



**CENTRO UNIVERSITÁRIO UNA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO SOCIAL,
EDUCAÇÃO E DESENVOLVIMENTO LOCAL**

MARCUS VINICIUS DE PAULA FREITAS

**IMPORTÂNCIA DO DIREITO À MOBILIDADE URBANA
PARA A INCLUSÃO NA EDUCAÇÃO SUPERIOR**

**Belo Horizonte
2017**

MARCUS VINICIUS DE PAULA FREITAS

**IMPORTÂNCIA DO DIREITO À MOBILIDADE URBANA
PARA A INCLUSÃO NA EDUCAÇÃO SUPERIOR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Local do Centro Universitário UNA, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre.

Área de concentração: Inovações Sociais,
Educação e Desenvolvimento Local

Linha de pesquisa: Educação e Desenvolvimento
Local

Professor orientador: Dr. Frederico de Carvalho
Figueiredo

Belo Horizonte
2017

F866i Freitas, Marcus Vinícius de Paula
Importância do direito à mobilidade urbana para inclusão na educação superior.
/ Marcus Vinícius de Paula Freitas – 2017.

97f.

Orientador: Prof. Dr. Frederico de Carvalho Figueiredo
Dissertação (Mestrado) – Centro Universitário UNA, 2017. Programa de Pós-
graduação em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Social.
Inclui bibliografia.

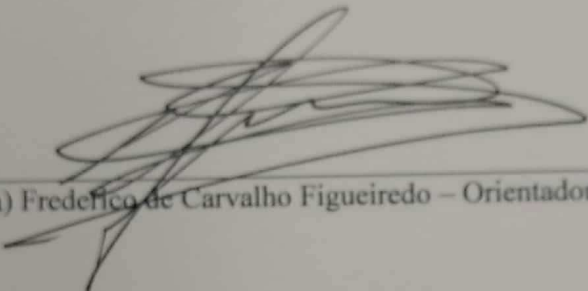
1. Inclusão – Ensino Superior. 2. Transporte Público - Acessibilidade. I.
Figueiredo, Frederico de Carvalho. II. Centro Universitário UNA. III. Título.

CDU: 658.114.8

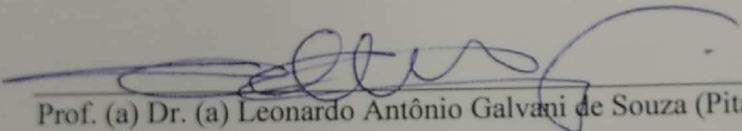


CENTRO UNIVERSITÁRIO UNA
DIRETORIA DE EDUCAÇÃO CONTINUADA E PESQUISA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO SOCIAL, EDUCAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO LOCAL

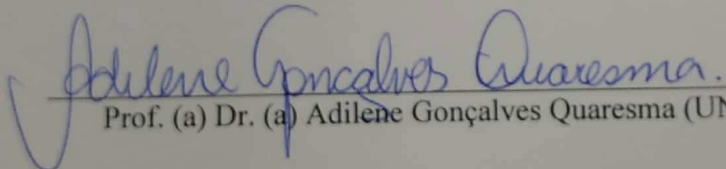
Dissertação intitulada "Importância do direito à mobilidade urbana para a inclusão na educação superior", de autoria do (a) mestrando (a) Marcus Vinicius de Paula Freitas, aprovada pela banca examinadora, constituída pelos seguintes professores:



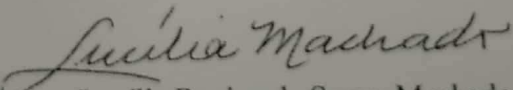
Prof. (a) Dr. (a) Frederico de Carvalho Figueiredo – Orientador (a) (UNA)



Prof. (a) Dr. (a) Leonardo Antônio Galvani de Souza (Pitágoras)



Prof. (a) Dr. (a) Adilene Gonçalves Quaresma (UNA)



Prof.^a Dra. Lucília Regina de Souza Machado
Coordenadora do Programa de Pós-graduação em
Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Local
Centro Universitário UNA

Belo Horizonte, 31 de agosto de 2017

NOTA INTRODUTÓRIA

No Programa de Pós-Graduação em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Local do Centro Universitário UNA, as dissertações de mestrado se orientam pelas seguintes normas aprovadas por seu Colegiado:

Para os elementos textuais:

1. A Introdução deve trazer o tema, problema, questão central da pesquisa, hipótese (facultativa), objetivo geral, objetivos específicos, justificativas e o plano de capítulos;
2. O primeiro capítulo deve trazer uma revisão teórica na área temática da pesquisa, dentro de um recorte de tempo. É esperado que esse capítulo seja apresentado na forma de um artigo de revisão, contendo: título, subtítulo, nomes e filiação institucional dos autores (o/a mestrando/a e o/a orientador/a), resumo, palavras-chave, *abstract*, *keywords*, introdução, desenvolvimento, conclusão, referências, notas, anexos e apêndices;
3. O segundo capítulo deve trazer o relato da pesquisa realizada pelo/a mestrando/a. É esperado que esse capítulo seja apresentado na forma de um artigo científico, contendo: título, subtítulo, nomes e filiação institucional dos autores (o/a mestrando/a e o/a orientador/a), resumo, palavras-chave, *abstract*, *keywords*, introdução, discussão teórica, metodologia, análise dos dados e/ou discussão dos resultados, considerações finais, referências, notas, anexos e apêndices;
4. O terceiro capítulo deve trazer o produto técnico derivado da revisão teórica e da pesquisa realizada pelo/a mestrando/a, sua proposta de intervenção na realidade. É esperado que contenha: título, subtítulo, nomes e filiação institucional dos autores (o/a mestrando/a e o/a orientador/a), resumo, palavras-chave, *abstract*, *keywords*, introdução, discussão para introduzir o produto técnico e contextualização, descrição detalhada do produto técnico, considerações finais, referências, notas, anexos e apêndices;
5. Por último, o/a mestrando/a deve trazer as considerações finais da dissertação;
6. Ficam mantidos os elementos pré-textuais e pós-textuais de praxe em dissertações e teses;
7. Alguma flexibilidade em relação a essa estrutura pode ser considerada, mas é indispensável que o/a mestrando/a apresente pelo menos uma das suas partes na forma de um artigo.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos aqueles que contribuíram direta ou indiretamente para que eu alcançasse mais esse objetivo. Não poderia deixar de fazê-lo de forma especial ao Sabino Freitas, Lúcia Mota, Ricardo Paiva, Lúcia Freitas, Raquel Garcia Gonçalves, Cássia Helena Pereira Lima, aos colegas do mestrado, com destaque para o apoio que sempre me deram os estimados Frederico Divino Dias e Rafael Soares Mariano Costa e, indistintamente, a todos Professores do Programa de Pós-Graduação em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Local da UNA, especialmente à sua Coordenadora, a Professora Doutora Lucília Regina de Souza Machado, que me proporcionaram momentos inesquecíveis nessa jornada.

Não poderia deixar de agradecer ao formidável apoio que me deram meus grandes e amados amigos, sobretudo ao João Cláudio Ferber Naves e ao Marcus Paulo Mumme.

Não seria possível deixar de registrar todo o apoio que recebi do Professor Carlos Renato Gherarde Lins e, também, do Professor Eduardo Dias Soares, especialmente para a realização da pesquisa.

Faço questão de registrar minha gratidão, sobretudo, ao meu Orientador, o Professor Doutor Frederico de Carvalho Figueiredo e à Maria Thereza Mota Sampaio de Paula Freitas.

Apenas mais um agradecimento e, talvez, o mais importante, a quem conseguiu me alfabetizar à distância, por meio de um programa de televisão em 1970, chamado “A Mão Amiga”: Abigail Izquierdo Ferreira, a eterna Bibi Ferreira!

*“Lá vai o trem com o menino
Lá vai a vida a rodar
Lá vai ciranda e destino
Cidade e noite a girar”*

(FERREIRA GULLAR)

RESUMO

O acesso à educação formal de nível superior é uma das formas de inclusão da população de baixa renda. Programas do governo federal têm facilitado esse acesso, tal como o Programa Universidade Para Todos (PROUNI) e o Fundo de Financiamento Estudantil (FIES). A eficácia da qualificação depende de outro fator fundamental: o acesso do estudante ao estabelecimento de ensino. O deslocamento urbano até o local em que o curso é ministrado impacta no orçamento doméstico dessa população. Há programas destinados a estudantes dessa faixa de renda que estejam cursando ensino médio ou que participem do programa Educação de Jovens e Adultos (EJA), tal como o meio-passe estudantil, instituído pela Lei Municipal 10.106/2011, no município de Belo Horizonte (MG). Contudo, o jovem de baixa renda, estudante de curso de nível superior, não é beneficiário de qualquer programa ou política pública que mitigue os custos com deslocamento por meio de transporte público urbano. A pesquisa visa analisar o fenômeno sob a ótica da inclusão e resgate do exercício da cidadania por meio da mobilidade urbana e as principais causas que impedem que o aluno de baixa renda conclua o curso superior. Foi realizada pesquisa com abordagem qualitativa, do tipo explicativa. O produto técnico que se pretende é um projeto de lei de iniciativa popular cujo objeto será a concessão de tarifa zero em transporte público para o estudante de baixa renda em nível superior.

Palavras chaves: Transporte público. Acesso escolar. Evasão escolar. Aluno de baixa renda. Ensino superior.

ABSTRACT

The formal education access of upper level is a way to include de low income population. Federal government programs has been facilitate this access, such as the Program University for All (Programa Universidade Para Todos – PROUNI) and the Student Financing Found (Fundo de Financiamento Estudantil – FIES). The qualification efficacy depends on another fundamental factor: the student access to the educational establishment. The urban displacement to the local where the course is taken has an impact in this population's domestic budget. There are programs designed to these range students who is attend to high school or is part of the program Education of Youth and Adults (Educação de Jovens e Adultos – EJA), such as student free pass, instituted for the Municipal Law 10.106/2011, in the city of Belo Horizonte – MG. However, the low income young student that is in upper level is not beneficiary of any program or public politic which mitigate expenses in deslocation though the urban public transport. The search objective is studying and analyze the phenomenon though the inclusion optics and the rescue of the citizenship exercise through the urban mobility and the principal causes which prevents that the low income student conclude the higher education. A qualitative search, of the type explanatory, was conducted. The technical product developed according to the search result is a popular initiative law project which object is the concession of public transport free pass for low income students in upper level.

Key-words: Public transport; school access; school evasion; low income student; upper level.

LISTA DE ABREVIATURAS

BHTRANS: Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte

EJA: Educação de Jovens e Adultos

FIES: Fundo de Financiamento Estudantil

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MEC: Ministério da Educação

POF: Pesquisa de Orçamentos Familiares

PROUNI: Programa Universidade Para Todos

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	11
2 DO BONDE AO VLT: A CIDADANIA PEDE CARONA	18
2.1 Introdução.....	20
2.2 Revisão de Literatura.....	21
2.2.1 Gestão Social	21
2.2.2 Desenvolvimento Local.....	23
2.2.3 O acesso aos serviços essenciais e a inclusão social	25
2.3 Aspectos históricos do transporte público no Brasil	26
2.3.1 A revolta do vintém	27
2.3.2 As manifestações no Brasil no Século XX.....	28
2.3.3 As manifestações no Brasil no Século XXI	29
2.4 As políticas públicas de inclusão no ensino superior e de mobilidade urbana.....	32
2.4.1 Modelos explicativos de políticas públicas	32
2.4.2 As políticas públicas de inclusão no ensino superior	35
2.4.3 Regulamentação da política pública de mobilidade urbana	37
2.5 O Direito à Mobilidade e a Inclusão no Ensino Superior.....	40
2.6 CONCLUSÃO.....	41
REFERÊNCIAS	42
3 INCLUSÃO NO ENSINO SUPERIOR E TRANSPORTE PÚBLICO URBANO	46
3.1 INTRODUÇÃO.....	48
3.2 Revisão de literatura	49
3.3 Da metodologia aplicada	53
3.4 Análise dos resultados	56
3.4.1 Descrição da amostra.....	57
3.4.2 Inclusão no ensino superior	57
3.4.3 Mobilidade urbana	58
3.4.4 Mobilidade e inclusão.....	59
3.5 CONCLUSÃO.....	63
REFERÊNCIAS.....	64
4 LEI (DA IDA E) DO RETORNO. HORA DE DAR UMA MÃO (DUPLA) À EDUCAÇÃO	66

4.1 INTRODUÇÃO.....	68
4.2 Revisão de Literatura.....	68
4.3 Metodologia.....	72
4.4 Descrição do Produto Técnico.....	73
4.5 CONCLUSÃO.....	74
REFERÊNCIAS	75
5 CONCLUSÃO.....	78
APÊNDICE I - QUESTIONÁRIO UTILIZADO NA PESQUISA	88
APENDICE II - TERMO DE RESPONSABILIDADE.....	92
APENDICE III - AUTORIZAÇÃO PARA COLETA DE DADOS.....	93
APENDICE IV - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO.....	94
APENDICE V - PROJETO DE LEI DE INICIATIVA POPULAR.....	96

1 INTRODUÇÃO

A Constituição Federal de 1988, em seu Art. 1º, elencou como parte dos fundamentos do Brasil a dignidade da pessoa humana e a cidadania e, em seu Art. 3º, como parte de seus objetivos fundamentais a construção de uma sociedade livre, justa e solidária, bem como a promoção do bem de todos, sem distinção quanto à origem, raça, sexo, cor e quaisquer outras formas de discriminação.

No que tange à educação, o Art. 6º garante-a como parte dos direitos sociais do cidadão e, de acordo com o disposto no Art. 205, ela constitui dever do Estado e da família e, de acordo com o Art. 206, um dos princípios do ensino é a igualdade de condições para acesso e permanência de todos na escola.

A efetivação do dever do Estado para com a educação básica e a universalização progressiva do ensino médio dá-se, nos termos do Art. 208, por meio de uma série de garantias, dentre as quais programas suplementares de transporte, nos termos de seu inciso VIII.

Com o advento da facilitação ao acesso à educação em nível superior, voltada para a população de baixa renda, por meio de programas do governo federal, tais como PROUNI (criado em 2004) e FIES (criado em 2001), observou-se uma grande entrada nas instituições de ensino superior, da iniciativa privada, de um novo perfil de discente, no ambiente acadêmico.

Esse novo aluno viu inseridas em sua realidade orçamentária novas despesas antes inexistentes, tais como com aquisição de material escolar e didático e despesas com o valor do transporte para a escola. Por se tratar de uma população com menos recursos, os novos gastos tendem a impactar de forma significativa no orçamento doméstico.

O custo com o transporte público coletivo tem um impacto notável no orçamento das famílias brasileiras, haja vista o resultado divulgado na Pesquisa de Orçamentos Familiares - POF, de 2008-2009, que constitui a última pesquisa divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que em sua página 55, destaca:

A terceira maior participação nos gastos nacionais com consumo ficou com o transporte (19,6%), com resultado praticamente igual ao de alimentação. Esse quadro se repete na situação urbana, em que a participação de transporte (19,5%) supera a dos alimentos em 0,5 ponto percentual apenas. (IBGE, 2009, p. 55).

Por vezes, o que se observou de forma empírica, uma vez que o pesquisador é docente em instituição privada de nível superior, foi a frequência irregular de alguns alunos de baixa renda às aulas presenciais e, em uma abordagem preliminar, foi constatada a queixa recorrente do valor da tarifa do transporte público como um dos fatores a obstaculizar o acesso à escola.

Cardoso (2008, p. 97), afirma existir uma relação direta entre o nível da renda e a mobilidade urbana, de modo que a população de renda baixa e com menor grau de instrução, tem menor mobilidade urbana:

A análise do transporte urbano municipal sobre pneus (acessibilidade ao sistema e a destinos), relativo às populações que habitam a cidade de São Paulo, em macro regiões, (região de baixa vulnerabilidade social versus o restante do município – Lisa Lapa - figura 35, Capítulo VII), mostrou para este nível de análise, que as população de baixa vulnerabilidade social (melhor condição socioeconômica e familiar) têm também melhor acessibilidade ao sistema de transporte urbano municipal e vice-versa, regiões de média e alta vulnerabilidade social (o restante do município), têm pior acessibilidade. Podemos concluir, a partir das observações acima que a acessibilidade ao sistema de transporte é um fator que reforça a desigualdade social (populações menos favorecidas economicamente são as que têm menor acessibilidade ao sistema de transporte. (CARSODO, 2008, p. 97).

O reajuste das tarifas do transporte coletivo público, historicamente, no Brasil, apresenta correção acima da correção dos salários, o que gera um ônus em desfavor das classes menos favorecidas.

Como exemplo, dentro de um recorte temporal de 1995 a 2003, Carvalho e Pereira (2001, p. 31), destacam:

Os dados recentes analisados indicam que, entre 1995 e 2003, a capacidade de pagamento das famílias em relação aos serviços de transporte urbano coletivo por ônibus foi um tanto comprometida por uma combinação de dois fatores: um aumento acentuado nas tarifas de ônibus urbanos e um declínio na renda da população em geral, especialmente nas populações mais pobres. O estudo também mostrou que o descompasso entre o aumento real das tarifas e o da renda da população levou a uma diminuição de mais de 30% da demanda pagante dos serviços de ônibus nas nove maiores cidades brasileiras. (CARVALHO e PERERIA, 2011, p. 31).

A distância entre salários e tarifas persiste na atualidade e constitui a pedra angular para a eclosão dos movimentos populares a partir de 2013, porquanto a combinação do alto custo do transporte urbano coletivo, a baixa renda da maioria dos usuários e a necessidade de utilização desse modal de transporte no ambiente urbano e o modelo de renda concentrada, são fatores que contribuíram para o colapso da insatisfação popular, como bem assinalaram autores tais como Silveira e Coco (2013, p. 44):

Uma tarifa justa de transporte público coletivo – a qual foi o mote das manifestações de junho e julho – é crucial para a realização da missão do serviço de transporte em

uma sociedade desigual como a brasileira, que é garantir o acesso universal às oportunidades presentes na cidade, as quais contribuem para com o rompimento da reprodução intergeracional da pobreza mediante a oferta de empregos, aperfeiçoamento profissional, acesso à educação, aquisição de cultura geral etc.

A acessibilidade ao transporte público, por si só, é uma forma de inclusão social e, portanto, de exercício da cidadania. (GOMIDE, 2003).

No mesmo diapasão, Cunha (2012, p. 45) salienta a importância da mobilidade urbana por transporte público, como pressuposto de outros direitos do cidadão.

Carvalho (2008), vai além, ao afirmar que a ausência da mobilidade urbana inviabiliza a própria cidadania, na medida em que na medida em que a mobilidade caracteriza uma cidade do ponto de vista sociológico. Assim, se não haveria sequer o exercício da cidadania.

A mobilidade da pessoa humana, seja em qualquer espaço – urbano ou não – é a materialização do direito de ir e vir, consagrado no Art. 5º. Inciso XV da Constituição Federal de 1988 e, restringi-lo, de que forma for, constitui flagrante mecanismo de exclusão social. Essa expressão da liberdade do indivíduo é de tal relevância, que dentre as liberdades consagradas no Art. 5º, na Carta Política de 1988 (de consciência e de crença, inciso VI; da atividade intelectual, artística, científica e de comunicação, inciso IX, de associação para fins lícitos, inciso XVII; de reunião em locais públicos abertos, inciso XVI, dentre outras, a constrição máxima de direitos por crime em tempos de paz, é, exatamente, a da liberdade de ir e vir (Art. 5º, XLVI).

Ademais, a partir de 15 de setembro de 2015, a Emenda Constitucional no. 90, de autoria da Deputada Federal por São Paulo, Luisa Erundina, do Partido Solidariedade – PSOL, houve a inclusão do direito ao transporte como direito social previsto no Art. 6º, da Constituição de 1988.

Essa inclusão ao Art. 6º, ressalte-se, está em perfeita consonância com o que já dispunha o inciso V, do Art. 30, da mesma Carta Política, que prevê:

Art. 30. Compete aos Municípios:

[...]

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

A esse respeito, Silva (2011), qual seja, da mobilidade urbana como ferramenta de inclusão ou de exclusão social, salienta o tema da inclusão/exclusão social subordina-se ao tema da mobilidade e acessibilidade.

No desenvolvimento das análises relativas à mobilidade e acessibilidade, um vector importante a discutir tem a ver com a denominada inclusão (ou exclusão) social potencializada pela cidade, bem como a relação da questão com o TP [Transporte Público]. A cidade como lugar aglutinador e potencializador da magnificência do género humano deverá ser, por definição, um meio de cultura do avanço humanitário plurifacetado. Como afirma Innerarity, “a invenção comunitária define uma arriscada topologia de lugares e destinos, de situações e acontecimentos que, precisamente pelo seu carácter heterogéneo, oferece numerosas oportunidades para a valorização dos significantes igualitários, para a verificação do comum e o diferente, fazendo assim da sociedade uma comunidade polémica dos iguais” (Innerarity, 2010:156). Desta forma, apresenta-se e discute-se a exclusão/inclusão social subordinada ao tema da mobilidade e acessibilidade, evidenciando diversos aspectos como: humanos (em termos físicos), económicos, sociais, transportes e desenho urbano, numa perspectiva sintética mas de complementaridade e transversalidade entre si. [...] Residindo no sector dos transportes uma enorme capacidade indutora à faculdade e facilidade na acessibilidade a serviços e bens (educação, justiça, saúde, desporto, serviços públicos...), este possui uma responsabilidade acrescida enquanto agente integrador social. (SILVA, 2011, p. 101).

