sistema de relações entre objetos e, também, aos tipos de entidades (e suas relações) pressupostos pela operação de tais regras. A lógica do mercado abarca um conjunto particular de regras que governam os arranjos que unem compradores e vendedores. A organização de tais interações via mecanismo de preço pressupõe uma série de entidades que tornam possível a operação dessas regras (HOWARTH, 2005).

A lógica do mercado permeia os serviços de transporte escolar à medida que esse tipo de serviço contribui para o aumento da circulação de mercadorias, oficinas mecânicas, autopeças, borracharias, combustíveis, empresas de seguro, indústrias de automóvel, concessionárias, órgãos de fiscalização, e empresas especializadas em cursos de primeiros socorros (ARRUDA

et al., 2006). Quando a Lei da Cadeirinha entrou em vigor, em 2010, lojas especializadas em DRC tiveram sua demanda ampliada e registraram aumento significativo nas vendas (DIÁRIO DO COMÉRCIO, 2010). Há, ainda outros aspectos associados a transporte clandestino e caronas pagas nessa esfera, mas que extrapolam o âmbito deste artigo.

Ademais, a legislação prevista quanto à segurança no trânsito segue a abordagem baseada em evidências. A lógica da política baseada em evidências foi descrita por Bacchi (2009) e faz parte de um direcionamento para a resolução de problemas que atualmente domina a paisagem intelectual e política das sociedades ocidentais, sendo uma forma de poder que visa a produção de sujeitos que satisfaça às metas da política governamental.

Entretanto, há, ainda, outra lógica que contempla as práticas de deslocamento de crianças na cidade, e que devemos enfatizar. Conforme apontamos no início deste trabalho, a idade para a criança 'obter licença' dos pais ou responsáveis para caminhar ou pedalar pela cidade tem se ampliado sobretudo face à percepção de perigo no trânsito. Outros fatores incluem: a segurança social; o aumento no número de carros disponíveis para as famílias; a rotina organizada de atividades extraclasse, com horários mais apertados; a redução na quantidade de crianças por domicílio; variáveis socioeconômicas como idade e gênero, localização da residência, situação socioeconômica da família, e uso crescente de eletrônicos pessoais de entretenimento como *tablets*, *smartphones* e videogame em casa (POJANI; BOUSSAUW, 2014; FAULKNER *et al.*, 2010; FÓTEL; THOMSEN, 2004).

O monitoramento da mobilidade diária da criança por pais e responsáveis (incluindo celulares e *smartphones*, e restrições em escolhas de percursos), funcionários da escola ou do hotelzinho, e por meio da regulação do trânsito (FÓTEL; THOMSEN, 2004) se estende ao transporte escolar privado e à figura do condutor escolar, corroborando na orquestração específica da mobilidade da criança/adolescente, inclusive na rede de atividades estruturadas (extraclasse) que tende a caracterizar o estilo de vida de muitas crianças da classe média e alta. Em Recife, um condutor escolar se recorda:

Eu tive uma adolescente que eu transportava no meu carro (van), que ela largava do colégio e ia tomar caninha com os colegas. E, sem querer, ela me soltou isso aí. [...] Tinha dia que ela ficava na escola e dizia pra mãe: 'Mãe, hoje eu vou ficar na escola, que eu vou fazer uma atividade extra aqui'. Mas, na realidade, ela tava saindo com o pessoal. [...] Bom, preocupado com isso, aí vem o lado psicológico... falei com ela: 'Minha amiga, você acha que é isso que é importante?' [...]. Mas aí eu fui por trás e conversei com a mãe dela: 'Mãe, quando ela falar que tem uma atividade extra na escola, dá uma olhadinha, porque, sem querer, ela me falou isso. Agora, não fala pra ela que eu disse, pra ela não perder a confiança (E1).

O ator social (condutor escolar) também é monitorado segundo a lógica de regulação do trânsito pelo Estado, com suas múltiplas regras e entidades. Em especial, os motivos para escotar e conduzir crianças em carros ou vans escolares variam, mas as lógicas de vigilância e controle são aspectos importantes das práticas contemporâneas de deslocamento das crianças na cidade, para as quais a condução de crianças em veículos motorizados (carros e vans escolares, em especial) corrobora.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho, analisamos, no contexto de ampliação da atenção pública quanto à questão da segurança da criança no trânsito, como se dá uma prática articulatória para valorização do transporte escolar privado, enfatizando a experiência de Recife-PE. A Teoria do Discurso, à medida que interroga esse fenômeno particular, renova um quadro analítico acerca das condições que promovem a conexão estratégica entre diferentes identidades, numa articulação voltada a mudanças do campo discursivo, e esclarecendo que nem todas as articulações são articulações hegemônicas.