Sendo assim, o resultado dessa pesquisa pode constituir-se em inovação social, por meio do produto técnico que se almeja (lei estadual de iniciativa popular, visando a concessão de tarifa zero para o estudante carente de nível superior), uma vez que esse público não é contemplado com esse benefício que representa significativo avanço no acesso à academia e na mobilidade urbana.

Ressalte-se que a inovação social, segundo Bignetti (2011, p. 6), não apresenta uma definição consensual entre os diversos doutrinadores. Todavia, o mesmo autor, (ob. cit., p. 6), apresenta definição de Murray *et al* (2010), que alicerça a percepção de que o produto técnico que se almeja com essa pesquisa, constitui inovação social, a saber:

Novas ideias (produtos, serviços e modelos) que simultaneamente satisfazem necessidades sociais e criam novas relações ou colaborações sociais. Em outras palavras, são inovações que, ao mesmo tempo, são boas para a sociedade e aumentam a capacidade da sociedade de agir. (MURRAY *et al*, citado por BIGNETTI, 2011, p. 6).

Dessa forma, para que se dê eficácia aos fundamentos e objetivos fundamentais da república brasileira, é necessário que se garanta o pleno acesso à educação, inclusive pela mobilidade por meio de transporte.

A observação empírica sobre a discrepância do preço da tarifa suportada pelo estudante de baixa renda em estabelecimento de nível superior, estimulou a presente pesquisa, que visa analisar a percepção que esse público tem do impacto da tarifa de transporte público coletivo no seu orçamento. Como professor em curso de nível superior esse pesquisador tem a percepção de que alunos de baixa renda apresentam frequência escolar

irregular, tendo como um dos motivos o alto custo que o transporte público representa em seus orçamentos.

Assim, o tema desta pesquisa foi a percepção dos alunos do ensino superior sobre o possível impacto do valor da tarifa do transporte público urbano no acesso escolar regular ou mesmo na evasão escolar desse aluno.

Para tanto a pesquisa propôs algumas questões aos respondentes do formulário eletrônico sendo que a primordial foi se na percepção do estudante o preço da tarifa do transporte público impacta na sua inclusão no ensino. Essa questão é de fundamental importância para que se possa mensurar a inclusão escolar em nível superior do aluno de baixa renda.

No que tange aos objetivos que a pesquisa buscou alcançar, antes de se os trazer, é importante ressaltar a sua natureza na pesquisa científica. De acordo com Vergara (2007, p. 25), “[...] é um resultado a alcançar.” Na mesma linha Köche, citado por Serra Negra (2007, p. 105), define objetivo com a delimitação da pretensão a ser alcançada na investigação, ou seja, os aspectos a serem analisados.

Os objetivos são de duas categorias, como a seguir demonstrado, quais sejam: geral e específicos.

Pereira e Vieira (1999, p. 16-17), a pesquisa exige a fragmentação do problema em subitens e assim preleciona:

Fatorar este problema em objetivos ou metas operacionalizáveis implica em estabelecer, primeiramente, o que se deseja alcançar com a pesquisa em termos mais amplos, ou seja: qual será o objetivo ou meta geral de investigação. [...] Como pode ser observado, o objetivo geral nada mais é que o problema apresentado em forma de ação. Retomando o problema que tem sido focalizado como exemplo ao longo da discussão apresentada nesse manual, [...] No entanto, apenas o objetivo geral não garante a explicitação das metas necessárias ao desenvolvimento da pesquisa. Por isso, é preciso fatorar o objetivo geral em objetivos específicos, [...] na verdade, garantirão a consecução do objetivo geral e é na busca da operacionalização desses objetivos que surge a metodologia da investigação.

Assim sendo, demonstrar-se-á, a seguir, qual foi o objetivo geral da presente pesquisa e quais são os seus objetivos específicos. Quanto ao geral foi o de analisar a relação entre custo da tarifa de transporte e inclusão no ensino superior de alunos de baixa renda. e, quanto aos específicos, na verdade se cingiram em três, quais sejam: analisar as relações entre mobilidade urbana e acesso e acesso ao ensino superior; investigar como o custo da tarifa de transportes afeta o acesso dos alunos de baixa renda no ensino superior e, por fim, elaborar

proposta de lei de iniciativa popular estadual para meia tarifa para estudantes de ensino superior no transporte público.

Em primeiro lugar é importante destacar que a presente pesquisa tratou por transporte público coletivo, as modalidades terrestres, como ônibus, metrô e o *Bus Rapid Transit* – BRT, tendo em vista que são os utilizados em Belo Horizonte e sua Região Metropolitana.

Há uma tênue distinção entre Transporte Público Coletivo e Transporte Público Massivo. A primeira categoria diz respeito aos deslocamentos por ônibus, enquanto que o transporte público massivo se caracteriza por veículos com velocidade de deslocamento maior e bem mais constante que os ônibus e por utilizar-se de trilhos ou canaletas próprias.

A importância, portanto, para a parcela de estudantes de baixa renda é relevante, na medida em que a pesquisa se dispôs a levantar os se, na percepção deles, o custo do transporte público coletivo constitui fator que obstaculiza o acesso ao curso superior presencial e constitui contribuição para o debate e possível compreensão do fenômeno.

A redução ou mesmo a não tarifação do transporte coletivo para todos e não apenas para estudantes, é uma realidade que se implementa em diversas cidades do Brasil e do mundo, como em Ivaiporã - PR; Pitanga - PR; Agudos - SP; Muzambinho - MG; Sydney - Austrália; Zagreb - Croácia; Hasselt - Bélgica, dentre várias outras¹,

Inúmeras vantagens podem advir da tarifa zero, na percepção do Coordenador da Rede Nossa São Paulo e do projeto Cidades Sustentáveis, Oded Grajew, (GRAJEW, 2016, p. 1) afirma, *verbis*:

Sobre os impactos de uma eventual tarifa zero na cidade, Oded Grajew afirma que vão muito além da simples isenção da tarifa. "Melhora a qualidade de vida. As pessoas podem ter acesso à cultura, ao lazer, porque podem se deslocar. Melhora a saúde da população, porque há menos poluição causada pelo transporte individual."

Ele cita ainda que as cidades que acabaram com a cobrança de tarifa conseguem atrair empresas, que se livram assim de arcar com os custos do vale-transporte, e lembra que, por tudo isso, a questão dos transportes é também uma questão de direitos. (GRAJEW, 2016, p. 1).

Além dessas vantagens observadas numa perspectiva mais ampla, quanto aos estudantes de baixa renda, a tarifa zero significa a possibilidade de menor comprometimento de seu orçamento.

A Introdução trata dos direitos sociais, especialmente do direito ao transporte, de acordo com a previsão contida no Art. 6º, da Constituição Federal de 1988 e dos programas de inclusão da população de baixa renda no ensino superior, tais como o FIES e o PROUNI, além da questão do preço da tarifa de transporte público como possível fator que impacte na inclusão escolar superior dessa mesa população.

O Capítulo 1 abordará a revisão de temas tais como gestão social; desenvolvimento local; inclusão social; aspectos históricos dos movimentos sociais contra aumento de tarifas nos transportes públicos coletivos; a definição de pobreza; a definição de tarifas públicas, modelos explicativos de políticas públicas e regulamentação da política pública de mobilidade urbana e da evasão escolar no ensino superior.

No Capítulo 2 serão tratados os dados coletados na pesquisa, bem como a metodologia da pesquisa; o método de pesquisa; a abordagem da pesquisa; as técnicas de pesquisa, aí incluídas as de coleta e de análise; as fases da pesquisa; abrangência e amostra e a unidade de observação.

O Capítulo 3 tratará do produto técnico a ser apresentado, qual seja, projeto de lei de iniciativa popular cujo objeto será o passa-livre para o estudante de baixa renda que esteja cursando o nível superior.

Por fim, a conclusão apresenta uma reflexão sobre o tema abordado e , especialmente sobre os resultados da pesquisa, além de apontar as suas limitações e a possibilidade de se expandir, inclusive, quanto à amostra, além da proposta de que o produto técnico seja proposto junto ao poder legislativo de outros municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

¹ Conforme informações constantes do *site* do Movimento Tarifa Zero. Disponível em: <<http://tarifazero.org/experiencias/>>. Acesso em 10 abr. 2016.

2 DO BONDE AO VLT: A CIDADANIA PEDE CARONA

*Marcus Vinicius de Paula Freitas*²

*Frederico de Carvalho Figueiredo*³

RESUMO: A reboque do processo de urbanização do Brasil a partir da segunda metade do Século XIX, o transporte público teve destaque na vida pública brasileira, deixando de ser uma mera ferramenta urbana e ganhou *status* de direito coletivo, previsto no Art. 6º. da Constituição Federal de 1988. Observar as lutas havidas ao longo dos últimos 120 anos, por um acesso mais barato e a um mais digno, pode contribuir para compreender a evolução da organização dos movimentos populares. O impacto dessas reivindicações na história da política brasileira revela que a busca pela cidadania nem sempre é pacífica. O presente artigo é parte do projeto de dissertação cujo tema é o acesso ao transporte público gratuito para o estudante de baixa renda em curso de nível superior. A metodologia e a conclusão aqui apresentadas dizem respeito aos aspectos históricos do protesto sobre acesso ao transporte público no Brasil dos Séculos XIX, XX e XXI.

Palavras-chave: Direitos Sociais; cidadania; movimentos populares; transporte.

² Bacharel em Direito, especialista em Marketing, mestrando em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Local. Professor da graduação da Faculdade Pitágoras.

³ Bacharel em Direito, especialista em Direito Público e Direito do Trabalho, Mestre em Administração e Doutor em Gestão Urbana. Professor/Pesquisador do Centro Universitário UNA.

ABSTRACT: As a consequence of the Brazilian process of urbanization from the XIX century on, the public transport had a highlight in the public scene of Brazil, not just being a urban tool and starting to be seen as a collective right, as provided in article 6° of the Federal Constitution of 1988. Observe the fights that happened through the last 120 years, for a cheapest access and more decent, can contribute to understand the evolution of the popular movements organization. The impact of these claims in the Brazilian politic history shows that the pursuit for citizenship is not always peaceful. This article is part of a dissertation project wich the theme is the free public transport access for low income students in upper level. The methodology and the conclusion introduced here concern the historical aspects of the protest about the public transport access in Brazil in XIX, XX and XXI centuries.

Key Words: Social rights; citizenship; popular movements; transport.

2.1 Introdução

O sistema de transporte público urbano, desde a sua implantação no Brasil, em fins do Século XIX, não tem atendido de maneira adequada às necessidades de seus usuários. Ressalte-se que o direito ao transporte foi alçado à instância constitucional, por meio da Emenda Constitucional 90, de 15 de setembro de 2015, com o *status* de direito social. De modo especial o acesso a um sistema de transporte público de qualidade, torna-se relevante, na medida em que possibilita que o cidadão tenha acesso a outros direitos sociais tais como a educação e o trabalho.

Assim sendo é imperioso que se traga à luz o diálogo entre autores diversos a fim de se lastrear a pesquisa realizada.

Em primeiro lugar abordar-se-á a gestão social e, para tanto, serão utilizados autores como Cançado, Tenório e Pereria (2011); Maia (2005); Boullosa e Schommer (2008), a fim de se demonstrar o protagonismo do ente federativo do município na gestão social.

O tema seguinte será o Desenvolvimento Local que, por sua vez, se subdividirá nos temas do acesso aos serviços essenciais e inclusão social; aspectos históricos dos movimentos populares contra o aumento das tarifas de transporte público coletivo; modelos explicativos de políticas públicas e; regulamentação da política pública de mobilidade urbana.

O transporte público coletivo tem grande relevância para a população de baixa renda, especialmente nos centros urbanos, tendo em vista que o acesso a alguns direitos sociais, tais como à saúde, ao trabalho e à educação, só se torna possível por meio da mobilidade urbana.

Os interesses antagônicos que orbitam o tema do transporte público – concessionárias de serviços públicos de transporte da iniciativa privada de um lado; de outro, o cidadão usuário que representa o polo menos favorecido e, ainda, o poder público que tem o dever de prestar serviços essenciais com eficiência à população, geram um estado de tensão que vem se traduzindo em conflitos e revoltas populares desde o Século XIX.

A solução de tais conflitos pode estar na Gestão Social que se pauta no dialogismo que se pauta pela tolerância (TENÓRIO; PERERIA, 2005).

O problema a ser tratado é de como se deram as manifestações populares ao longo da história brasileira reivindicando melhorias no transporte público?

Para tanto o objetivo foi descrever os movimentos populares brasileiros de reivindicação no transporte público coletivo e a metodologia utilizada foi a revisão de literatura sobre a temática sobre as manifestações e sua inclusão no ensino superior

Dessa forma, nas seções seguintes serão tratados temas como a Gestão Social, o Desenvolvimento Local; o acesso aos serviços essenciais e a inclusão social; os aspectos históricos do transporte público no Brasil; as Políticas Públicas de inclusão no Ensino Superior e de mobilidade urbana; as Políticas Públicas de inclusão no Ensino Superior; a Regulamentação da política pública de mobilidade urbana e o direito à mobilidade e a inclusão no Ensino Superior.

2.2 Revisão de Literatura

A revisão de literatura realizada buscou autores que abordam os temas históricos relacionados aos movimentos populares por um transporte público com tarifas mais acessíveis.

2.2.1 Gestão Social

Antes de se discutir a gestão social, cumpre ressaltar que se trata de um conceito ainda em construção, como bem advertem Cançado, Tenório e Pereira (2011) e Maia (2005), fruto da tensão havida entre o processo de globalização da economia - cujos fundamentos estão no chamado capitalismo flexível do toyotismo - e da regulação social pelo Estado - regulação esta que Maia (2005), classifica como “tardia” e remonta à década dos 1990.

Maia (2005) obtempera que a partir da globalização o capitalismo flexível se apropriou do termo social em questões tais como projetos sociais, balanço social, responsabilidade social, etc. Mas, tais institutos constituem meros objetos e não atores sociais. Por isso o contraponto da gestão social ganha relevância, na medida em que busca o empoderamento local, por meio da atuação dos próprios beneficiários durante todo o processo de discussão e construção de soluções.

Para Tenório, citado por Cançado, Tenório e Pereira (2011, p. 688), como “processo gerencial dialógico em que a autoridade decisória é compartilhada entre os participantes da ação (ação que possa ocorrer em qualquer tipo de sistema social – público, privado ou de organizações não-governamentais).”

O caráter dialógico apontado refere-se às tensões naturais resultantes de interesses díspares dos vários atores sociais. A tensão, ao invés de se resolver por um pretenso consenso – pretensão na medida em que o equilíbrio ocorre também pelo antagonismo – resolve-se por meio do diálogo. Em outras palavras, para que haja gestão social, pressupõe-se o contraditório, tal como Maia (2005, p. 2), preleciona:

Incitados por esse desafio, compreendemos que a gestão social é construção social e histórica, constitutiva da tensão entre os projetos societários de desenvolvimento em disputa no contexto atual. Assim, a gestão social é concebida e viabilizada na totalidade do movimento contraditório dos projetos societários – por nós concebidos como desenvolvimento do capital e desenvolvimento da cidadania. Essas duas referências de desenvolvimento apontam para distintas perspectivas de gestão social, que se constroem também neste movimento contraditório. (MAIA, 2005, p. 2).

Boullousa e Schommer (2008) destacam a importância da Constituição Federal de 1988, quando dá o devido relevo ao ente federativo do município, para que se possa estabelecer os contornos atuais da gestão social, o que encontra ressonância com as diretrizes traçadas pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, “[...] que incentivava o engajamento da sociedade civil no planejamento, execução e avaliação de políticas públicas”, destacando, entre, ainda, outros elementos que contribuíram para o amadurecimento desse novo paradigma, tais como:

[...] a difusão das experiências de Agenda 21 no País; processo de democratização do Estado e sua articulação mais intensa com distintos setores da sociedade; mobilização e articulação de movimentos sociais e organizações da sociedade civil no âmbito mundial, em espaços como o do Fórum Social Mundial; a proclamação do chamado terceiro setor ou do conjunto das organizações da sociedade civil como uma esfera organizacional distinta do Estado e do mercado; o movimento da responsabilidade social empresarial e do desenvolvimento sustentável etc. (BOULLOSSA e SCHOMMER, 2008, p. 2).

As mesmas autoras observam, ainda (2008, p. 8), que a gestão social é um conceito recente e ainda em construção e que devido às suas especificidades, oferece desafios quanto à “[...] delimitação do conceito, do campo de atuação e dos instrumentos de gestão”.

De fato, a doutrina revela o esforço de alguns autores, como Tenório (2005, p. 21), revisitam o conceito para nele acrescentar novas dimensões, como se vê:

O acréscimo que fazemos à discussão sobre gestão social integrada a proposta habermasiana de uma cidadania deliberativa, está relacionada ao significado de participação. Por sua vez, a necessidade de agregar a estes dois conceitos anteriores o de participação, está vinculada à ênfase que se faz primordial quando se deseja dizer que a gestão social deve ser praticada como um processo intersubjetivo, dialógico, no qual todos têm direito à fala. E este processo deve ocorrer em um espaço social, na esfera pública. Esfera onde se articulam diferentes atores da sociedade civil, que ora em interação com o Estado, ora em interação com o

mercado, ora os três interagindo conjuntamente, vocalizam as suas pretensões com o propósito de planejar, executar e avaliar políticas públicas ou decisões que compartilhem recursos em prol do bem comum. Assim, entendemos gestão social como o processo gerencial deliberativo que procura atender às necessidades de uma dada sociedade, região, território ou sistema social específico. (TENÓRIO, 2005, p. 21).

Dessa forma, a gestão social revela-se de maneira dialógica e exige a participação dos diversos atores sociais, para a consecução de um fim de interesse da coletividade.

2.2.2 Desenvolvimento Local

O termo “desenvolvimento” tem diversas conotações, mas sempre indica uma ideia de evolução. Essa evolução, contudo, pode ter um caráter de melhora ou de piora de dado quadro, podendo se referir ao desenvolvimento de determinada enfermidade ou, por outro lado o de uma nova profilaxia.

Ribeiro (2002, p. 46), ao abordar a complexidade que o termo em discussão carrega, destacou sua natureza polissêmica, dentre as quais, a de evolução, a saber:

A ideia de desenvolvimento, que a princípio parece simples, natural, e neste sentido óbvia, carrega consigo uma multiplicidade de significados que parecem inextricavelmente ligados a ela: a ideia de desenvolvimento veicula implicitamente: crescimento, progresso, evolução, maturação/maturidade, modernização/modernidade. (RIBEIRO, 2002, p. 46).

De acordo com Montenegro Gómez (2002, p. 3), após a 2ª. Guerra Mundial, sob a influência da concepção estadunidense, o desenvolvimento restou vinculado ao progresso industrial e, a partir de 1950, consagra-se como padrão de mensuração o chamado Produto Nacional Bruto – PNB. Cumpre esclarecer que o PNB não se confunde com o Produto Interno Bruto - PIB, na medida em que considera para fins de cálculo todas as rendas enviadas e recebidas do exterior, enquanto o PIB não.

A partir da década dos 70 o Banco Mundial, sendo Montenegro Gómez (2002), percebeu que o PNB se prestava para acirrar as diferenças na distribuição de renda, ou seja, o simples crescimento econômico não seria a melhor tradução para a ideia de desenvolvimento.

Segundo Cruz (2002, p. 198), foram, então, incorporados indicadores sociais tais como saúde e educação da população, o que originou o chamado desenvolvimento social. Um novo indicador passou a ser adotado, baseado nas necessidades humanas básicas, o chamado Índice de Desenvolvimento Humano – IDH.

Sob a ótica político-econômica a ideia de desenvolvimento passou por modificações consideráveis, desde o acúmulo de riqueza e aumento da produção, até alcançar a tripla concepção que envolve os aspectos social, econômico e político, proposta por G. E. Reyes (2001), citado por Montenegro Gómez (2002, p. 4):

[...] social, no sentido de acesso a educação, moradia, serviços de saúde, alimentação, uso racional e sustentável dos recursos e respeito da cultura e tradições no seu entorno social; econômico, em relação às oportunidades de emprego, satisfação, como mínimo, das necessidades básicas e uma boa distribuição da riqueza; e político, a respeito da legitimidade não só em termos legais, mas também em termos de prover à maioria da população de benefícios sociais. (MONTENEGRO GÓMEZ, 2002, p. 4).

A partir dessa tríplice abordagem é que se tem o delineamento do desenvolvimento local, levando-se em conta o aspecto territorial, ponto de convergência ou cenário onde se manifestam os fenômenos sociais, econômicos e políticos. É, ao mesmo tempo, portanto, o *locus* da vida social, na medida em que nele ocorrem os fenômenos e práticas sociais, ao mesmo tempo que é permeado por forças que lhe são externas. Essa percepção da função dúplice de local é reforçada entre autores diversos. Para Góes e Machado (2013, p. 628) ocorre no local o desenvolvimento dos fenômenos sociais e a atuação de forças endógenas:

Considera-se o termo “local” como a “delimitação de um espaço territorial mais restrito, podendo ser uma cidade, município ou um bairro, as relações sociais que nele se desenrolam (hierarquias ou não) e as forças endógenas” (sociedade civil, comunidade, instituições, associações, igrejas, dentre outros) presentes nestes espaços, que “[...] se mobilizadas articuladamente, constituem as bases de um projeto de desenvolvimento” (Knopp, 2008, p. 52). (GÓES E MACHADO, 2013, p. 628).

Fragoso (2005, p. 63), por sua vez, destaca o viés interno do local e a influência externa a que é submetido:

O local apresenta uma espécie de duplo carácter que o caracteriza: representa, por um lado, o *locus* da vida social, o lugar onde os acontecimentos, fenômenos e práticas sociais adquirem visibilidade mas, por outro lado, não pode escapar às formas de relação que lhe são externas. (FRAGOSO, 2005, p. 63).

No caso da pesquisa em tela o local é a comunidade acadêmica de baixa renda de nível superior – ou seja, o elemento interno em si – e o aspecto externo são as especialmente de fixação do valor da tarifa, que, em hipótese, impacta no acesso desse público às aulas presenciais ou mesmo à sua evasão.

2.2.3 O acesso aos serviços essenciais e a inclusão social

Gomide (2003, p. 7) trata da questão da importância da “provisão adequada de serviços essenciais como instrumento de combate à pobreza e de promoção da inclusão social”.

Importante ressaltar que de acordo com o disposto no Art. 10, da Lei 7.783, de 28 de junho de 1989, o transporte coletivo é serviço essencial.

Contudo, na presente revisão busca-se a definição de pobreza e de exclusão social ou, *mutatis mutandis*, de inclusão social.

Em outro giro, Campos (2003, p. 188 e 189) entende que os programas que concedem o direito à percepção de direitos e bens não têm o condão de propiciar a inclusão social dos beneficiários, mas, além disso, faz-se necessário que se adote os chamados direitos de integração, próprios de um sistema democrático de educação.

Um ponto comum entre os autores pesquisados (GOMIDE, 2003; CAMPOS, 2003; GONÇALVES, ANDRADE e PORTUGAL, 2003), é que a pobreza se caracteriza quando o indivíduo não consegue suprir suas necessidades elementares, tais como a nutrição, a moradia, a saúde, etc.

Gomide (2003, p. 9) faz um recorte mais profundo na questão ao atribuir diversas dimensões à pobreza e observá-la, também, sob a ótica da privação do acesso aos serviços essenciais:

A pobreza é um fenômeno de várias dimensões. Não é apenas insuficiência de renda para que uma família satisfaça suas necessidades básicas (como moradia, vestuário, alimentação), mas também a privação do acesso aos serviços essenciais (educação, saúde, transporte coletivo, por exemplo) e aos direitos sociais básicos (trabalho, moradia, seguridade social, entre outros). Para Martinez (1998), a pobreza é uma situação na qual o sujeito não está em condições de satisfazer suas necessidades em termos de sobrevivência física e – também – de seu desenvolvimento como pessoa, como cidadão. Nesse sentido, Satterwaite (2002) alerta que as medições tradicionais de pobreza, baseadas na renda *per capita*, podem gerar uma compreensão parcial do fenômeno, pois elas não detectam muitos aspectos das privações e carências. (GOMIDE, 2003, p. 9).

De acordo com Maricato (2003, p. 153), uma das causas de exclusão social, ou seja, uma das causas impeditivas da inclusão social é a pobreza:

A exclusão social não é passível de mensuração, mas pode ser caracterizada por indicadores como a informalidade, a irregularidade, a ilegalidade, a pobreza, a baixa escolaridade, o oficioso, a raça, o sexo, a origem e, sobretudo, a ausência da cidadania (MARICATO, 2003, p. 153).

Essa concepção mais ampla da pobreza é a que será adotada na presente pesquisa, porquanto, inclui como elemento caracterizador a privação do acesso ao transporte coletivo, que é o ponto nevrálgico da hipótese levantada.

A relação entre a exclusão social e o acesso ao transporte público, foi destacada por Cardoso (2007), ao destacar que a mobilidade é um indicador importante – dentre outros, tal como a acessibilidade e a educação -, de exclusão social.

Outra questão relevante para o empoderamento do local pesquisado é o dos programas de governo para inclusão social, especialmente na área da educação, como o Financiamento Estudantil – FIES e o Programa Universidade para Todos – PROUNI.

Dessa forma torna-se imperioso que se estude o conceito de inclusão e de exclusão social. Os autores pesquisados abordam o tema e de maneira unívoca o concebem como um processo de segregação social; de apartamento.

Gomide (2003) define a exclusão social como “negação dos direitos sociais”.

Dessa forma, a dificuldade de acesso ao transporte público coletivo constitui uma forma de exclusão social do estudante de baixa renda, ainda que beneficiário de programas que buscam exatamente a inclusão social desse mesmo indivíduo.

2.3 Aspectos históricos do transporte público no Brasil

Até a década de 1850 o Brasil tinha uma indústria pouco expressiva, sendo que o tônus da economia era a atividade agrícola e extrativista, de acordo com os moldes de exploração colonial pela Coroa Portuguesa. A cultura da elite brasileira era perfeitamente alinhada com tais princípios, conforme revela Andrada e Silva (1998, p. 142):

Diminuir os direitos das alfândegas seria muito útil, porque os estrangeiros, achando maior lucro em levar gêneros do que dinheiro, sacariam aqueles, e a agricultura aumentaria pela maior reprodução anual - as fábricas, fora as de lã, seda e algodão, não podem muito interessar-nos; porque custando muito a subsistência, e não havendo máquinas vantajosas, os jornais⁴ são excessivos e as fazendas mais caras e piores que as de fora.

A situação agrária no Brasil teve profundas alterações a partir do segundo quartel do Século XX, mas, sem dúvida, houve iniciativas representativas de setores da indústria já no século anterior.

⁴O termo jornais aqui entendido como a remuneração diária do trabalhador.

O processo de industrialização por que o Brasil passou no final do Século XIX, fomentou a modernização da infraestrutura, especialmente nos transportes e na comunicação, com investimentos público e privado e foi elemento importante para a integração nacional e a consolidação da soberania do Estado, especialmente a partir da década de 1850, tal como assinala Giroletti (2002, p. 12), ao tratar do desenvolvimento da indústria têxtil em Minas Gerais:

A elite imperial iniciou o processo de modernização pela infraestrutura, notadamente, pelos transportes [...], pelas comunicações. [...] Coube, ainda, ao Estado financiar os primeiros projetos de saneamento básico e de urbanização da Capital, Rio de Janeiro. A modernização da infraestrutura irradiou-se também para outros setores, mas a mudança do sistema produtivo teve a participação direta do empresário industrial, ao organizar as modernas fábricas de fiação e tecelagem de algodão e ao diversificar posteriormente o parque industrial. (GIROLETTI, 2002, p. 12).

A industrialização estimulou a criação de novos centros urbanos e com eles surgiram realidades que se traduziram, também, em conflitos de interesses entre as classes dominantes e a classe trabalhadora.

Uma das expressões dessa tensão no ambiente urbano é, exatamente, os movimentos que expressaram a rebeldia da população em relação aos valores das tarifas do transporte público coletivo, já com manifestações bastantes expressivas desde o final do Século XIX, até os recentes eventos de 2013, como demonstrado no recorte temporal nas seções seguintes.

2.3.1 A revolta do vintém

Em 28 dezembro 1879 foi publicado um decreto para vigor a partir de 1º de janeiro de 1880, na cidade do Rio de Janeiro, por iniciativa do então senador e então ministro da fazenda, Affonso Celso de Assis Figueiredo (1836-1912), Visconde de Ouro Preto, que instituiu um tributo equivalente a um vintém sobre a tarifa de transporte público coletivo, à época, movido por tração animal e explorado pela iniciativa privada.

Houve reação popular vigorosa contra a cobrança de tal tributo, sendo essa, possivelmente, a primeira de vulto contra o aumento de tarifa no transporte urbano coletivo.

Lazaroni (1999, p. 286), descreve o cenário que se instaurou durante as manifestações, quando da prisão dos líderes do movimento (a maestrina Chiquinha Gonzaga, 1847-1935 e o

jornalista Lopes Trovão, 1848-1925), ligados ao movimento republicano e abolicionista, além da morte do violonista José Amâncio⁵, cujas reações foram violentas:

A primeira delas foi apedrejar e queimar os carros da Companhia Ferrocarril do Jardim Botânico⁶, carros que a essa altura já tinham sido apelidados de “bondes” pelo irreverente espírito carioca. Os cocheiros, condutores que insistiam em cobrar o “Imposto do Vintém” enfrentavam a fúria dos usuários revoltosos. Eram agredidos a pedradas, socos, bordoadas, pauladas. Nem os cavalos da Companhia Vila Isabel escaparam da ira dos passageiros, e foram esfaqueados barbaramente. Seu proprietário, o barão de Drummond⁷, foi agredido, tendo ficado no hospital alguns dias entre a vida e a morte. [...] A polícia, por sua vez, insistia em usar de violência, tentando sufocar o motim. A repressão deixou um saldo negativo: três mortos, muitos feridos e dezenas de prisões. Os prejuízos financeiros superaram a casa dos milhares de contos de réis. (LAZARONI, 1999, p. 286).

O evento teve, à época, repercussão negativa tão intensa que houve revogação do referido decreto em poucos dias após sua vigência, tendo igual destino o ministério que instituiu a referida cobrança.

2.3.2 As manifestações no Brasil no Século XX

De acordo com o *site* da Revista da Biblioteca Nacional⁸, durante o Século XX a cidade do Rio de Janeiro-RJ, viveu três momentos de grande tensão em decorrência de aumentos nas passagens do transporte público, como adiante demonstrado.

Em 1955 a União Nacional dos Estudantes –UNE, então composta por integrantes do Partido Comunista Brasileiro – PCB e da União Democrática Nacional – UDN, liderou uma revolta contra o aumento da tarifa dos bondes na cidade do Rio de Janeiro, Distrito Federal de então, sendo presidente da república Juscelino Kubitschek (1902-1976) que convocou o Marechal Lott (1894-1984), para suprimir o movimento. As tropas do I Exército cercaram o prédio da UNE no Rio de Janeiro-RJ, resultando a repressão de um morto e o conflito teve final quando o então presidente da entidade estudantil, Carlos Veloso de Oliveira (1936), vindo a ser presidente do Supremo Tribunal Federal de 1999-2001, participou de negociação direta com o presidente da república.

⁵ Escravo alforriado que compunha o grupo de músicos da convivência de Chiquinha Gonzaga.

⁶ Companhia inglesa que operava o transporte público na cidade do Rio de Janeiro no final do Século XIX.

⁷ O Barão de Drummond, João Batista Viana Drummond (1825-1897), vem a ser o instituidor do chamado Jogo do Bicho no Brasil

⁸ Disponível em: <<http://www.revistadehistoria.com.br/secao/reportagem/insatisfacao-de-longa-data>>. Acesso em 22 out. 2015.

Em 1959 o transporte entre as cidades de Niterói e Rio de Janeiro era eminentemente marítimo, uma vez que ainda não havia sido construída a Ponte Artur da Costa e Silva (popularmente chamada de Ponte Rio-Niterói). O serviço de barcas era explorado por grupo privado da família Carreteiro, que praticava sucessivos aumentos no valor das passagens. No dia 21 de maio daquele ano os marítimos deflagraram uma greve naquele serviço e, por inabilidade dos militares que tentavam organizar a multidão retida na Estação Araribóia, com disparo de arma de fogo, gerando um tumulto generalizado, com queima de embarcações e de propriedades da família Carreteiro.

Diante de tal episódio o serviço de barcas foi estatizado e só privatizado novamente nos anos 90.

Outra revolta popular se deu em 1987, também na cidade do Rio de Janeiro-RJ, quando a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro - Fetranspor, anunciou o aumento do preço da tarifa de transporte público, tendo havido confronto entre a população e a polícia, ocasião em que vários ônibus foram queimados.

2.3.3 As manifestações no Brasil no Século XXI

As principais manifestações do Século XXI observaram à seguinte cronologia: 2003 – Revolta do Buzu em Salvador (agosto-setembro); 2004 – Revolta da Catraca barra o aumento em Florianópolis (junho) e aprova lei do passe livre estudantil (26 de outubro); surge o Comitê do Passe Livre em São Paulo; 2005 – Plenária de fundação do MPL - Brasil no V Fórum Social; Mundial em Porto Alegre (janeiro); luta contra o aumento em São Paulo (fevereiro); II Revolta da Catraca barra o aumento em Florianópolis (junho); mobilizações revogam o aumento em Vitória (julho); 2006 – Encontro Nacional do Movimento contra o aumento no Distrito Federal (outubro); 2009 – Aprovação do passe livre estudantil no Distrito Federal (julho); ocupação da Secretaria de Transportes em São Paulo (novembro); 2010 – Luta contra o aumento em São Paulo (janeiro); 2011 – Luta contra o aumento em São Paulo e em várias capitais (janeiro-março); mobilizações revogam aumento em Teresina (agosto); 2013 – Lutas na região metropolitana de São Paulo conquistam revogação do aumento no Taboão da Serra (janeiro); mobilização derruba aumento em Porto Alegre (abril); Jornadas de Junho conquistam revogação do aumento em mais de cem cidades.

Ao contrário dos movimentos dos Séculos XIX e XX, os movimentos do Século XXI não têm uma liderança ou se organizaram de maneira verticalizada e, a princípio não se vinculam diretamente a agremiações político-partidárias.

Secco (2012, p. 124), ao se referir aos acontecimentos de 2013 a que ele denomina como Jornadas, afirma que 84% dos participantes paulistas do evento do dia 17 de junho, não teriam qualquer preferência partidária, de acordo com pesquisa realizada pela Folha de S. Paulo.

Outra característica peculiar das manifestações é multiplicidade de pautas de reivindicações, ao mesmo tempo em que tecem críticas à imprensa e aos partidos políticos, além de contarem com uma forma de organização por meio das redes sociais.

A diversidade de pauta das manifestações de junho de 2013 se justifica pela, também, diversidade de fatos daquele momento histórico, todos envolvendo investimentos públicos vultuosos em eventos de importância secundária ao desenvolvimento social e pela insatisfação histórica com a desigualdade social de que padece a sociedade brasileira.

Gohn (2014, p. 20-21), traz uma abordagem sintética, mas, ampla, sobre os motivadores que desencadearam nos protestos de 2013, momento de singular convergência de insatisfações que colapsaram nas ruas das principais cidades brasileiras:

Os noticiários da mídia nacional nos oferecem um painel dos prováveis motivos de ordem mais geral para a indignação que levou milhares de brasileiros às ruas, quando se identificaram e aderiram ao movimento dos jovens, a saber: os gastos altíssimos com estádios da /Copa de 2014 e com a Copa das Confederações que aconteceria em junho de 2013; megaeventos com o uso do dinheiro público contrastando com a má qualidade dos serviços públicos, especialmente nos transportes, educação, saúde e segurança pública. Outros agravantes são: a persistência dos índices de desigualdade social, inflação, denúncias de corrupção, clientelismo político, a PEC 37 (também conhecida como a PEC da Impunidade, projeto de emenda constitucional que tinha como objetivo implodir o poder investigatório do Ministério Público), assim como o sentimento de impunidade nas histórias de corrupção, o sistema político arcaico, a criminalização de movimentos sociais – especialmente rurais e indígenas -, o projeto de lei que tramitava no Congresso sobre a “cura gay”, a condução de importantes postos políticos no cenário nacional por políticos com passado marcado por denúncias, etc. (GOHN, 2014, p. 20-21).

Mas, ainda, outros autores demonstram que além das múltiplas demandas, outros fatores ligados à representatividade deficiente dos políticos, foram decisivos para que o cidadão comum tomasse as ruas naqueles movimentos, como demonstra Rolnik (2012, p. 15):

Outros temas – e outras agendas, igualmente presentes nas ruas – podem ser lidos e interpretados a partir dessa fala do MPL⁹: a participação, através de sua expressão mais radical, a autogestão, e as novas maneiras e métodos de fazer política tomaram as ruas como forma de expressar revolta, indignação e protesto. (ROLNIK, 2012, p. 15).

A organização em rede, além da pluralidade de pautas, dificulta a tipificação até então habitual dos movimentos, porquanto a configuração apresentada é inédita. Autores há, como Alzamora, Arce e Utch (2014, p. 40) que, diante da complexidade e de reivindicações tão díspares, buscam na definição de dispositivo de Foucault elementos para uma melhor identificação do fenômeno:

Parte-se da noção foucaultiana de dispositivo por ser esta um conceito que nos permite identificar linhas de força e de fissura que conformam curvas de visibilidade e de enunciação na configuração reticular dos protestos. Esses aspectos, em nossa opinião, ajudam a compreender a heterogeneidade e fluidez que marcaram as manifestações brasileiras de 2013. [...] Os protestos são aqui compreendidos como dispositivo composto por linhas heterogêneas, que podem se relacionar tanto à configuração midiática, das quais o Facebook é exemplo, quanto à confirmação sociocultural e política das ruas. Ruas e mídias constituem, assim, uma mesma rede na qual as manifestações se teceram. (ALZAMORA, ARCE, UTCH, 2014, p. 40).

A utilização das redes sociais se tornou comum no Século XXI, em decorrência de maior acesso à rede mundial de computadores, principalmente pela proliferação de provedores que oferecem alta velocidade de conexão e, ainda, pela queda gradual da tarifa desse tipo de serviços em comparação com a última década do Século XX e, ainda, pela oferta, ainda que pouco expressiva, de redes *wi-fi* de acesso público ofertado por prefeituras, como é o caso de Belo Horizonte - MG., por meio do programa de inclusão Social, da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte e da Empresa de Informática e Informação de Belo Horizonte – PRODABEL, que criou na cidade áreas de livre acesso à rede mundial de computadores, os chamados *hotspots*, em diversas praças e parques, de acordo com o sítio eletrônico da Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.

Esse modal de comunicação tem uma plasticidade mais adequada à demanda de seus usuários do que outras mídias, exatamente pelo fato de seus conteúdos serem produzidos e disseminados por iniciativa dos próprios usuários.

Pessoa (2014, p. 68), também entende que as redes sociais tiveram um papel importante na organização dos protestos, quando da abordagem dos protestos de 2013, especialmente em Belo Horizonte:

⁹ Movimento Passe Livre

Somados a esses significados, há o movimento de informações sobre o movimento político nas redes sociais digitais, que não se apresentariam, nesses processos como meros dispositivos tecnológicos (DELEUZE, 1996). As redes sociais digitais configuram-se como teias complexas, capazes de promover a articulação das relações políticas e sociais coletivas, muitas vezes a partir de iniciativas pessoais que, por sua vez, extrapolam uma dimensão particular ao se juntar a outras iniciativas, tecendo, assim, uma cadeia de ações comunicativas horizontais. (PESSOA, 2014, p. 68).

O movimento, portanto, tem características peculiares, distintos de outros movimentos populares anteriores em que havia uma forte identificação partidária e com reivindicações pontuais, além de contarem com uma organização verticalizada.

De uma forma mais objetiva, Teixeira (2002, p. 2) define o termo como “[...] são diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público; regras e procedimentos para as relações entre poder público e sociedade, mediações entre atores da sociedade e do Estado.”

Para uma melhor compreensão do tema, a seguir serão, serão tratados os conceitos de tarifas públicas e, também, alguns modelos de Políticas Públicas.

2.4 As políticas públicas de inclusão no ensino superior e de mobilidade urbana

Nas seções seguintes serão tratadas as políticas públicas de inclusão no Ensino Superior, tendo em vista, especialmente o disposto na Conferência Mundial sobre a Educação Superior no Século XXI, da Organização das Nações Unidas, bem como das políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana, tendo em vista que o direito ao transporte passou a integrar os direitos sociais elencados no Art. 6º., da Constituição Federal de 1988.

2.4.1 Modelos explicativos de políticas públicas

Para análise dos modelos utilizou-se da pesquisa de Souza (2006) e de Teixeira (2002), a fim de se ter um panorama amplo dos modelos explicativos.

O modelo de Theodor Lowi (1931) dividiu as políticas públicas em 4 formatos, a saber: políticas distributivas (que beneficiam determinados grupos sociais ou regiões); políticas regulatórias (envolvendo burocracia, políticos e grupos de interesse); políticas redistributivas (que atendem a um grupo maior de pessoas e no curto prazo pode gerar perdas para determinados grupos, tal como ocorre com as políticas de assistência e previdência social) e, por fim, as políticas constitutivas (que se ocupam de procedimentos).

Outro modelo, chamado de incremental é defendido por autores como Lindblom (1917), entendem que as ações das políticas públicas têm origem fora do Estado. O ente público apenas incrementaria tais ações. Essa perspectiva perde força na medida em que se consolida a prática do chamado ajuste fiscal.

Outra tipologia que merece destaque é o ciclo da política pública. De acordo com Souza (2006), no qual são identificados os seguintes estágios: definição de agenda, identificação de alternativas, avaliação das opções, seleção das opções, implementação e avaliação.