A segurança da criança no trânsito deve ser compreendida como campo de disputas. Na ênfase sobre o uso de capacetes, limites de velocidade, redução da ingestão de álcool e drogas ao volante, e uso de dispositivos de retenção infantil nos veículos, evidencia-se o governo como envolvendo múltiplas agências e grupos (acadêmicos, profissionais, especialistas etc.) que contribuem para a administração da sociedade, por meio dos conhecimentos que produzem.

O modo como as crianças se deslocam pelo espaço é crescentemente monitorado, sujeito a sistemas de vigilância e controle. À medida que constrói a ideia de exercício de uma função pública, isto é, como facilitador da mobilidade urbana, o caso do transporte escolar privado tem um valor metafórico à medida que condensa um conjunto de mecanismos de vigilância e controle como exemplar das práticas de uma sociedade que parece ‘encapsulada’ em veículos motorizados.

Algumas considerações críticas envolvem o reconhecimento de que a rua serve a diversos fins, não apenas o de suportar o trânsito motorizado. As ruas e as calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais, e têm relevância na formação cidadã das crianças. Entretanto, quando as pessoas usam menos as ruas, pelo perigo social ou pelo perigo trânsito, estas se tornam ainda mais inseguras. Os crescentes índices de acidentes de trânsito, a profusão de grades, cercas, condomínios fechados, placas de advertência e câmeras dão mostras da insegurança e do medo que se infiltram nas cidades no mundo todo (JACOBS, 2011).

Se a cidadania é praticada no espaço público, então a transformação desse espaço tem implicações críticas. Há aqui uma clara conexão entre o que se aponta neste trabalho com a necessidade de direcionarmos, no campo da Gestão Pública, ações que enfatizem a perspectiva da criança no âmbito de políticas de mobilidade urbana. Ora, se as oportunidades são reconfiguradas pelo desenvolvimento de infraestruturas de mobilidade – vias expressas, serviços expressos, sucateamento do transporte público etc. – e comunicação que separam e regulam mobilidades de novas formas (CRESSWELL, 2013; GRAHAM; MARVIN, 2001), é preciso considerarmos os efeitos das ações ligadas ao campo da Gestão Pública. Direcionar uma abordagem coesa e viável no tocante à segurança da criança no trânsito requer o trato, pela Gestão Pública, de alguns dos desafios que apontamos no presente trabalho.

É importante ainda apontarmos, em coerência com uma abordagem teórico-discursiva pós-estruturalista, que não há uma conexão fixa e necessária entre conduzir crianças em

vans escolares e vigilância e controle. Trata-se de uma relação contingente. Entendemos, ainda, que, se a capacidade da criança de se movimentar pela cidade pode ser obstruída em diferentes graus por seu recolhimento em espaços privados, como carros e vans escolares, a percepção que essa criança tem da esfera pública é diferente e merece ser mais amplamente problematizada, numa perspectiva crítica, em futuros estudos de caráter qualitativo.

NOTAS

- 1 Submetido à RIGS em: nov. 2017. Aceito para publicação em: fev. 2018.
- 2 As iniciativas de programas de transporte escolar datam de 03 de fevereiro de 1986, quando foi instituída a portaria nº 86, em que o Ministro da Educação, considerando a necessidade de ampliar as oportunidades de acesso à escola pública, notadamente no meio rural e nas periferias urbanas, oficializou o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), destinado a atender as prefeituras municipais com o financiamento de veículos para transporte de escolar.
- 3 *Save Kids Lives* (disponível em: <http://savekidslives.fia.com/>).
- 4 Atores incluem: Aliança pela Infância; Associação Comunitária Monte Azul; Avante-Educação e Mobilização Social; CEDATT – Conselho Estadual para Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transportes; CNU - Brasil (Confederação Nacional dos Usuários de Transportes Coletivos de Passageiros Rodoviários, Ferroviários, Hidroviários, Metroviários e Aéreos do Brasil); Conselho Estadual dos Direitos da Criança e do Adolescente de Alagoas; CRIANÇA SEGURA Safe Kids Brasil; Espaço de Desenvolvimento e Educação Infantil Criança em Foco; Fundação Thiago de Moraes Gonzaga - Vida Urgente; IBL - Instituto Brasil Leitor; IFAN - Instituto da Infância; Instituto Alana; Instituto Avisalá; Instituto PENSI - Fundação José Luiz Egydio Setúbal; Instituto Brasil Leitor; IPA Brasil - Associação Brasileira pelo Direito de Brincar; Omnisciência - Educação para Paz; OMEP - Organização Mundial para a Educação Pré-Escolar do Brasil; Pantákulo - Assessoria, Consultoria e Projetos Ltda.; Perkons S.A.; Plan International Brasil; PROTESTE - Associação de Defesa do Consumidor; Rede Estadual da Primeira Infância do Ceará; Rede Marista de Solidariedade; Rede Nacional da Primeira Infância; SBAIT - Sociedade Brasileira de Atendimento Integrado ao Traumatizado; Sociedade Brasileira de Pediatria; Superintendência de Políticas para a Criança e o Adolescente de Alagoas; Tecnodata Educacional Ltda.
- 5 A lei obriga que crianças de até 1 ano sejam transportadas no bebê-conforto; as que têm entre 1 e 4 anos, em cadeirinhas com encosto e cinto próprio; os assentos de elevação, que usam cinto de segurança que ficam na altura do pescoço da criança, devem ser usados para crianças de 4 a 7 anos.
- 6 Fonte: Audiência Pública realizada em 15 de outubro de 2015, em Recife-PE, acerca das Condições Operacionais do Transporte Escolar em Recife.
- 7 Há 1.571 vans em Pernambuco, 1.406 delas na Região Metropolitana do Recife; a capital tem 670 carros.
- 8 Dos programas públicos (PNTE e Caminho da Escola) que atendem alunos da zona rural e periferias urbanas.
- 9 A Prefeitura do Recife liberou, em 2016, por um período de dois meses, o uso do corredor exclusivo por vans escolares para um estudo experimental.