Nesse modelo a agenda tem papel fundamental porque ela dá origem à estruturação da política pública. Assim, portanto, mister que se identifique que fatores atuam na definição da agenda. O reconhecimento do problema enquanto tal é o que desencadeia toda ação. Para que se sensibilize a sociedade de que determinado fenômeno constitui um problema a ser enfrentado, demanda que se sensibilize a sociedade para esse fim. Isso depende dos processos políticos propriamente ditos e, o momento propício para se fazê-lo é durante o processo eleitoral.

No mesmo diapasão – ciclos da política pública, ainda de acordo com Souza (2006), – mister que se analise, também, a atuação dos participantes, que são classificados como visíveis, aí incluídos políticos, agremiações partidárias, mídia e grupos de pressão e, em outra ponta, os acadêmicos e a burocracia, aí chamados de invisíveis. Nessa visão os visíveis pautam a agenda e os invisíveis fixam as alternativas.

Em contraponto à essa tipologia Souza (2006), traz à tona a chamada coalização de defesa, que advoga a ideia que crenças, valores e ideias são determinantes para a geração das políticas públicas e que tais dimensões seriam ignoradas pelo modelo dos ciclos da política pública.

O modelo mais próximo que legitima as ações dos movimentos pelo passe livre no transporte público são as arenas sociais. Esse tipo defende que a sensibilização para determinado problema social nasce da ação dos chamados empreendedores sociais que constituem redes sociais, via de regra.

Segundo Marques (2000, p. 29), “[...] as redes constroem as ações e as estratégias, mas estas também as constroem e reconstróem continuamente”, tal como ocorreu nos protestos de 2013, de acordo com Pessoa (2014).

Outro modelo que merece destaque é o trazido por Souza (2006, p. 13),

O modelo de arenas sociais vê a política pública como uma iniciativa dos chamados empreendedores políticos ou de políticas públicas. Isto porque, para que uma determinada circunstância ou evento se transforme em um problema, é preciso que as pessoas se convençam de que algo precisa ser feito. É quando os *policy makers* do governo passam a prestar atenção em algumas questões e a ignorar outras. Existiriam três principais mecanismos para chamar a atenção dos decisores e formuladores de políticas públicas: (a) divulgação de indicadores que desnudam a dimensão do problema; (b) eventos tais como desastres ou repetição continuada do mesmo problema; e (c) *feedback*, ou informações que mostram as falhas da política atual ou seus resultados medíocres. Esses empreendedores constituem a *policy community*, comunidade de especialistas, pessoas que estão dispostas a investir recursos variados esperando um retorno futuro, dado por uma política pública que favoreça suas demandas. Eles são cruciais para a sobrevivência e o sucesso de uma ideia e para colocar o problema na agenda pública. (SOUZA, 2006, p. 13).

O referido modelo importou para a presente pesquisa, na medida em que são revelados dados de acessibilidade urbana dos estudantes de baixa renda em curso de nível superior e, assim, pautar a questão na agenda de problemas da sociedade.

Outros padrões que merecem destaque são os influenciados pelo gerencialismo público e pelo ajuste fiscal. A tendência, a partir desse enfoque gerencial e de ajuste fiscal limitado, é que se privilegie a eficiência, a fim de se afastar das chamadas influências das correntes distributivas e redistributivas.

Além do mais, esse modelo aposta na delegação de poder a órgãos independentes, na percepção de que essa independência gera maior credibilidade na gestão dos problemas, considerando-se a capacitação técnica e autonomia de seus membros.

De acordo com Teixeira, (2002, p. 3), as políticas públicas podem ser classificadas quanto à natureza ou grau de intervenção em estrutural – na medida em que interfiram em relações estruturais como propriedade e emprego –; conjuntural ou emergencial – se se prestam a mitigar uma situação temporária, por exemplo. No que tange à abrangência dos benefícios podem ser universais – para todos os cidadãos – ou segmentais – se voltadas para dado segmento populacional em fator como idade ou gênero –; ou, ainda, fragmentadas – quando destinadas a determinado grupo dentro de dado segmento.

Quanto aos impactos, em consonância ao estudo de Souza (2006), as classifica em distributivas, redistributivas e regulatórias, sendo que estas últimas, as regulatórias, se destinam a definir regras e procedimentos para o atendimento de interesses gerais da sociedade.

Acerca da regulação nas políticas públicas no Brasil, Pietro (2009, p. 20), esclarece que a regulação foi fruto da privatização de empresas estatais e, ainda, da concepção de competição entre as concessionárias de serviços públicos, a fim de “[...] assegurar a regularidade na prestação dos serviços e o funcionamento equilibrado da concorrência.”

Sendo assim é um modelo de política pública que se alinha ao gerencialismo e constitui um fenômeno recente no Brasil.

A política pública voltada para a tarifa zero do transporte público para o estudante de baixa renda de nível superior, é, portanto, uma política pública quanto à natureza, estrutural; quanto à abrangência é fragmentada e quanto ao impacto, distributiva.

2.4.2 As políticas públicas de inclusão no ensino superior

De acordo com artigo publicado pela Comissão de Direitos Humanos da Universidade de São Paulo – USP¹⁰, a UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação -, convocou a Conferência Mundial sobre a Educação Superior no Século XXI: Visão e Ação. Em preparação para esta Conferência, a UNESCO publicou, em 1995, seu Documento de Política para Mudança e Desenvolvimento em Educação Superior. Após, de 5 a 9 de outubro de 1998 a conferência ocorreu em sua sede em Paris.

Ao final da Conferência Mundial foi publicado o documento intitulado Declaração Mundial sobre Educação Superior no Século XXI: Visão e Missão, cujo Art. 3º., expressamente, determina:

Artigo 3º

Igualdade de acesso

a) De acordo com o Artigo 26, §1: da Declaração Universal de Direitos Humanos, a admissão à educação superior deve ser baseada no mérito, capacidade, esforços, perseverança e determinação mostradas por aqueles que buscam o acesso à educação, e pode ser desenvolvida na perspectiva de uma educação continuada no decorrer da vida, em qualquer idade, considerando devidamente as competências adquiridas anteriormente. Como consequência, para o acesso à educação superior não será possível admitir qualquer discriminação com base em raça, sexo, idioma, religião ou em considerações econômicas, culturais e sociais, e tampouco em incapacidades físicas.

b) A igualdade no acesso à educação superior deve começar pelo fortalecimento e, se necessário, por uma reorientação do seu vínculo com os demais níveis de educação, particularmente com a educação secundária. As instituições de educação superior devem ser consideradas e vistas por si mesmas como componentes de um sistema contínuo, o qual elas devem fomentar e para o qual devem também contribuir, começando tal sistema com a educação infantil e primária e tendo continuidade no decorrer da vida. As instituições de educação superior devem atuar em parceria ativa com pais e mães, escolas, estudantes, grupos socioeconômicos e entidades comunitárias. A educação secundária não deve limitar-se a preparar candidatos qualificados para o acesso à educação superior e o desenvolvimento da capacidade de aprendizagem em geral, mas também a preparar o caminho para a vida ativa, oferecendo a formação para uma ampla gama de profissões. Não obstante, o acesso à educação superior deve permanecer aberto a qualquer pessoa que tenha completado satisfatoriamente a escola secundária ou seu equivalente ou

¹⁰ Disponível em: <<http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Direito-a-Educa%C3%A7%C3%A3o/declaracao-mundial-sobre-educacao-superior-no-seculo-xxi-visao-e-acao.html>>. Acesso em 19 fev. 2017.

que reúna as condições necessárias para a admissão, na medida do possível, sem distinção de idade e sem qualquer discriminação.

c) Como consequência, o rápido e amplo aumento da demanda pela educação superior exige, quando procedente, que em todas as políticas futuras referentes ao acesso à educação superior dê-se preferência a uma aproximação baseada no mérito individual, tal como definida no Artigo 3, item “a” supra.

d) Deve-se facilitar ativamente o acesso à educação superior dos membros de alguns grupos específicos, como os povos indígenas, os membros de minorias culturais e linguísticas, de grupos menos favorecidos, de povos que vivem em situação de dominação estrangeira e pessoas portadoras de deficiências, pois estes grupos podem possuir experiências e talentos, tanto individualmente como coletivamente, que são de grande valor para o desenvolvimento das sociedades e nações. Uma assistência material especial e soluções educacionais podem contribuir para superar os obstáculos com os quais estes grupos se defrontam, tanto para o acesso como para a continuidade dos estudos na educação superior.

Os princípios insculpidos em tal documento, segundo Cunha, Silva, Plantullo e Paiva (2014, p. 3), formaram o “eixo norteador” para o Plano de Desenvolvimento da Educação - PDE, destacando, os referidos autores, o seguinte:

Expandir a oferta de educação superior para jovens de 18 a 24 anos, entre o período de 2011 a 2020 em pelo menos 33%. Expandir a educação superior para que 40% das matrículas estejam nas instituições públicas. Elevar o volume de recursos financeiros aplicados em educação para atingir o patamar de 10% do PIB. (CUNHA, SILVA, PLATULLO e PAIVA, 2014, p. 3).

Considerando que, segundo Cunha (2007), houve uma expansão da rede privada de ensino superior a partir do final do Século XX e início do Século XXI, bem como uma retração da oferta de vagas da rede pública para o mesmo nível. Segundo o autor, acordo com o Plano Nacional de Educação, até o final da primeira década do Século XXI, a meta foi o aumento da taxa de escolarização em nível superior dos jovens entre 18 e 24 anos, saísse dos 12% para 30%, mas, impunha, ainda, que pelo menos 40% do alunado estivesse alocado no setor público.

Para que a normatização obedecesse à urgência que a matéria exigia, o governo Lula faz a condução da implementação do Programa Universidade para Todos – PROUNI, por meio de medida provisória, que sofreu emendas diversas e profundas e, por fim, resultou na Lei 11.096/2005.

O PROUNI, portanto, oferece ao estudante de baixa renda o acesso ao ensino de nível superior, nas instituições privadas e de acordo com as informações constantes do portal do

Ministério da Educação¹¹ o programa se destina a estudantes egressos do ensino médio da rede pública ou da rede particular na condição de bolsistas integrais da própria escola; estudantes com deficiência e a professores da rede pública de ensino, no efetivo exercício do magistério da educação básica, integrantes de quadro de pessoal permanente de instituição pública, sendo que, em tal hipótese, não é necessário comprovar renda.

Mas, no entanto, existia outra forma de se tentar facilitar o acesso ao ensino superior por meio de programa de crédito estudantil, o chamado Crédito Educativo, aprovado pela Presidência da República, em 23 de agosto de 1975, com base na Exposição de Motivos nº 393, de 18 de agosto de 1975, apresentada pelo Ministério da Educação e Cultura, de acordo com o disposto no Manual do Crédito Educativo¹².

Tal instrumento foi remodelado em 1999 pelo governo Fernando Henrique Cardoso e ampliado durante o primeiro governo de Luiz Inácio Lula da Silva, financiando cursos superiores não gratuitos.

Até que a Medida Provisória 785, de 6 de julho de 2017, passe a regular a concessão do financiamento estudantil - o que, nos termos do Art. 5º. C, acrescido pela referida medida provisória à Lei 10.620, de 12 de Julho de 2001 -, deverá ocorrer a partir do primeiro semestre de 2018, as regras do FIES em vigor, de acordo com o Portal do Ministério da Educação¹³, determinam o seguinte: renda familiar mensal bruta, por pessoa, de até três salários mínimos; e tenha participado de alguma das edições do Exame Nacional do Ensino Médio (Enem) a partir de 2010 e obtido nota mínima de 450 pontos na média das provas e nota na redação superior a zero.

2.4.3 Regulamentação da política pública de mobilidade urbana

A Constituição Federal de 1988, em seu Art. 21, inciso XX, determina que é competência da União “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”. O Art. 82, do mesmo texto constitucional, estabelece que a “política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal”, será fixada em lei.

¹¹ Portal do Ministério da Educação – PROUNI. Disponível em: <<http://siteprouni.mec.gov.br/>>. Acesso em: 19 fev. 2017.

¹² Manual de Crédito Educativo. Disponível em: <<http://portal.mec.gov.br/sesu/arquivos/pdf/mcrededuc.pdf>>. Acesso em: 19 fev. 2017.

Houve edição de diretrizes quanto à habitação e o disposto Art. 182, por meio da lei 10.257, de 10 de julho de 2001, também conhecida como Estatuto das Cidades, e ao saneamento básico, por meio da Lei 11.445, de 5 de janeiro de 2007. Mas, ambos os diplomas legais foram omissos quanto à mobilidade urbana.

O tema foi, então, regulamentado por meio da Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, também conhecida como Lei de Diretrizes Nacionais de Mobilidade Urbana, atendendo-se, portanto, a ambos os comandos constitucionais (inciso XX, do Art. 21 e Art. 182).

O texto da lei apresenta algumas definições, a começar pelo que seja a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU que, nos termos do Art. 1º, constitui:

[...] instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

A lei tem como objetivos modernizar o marco regulatório dos serviços de transportes públicos; defender os interesses dos usuários dos serviços de transporte coletivo e consolidar a gestão democrática das políticas públicas.

Os princípios da PMU encontram-se insculpidos no Art. 5º. da lei e são: acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Importante destacar, ainda, a definição de transporte público terrestre, tendo em vista que é o tipo existente em Belo Horizonte - MG. Parra (2003, p. 563), assim define essa modalidade de transporte público terrestre:

O transporte público massivo tem como características básicas a utilização de veículos com trilho ou pneus de borracha, altas velocidades de deslocamento, paradas fixas, horários estabelecidos e podem ser divididos segundo o volume de passageiros transportados em sistemas de alta, média e baixa capacidade. (PARRA, 2006, p. 563).

¹³ Portal do Ministério da Educação – FIES. Disponível em: < <http://fiesselecao.mec.gov.br/>>. Acesso em 19 fev. 2017.

Mas, considerando-se que o transporte público coletivo de Belo Horizonte, se integra ao massivo, na presente pesquisa será utilizado o termo transporte público de massa.

Importante ressaltar que as tarifas públicas se constituem de valores cobrados pelos particulares aos usuários, quando em regime de concessão ou de permissão de serviços públicos. Assim é que se tem a tarifa dos pedágios rodoviários, dos serviços de taxi e, quando sob concessão, de ônibus.

Bandeira de Mello (2015, p. 525), preleciona:

Em geral, o concessionário de serviço público (ou de obra pública) explora o serviço (ou obra pública), mediante tarifas que cobra diretamente dos usuários, sendo daí que extrai, basicamente, a remuneração que lhe corresponde. (BANDEIRA DE MELO, 2015, p. 525).

E arremata o mesmo doutrinador, (2015, p. 525), que “[...] as tarifas devem ser módicas [...], isto é, acessíveis aos usuários, de modo a não onerá-los excessivamente, pois o serviço público, por definição, corresponde à satisfação de uma necessidade ou conveniência básica.”

De fato, porquanto, como já visto na seção 1.4, dessa pesquisa, o transporte foi elevado ao status de direito social constitucionalmente previsto no Art. 6º., da Carta Magna.

Importante novidade introduzida pela lei foi a base de cálculo da tarifa, que deixa de ser a chamada planilha de custos elaborada pela empresa concessionária e passa a ser resultante do processo licitatório, conforme dispõe o Art. 9º.

O Art. 8º, por sua vez, atendendo ao princípio da transparência, impõe que o poder público municipal divulgue os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor final das tarifas.

Mas, a lei deixou de tanger aspectos importantes, como, por exemplo, o fato dos subsídios ofertados a determinados grupos sociais (militares, idosos, etc.), continuarem a ser suportados pelos demais usuários. O §1º., do Art. 8º, que sofreu veto presidencial, previa que a concessão de benefícios tarifários a determinados grupos sociais seria custeada com recursos financeiros específicos previstos em lei.

A obstaculização do acesso ao ensino superior, seja pelos mais variados motivos, pode implicar em uma situação que impossibilite o acesso à educação de nível superior, mas, pode, também, implicar na evasão escolar, fenômeno que afeta diretamente ao aluno, além de outros atores sociais, tais como as instituições de ensino e a própria sociedade.

2.5 O Direito à Mobilidade e a Inclusão no Ensino Superior

O transporte está intimamente ligado à mobilidade e, nos centros urbanos, o transporte público coletivo é o meio mais utilizado pelas camadas menos favorecidas da população, como observa Maricato (2013, p. 41):

Mas é com a condição dos transportes que as cidades acabam cobrando a maior dose de sacrifícios por parte de seus moradores. E embora a piora de mobilidade seja geral – isto é, atinge a todos –, é das camadas de rendas mais baixas que ela vai cobrar o maior preço em imobilidade. (MARICATO, 2013, p. 41).

O direito social ao transporte possibilita que o cidadão acesse outros direitos fundamentais, tal como o direito à educação. A tal respeito, Lenza (2016, p. 1.300), preleciona:

O transporte está intimamente ligado à noção de mobilidade das pessoas e apresenta-se como direito-meio para a implementação de vários outros direitos fundamentais (e sociais), como a educação, a saúde, a alimentação, o lazer, o direito de ir e vir etc. (Justificação apresentada no encaminhamento da PEC n. 90/2011).

Além, portanto, de políticas públicas educacionais voltada para facilitar o acesso ao ensino superior privado por meio que mitiguem as dificuldades financeiras quanto às mensalidades, requer especial atenção que se possibilite ao estudante de baixa renda os meios para que se tornem eficazes essas mesmas políticas.

A população menos favorecida do ponto de vista financeiro, acaba por suportar o maior encargo pela ineficiência do transporte público coletivo, como bem assinalou Harvey (2013, p. 69):

As populações mais pobres se veem confrontadas a uma gigantesca onda de limpeza étnica e social das áreas que recebem investimentos, equipamentos e projetos de mobilidade. Os indesejáveis são mandados para as periferias distantes, a duas, três ou quatro horas dos locais de trabalho, a custos monetários absurdos e condições de transporte precaríssimas. (HARVEY, 2013, p. 69)

O transporte público coletivo deve ser tratado, portanto, com bastante zelo no que tange aos trajetos a serem utilizados; a qualidade dos veículos no que tange à segurança e ao conforto dos usuários, bem como, também, no preço acessível da tarifa, para que cumpra a sua função social enquanto veículo que torna acessíveis outros direitos.

2.6 CONCLUSÃO

O problema da mobilidade urbana é histórico, como demonstrado nas diversas manifestações populares ocorridas no Brasil desde o final do Século XIX. A população de baixa renda é, de um modo geral, dependente do transporte público, especialmente nas áreas urbanas, uma vez que moram nas periferias das cidades necessitam de percorrer distâncias consideráveis entre a residência e os locais de trabalho e nas escolas.

O custo da tarifa foi o motivador para todos os movimentos trazidos à luz dessa pesquisa o que denota que - percepção da população - a relação entre o custo e o benefício do transporte público é desvantajosa. A perseguição e a consecução dos objetivos insculpidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana, previstos no Art. 5º, da Lei 12.587, de 3 de Janeiro de 2012, especialmente a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, bem como a eficiência, a eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, são de capital importância, na medida em que possibilitaria o exercício dos direitos sociais previstos no Art. 6º. da Constituição Federal.

A efetividade do transporte público coletivo, como já dito, é vital para que os estudantes de baixa renda que estejam cursando o nível superior possam ter uma frequência regular à aulas e mais: que a qualidade de seu deslocamento não comprometa o seu rendimento escolar.

A pesquisa encontra limitações uma vez que foi eminentemente bibliográfica o que denota sua limitação, uma vez que não tendo havido coleta primária de dados, as informações acessíveis referem-se a contextos estranhos ao tempo atual e, muitas vezes não traduzem a realidade local do município de Belo Horizonte, em Minas Gerais.

Para tanto, em um segundo momento, houve a realização de pesquisa de campo, com alunos de baixa renda do ensino superior, de Instituição de Ensino Superior – IES, localizada na capital mineira, o que possibilitou uma melhor percepção da realidade desse público.

As Revoltas do Vintém (final do Século XIX, Rio de Janeiro - RJ), a de 1959 (Rio de Janeiro-RJ e Niterói- RJ) e a de 1987 (Rio de Janeiro- RJ), tiveram como pauta de reivindicação questões ligadas ao trabalho de um modo geral.

Já as manifestações populares contra o preço da tarifa do transporte público ocorridas em 1955 (Rio de Janeiro- RJ) no Século XXI, tais como a Revolta do Buzu em Salvador (agosto-setembro); 2004 – Revolta da Catraca barra o aumento em Florianópolis (junho) 2005 – Plenária de fundação do MPL -Brasil no V Fórum Social; II Revolta da Catraca barra o

aumento em Florianópolis (junho); 2006 – Encontro Nacional do Movimento contra o aumento no Distrito Federal (outubro); 2009 – Aprovação do passe livre estudantil no Distrito Federal (julho); ocupação da Secretaria de Transportes em São Paulo (novembro); 2010 – Luta contra o aumento em São Paulo (janeiro); 2011 – Luta contra o aumento em São Paulo e em várias capitais (janeiro-março); mobilizações que culminaram com a revogação do aumento em Teresina (agosto); 2013 – Lutas na região metropolitana de São Paulo que conquistaram a revogação do aumento no Taboão da Serra (janeiro), bem como as Jornadas de Junho de 2013 conquistaram revogação do aumento em mais de cem cidades, já tinham como reivindicação a desoneração da tarifa para o estudante.

Importante salientar que a pauta dos movimentos de 2013 além de não terem um comando vertical e terem a sua organização por meio de redes sociais, não tiveram vinculação partidária e possuíam pauta de reivindicação múltipla, mas, também, o objetivo do passe livre para o estudante, como ferramenta de inclusão social.

REFERÊNCIAS

ALZAMORA, G. C.; ARCE, T.; UTSCH, R. S. Acontecimentos agenciados em rede - os eventos do Facebook no dispositivo protesto. In: SILVA, Regina Helena Alves. **Ruas e Redes**. Dinâmicas e os Protestos BR. 1. ed. São Paulo: Autêntica, 2014.

ANDRADA E SILVA, José Bonifácio. **Projetos para o Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

BANDEIRA DE MELO, Celso Antonio. **Curso de Direito Administrativo**. 32. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2015.

BOULLOSA, Rosana de Freitas; SCHOMMER, Paula Chies. **Limites da Natureza da Inovação ou Qual o Futuro da Gestão Social?** XXII Encontro da ANPAD. Rio de Janeiro-RJ, 6 a 10 de setembro de 2008.

BRASIL, **Constituição 1988**. Brasília DF: Senado, 2015.

BRASIL Lei 11.445, de 5 de janeiro de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 5 jan. 2007. Seção 1.

BRASIL, Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 3 jan. 2012. Seção 1

CAMPOS, Maria Malta. Educação e políticas de combate à pobreza. **Revista Brasileira de Educação**, Rio de Janeiro, n. 24, Set/Out/Nov/Dez 2003, p. 183-191. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbedu/n24/n24a13.pdf>>. Acesso em 24 abr. 2015.

CANÇADO, Airton Cardoso; TENÓRIO, Fernando Guilherme; PERERIA, José Roberto. Gestão social: reflexões teóricas e conceituais. **Cad. EBAPE.BR** [online]. 2011, vol.9, n.3, pp. 681-703. ISSN 1679-3951. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S1679-39512011000300002>>. Acesso em 9 jun. 2015.

CARDOSO, Leandro. **Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. 2007. 232 f., Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Geografia. Encadernada. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MPBB-7A2N6A/tese_leandro_cardoso_2007.pdf?sequence=1>. Acesso em: 25 abr. 2016.

CUNHA, Luiz Carlos Vieira da; SILVA, Alexandre Rigotti; PLANTULLO, Vincent Lentini; PAIVA, Donizetti Leônidas de. Políticas públicas de incentivo à educação superior brasileira: acesso, expansão e equidade. **Revista de Iniciação Científica, Tecnológica e Artística**. V. 4 no 4 - dezembro de 2014. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Alexandre_Silva18/publication/269875626_Políticas_publicas_de_incentivo_a_educacao_superior_brasileira_acesso_expansao_e_equidade/links/5498d8680cf2519f5a1dea3f.pdf?origin=publication_detail>. Acesso em 19 fev. 2017.

FRAGOSO, António. Contributos para o debate teórico sobre o desenvolvimento local: Um ensaio baseado em experiências investigativas. **Revista Lusófona de Educação**, 2005, nº 5, p. 63-83. Disponível em: <<http://www.scielo.gpeari.mctes.pt/pdf/rle/n5/n5a04.pdf>>.

GIROLETTI, Domingos. **Fábrica: convento e disciplina**. 2. ed. revisada. Brasília-DF: Editora UNB, 2002.

GOES, Flávia Temponi; MACHADO, Lucília Regina de Souza. Políticas Educativas, Intersetorialidade e Desenvolvimento Local. **Educação & Realidade**, Porto Alegre, v. 38, n. 2, p. 627-648, abr./jun. 2013. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/edu_realidade>. Acesso em: 16 set. 2015.

GOHN, Maria da Glória. **Manifestações de junho de 2013 no Brasil e praças dos indignados no mundo**. Petrópolis: Vozes, 2014.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para Políticas Públicas**. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=4191>. Acesso em 21 abr. 2015.

GONÇALVES, Jorge Augusto Martins; ANDRADE, Gustavo Teixeira de; PORTUGAL, Licínio da Silva. **Fatores intervenientes na relação entre a inclusão social e o trem considerando as favelas e as taxas de embarque observadas nas estações** Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/jtl/v8n3/v8n3a03.pdf>>. Acesso em 24 abr. 2015.

GRAJEW, Oded. **Tarifa Zero é realidade em 12 cidades brasileiras**. São Paulo, Rede Brasil Atual, 18 jan. 2016. Entrevista a Redação da Rede Brasil. Disponível em: <

<http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2016/01/tarifa-zero-e-adotada-em-86-cidades-de-24-paises-no-brasil-sao-12-municipios-que-aboliram-a-cobranca-3066.html>>. Acesso em: 10 abr. 2016.

LAZARONI, Dalva. **Chiquinha Gonzaga**: sofreu e chorei. Tive muito amor. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

LENZA, Pedro. **Direito Constitucional Esquematizado**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

MAIA, Marilene. Gestão Social – Reconhecendo e construindo referenciais. **Revista Virtual Textos & Contextos**, n. 4, p. 1-17, dez. 2005. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/viewFile/1010/790>>. Acesso em: 11 jun. 2015.

MARICATO, Hermínia. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, n. 17, p. 151-167, 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v17n48/v17n48a13.pdf>>. Acesso em: 15 ago. 2016.

MARICATO, Hermínia *et al.* **Cidades rebeldes**: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

MARQUES, Eduardo Cesar. **Estado e redes sociais**: permeabilidade e coesão nas políticas urbanas no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Revan.

MONTENEGRO GÓMEZ, Jorge. **Crítica ao conceito de desenvolvimento**. *Pegada Eletrônica*, Presidente Prudente, v. 3, n.1, 2002, p. 20-32. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/viewFile/798/821>>. Acesso em 25 abr. 2016.

PESSOA, Sonia Caldas Pessoa. A marcha nas ruas e o movimento nas redes: autocomunicação de massa e mise em scène. In: SILVA, Regina Helena Alves. **Ruas e Redes**. Dinâmicas e os Protestos BR. São Paulo: Autêntica, 2014.

PIETRO, Maria Sylvia Zanella Di. Limites da Função Reguladora das Agências diante do Princípio da Legalidade. In **Direito Regulatório**: temas polêmicos. 1. ed. rev. e ampl. Belo Horizonte: Forum, 2009. Cap. 1, p. 19-50.

RIBEIRO, Flávia Diniz. **Desenvolvimento como evolução**. *Revista de História* 148 (1º - 2003), 157-204. Disponível em: < <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/18957/21020>>. Acesso em 25 abr. 2016.

ROLNIK, Raquel. A construção de uma política fundiária e de planejamento urbano para o país – avanços e desafios. IPEA. **Políticas Sociais – acompanhamento e análise**, n. 12, fev 2006. Disponível em: < http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio1_raquel12.pdf>. Acesso em: 4 set. 2015.

SECCO, Lincoln. As Jornadas de Junho. Cidades Rebeldes. In: ARANTES, Paulo Eduardo. **Cidades Rebeldes**. São Paulo: Boitempo; Carta Maior.

SOUZA, Celina. Políticas Públicas: uma Revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45.

TEIXEIRA, Elenaldo Celso. O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade. **Políticas Públicas - O Papel das Políticas Públicas 2002 - AATR-BA**.

3 INCLUSÃO NO ENSINO SUPERIOR E TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

Marcus Vinicius de Paula Freitas¹⁴

Frederico de Carvalho Figueiredo¹⁵

RESUMO: A questão da mobilidade como ferramenta de inclusão social ganha destaque por motivos diversos. Um deles é o fato de que o transporte passou a integrar o elenco dos direitos sociais previstos no Art. 6º., da Constituição Federal de 1988, por meio da Emenda Constitucional número 90/2015, pareando-se a outros já previstos como a saúde, a educação, o trabalho, etc. O problema que se apresenta é se, na percepção do estudante o preço da tarifa do transporte público impacta na sua inclusão no ensino superior? Para se obter tal resposta o objetivo pretendido é analisar a percepção do aluno sobre o impacto do transporte público na sua inclusão no ensino superior. A metodologia aplicada foi o questionário semiestruturado e a análise das respostas com estatística descritiva e análise de conteúdo. A relevância do tema reside no fato de que, conforme resultado da pesquisa, na percepção dos respondentes o impacto do preço da tarifa do transporte público pode dificultar a inclusão escolar do estudante de baixa renda no curso de nível superior.

Palavras-chave: Direitos sociais; mobilidade urbana; inclusão escolar; estudante de baixa renda.

¹⁴ Bacharel em Direito, especialista em Marketing, mestrando em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Local. Professor da graduação da Faculdade Pitágoras.

¹⁵ Bacharel em Direito, especialista em Direito Público e Direito do Trabalho, Mestre em Administração e Doutor em Gestão Urbana. Professor/pesquisador do Centro Universitário UNA.

ABSTRACT: The question of mobility as a social inclusion tool is emphasized for different reasons. One of them is the fact that the transport started to be part of the social rights provides in article 6° of the Federal Constitution of 1988, through the Constitutional Amendment number 90/2015, pairing with others that were already predicted as health, as education, as labour etc. The shown problem is if in the student perception the rate price of the public transport affects his inclusion in the upper level. To have this answer the expected objective is to analyze the student perception about the impact of the public transport in his inclusion in upper level. The methodology applied was a semi-structured questionnaire and analysis of the answers with descriptive statistics and content analysis. The relevance of the theme is based on, in accordance with the search result, in the respondents perception, the impact of the public transport rate price can make the inclusion of low income students in upper level harder.

Key-words: Social rights; urban mobility; school inclusion; low income students.

3.1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana influencia a inclusão no ensino superior, na medida em que a oferta de programas governamentais que facilitam o acesso do estudante pertencente às camadas da população de baixa renda às chamadas faculdades, esse mesmo indivíduo, geralmente, como bem assinalou Harvey (2013), é morador da periferia e, via de regra, o sistema de transporte público urbano é historicamente deficitário, tal como já revelaram os movimentos populares, desde a Revolta do Vintém, no final do Século XIX; passando pela Revolta do Buzu, em Salvador (2003) e pela Revolta da Catraca, em Florianópolis (2004), até os movimentos de rua em todo o país no ano de 2013.

Os direitos sociais constituem uma conquista para a sociedade e foram alçados ao status constitucional com a carta magna de 1988, tendo em vista que o país havia sido submetido a um período de negação dos chamados direitos civis e da participação popular de 1964 a 1985, sob a égide da ditadura militar.

A dinâmica dos centros urbanos impõe aos cidadãos, especialmente os de baixa renda, o uso diário do transporte público coletivo, seja para ter acesso ao trabalho, à saúde, à educação ou mesmo ao lazer e como bem prelecionou Lenza (2016), o direito ao transporte, alçado ao *status* de direito social por meio da Emenda Constitucional 90/2015, é direito-meio para que se possa ter acesso a outros direitos fundamentais.

A questão que surge: a mobilidade urbana impacta na inclusão educacional no ensino superior?

Tendo em vista as reações das camadas menos favorecidas da população, buscou-se, por meio de pesquisa de campo analisar a relação entre custo da tarifa de transporte e inclusão no ensino superior na percepção dos alunos de baixa renda, além de analisar as relações entre mobilidade urbana e acesso e acesso ao ensino superior e de se propor a investigar como o custo da tarifa de transportes afeta o acesso dos alunos de baixa renda no ensino superior.

O acesso à Educação é direito social previsto no Art. 6º, da Constituição Federal de 1988, assim como outros 11 direitos: ao transporte, à saúde, à alimentação, ao trabalho, à moradia, ao lazer, à segurança, à previdência social, à proteção à maternidade e à infância e, ainda, à assistência aos desamparados.

3.2 Revisão de literatura

Autores como Carvalho (2002, p. 8), que os classificam como de maior importância que os direitos civis e mesmo os direitos políticos, verbis:

[...] direitos sociais garantem a participação na riqueza coletiva. Eles incluem o direito à educação, ao trabalho, ao salário justo, à saúde, à aposentadoria. A garantia de sua vigência depende da existência de uma eficiente máquina administrativa do Poder Executivo. Em tese eles podem existir sem os direitos civis e certamente sem os direitos políticos. Podem mesmo ser usados em substituição aos direitos políticos. Mas, na ausência de direitos civis e políticos, seu conteúdo e alcance tendem a ser arbitrários. Os direitos sociais permitem às sociedades politicamente organizadas reduzir os excessos de desigualdade produzidos pelo capitalismo e garantir um mínimo de bem-estar para todos. A ideia central em que se baseiam é a da justiça social. (CARVALHO, 2002, p. 8).

Importante, contudo, ressaltar que segundo Sarlet (2013, p. 542), deve-se considerar que existem titulares e destinatários dos direitos sociais, podendo ser titulares qualquer um ou à universalidade dos cidadãos, respeitadas as eventuais restrições em virtude de condição específica, tal como, por exemplo, o direito dos trabalhadores que exige, exatamente, a condição de que o indivíduo seja um trabalhador. Contudo, os titulares destes direitos, via de regra, são os seres humanos, indistintamente. Já no que diz respeito aos destinatários, os direitos sociais obrigam os poderes públicos, de modo a viabilizarem o exercício dos referidos direitos.

O acesso, segundo Travassos e Martins (2004, p. 191), é um conceito complexo que varia entre autores e, ainda, sua aplicação se altera ao longo do tempo e de acordo com o contexto. Nesse sentido considera-se o acesso como um dos elementos, ainda segundo os autores, que se refere à entrada e permanência dos serviços ofertados pelo poder público à população.

No que diz respeito aos programas de governo que facilitam o acesso ao ensino superior, destacam-se o FIES (Fundo de Financiamento Estudantil) e o PROUNI (Programa Universidade Para Todos).

Trata-se, o FIES, de programa de financiamento instituído pela Lei 10.260 de 12 de julho de 2001, cuja função é fornecer o financiamento a estudantes regularmente matriculados em cursos superiores presenciais não gratuitos e com avaliação positiva nos processos conduzidos pelo MEC. Para que haja a concessão do financiamento, é necessário que o aluno candidato submeta-se a um processo seletivo realizado por meio de sítio eletrônico oficial, observadas as previsões normativas aplicáveis para a eventual submissão, ressaltando que a

partir do primeiro semestre de 2018, aplicar-se-ão novas regras, tendo em vista a publicação da Medida Provisória 785, de 6 de julho de 2017, que acrescentou o Art. 5º. C, à referida lei.

Já o PROUNI (Programa Universidade Para Todos), instituído pela Lei 11.096 de 13 de janeiro de 2005, oferece bolsas de estudo integrais e parciais em instituições privadas de educação superior. Importante observar que as bolsas de estudo oferecidas pelo PROUNI, diferentemente do financiamento do FIES, não possuem contrapartida financeira por parte do aluno, quando forem integrais, restando necessário o pagamento apenas do percentual que, eventualmente, não seja concedido. Por se tratar de subsídio fornecido pelo Estado, existem regras que se aplicam para a manutenção da bolsa de estudos, considerando por encerrada a sua concessão quando da evasão do bolsista, da não aprovação em, no mínimo 75% das disciplinas cursadas em cada período letivo, dentre outras, conforme disposto no Manual de orientação ao bolsista do Ministério da Educação.

Oliveira *et al* (2008, p. 5 e 6), ressalta a importância do PROUNI como instrumento de inclusão das camadas menos favorecidas e de grupos étnicos:

No caso específico da reforma da educação superior, proposta pelo Governo de Luís Inácio Lula da Silva, nota-se que houve a sinalização de benefícios para os estudantes provenientes de escolas públicas, para as etnias sub-representadas nas universidades (negros e índios) e para os jovens pertencentes às camadas sociais mais empobrecidas. Isto é, iniciativas como o PROUNI, a maior oferta de vagas no período noturno, as cotas para negros, índios e estudantes provenientes do ensino médio público, em potência, 6 favoreceriam atores sociais coletivos que tradicionalmente estão distanciados da universidade pública. (DE OLIVEIRA *et al*, 2008, p. 5 e 6).

Sousa *et al* (2013, p. 13), destacam a importância do papel dos programas PROUNI e FIES como política de inclusão social estudantil:

Assim, verificou-se que o PROUNI somado ao FIES, ampliaram significativamente o número de vagas na educação superior, contribuindo para um maior acesso dos jovens à educação no Brasil, promovendo a inclusão social de estudantes de baixa renda e estudantes com deficiência, independente de cor, raça, gênero, para que pudessem ter a oportunidade de buscar melhores condições para seu futuro. Considerando sua legitimidade social, PROUNI e FIES acarretam benefícios àqueles que permanecessem no sistema e, quem sabe, uma oportunidade real de ascensão social para os que se formarem em instituições privadas de alta qualidade. (SOUSA *et al*, 2013, p. 13).

Uma vez abordada a temática do acesso, outros conceitos se imbricam ao tema, tal como mobilidade, acessibilidade, transporte urbano, transporte público coletivo, transporte privado coletivo e transporte público individual. Para tanto a Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, traz em seu Art. 4º. as definições de tais institutos, quais sejam:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

[...]

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

[...]

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

[...]

A preocupação com a situação geográfica das escolas, como forma de facilitar o acesso à educação já se percebe desde o Século XIX, quando da construção da Escola Diurna e Noturna da Imperial Quinta de Boa Vista, inaugurada em 4 de setembro de 1868, que a partir de 1882, passou a ser denominada de Escola Mista. Lopes (2015, p. 65, observa os aspectos físicos da edificação, bem como sua localização:

Planejado para receber ar e luz em abundância, o edifício contava com um vasto salão dedicado ao ensino primário, um galpão para o ginásio, um a dependência para oficina e o salão da biblioteca, utilizado também para aulas de desenho. **Sua localização era privilegiada, sendo acessível a todos os moradores da região.** (LOPES, 2015, p. 65). (Destacamos).

Ressalte-se, também, que a localização do estabelecimento de ensino, nos termos do Art. 32, inciso V, do chamado Código Tributário Nacional – Lei 5.172, de 22 de outubro de 1966 a determinação da chamada zona urbana tem como um de seus componentes a situação de escola primária (nível fundamental) há menos de três quilômetros do imóvel.

O transporte público coletivo, portanto, tem papel fundamental na inserção do cidadão na educação formal.

O direito ao transporte alçado ao Art. 6º. da Constituição Federal de 1988, como direito social compõe o elenco dos direitos e garantias fundamentais. Moraes (2016, p. 91), demonstra, com clareza meridiana qual foi a classificação adotada pela atual carta política brasileira:

A Constituição Federal de 1988 trouxe em seu Título II os direitos e garantias fundamentais, subdividindo-os em cinco capítulos: direitos individuais e coletivos; direitos sociais; nacionalidade; direitos políticos e partidos políticos. Assim, a classificação adotada pelo legislador constituinte estabeleceu cinco espécies ao gênero direitos e garantias fundamentais: direitos e garantias individuais e coletivos; direitos sociais; direitos de nacionalidade; direitos políticos; e direitos relacionados à existência, organização e participação em partidos políticos.

Sendo, portanto, o direito ao transporte um dos direitos fundamentais do cidadão, é dever do Estado a garantia de sua oferta e, em assim o fazendo, cumpre a busca dos objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, nos termos do Art. 3º. e seus incisos, da carta magna.

O acesso ao transporte público, por si só, é uma forma de inclusão social e, portanto, de exercício da cidadania. (GOMIDE, 2003).

No mesmo diapasão, Cunha (2012, p. 45) salienta a importância da mobilidade urbana por transporte público, como pressuposto de outros direitos do cidadão, *verbis*:

Não obstante o facto de a mobilidade não ser homogénea, nem garantida para todos, em todos os lugares, o “direito à mobilidade” e, nomeadamente, à mobilidade por transporte público, é reconhecido como que uma espécie de direito ‘genérico’ que condiciona a efetividade da maior parte dos outros direitos” (Ascher, 2010, p.197, tradução livre). A sua garantia é uma condição de participação na vida social, de acesso ao ensino, à saúde, ao emprego e a outras atividades e serviços, pelo que se afirma igualmente como condição de inclusão social e de cidadania, e se justifica a ação pública neste domínio. (CUNHA, 20123, p. 45)

Carvalho (2008, p. 17), vai além, ao afirmar que a ausência da mobilidade urbana inviabiliza a própria cidadania, na medida em que “[...] sem mobilidade não haveria o que caracteriza sociologicamente uma cidade. Não haveria o cidadão e não se poderia falar em cidadania”.

Ressalte-se, ainda, que a mobilidade é, sobretudo, a materialização do exercício do direito de ir e vir, direito esse consagrado no inciso XV, do Art. 5º, da Constituição Federal de 1988.