REFERÊNCIAS

- ALVESSON, M., KARREMAN, D. Varieties of discourse: On the study of organizations through discourse analysis. **Human Relations**, Nova Iorque, v. 53, n. 9, p. 1125-2000, 2000.
- ARRUDA, E. E. de; ALMEIDA, C. M.; SOUZA, E. B. de. A mercantilização dos programas escolares: Uma análise do serviço de transporte escolar em Mato Grosso do Sul (1999 - 2004). In: EDUCERE – CONGRESSO NACIONAL DE EDUCAÇÃO. 12. **Anais...** Curitiba-PR, 2006.
- BACCHI, C. **Analysing policy**: What's the problem represented to be? Frenchs Forest, NSW: Pearson Education, 2009.
- BAUER, M.; AARTS, B. A construção do corpus: um princípio para a coleta de dados qualitativos. In: BAUER, M. W.; GASKELL, G. **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som**: um manual prático. São Paulo: Editora Vozes, 2002. p. 39-63.
- BURITY, J. A. Desconstrução, hegemonia e democracia: o pós-marxismo de Ernesto Laclau. In: GUEDES, M. A. (Org.). **Contemporaneidade e política no Brasil**. Recife: Bagaço, 1997.
- CHAVES, H. Globalização e Ideologia: um estudo sobre a dimensão ideológica do processo de globalização. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL: INCLUSÃO SOCIAL E AS PERSPECTIVAS PÓS-ESTRUTURALISTAS DE ANÁLISE SOCIAL. 1. **Anais...** Recife-PE, 2005.
- CZERWONKA, M. **A importância da segurança no Transporte Escolar**. 2014. Disponível em: <<http://portaldotransito.com.br/noticias/transporte-escolar/a-importancia-daseguranca-no-transporte-escolar/>>. Acesso em: maio 2016.
- CORDEIRO, A. T; MELLO, S. C. B. de. Teoria do Discurso Laclauniana: uma mediação entre teoria crítica e prática política. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPAD. 34. **Anais...** Rio de Janeiro-RJ, 2010.
- CORRÊA, M. I. S. **No Vai e VEM da Mobilidade Urbana**: Perspectivas Discursivas dos Sistemas de Bilhetagem Eletrônica. 2013. 217f. Tese (Doutorado em Administração) – Programa de Pós-graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013.
- CRESSWELL, T. Citizenship in Worlds of Mobility. In: SODERSTROM, O. *et al.* (Ed.). **Critical Mobilities**. Londres: Routledge, 2013. p.105-124.
- DAGNINO, E. Sociedade civil, participação e cidadania: de que estamos falando? In: MATO, Daniel (Coord.). **Políticas de ciudadanía y sociedad civil en tiempos de globalización**. Caracas: FACES, Universidad Central de Venezuela, 2004. p. 95-110.
- FOTEL, T.; THOMSEN, T. U. The Surveillance of Children's Mobility. **Surveillance & Society**, v. 1, n. 4, p. 535-554, 2004.

FREEMAN, C. Colliding worlds: planning with children and young people for better cities. In: GLEESON, B.; SIPE, N. (eds.) **Creating Child Friendly Cities: reinstating kids in the city**. New York: Routledge, 2006. p. 69-85. GLYNOS, J.; HOWARTH, D. **Logics of Critical Explanation**. Abingdon: Routledge, 2007.

GRAHAM, S.; MARVIN, S. **Splintering Urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition**. Routledge: Londres/Nova Iorque, 2001.