A esse respeito, Silva (2011, p. 101), qual seja, da mobilidade urbana como ferramenta de inclusão ou de exclusão social, salienta:

No desenvolvimento das análises relativas à mobilidade e acessibilidade, um vector importante a discutir tem a ver com a denominada inclusão (ou exclusão) social potenciada pela cidade, bem como a relação da questão com o TP [Transporte Público]. A cidade como lugar aglutinador e potencializador da magnificência do género humano deverá ser, por definição, um meio de cultura do avanço humanitário plurifacetado. Como afirma Innerarity, “a invenção comunitária define uma arriscada topologia de lugares e destinos, de situações e acontecimentos que, precisamente pelo seu carácter heterogéneo, oferece numerosas oportunidades para a valorização dos significantes igualitários, para a verificação do comum e o diferente, fazendo assim da sociedade uma comunidade polémica dos iguais” (Innerarity, 2010:156). Desta forma, apresenta-se e discute-se a exclusão/inclusão social subordinada ao tema da mobilidade e acessibilidade, evidenciando diversos aspectos como: humanos (em termos físicos), económicos, sociais, transportes e desenho urbano, numa perspectiva sintética, mas de complementaridade e transversalidade entre si. [...] Residindo no sector dos transportes uma enorme capacidade indutora à faculdade e facilidade na acessibilidade a serviços e bens (educação, justiça, saúde,

desporto, serviços públicos...), este possui uma responsabilidade acrescida enquanto agente integrador social. (SILVA, 2011, p. 101).

A relação entre a inclusão social e o acesso ao transporte público, foi destacada por Cardoso (2007, p. 45), ao afirmar que “A acessibilidade urbana é condicionada pela interação entre o uso do solo e o transporte e se constitui como um importante indicador de exclusão social, ao lado, entre outros, da mobilidade, da habitação, da educação e da renda.”

Gomide (2003, p. 10) vai além e define a exclusão social como “negação dos direitos sociais” e, complementando essa concepção Gonçalves, Andrade e Portugal (2013, p. 2), prelecionam:

Uma de suas consequências é a exclusão social que, segundo Castells (2009), resulta do afastamento progressivo do indivíduo da sociedade por meio de rupturas consecutivas com a mesma. No caso de população pobre, que tipicamente depende do transporte público para ter acesso aos equipamentos urbanos¹⁶ que se distribuem ao longo do território, esta ainda pode sofrer da imobilidade, isto é: ter dificuldade de acesso aos serviços essenciais e de conseguir emprego (Motte-Baumvol e Nassi, 2012). (GOMIDE, 2003, p. 10).

Facilitar acesso ao transporte público coletivo constitui uma forma de inclusão social, ao estudante de baixa renda, especialmente se beneficiário de programas que buscam a integrar esse mesmo indivíduo ao nível superior do ensino formal.

3.3 Da metodologia aplicada

A Metodologia Científica, segundo Brasileiro (2013, p. 42), constitui-se do “[...] caminho percorrido pelo pesquisador, assinalado pelas bases lógicas, pelas características da pesquisa e pelos procedimentos e instrumentos investigativos”. Prossegue a autora indicando que a pesquisa científica deve observar as fases de planejamento, execução, redação e avaliação.

Quanto aos fins a pesquisa será exploratória, na medida em que o não acesso a curso superior por alunos de baixa renda é um tema sobre o qual se aprofundará, por meio do levantamento bibliográfico, e da sondagem das diversas causas que possam contribuir para o

¹⁶ A Associação Brasileira de Normas Técnicas –ABNT, por meio da NBR 9824, assim define os equipamentos urbanos e comunitários: “todo bem público ou privado, de utilidade pública destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos ou privados”

fenômeno, a fim de se poder confirmar ou não a hipótese de que o impacto do custo do transporte coletivo constitua óbice a tal acesso.

O método a ser utilizado será o dedutivo, pois, de acordo com Gil, (2008, p. 20), *verbis*:

O método dedutivo, de acordo com a acepção clássica, é o método que parte do geral e, a seguir, desce ao particular. Parte de princípios reconhecidos como verdadeiros e indiscutíveis e possibilita chegar a conclusões de maneira puramente formal, isto é, em virtude unicamente de sua lógica. E o método proposto pelos racionalistas (Descartes, Spinoza, Leibniz), segundo os quais só a razão é capaz de levar ao conhecimento verdadeiro, que decorre de princípios *a priori* evidentes e irrecusáveis (GIL 2008, p. 20).

De acordo com Brasileiro (2013, p. 49), a pesquisa, quanto à abordagem pode ser quantitativa, qualitativa ou quali quantitativa.

A abordagem adotada é a qualitativa e, de acordo com Gil (2008, p. 195) essa abordagem deve apresentar três etapas, quais sejam: a) a redução dos dados que “[...] consiste no processo de seleção e posterior simplificação dos dados que aparecem nas notas redigidas no trabalho de campo”; b) apresentação ou exibição, em que se tem a “[...] organização dos dados selecionados de forma a possibilitar a análise sistemática das semelhanças e diferenças e seu inter-relacionamento; c) conclusão/verificação que “[...] requer uma revisão para considerar o significado dos dados, suas regularidades, padrões e explicações.

Segundo Gil (2008, p. 46), a pesquisa exploratória se caracteriza por ter o “[...] objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato”.

O que se pretendeu com a pesquisa realizada foi identificar, na percepção dos alunos, que fatores podem contribuir para que impeça o acesso ao curso superior ou possam levar à evasão – e o valor do transporte público como relevante.

Os instrumentos de coletas de dados utilizados foram o questionário semiestruturado, utilizando-se de questões abertas, fechadas simples e com escala tipo Likert.

O questionário aplicado, portanto, observou as diretrizes indicadas por Gerhardt e Silveira (2009), a fim de que se tornem possíveis as relações das estruturas semânticas e sociológicas.

De acordo com Trojan e Siprak (2015, p. 12), a origem da Escala Likert, deu-se com a publicação de um relatório, em 1932, tendo por autor Rensis Likder (1903-1981), *verbis*:

A Escala Likert surgiu através de relatório publicado em 1932, cujo autor, Rensis Likert, explica o método que aborda um tipo de escala de resposta psicométrica. É a mais utilizada em questionários e pesquisas de opinião, onde os entrevistados

respondem perguntas baseado em escalas através de níveis de discordância ou concordância. (TROJAN e SIPRAK, 2015, p. 12).

Segundo Gil (2008, p. 162-163), a construção de uma escala desse modelo obedece as seguintes etapas:

a) Recolhe-se grande número de enunciados que manifestam opinião ou atitude acerca do problema a ser estudado; b) Pede-se a certo número de pessoas que manifestem sua concordância; ou discordância em relação a cada um dos enunciados, segundo a graduação: concorda muito (1), concorda um pouco (2), indeciso (3), discorda um pouco (4), discorda muito (5); c) Proceder-se à avaliação dos vários itens, de modo que uma resposta que indica a atitude mais favorável recebe o valor mais alto e a menos favorável o mais baixo; d) Calcula-se o resultado total de cada indivíduo pela soma dos itens; e) Analisam-se as respostas para verificar quais os itens que discriminam mais claramente entre os que obtêm resultados elevados e os que obtêm resultados baixos na escala total.

Junior Silva e Costa (2014, p. 14), apontam como possíveis soluções para evitar a perda de informações nesse modelo de escala, a medição utilizando-se de maior número de pontos e o aumento do número de itens de verificação por meio de escalas de múltiplos itens, uma vez que “[...]a variável final passa a ter, potencialmente, um número muito maior de pontos, aproximando-se da condição de variável contínua”.

Sendo assim, utiliza-se na pesquisa a Escala de Likert com 7 pontos, a fim de se evitar possível perda de informações.

O questionário foi encaminhado por meio de formulário “google forms”, que só poderá ser acessado após a confirmação e inserção do CPF e Nome no TCLE, que foi apresentado antes.

Quanto à análise qualitativa das questões abertas foi utilizada a técnica de análise de conteúdo. Para tanto há que se observar a preleção de Bardin (2011, p. 49 e 50), ao destacar que “[...] a análise de conteúdo tenta compreender os jogadores ou o ambiente do jogo num momento determinado, com o contributo das partes observáveis” e arremata afirmando que a análise conteúdo tem por fim “[...] conhecer aquilo que está por trás das palavras [...] é uma busca de outras realidades por meio das mensagens.”

A autora destaca, ainda (p. 125), que análise de conteúdo deve observar três polos ditintos: 1) pré-análise; 2) a exploração do material e; 3) o tratamento dos resultados, a inferência e a interpretação.

O primeiro polo, pré-análise, consiste, via de regra, na escolha dos documentos que serão submetidos à análise, a formulação das hipóteses e dos objetivos e a elaboração de indicadores que fundamentem a interpretação final.

Quanto ao segundo polo, a exploração do material, consiste em operações de codificação, decomposição ou enumeração, realizadas manualmente ou por meio do uso de recursos informáticos.

No que diz respeito ao terceiro polo, tratamento dos resultados obtidos e interpretação, podem ser utilizadas desde operações estatísticas simples e até operações mais complexas, como análise fatorial, propiciando-se estabelecer quadros de resultados variados.

Do ponto de vista operacional, a análise de conteúdo inicia pela leitura das falas, realizada por meio das transcrições de entrevistas, depoimentos e documentos. Geralmente, todos os procedimentos levam a relacionar estruturas semânticas (significantes) com estruturas sociológicas (significados) dos enunciados e articular a superfície dos enunciados dos textos com os fatores que determinam suas características: variáveis psicossociais, contexto cultural e processos de produção de mensagem. (GERHARDT e SILVEIRA, 2009, p. 84).

A pesquisa teve cinco (5) fases. A primeira constitui-se da seleção dos alunos que participaram da pesquisa, e foram definidos os alunos do curso de Direito da Faculdade Pitágoras. A segunda fase foi a aplicação do instrumento de coleta e, a fase seguinte, houve a a tabulação e a análise dos dados.

A pesquisa foi realizada junto ao Campus Afonso Pena, da Faculdade Pitágoras de Minas Gerais, em Belo Horizonte - MG, no curso de Direito, totalizando cerca de mil alunos.

A amostra foi não probabilística, por acessibilidade. Esse tipo de amostra, segundo Gil (2008), se caracteriza pelo fato que serão selecionados elementos a que o pesquisador terá acesso.

A unidade de observação da presente pesquisa serão os alunos do curso de Direito da Faculdade Pitágoras, unidade Afonso Pena, localizada em Belo Horizonte - MG.

Quando da coleta de dados observou-se que dos 143 respondentes, 6 não indicaram o CPF e 2 responderam a pesquisa em duplicidade. Tal fato fez com que os 8 tivessem as respostas excluídas porquanto, no formulário, o preenchimento com o número do CPF correspondeu ao de acordo em participar da pesquisa, sendo consideradas, assim, apenas as respostas de 135 participantes.

3.4 Análise dos resultados

A análise dos resultados obtidos revelou dados importantes acerca da amostra e confirmou a hipótese de que o preço da tarifa do transporte público impacta negativamente no

orçamento doméstico do estudante de baixa renda que cursa o nível superior, conforme será demonstrado nas subseções seguintes.

3.4.1 Descrição da amostra

Quanto aos dados sociodemográficos que incluem as questões atinentes ao sexo, faixa etária, estado civil, renda mensal e quanto a possuir ou não outro curso superior, todos os respondentes válidos preencheram todos os campos com as devidas respostas como adiante demonstrado.

Considerando que houve 135 respostas válidas, desse montante 71, 85% foram de respondentes femininos e 28, 15% de respondentes masculinos. Quanto à faixa etária mais de 51% estão com idade entre 18 e 25 anos; mais de 14% entre 26 e 30 anos; quase 25% entre 31 e 40 anos; quase 6% entre 41 e 50 e 3,7% acima de 50 anos.

Quanto ao estado civil mais de 97,7% são solteiros; mais de 18,5% são casados e quase 6% são divorciados.

No que diz respeito à renda mensal mais de 60,5% declararam ganhar até R\$1.000,00; quase 29% entre R\$1.000,01 e R\$2.000,00; mais de 6,5% têm renda mensal entre R\$2.000,01 e R\$3.000,00 e quase 4,5% declararam ter renda mensal acima de R\$3.000,00.

Mais de 90% dos respondentes declaram não possuir outro curso superior e pouco mais de 9% declararam já possuir outro curso de nível superior.

3.4.2 Inclusão no ensino superior

Quanto à inclusão no ensino superior por meio de bolsa de estudos ou financiamentos as respostas trouxeram os seguintes indicadores: bolsa integral ofertada pelo Programa Universidade para Todos – PROUNI, pouco mais de 10% são bolsistas. Os que são beneficiários do FIES somaram quase 27,5% dos respondentes. Pouco mais de 18,5% responderam que possuem financiamento da própria instituição de ensino. Quase 10% afirmaram receber outro tipo de incentivo, tal como apoio de empresas ou de alguma Organização Não Governamental – ONG. Mais de 70% declararam receber apoio financeiro para o estudo superior por meio dos pais, outros familiares e de amigos.

Como se vê, 38,5% são beneficiários de programas relativos a Políticas Públicas de inclusão social estudantil, o que confirma a conclusão da pesquisa de Sousa *et al* (2013, p.

13), quanto ao fato de que o PROUNI e o FIES “[...] ampliaram significativamente o número de vagas na educação superior, contribuindo para um maior acesso dos jovens à educação no Brasil, promovendo a inclusão social de estudantes de baixa renda.”

Pelas respostas apresentadas, 5,18% já foram reprovados por frequência e 25,18% afirmaram já ter trocado de *campus* ou de instituição.

3.4.3 Mobilidade urbana

No que diz respeito à mobilidade urbana as perguntas foram divididas para detecção dos usuários de transporte especial pago (van); usuários de ônibus; de metrô, de *move* e de automóvel de passeio próprio ou por meio de *carona*, cujas respostas estão elencadas a seguir.

Pelos resultados apurados vê-se que a maioria dos respondentes faz uso do transporte público coletivo

Apenas 5,92% responderam utilizar a van como meio de transporte para ir e voltar da instituição de ensino superior. Quanto aos ônibus 11,85% responderam que não se utilizam desse meio de transporte; 22,96% responderam que o utilizam uma vez por dia; 45,92% responderam que utilizam dois ônibus por dia; 4,44% responderam que utilizam mais de três ônibus por dia e 14,81% responderam que utilizam mais de três ônibus por dia. Percebe-se, portanto, que mais de 88% utilizam diariamente o ônibus como meio de transporte.

Quanto ao uso do metrô, 90,37% responderam que não o utilizam para deslocamento entre a residência e a instituição de ensino superior; dentre estes 4,44% responderam que o utilizam uma vez por dia; também 4,44% responderam que o utilizam duas vezes por dia e 0,74% afirmaram utilizar-se do metrô mais de 3 vezes ao dia, o que significa que 9,62% dos respondentes utilizam o metrô todos os dias.

Com relação ao *Move*, 58,51% afirmaram que não o utilizam para o deslocamento entre a residência e a instituição de ensino; dentre os que o utilizam 18,51% responderam que o utilizam uma vez por dia; 20,74% responderam que utilizam o *Move* duas vezes por dia; 0,74% responderam que utilizam por três vezes ao dia e 1,48% afirmaram que usam o *Move* mais de três vezes por dia, totalizando, portanto, 41,47% utilizam o *Move* diariamente.

No que diz respeito ao uso do veículo de passeio (carro) 1,48% responderam utilizar-se de veículo próprio e 0,74% disseram que utilizam veículo de passeio, mas, como *carona* e

igual percentual, ou seja, 0,74% responderam usar o veículo de passeio por meio do aplicativo Uber.

A grande maioria, 97,03% responderam não utilizar veículo de passeio no deslocamento da residência até à instituição de ensino superior, ou seja, esse percentual expressivo utiliza-se do transporte público coletivo

3.4.4 Mobilidade e inclusão

No que tange à mobilidade e inclusão foram apresentadas doze questões, sendo que o respondente deveria assinalar uma escala de 1 a 7 em que o número 1 significa que a situação apresentada não tem muita influência e o número 7 significa que a situação é muito impactante. Para fins da análise dos dados, foram consideradas apenas as respostas iguais a 6 e a 7.

Na questão “o valor do transporte público para ida e retorno à instituição de ensino superior influencia meu orçamento”, 70,37% responderam que tal situação é muito impactante.

Quando perguntados se “o valor gasto com transporte impacta no meu desempenho escolar”, 38,51% responderam que sim, é muito impactante. Esse percentual é de 37,19% entre os que possuem o benefício do PROUNI; de 55,58% entre os que pertencem ao FIES e de 20,2% dentre os que não pertencem a nenhum dos dois programas.

A questão “já deixei de comparecer à aula por não ter recursos para custear o transporte”, obteve a resposta de muito impactante em 49,62% dos respondentes. Dentre os que possuem PROUNI esse percentual é de 92,85%; dos que possuem FIES é de 100% e dentre os que não fazem parte de nenhum dos dois programas o percentual é de 77,02%.

Também foi elevado o percentual de como sendo muito impactante – 33,33% dos respondentes -, à questão “já tive problemas para voltar para casa da instituição de ensino superior por não possuir recursos para custear o transporte”.

Consideraram como muito impactante 48,88% dos respondentes à questão “já deixei de comparecer a outras atividades (visitas técnicas, audiências, apresentações) por não possuir recursos para custear o transporte. Em se tratando de beneficiários do PROUNI esse

percentual é de 42,85%; dos que têm FIES é de 67,64% e dos não fazem parte de nenhum dos dois programas é de 21,62%,

Quanto ao quesito “já pensei em deixar o curso em razão do custo do transporte público”, 28,14% consideraram tal hipótese como muito impactante. Dentre os que têm PROUNI esse percentual é de 14,28%; dos que possuem FIES é de 44,11% e dentre os que não fazem parte de nenhum dos dois programas é de 29,72%.

Mais de 36% responderam afirmativamente, como muito impactante, à questão “já pensei em trocar de instituição/campus em razão do custo do transporte público”. O percentual dentre os que possuem PROUNI é de 14,08%; dentre os que possuem FIES é de 55,88% e dentre os que não pertencem a nenhum dos dois programas é de 18,91%.

Quase a metade dos respondentes, ou seja, 47,40% percebeu como sendo muito impactante à questão “já deixei de comparecer a outras atividades (visitas técnicas, audiências, apresentações) pelo grande tempo de deslocamento até o local”.

Cerca de 22% afirmaram ser muito impactante ao quesito “já pensei em trancar o curso em razão pelo grande tempo de deslocamento até o local” e quase 24% responderam como sendo muito impactante à questão “já pensei em deixar o curso pelo grande tempo de deslocamento até o local”.

Mais de 29% consideraram como muito impactante a proposição “já pensei em trocar de campus/instituição pelo grande tempo de deslocamento até o local” e o mesmo percentual (29,62%) consideraram como muito impactante o quesito “já pensei trocar de instituição/campus pelo grande tempo de deslocamento até o local.”

Como pode-se perceber, o resultado da pesquisa corrobora as afirmações de Silva (2011), no sentido de que a mobilidade urbana é um fator de inclusão social e, ainda, estão em perfeita consonância com a preleção de Gomide (2003, p. 10), *verbis*:

[...] No caso de população pobre, que tipicamente depende do transporte público para ter acesso aos equipamentos urbanos¹⁷ que se distribuem ao longo do território, esta ainda pode sofrer da imobilidade, isto é: ter dificuldade de acesso aos serviços essenciais e de conseguir emprego (Motte-Baumvol e Nassi, 2012). (GOMIDE, 2003, p. 10).

¹⁷ A Associação Brasileira de Normas Técnicas –ABNT, por meio da NBR 9824, assim define os equipamentos urbanos e comunitários: “todo bem público ou privado, de utilidade pública destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos ou privados.”

O impacto do custo da tarifa do transporte público coletivo no orçamento doméstico do estudante de baixa renda é significativo e mais: como desdobramento natural reflete em seu desempenho escolar na medida em que há uma limitação de acesso regular às atividades acadêmicas presenciais, o que caracteriza óbice à inclusão social e afronta o princípio da dignidade humana.

Em se tratando das questões abertas constantes do formulário de respostas, vejamos qual foi o resultado a três perguntas fundamentais, quais sejam, “Na sua percepção, por que o custo do transporte público impacta ou impactou no seu orçamento doméstico a ponto de lhe dificultar a frequência escolar?”; “Na sua percepção, como a distância entre a faculdade e sua residência influenciou a sua frequência escolar?” e, “Na sua percepção o custo do transporte público impacta ou impactou no seu orçamento doméstico como fator impeditivo de prosseguir com o curso superior?”.

Na percepção de quase 65% dos respondentes afirmaram que o custo da tarifa do transporte público impacta ou impactou no orçamento doméstico a ponto de lhes dificultar a frequência escolar.

Importante destacar algumas das respostas a tal questão:

Porque ter um gasto de quase 10 reais por dia com transporte dá um deficit considerável no orçamento mensal (isso porque utilizo só um ônibus tanto para ida quanto para a volta). Ademais de pagar a mensalidade, se acontece algum gasto imprevisto no mês, pode acarretar uma dificuldade de frequência escolar.

Tendo em vista a máxima entre valor alto da passagem e a péssima prestação de serviço do transporte público, além da defasagem salarial que nesses últimos anos não acompanha a inflação e a passagem é sempre reajustada aos moldes inflacionários. Por isso impacta !!!

Por que o transporte público está muito caro eu gasto mais de duzentos e sessenta reais por mês.

O transporte público aumenta a cada ano, mas sem nenhum benefício para os usuários, o valor da passagem é muito alto para o meu orçamento. Tenho que optar as vezes por comprar algo que preciso ou pagar a passagem para ir à aula.

Mais 33% dos respondentes afirmaram que a distância entre a residência e a faculdade influenciou na frequência escolar, sendo que alguns destacaram, além da distância, o tempo gasto no percurso pelo transporte público; a qualidade do deslocamento por meio de transporte público e como esses fatores contribuem para que cheguem no ambiente escolar, antes do início das aulas desanimados ou cansados, como se pode ver:

A distância influencia em relação ao tempo gasto para chegar na instituição, que é muito tempo no transporte coletivo, além de estudar eu tenho que ir trabalhar depois

da aula, o que torna mais cansativo a rotina. Desse modo, impacta no desenvolvimento e disposição em sala de aula, fazendo com que a frequência não seja 100%.

Chego sempre atrasada e com isso desanimado.

Por ser distante e longo o trajeto alguns dias ficamos muito cansado e acabamos faltando a aula

Moro em Santa Luzia e estudo no centro de Belo Horizonte, a distância é longa e o custo é alto, nem sempre tive o dinheiro suficiente para custear a passagem, algumas vezes tive que pegar emprestado para não faltar e não perder o conteúdo ou sofrer reprovação por faltas.

Influencia muito pois quem trabalha e estuda se o transporte público não funciona bem impacta de forma negativa gerando atrasos, faltas e desestimula a permanência nas aulas.

Sim. Pois muitas vezes não é só o valor mais a qualidade do transporte influencia demais. Visto que além do custo alto por semana, mês, ainda tem a demora que por vezes já me atrapalharam.

Do início à metade do curso eu residia de em uma cidade metropolitana, gastava em regra 1:30h para chegar ao centro e chegava várias vezes a ficar mais de 2hs no ônibus pelo trânsito. Diversas vezes (que não eram excepcionais) peguei a condução às 16hs e desembarquei às 19:05... Imagine fazer um percurso de mais de uma hora de pé... As vezes (maioria) ônibus cheio. Sem contar que, com o horário de término das aulas, o deslocamento ao ponto de ônibus e o tempo de espera não permiti que se chegue antes de 00hs em casa. Com a implementação do move diminuiu o tempo de percurso nele, o que, ao se considerar que pata metropolitana pega-se o primeiro ônibus, some o tempo de espera, percurso e espera do move e chegará novamente ao tempo originário. Mas o pior de tudo são as reduções de locais por onde transitam os metropolitanos, o que nos leva a sair da aula, às vezes pensando na hora em que o ônibus passa mais o tempo que vou gastar para chegar ao ponto.

Quase a metade, ou seja, 49,62% afirmaram que o custo do transporte já impactou ou impacta no orçamento doméstico como fator impeditivo de se prosseguir com o curso superior, com destaque para algumas respostas, *verbis*:

Sim, pelo alto custo de investimento com curso e transporte tem mês que tenho que fazer empréstimo só para pagar tudo.

Poucas vezes, mas, sim. Já estive na situação de ou cobrar coisas de comer ou pagar a passagem para ir a aula.

Sim, por ser o valor alto, tenho receio de algum dia não poder custear todos os dias esse valor do transporte.

Sim, já teve impactos a ponto de ficar uma semana sem ir à aula, pois não tinha de onde tirar o dinheiro e termos que redividir as contas da casa para poder ficar menos pior a situação.

Restou claro, portanto, que na percepção da maioria dos respondentes da pesquisa, o custo da tarifa do transporte público impacta negativamente na frequência escolar, a ponto de

se cogitar o abandono do curso superior, o que corrobora as lições de Silva (2011) e Gomide (2003) no que cinge ao transporte público como ferramenta de inclusão social, por meio da mobilidade, para a população de baixa renda.

3.5 CONCLUSÃO

O objetivo a que se propôs a pesquisa foi alcançado na medida em que permitiu que se concluísse que existe uma relação direta entre a inclusão escolar no ensino superior e a mobilidade urbana.

De acordo com a análise dos dados coletados conclui-se que a maioria dos respondentes é composta por jovens solteiros, entre 18 e 25 anos e de baixa renda, na medida em que mais de 60% têm renda mensal de até R\$ 1.000,00. Mais de 97% são usuários do transporte público coletivo no deslocamento da residência até à escola e vice-versa. Ressalte-se, ainda, que quase 40% são beneficiários de Políticas Públicas de inclusão estudantil como o FIES e o PROUNI.

No que tange ao impacto do custo da tarifa do transporte público na inclusão do estudante de baixa renda no ensino superior, foi notável que tal impacto, na percepção dos respondentes é de magnitude importante na medida em que quase 30% responderam que já consideraram a hipótese de deixar o curso em razão do custo do transporte público. De um modo geral, o percentual mais elevado dos que percebem os efeitos negativos do transporte público na inclusão escolar de nível superior estão os que possuem FIES, mas, a percepção é também elevada dentre os que não possuem PROUNI e nem FIES.

A mobilidade urbana, portanto, como se vê, se imbrica à questão da inclusão social por meio do acesso ao ensino superior, o que compõe uma das metas do Plano Nacional de Educação – PNE, de que até o final da primeira década do Século XXI, ocorra o aumento da taxa de escolarização em nível superior dos jovens entre 18 e 24 anos, de 12% para 30%.

A questão da mobilidade urbana por meio do direito ao transporte – direito esse incluído no rol dos direitos sociais previstos no Art. 6º da Constituição Federal de 1988, por meio da Emenda Constitucional 90/2015, deve andar *pari passu* com as políticas públicas de inclusão estudantil, sob pena de que os esforços nesse sentido não atinjam os objetivos colimados, quais sejam, a inclusão social, o empoderamento da população de baixa renda e a observância do princípio da dignidade da pessoa humana, constitucionalmente consagrado.

Atender às necessidades do estudante de baixa renda em nível superior no que tange à mobilidade urbana e, conseqüentemente ao acesso escolar, é uma ação de fortalecimento da cidadania o que gera outros reflexos positivos para a sociedade como um todo.

REFERÊNCIAS

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

BRASIL. **Constituição 1988**. Brasília DF: Senado, 2015.

BRASIL. Lei nº 5.172, de 22 de outubro de 1966. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 22 out. 1966. Seção 1.

BRASIL. Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 3 jan. 2012. Seção 1.

BRASILEIRO, Ada Magaly Matias. **Manual de Produção de Textos Acadêmicos e Científicas**. São Paulo: Atlas, 2013. 171p.

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

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. (Org.). **Métodos de Pesquisa**. 1. ed. Porto Alegre: Editora UFRS. 2009.

GIL, Antonio Carlos Gil. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

HARVEY, David. *et al.* **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. A liberdade da Cidade**. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

JÚNIOR, S.; COSTA, F. Mensuração e escalas de verificação: uma análise comparativa das escalas de Likert e Phrase Completion. **PMKT–Revista Brasileira de Pesquisas de Marketing, Opinião e Mídia**, v. 15, p. 1-16, 2014. Disponível em: <http://www.revistapmkt.com.br/Portals/9/Volumes/15/1_Mensura%C3%A7%C3%A3o%20e%20Escalas%20de%20Verifica%C3%A7%C3%A3o%20uma%20An%C3%A1lise%20Comparativa%20das%20Escalas%20de%20Likert%20e%20Phrase%20Completion.pdf>. Acesso em 25 mai. 2016.

LENZA, Pedro. **Direito Constitucional Esquematizado**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

LOPES, Katia Geni Cordeiro. Livres para aprender. *Revista de História da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, n. 117, p. 64-67, jun. 2015.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 32. ed. São Paulo: Atlas, 2016, 1.433p.

OLIVEIRA, J. F.; CATNI, A. M.; HEY, A. P.; AZEVEDO, M. L. N. Democratização do acesso e inclusão na educação superior no Brasil. In: BITTAR, M.; OLIVEIRA, J. F.; MOROSINI, M. (Orgs.). **Educação Superior no Brasil - 10 anos pós-LDB**. Brasília: INEP, 2008. p. 71-88.

SARLET, Ingo Wolfgang. Dos direitos sociais, Art. 6º. In: Canotilho, J. J. Gomes *et al.* **Comentários à Constituição do Brasil**. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013.

SILVA, Victor Fernando Guerreiro da. **Impactos da Mobilidade no Modelo Urbano A Sustentabilidade do Transporte Público**. Faculdade de Ciências e Tecnologias. Universidade de Lisboa. 2011. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10362/8133>>. Acesso em: 10 abr. 2016.

SOUSA, Eliana Ramos de; VEDOVELLI, Giane Mara Conte; SCHULZ, Juliana Pires; LIMA Luís Sérgio Fernandes de; SILVA, Andrea Aparecida; PINTO Rodrigo Serpa. **Políticas públicas para a educação superior**: a contribuição do PROUNI e FIES para o fortalecimento da educação. Repositório Institucional da Universidade Federal de Santa Catarina, 2013. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/114853>>. Acesso em: 25 jul. 2017.

TRAVASSOS, Cláudia; MARTINS, Mônica. Uma revisão sobre os conceitos de acesso e utilização de serviços de saúde. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 20 Sup 2:S190-S198, 2004.

TROJAN, Rose Meri; SIPRAKI, Robson. Um estudo dos questionários da Pesquisa Talis (OCDE): perspectivas para estudos comparados. 2015. Disponível em: <<http://www.saece.org.ar/docs/congreso5/trab146.pdf>>. Acesso em: 25 mai. 2016.

4 LEI (DA IDA E) DO RETORNO. HORA DE DAR UMA MÃO (DUPLA) À EDUCAÇÃO

*Marcus Vinicius de Paula Freitas*¹⁸

*Frederico de Carvalho Figueiredo*¹⁹

RESUMO: A garantia da mobilidade urbana por meio do transporte público coletivo é uma forma, também, de se garantir o acesso à educação de nível superior ao estudante de baixa renda. O preço da tarifa do transporte público tem se revelado como um mote recorrente em revoltas populares no Brasil, desde o final do Século XIX, na mão oposta a programas de governo e até mesmo de políticas públicas voltados para a inclusão escolar. O direito ao transporte é um direito meio a outros direitos sociais como a educação, o trabalho e à moradia, por exemplo. O problema a ser analisado é como garantir o direito à mobilidade urbana visando a inclusão escolar na educação superior? O objetivo, portanto, é criar um produto técnico, no caso, a lei de iniciativa popular, para resolver a inclusão do aluno de baixa renda no ensino superior. A metodologia utilizada foi a metodologia utilizada foi a Análise e Interpretação, por meio de crítica interna hermenêutica. O projeto de lei de iniciativa popular cujo objeto é a concessão de passe livre ao estudante de baixa renda em nível superior se justifica pela inclusão escolar desse perfil de aluno que pode se empoderar por meio da qualificação, o que representa um ganho significativo para ele próprio, para os demais atores envolvidos na educação superior e para a própria sociedade.

Palavras-chave: Passe livre; inclusão escolar; estudante de baixa renda; ensino superior.

¹⁸ Bacharel em Direito, especialista em Marketing, mestrando em Gestão Social, Educação e Desenvolvimento Local. Professor da graduação da Faculdade Pitágoras.

¹⁹ Bacharel em Direito, especialista em Direito Público e Direito do Trabalho, Mestre em Administração e Doutor em Gestão Urbana

ABSTRACT: The guarantee of the urban mobility through the collective public transport is also a way to guarantee the access to the upper level education for a low income student. The rate price of the public transport has been a constant reason for popular revolts in Brazil, since the end of the XIX century, in the opposite way of government programs and even public politics to school inclusion. The transport right is a social right like to education, to labour and to housing, for example. The analyzed problem is how to guarantee the urban mobility right aim the school inclusion in upper level? The objective, therefore, is to create a technical product, in the case, a popular initiative law, to resolve the inclusion of the low income student in upper level. The methodology used was the Analyze and Interpretation, through the internal hermeneutics criticism. The popular initiative law project which objective is the free pass concession to the low income student in upper level is justified by the school inclusion of this student profile that can be empowered through the qualification, which represents representative gain for himself, for the others involved in the upper level education and for the society.

Key-words: Free pass; school inclusion; low income student; upper level.

4.1 INTRODUÇÃO

Tendo em vista a pesquisa realizada com os alunos do curso superior de direito da instituição privada de ensino de Belo Horizonte, em Minas Gerais, cujo resultado, na percepção de parte considerável dos respondentes, que o preço da tarifa do transporte público impacta no orçamento do estudante de baixa renda e importa em sua frequência às aulas e a outras atividades acadêmicas, surgiu a questão: como mitigar tais impactos a fim de que a inclusão escolar no ensino superior seja mais efetiva?

Chegou-se, então, à proposta de elaboração de um projeto de lei de iniciativa popular, tendo por objeto a oferta de passe livre aos estudantes de baixa renda que cursem o nível superior.

Após a análise dos dados da pesquisa de campo levada a efeito, concluiu-se que a mobilidade urbana impacta na inclusão no ensino superior. Na percepção dos participantes restou claro que o custo da tarifa dos transportes públicos impacta no orçamento doméstico e constitui óbice para a frequência regular às atividades acadêmicas regulares, bem como às atividades correlatas tais como a participação em palestras, eventos científicos, congressos, seminários e audiências do poder judiciário.

A partir de tais resultados a proposta a que se chegou para mitigar esse óbice à plena inclusão do estudante foi a elaboração de uma lei de iniciativa popular visando o passe livre para o estudante de baixa renda no ensino superior.

O produto técnico resultado da pesquisa realizada é o projeto de uma lei estadual de iniciativa popular, a ser apresentado junto à Câmara Municipal de Belo Horizonte.

Na percepção do público pesquisado o impacto do preço da tarifa do transporte público coletivo é relevante e, se mitigado, poderá contribuir para ampliar inclusão no ensino superior.

4.2 Revisão de Literatura

De acordo com Neves (2012), as Instituições de Ensino Superior (IES) são classificadas segundo dois critérios: o da organização acadêmica e de categoria administrativa. De acordo com o primeiro critério, distinguem-se em instituições universitárias, - as universidades: que tem como função o ensino, a pesquisa e a extensão;

devem ter 1/3 dos professores com título de mestre ou doutor e 1/3 trabalhando em dedicação exclusiva; e – os centros universitários: que se caracterizam pela oferta qualificada do ensino, não precisam manter atividades de pesquisa e gozam de autonomia para criar cursos ou vagas. As IES não-universitárias compreendem as faculdades e centros tecnológicos, voltados basicamente para as atividades de ensino e não tem autonomia

Nos termos do Resumo Técnico do Censo da Educação Superior 2014, do INEP – Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira do Ministério da Educação, publicado em 2017, entre os anos de 2003 e 2014, houve 7,828.013 matrículas na educação superior no Brasil. Desse total mais de cinco milhões matricularam-se em cursos de bacharelado; quase um milhão e meio em licenciatura e pouco mais de um milhão em cursos tecnológicos.

É, portanto, notável, que o acesso ao ensino superior foi democratizado a partir do primeiro governo Lula e prosseguiu no seu segundo governo e durante a presidência de Dilma Rousseff.

Mas, o mesmo censo demonstra que no mesmo período apenas 1.027.092 alunos concluíram o curso de nível superior, sendo a maior parte da rede pública ou dos cursos de ensino à distância. Destes, pouco mais de seiscentos mil graduaram-se em bacharelado; cerca de duzentos e dezessete mil em licenciatura e pouco mais de duzentos mil como tecnólogos.

Outro dado importante da pesquisa do INEP é que mais de setenta por cento dos alunos de ensino superior de cursos presenciais, estão matriculados em estabelecimentos de ensino da iniciativa privada e, em sua maioria, são mulheres.

Os esforços empreendidos em nível federal no Brasil, nos últimos quinze anos, visando a inclusão no ensino superior foram consideráveis, pondo em relevo o PROUNI e o FIES, como duas das principais ferramentas que possibilitam que o cidadão de baixa renda possa ingressar em curso de nível superior.

Se por um lado as políticas públicas possibilitaram que o indivíduo de baixa renda tivesse acesso ao nível superior por meio de programa de bolsas ou de financiamento estudantil, por outro lado faz-se necessário que se ofereça os meios adequados para que esse mesmo indivíduo possa ter frequência às aulas de forma regular e que seu deslocamento até o estabelecimento seja de qualidade, a fim de não ver comprometido seu desempenho escolar.

Nesse ponto a questão da mobilidade é importante na medida em que o estudante de baixa renda, que normalmente é morador da periferia, como bem obtemperou Harvey (2013)

e, por isso necessita, via de regra, de longos deslocamentos de sua residência até o local de trabalho e/ou de estudo.

O transporte público coletivo, então, é a ferramenta que pode ou não propiciar uma mobilidade de qualidade e que observe o princípio da dignidade humana, constitucionalmente previsto. O foco da pesquisa, portanto, foi no sentido de se apurar a percepção do aluno de nível superior sobre o impacto do preço da tarifa dos transportes público coletivo terrestre no seu orçamento e de como a qualidade desse modal pode interferir na sua frequência nas atividades acadêmicas.

Uma vez analisados os dados da pesquisa, veio à tona a proposta de produto técnico por meio de projeto de lei de iniciativa popular, expressão máxima do Estado democrático e de direito.

A participação popular é pilar do Estado Democrático e de Direito, como o é a República Federativa do Brasil, nos termos do parágrafo único, do Art. 1º, da Carta Política de 1988:

Art. 1º A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

I - a soberania;

II - a cidadania;

III - a dignidade da pessoa humana;

IV - os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa;

V - o pluralismo político.

Parágrafo único. Todo o poder emana do povo, que o exerce por meio de representantes eleitos ou diretamente, nos termos desta Constituição.

As formas de exercício da soberania popular, nos termos do Art. 14, da Constituição Federal de 1988 são o plebiscito, o referendo e a iniciativa popular, três formas de expressão da vontade popular e, portanto, de capital importância para a democracia, como bem ressaltou Bonavides (2001, p. 177):

O art. 14 da constituição federal constitui parte da espinha-dorsal do nosso sistema de organização política, que assenta sobre duas dimensões: uma representativa, única de funcionamento normal desde a promulgação da Lei Maior, há cerca de uma década; outra democrática direta; ambas positivamente e expressas no art. 1º, do Estatuto Fundamental da República Federativa do Brasil. (BONAVIDES, 2001, p. 17).

Quanto aos dois primeiros institutos – plebiscito e referendo -, Mendes (2013, p. 702, obtempera:

A diferença entre plebiscito e referendo concentra-se no momento de sua realização. Enquanto o plebiscito configura consulta realizada aos cidadãos sobre matéria a ser

posteriormente discutida no âmbito do Congresso Nacional, o referendo é uma consulta posterior sobre determinado ato ou decisão governamental, seja para atribuir-lhe eficácia que ainda não foi reconhecida (condição suspensiva), seja para retirar a eficácia que lhe foi provisoriamente conferida (condição resolutiva). (MENDES, 2013, p. 702.)

A Lei 9.709, de 18 de novembro de 1998, passou a regular a forma de exercício dos três instrumentos – referendo, plebiscito e iniciativa popular. No que cinge à iniciativa popular, o Art. 13, da referida Lei 9.709/1998, estabeleceu que o seu objeto deve ser único e não poderá haver rejeição por vício de forma, cabendo à Câmara dos Deputados realizar eventuais correções quanto à técnica legislativa ou redação, desde que subscrito por, no mínimo, um por cento do eleitorado nacional, distribuído por pelo menos cinco Estados da Federação, cada qual com pelo menos três décimos por cento de seus eleitores, em consonância com o disposto no Art. 61, § 2º, da Constituição Federal de 1988.

No plano do Município de Belo Horizonte, de acordo com a previsão contida no Art. 2º, inciso III, da Lei Orgânica Municipal e, em seu Art. 89, disciplina o processo com as seguintes prescrições:

Art. 89 - Salvos nas hipóteses previstas no artigo anterior, a iniciativa popular em matéria de interesse específico do Município, da cidade ou de bairros pode ser exercida pela apresentação à Câmara de projeto de lei subscrito por, no mínimo, cinco por cento do eleitorado do Município, em lista organizada por entidade associativa legalmente constituída, que se responsabilizará pela idoneidade das assinaturas.

§ 1º - Na discussão do projeto de iniciativa popular, é assegurada a sua defesa, em comissão e no Plenário, por um dos signatários. § 2º - O disposto neste artigo e no § 1º se aplica à iniciativa de emenda a projeto de lei em tramitação na Câmara, respeitadas as vedações do art. 90.

No Brasil, até o momento, quatro projetos de lei de iniciativa popular em âmbito federal transformaram-se em lei ordinária ou em lei complementar: Lei 8.930, de 6 de setembro de 1994 (crimes hediondos); Lei 9.840, de 28 de setembro de 1999 (compra de votos); Lei 11.124, de 16 de junho de 2005 (Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social) e a Lei Complementar 135, de 4 de junho de 2010 (a chamada lei da ficha limpa).

Por fim, para fins de classificação do estudante de ensino superior que seja considerado de baixa renda, toma-se como padrão o valor de um salário mínimo vigente, per capita, considerada a unidade familiar, em perfeita consonância com o disposto no Art. 20, da Lei 8.742, de 7 de dezembro de 1993.