HILLMAN, M.; ADAMS, J.; WHITELEGG, J. **One False Move: A Study of Children's Independent Mobility**. Londres: Policy Studies Institute, 1990.

HOWARTH, D.; STAVRAKAKIS, Y. Introducing discourse theory and political analysis. In: HOWARTH, D.; NORVAL, A. J.; STAVRAKAKIS, Y. (Ed.). **Discourse theory and political analysis: Identities, hegemonies and social change**. Manchester/Nova Iorque, Manchester University, 2000. p. 1-16.

_____. **Discourse**. Buckingham UK: Open University Press, 2000.

_____. Applying Discourse Theory: the Method of Articulation. In: HOWARTH, D.; TORFING, J. **Discourse Theory in European Politics: Identity, Policy and Governance**, Londres: Palgrave Macmillan, 2005. p. 316-349.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

LACLAU, E. **Misticismo, retórica y política**. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2002.

_____; MOUFFE, C. **Hegemony & Socialist Strategy**. Towards a radical democratic politics. 2. ed. Londres: Verso, 1989.

_____. **New Reflections on the Revolution of our Time**. Londres: Verso, 1990.

_____; MOUFFE, C. Post-Marxism without Apologies. **New Left Review**, n. 166, p. 79-106, 1987.

LEMOS, A. Cultura da Mobilidade. **Revista FAMECOS**, Porto Alegre, v. 16, n. 40, p. 28-35, dez. 2009.

MARSTON, G. Metaphor, morality and myth: a critical discourse analysis of public housing policy in Queensland. **Critical Social Policy**, v. 20, n. 3, p. 349-373, 2000.

MENDONÇA, D. de. Como olhar 'o político' a partir da teoria do discurso. **Revista Brasileira de Ciência Política**, Brasília, n. 1, p. 153-169, jan./jun. 2009.

MERRIAM, S. B. **Qualitative research and case study applications in education**. 2. ed. São Francisco: Jossey-Bass, 1992.

NORVAL, A. J. The Things We Do with Words - Contemporary Approaches to the Analysis of Ideology. **British Journal of Political Science**, n. 30, p. 313-346, 2000.

ORLANDI, E. P. **Análise do discurso**: princípios e procedimentos. 4. ed. Campinas: Pontes, 2002.

PEDUZZI, P. 2015. **Motoristas fazem manifestação contra padronização do transporte escolar**. Disponível em: < <http://www.ebc.com.br/noticias/2015/05/motoristas-fazemmanifestacao-contra-padronizacao-do-transporte-escolar>>. Acesso em: maio 2016.

PERGHER, C. J. Itinerários da Política de Transporte Escolar. In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE POLÍTICA E ADMINISTRAÇÃO DA EDUCAÇÃO SOBRE POLÍTICAS, PLANOS E GESTÃO DA EDUCAÇÃO: DEMOCRATIZAÇÃO E QUALIDADE SOCIAL. 26. **Anais...** Recife-PE, 2013.

PETERS, M. **Pós-estruturalismo e filosofia da diferença**: uma introdução. São Paulo: Autêntica, 2000.

POJANI D.; BOUSSAUW, K. Keep the children walking: active school travel in Tirana, Albania. **Journal of Transport Geography**, n. 38, p. 55-65, 2014.

SARDINHA, T. B. Lingüística de *Corpus*: Histórico e Problemática. **D.E.L.T.A.**, v. 16, n. 2, p. 323-367, 2000.

SCHMID, C. Henri Lefebvre's theory of the production of space: towards a three-dimensional dialectic. In: GOONEWARDENA, Kanisha *et al.* (Ed.). **Space, difference, everyday life**: reading Henri Lefebvre. Nova Iorque: Routledge. 2008. p. 27-45.

SINCLAIR, J. **Corpus, concordance, collocation**. Oxford: Oxford University Press, 1991.

TORFING, J. **New Theories of Discourse**: Laclau, Mouffe and Zizek. Oxford: Blackwell Publishers, 1999.

URRY, J. Societies. **Sociology beyond Societies**: mobilities for the twenty-first centuries. Londres: Routledge, 2000.

WILLMOTT, H. Theorizing Contemporary Control: Some Post-structuralist Responses to Some Critical Realist Questions. **Organization**, n. 12, p. 747-780, 2005.

**Adriana
Tenório
Cordeiro**

Professora Assistente da Universidade de Pernambuco (UPE). Doutoranda em Administração (PROPAD/ UFPE). Mestre em Administração (PROPAD/UFPE). Especialista em Gestão Pública (IFPE).

**Sérgio
Carvalho
Benício de
Mello**

Professor Associado do Departamento de Ciências Administrativas da Universidade Federal de Pernambuco (DCA/UFPE). Doutor pela City University London. Pesquisador do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).