4.3 Metodologia

A metodologia utilizada foi a Análise e Interpretação, por meio de crítica interna hermenêutica. Segundo Lakatos e Marconi (2003, p. 49), a crítica interna “[...] é aquela que aprecia o sentido e o valor do conteúdo” e que compreende a hermenêutica, possibilitando “[...] averiguar o sentido exato que o autor quis exprimir [...]” e “[...] facilita o conhecimento do vocabulário e da linguagem do autor, as circunstâncias históricas e ambientais do pensamento.”

Em primeiro lugar cumpre ressaltar que por meio da pesquisa realizada foi detectado o problema da mobilidade urbana como óbice à inclusão do aluno de baixa renda em curso de nível superior.

O produto técnico proposto é, portanto, um projeto de lei de iniciativa popular visando mitigar o impacto da tarifa do transporte público no orçamento desse estudante e, para tanto, observou-se os princípios normativos próprios, especialmente constitucionais, legais e do Manual de Redação da Presidência da República.

O Art. 14, por sua vez, prevê que uma vez cumpridas as exigências quanto à admissibilidade da iniciativa popular, a Câmara dará prosseguimento normal, de acordo com as normas de seu Regimento Interno. Nos termos do inciso IV, do Art. 105, do Regimento Interno da Câmara dos Deputados Federais, ao final da legislatura, a proposta de lei de iniciativa popular não poderá ser arquivada.

Diante da exigência contida no *caput* do artigo transcrito, o produto técnico resultante será encaminhado à União Nacional dos Estudantes em Minas Gerais, para que, se aprovado como matéria de interesse da entidade, a mesma possa fazer seu regular encaminhamento à Câmara Municipal de Belo Horizonte.

Interessante destacar que a exigência contida no Art. 89, transcrito, de que seja necessário que a lista dos eleitores seja organizada por entidade associativa legalmente constituída se justifica pela responsabilização desta pela idoneidade das assinaturas, o que não é exigência para o projeto de lei de iniciativa popular em nível federal.

Ademais, tramita na Câmara dos Deputados Federais o Projeto de Lei – PL 2020/2011, de autoria do Deputado Federal Felipe Maia, propondo que se acresça parágrafo ao artigo 13 da Lei nº 9.709, de 18 de novembro de 1998, para que os projetos de lei de iniciativa popular podem ser parcial ou totalmente subscritos por meio de assinatura digital devidamente certificada.

A propósito de tal cautela é oportuno que se traga à luz os ensinamentos de Guedes (2013, p. 674), acerca da resistência histórica à democracia semidireta:

Com efeito, a estrutura territorial e social, a acentuada complexidade nas expectativas e valores sociais, a multiplicidade e especificidades dos problemas a resolver, os riscos aí envolvidos, assim com a exigência de crescentes e específicos conhecimentos técnicos para a sua solução, tudo isso acabou conformando a base das atuais sociedades (complexas, de risco e de massa), inviabilizando por completo a possibilidade de que os negócios do Estado fossem geridos permanentemente por deliberações de todo o povo reunido em assembleia. Além disso, lembra o professor Canotilho, o medo de que a vontade popular pudesse ser manipulada, seja por líderes carismáticos, na forma de alguma espécie de Cesarismo ou Bonapartismo (veja-se o exemplo de Hitler e do Partido Nacional Socialista – NSDAP), seja pela possibilidade de os meios de comunicação atuarem, nas sociedades de massa como *agenda-setter*, isto é, agendarem os temas que acabam ganhando a atenção e a preferência popular (*agenda-setting theory*), tudo isso acabou por justificar, lembra o mestre de Coimbra, uma recorrente hostilidade contra os procedimentos de democracia semidireta. (GUEDES, 2013, p. 674).

Mas, por meio da Resolução 2074, de 17 de julho de 2014, houve um avanço significativo no processo legislativo de iniciativa popular, no Município de Belo Horizonte, com a possibilidade de se utilizar a subscrição eletrônica, por meio da rede mundial de computadores, conforme se vê do disposto no Art. 1º, inciso I, da referida Resolução.

4.4 Descrição do Produto Técnico

O projeto de lei de iniciativa popular proposto possui cinco artigos e tem como objeto único a concessão de passe livre para os estudantes de baixa renda em ensino superior, no município de Belo Horizonte (MG).

A concessão será garantida observando-se o local da residência do estudante – no caso, o estudante que seja residente em Belo Horizonte (MG) e que apresentar matrícula regular em curso superior em estabelecimento de nível superior localizado em Belo Horizonte, na data de requerimento do benefício; que tenha renda mensal familiar per capita de até um salário-mínimo – em estrita observância ao disposto no Art. 20, na chamada Lei Orgânica da Assistência Social (LOAS), Lei 8.742, de 7 de dezembro de 1993. A ausência de um desses requisitos impede a obtenção do benefício e, se ocorrer a alteração de quaisquer deles depois da concessão, implicará na perda do benefício.

A fim de se resguardar a finalidade da lei e evitar distorções no benefício, há vedações previstas no Art. 2º, tais como: ceder a terceiros, a qualquer título, a Carteira de Passe-Livre; utilizar-se de Carteira de Passe-Livre pertencente a terceiros; adulterar a Carteira de Passe-

Livre; fornecer informação incorreta ou dar declaração falsa para obter o benefício, cujas sanções variam da suspensão do passe livre por três meses e, no caso de reincidência, o cancelamento definitivo do benefício.

Por fim, a concessão do benefício da tarifa zero para o estudante de baixa renda contribui, em primeiro lugar, para a inclusão escolar desse público, pois, como bem assinalou de Silva (2011 a mobilidade urbana é um fator de inclusão social e, ainda, estão em perfeita consonância com a preleção de Gomide (2003, p. 10), *verbis*:

[...] No caso de população pobre, que tipicamente depende do transporte público para ter acesso aos equipamentos urbanos²⁰ que se distribuem ao longo do território, esta ainda pode sofrer da imobilidade, isto é: ter dificuldade de acesso aos serviços essenciais e de conseguir emprego (Motte-Baumvol e Nassi, 2012). (GOMIDE, 2003, p. 10).

Ressalte-se, ainda, que a concessão do passe-livre para o estudante de baixa renda que curse o nível superior, representa vantagem para outros atores sociais, como para os profissionais da educação, de um modo geral; para as instituições do ensino superior e, sobretudo, para a sociedade como um todo, na medida em que a qualificação do indivíduo representa um ganho inestimável, tanto pelo aspecto do crescimento da mão-de-obra qualificada com a possibilidade de melhorias na economia, quanto no aprimoramento da democracia e da cidadania, pela eficácia do exercício dos direitos sociais previstos no Art. 6º, da Constituição Federal de 1988.

4.5 CONCLUSÃO

O objetivo proposto foi alcançado, conforme projeto de lei de iniciativa popular elaborado, cujo objeto é a oferta de passa livre aos estudantes de baixa renda em nível superior no Município de Belo Horizonte, Minas Gerais.

A proposta de uma lei de iniciativa popular é importante porque além de mobilizar e sensibilizar a sociedade para as questões atinentes à mobilidade do aluno de baixa renda em curso superior, pode mitigar o problema da inclusão estudantil em nível de bacharelado, tecnologia e licenciatura.

²⁰ A Associação Brasileira de Normas Técnicas –ABNT, por meio da NBR 9824, assim define os equipamentos urbanos e comunitários: “todo bem público ou privado, de utilidade pública destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos ou privados.”

Apesar de o número de matrículas no ensino superior ter crescido de forma significativa a partir do início do Século XXI, a qualidade desse acesso passa pela questão da mobilidade urbana que no caso brasileiro importa em barreiras do ponto de vista financeiro ou mesmo da dignidade da pessoa humana, com o tempo gasto nos deslocamentos de casa à escola e vice-versa.

Como se observou da análise dos resultados a grande maioria dos respondentes afirmou que em sua percepção o custo da tarifa do transporte público impacta em seu orçamento doméstico e constitui um importante limitador no que diz respeito à frequência às atividades presenciais acadêmicas, sejam as aulas em si ou mesmo as atividades complementares, como visitas técnicas, audiências, etc.

Uma das limitações que se observa é que sendo o projeto de lei de iniciativa popular de âmbito municipal, uma parte do trajeto dos estudantes ou mesmo todo o trajeto de alguns estudantes ficaria sem o benefício do passe livre, considerando que há alunos com deslocamentos intermunicipais, na hipótese de moradores de municípios vizinhos a Belo Horizonte. Há casos em que o trajeto do transporte coletivo intermunicipal contempla pontos de parada próximos ao estabelecimento de ensino a que os respondentes estão matriculados.

De toda forma existe a possibilidade de que em trabalhos futuros o projeto da lei de iniciativa popular possa ser proposto junto ao poder público municipal de outros municípios da chamada Região Metropolitana de Belo Horizonte que, nos termos da Lei Complementar 14, de 8 de junho de 1973, abrange, além da capital, as seguintes cidades: Betim, Caeté, Contagem, Ibirité, Lagoa Santa, Nova Lima, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Sabará, Santa Luzia e Vespasiano, observando-se, decerto, os trâmites legislativos municipais que regem o processo da chamada lei de iniciativa popular, o que possibilitará que os estudantes de baixa renda desses municípios possam ter uma mobilidade nessa região, sem impacto no orçamento doméstico, tornando a inclusão estudantil mais eficaz.

REFERÊNCIAS

BELO HORIZONTE. Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte. **Diário Oficial [do] Município de Belo Horizonte**, Poder Executivo, Belo Horizonte, 21 mar. de 1990, Seção I.

BELO HORIZONTE. **Município de Belo Horizonte**, Poder Executivo, Belo Horizonte, 17 jul. 1990, Seção I.

BONAVIDES, P. **Teoria constitucional da democracia participativa**. São Paulo: Malheiros, 2001, 392p.

BRASIL. **Constituição 1988**. Brasília DF: Senado, 2015.

BRASIL. Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, 11 jun. 1973. Seção 1.

BRASIL. Lei Complementar nº 135, de 4 de junho de 2010. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 7 jun. 2010. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 8 dez. 1993. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 9.709, de 18 de novembro de 1998. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 18 nov. 1998. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 8.624, de 24 de fevereiro de 1993. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 24 fev. 1993. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 8.930, de 6 de setembro de 1994. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 6 set. 1994. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 9.840, de 28 de setembro de 1999. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 28 set. 1999. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 10.823, de 22 de dezembro de 2003. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 22 dez. 2003. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 16 jun. 2005. Seção 1.

BRASIL. Decreto Legislativo 780, de 8 de julho de 2005. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 8 jul. 2005. Seção 1.

GUEDES, Néviton. Dos direitos políticos, Art. 14. In: Canotilho, J. J. Gomes *et al.* **Comentários à Constituição do Brasil**. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013.

HARVEY, David. *et al.* **Cidades rebeldes**: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. A liberdade da Cidade. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA. **Resumo Técnico do Censo da Educação Superior 2016**. Brasília: INEP, 2017. Disponível em: <<http://portal.inep.gov.br/documents/186968/484154/Resumo+T%C3%A9cnico+-+Censo+da+Educa%C3%A7%C3%A3o+Superior+2014/18f31c19-9885-4d1d-ba53-06008b11531e?version=1.6>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

MENDES, Gilmar. **Curso de Direito Constitucional**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

NEVES, Clarissa Eckert Baeta. **Ensino Superior no Brasil: expansão, diversificação e inclusão.** Trabalho apresentado no Congresso da LASA (*Associação de Estudos Latino Americanos*), São Francisco, Califórnia. 2012. Disponível em: <<http://flacso.redelivre.org.br/files/2013/03/1114.pdf>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

SILVA, Victor Fernando Guerreiro da. **Impactos da Mobilidade no Modelo Urbano A Sustentabilidade do Transporte Público.** Faculdade de Ciências e Tecnologias. Universidade de Lisboa. 2011. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10362/8133>>. Acesso em: 10 abr. 2016.

5 CONCLUSÃO

A inclusão social é de suma importância para que se colime um dos fundamentos da República Federativa do Brasil que é a dignidade da pessoa humana. Quando se fala, especificamente, da inclusão escolar, ganha-se em profundidade o exercício da cidadania, tendo em vista que o conhecimento é uma ferramenta eficaz de empoderamento.

O acesso ao ensino superior constitui-se, ainda hoje, em gargalo ao desenvolvimento da sociedade brasileira. Entender o universo dos socialmente menos favorecidos e fomentar a participação popular na mitigação de problemas, é uma forma responsável de se contribuir, por meio da ciência, para que se consolide o estado democrático e de direito.

No que tange aos objetivos do primeiro capítulo da presente dissertação, os mesmos foram alcançados levando-se em conta que se tratou dos temas propostos, tais como gestão social; desenvolvimento local; inclusão social; aspectos históricos dos movimentos sociais contra aumento de tarifas nos transportes públicos coletivos; a definição de pobreza; a definição de tarifas públicas, modelos explicativos de políticas públicas e regulamentação da política pública de mobilidade urbana e da evasão escolar no ensino superior.

Quanto aos objetivos do Capítulo II, desta dissertação, os mesmos foram igualmente atingidos, tendo-se em vista que foram tratados os dados coletados na pesquisa, bem como a metodologia da pesquisa; o método de pesquisa; a abordagem da pesquisa; as técnicas de pesquisa, aí incluídas as de coleta e de análise; as fases da pesquisa; abrangência e amostra e a unidade de observação.

E, por derradeiro, quanto ao terceiro capítulo, o objetivo foi igualmente alcançado tendo em vista a elaboração da proposta de lei de iniciativa popular, objeto do produto técnico previsto.

A pesquisa levada a efeito teve relevância uma vez que trouxe à luz a percepção do destinatário das políticas públicas de inclusão escolar, qual seja, o próprio aluno.

As limitações do transporte público coletivo é uma questão recorrente na história do país nos últimos 135 anos e já protagonizou revoltas populares expressivas e que, pelo menos no que tange aos movimentos de 2013, foram decisivos para os rumos da política nacional recente. A relevância é tão grande que o direito ao transporte foi alçado ao status de direito constitucional, por meio da Emenda número 90, de 2015. Por se tratar de um direito-meio,

não se pode excluí-lo quando se fala em políticas públicas de inclusão social, especialmente de inclusão escolar.

A garantia do exercício de diversos direitos sociais, pela maioria da população, depende, substancialmente, da mobilidade urbana e nesse sentido a pesquisa realizada atingiu de maneira satisfatória seus objetivos.

Mas, por outro lado, tem limitações que lhe são próprias, tendo em vista que no universo federal de matriculados em curso superior no país, a parcela dos respondentes da pesquisa é pouco representativa, a despeito de ser expressiva observando-se o total dos alunos do curso de Direito da unidade a que constitui a amostra.

Foi dado um primeiro passo no olhar desse novo direito social em nível constitucional e, dessa forma, vislumbra-se a possibilidade de novas pesquisas, como, por exemplo, uma análise sobre o porquê que os impactos negativos do transporte público são mais percebidos pelos beneficiários do FIES do que os aderiram ao PROUNI. A pesquisa pode, ainda, ser expandida com a sua realização em outras unidades distintas do mesmo grupo privado de ensino superior ou, até mesmo, de outras instituições privadas e públicas, a fim de se verificar se nessas outras dimensões as percepções trazidas à luz nessa pesquisa se confirmarão.

REFERÊNCIAS

- ALZAMORA, G. C. ; ARCE, T. ; UTSCH, R. S . Acontecimentos agenciados em rede - os eventos do Facebook no dispositivo protesto. In: SILVA, Regina Helena Alves. **Ruas e Redes**. Dinâmicas e os Protestos BR. São Paulo: Autêntica, 2014.
- ANDRADA E SILVA, José Bonifácio. **Projetos para o Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.
- ARAUJO, Marley Rosana Melo de; OLIVEIRA, Jonathan Melo de; SÁ, Nelma Rezende de; SANTOS, Párbata Araújo Côrtes dos; LIMA, Thiago Cavalcante. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia & Sociedade*; 23 (3): 574-582, 2011. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/psoc/v23n3/15.pdf>>. Acesso em 10 abr. 2016.
- BADARGI, Marucia; HUTZ, Cláudio Simon. Evasão universitária e serviços de apoio ao estudante: uma breve revisão da literatura brasileira. **Psicologia Revista**, n. 14, p. 279-301, nov. 2005. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/psicorevista/article/view/18107/13463>>. Acesso em 14 ago. 2016.
- BANDEIRA DE MELO, Celso Antonio. **Curso de Direito Administrativo**. 32. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2015.
- BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.
- BELO HORIZONTE. Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte. **Diário Oficial [do] Município de Belo Horizonte**, Poder Executivo, Belo Horizonte, 21 mar. de 1990, Seção I.
- BELO HORIZONTE. Resolução 2.074, de 17 de julho de 2014. **Diário Oficial [do] Município de Belo Horizonte**, Poder Executivo, Belo Horizonte, 17 jul. 1990, Seção I.
- BELO HORIZONTE. Lei 10.106, de 21 de fevereiro de 2011. **Diário Oficial [do] Município de Belo Horizonte**, Poder Executivo, Belo Horizonte, 21 fev. 2011.
- BRASIL. **Constituição 1988**. Brasília DF: Senado, 2015.
- BRASIL. Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, 11 jun. 1973. Seção 1
- BRASIL. Lei Complementar nº 135, de 4 de junho de 2010. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 7 jun. 2010. Seção 1.
- BRASIL. Lei nº 5.172, de 22 de outubro de 1966. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 22 out. 1966. Seção 1
- BRASIL. Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 28 jun. 1989. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 8.624, de 24 de fevereiro de 1993. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 24 fev. 1993. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 8 dez. 1993. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 8.930, de 6 de setembro de 1994. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 6 set. 1994. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 9.709, de 18 de novembro de 1998. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 18 nov. 1998. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 9.840, de 28 de setembro de 1999. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 28 set. 1999. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 10.823, de 22 de dezembro de 2003. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 22 dez. 2003. Seção 1.

BRASIL. Lei nº 11.124, de 16 de junho de 2005. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 16 jun. 2005. Seção 1.

BRASIL. Lei 11.445, de 5 de janeiro de 2007. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 5 jan. 2007. Seção 1.

BRASIL. Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 3 jan. 2012. Seção 1

BRASIL. Decreto Legislativo 780, de 8 de julho de 2005. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 8 jul. 2005. Seção 1.

BRASIL_. Ministério da Educação. **Manual de orientação ao bolsista**. Disponível em: <http://prouniportal.mec.gov.br/images/pdf/manual_bolsista_prouni.pdf>. Acesso em: 1 de jul. 2017.

BIGNETTI, Luiz Paulo. As inovações sociais: uma incursão por ideias, tendências e focos de pesquisa. **Ciências Sociais Unisinos**, São Leopoldo, Vol. 47, N. 1, p. 3-14, jan/abr 2011.

BONAVIDES, P. **Teoria constitucional da democracia participativa**. São Paulo: Malheiros, 2001.

BOULLOSA, Rosana de Freitas; SCHOMMER, Paula Chies. **Limites da Natureza da Inovação ou Qual o Futuro da Gestão Social?** XXII Encontro da ANPAD. Rio de Janeiro-RJ, 6 a 10 de setembro de 2008.

BRASILEIRO, Ada Magaly Matias. **Manual de Produção de Textos Acadêmicos e Científicas**. São Paulo: Atlas, 2013.

CAMPOS, Claudinei José Gomes. **Método de análise de conteúdo**: ferramenta para a análise de dados qualitativos no campo da saúde. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/reben/v57n5/a19v57n5.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2016.

CAMPOS, Maria Malta. Educação e políticas de combate à pobreza. **Revista Brasileira de Educação**, Rio de Janeiro, n. 24, Set/Out/Nov/Dez 2003, p. 183-191. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbedu/n24/n24a13.pdf>>. Acesso em 24 abr. 2015.

CANÇADO, Airton Cardoso; TENÓRIO, Fernando Guilherme; PERERIA, José Roberto. Gestão social: reflexões teóricas e conceituais. **Cad. EBAPE.BR** [online]. 2011, vol.9, n.3, pp. 681-703. ISSN 1679-3951. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S1679-39512011000300002>>. Acesso em 9 jun. 2015.

CARDOSO, Carlos Eduardo de Paiva. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais**. 123f. Tese (Doutorado em Serviço Social), Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008. Acesso em <http://www.transitobr.com.br/downloads/analise_do_transpote_coletivo_urbano_sob_a_otica_dos_riscos_e_carencias_sociais.pdf>. Acesso em: 17 mai. 2016.

CARDOSO, Leandro. **Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte**. 2007. 232 f., Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Departamento de Geografia. Encadernada. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MPBB-7A2N6A/tese_leandro_cardoso_2007.pdf?sequence=1>. Acesso em: 25 abr. 2016.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil. **Transportes**, Rio de Janeiro, v. 20, n.1, p. 31-40, 2012.

CARVALHO, Diego Lourenço. Mobilidade urbana e cidadania no Distrito Federal: um estudo do programa Brasília integrada. 2008. 124 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia), Universidade de Brasília, Brasília, 2008. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/1052/1/DISSERTACAO_2008_DiegoLourencoCarvalho.pdf>. Acesso em: 10 abr. 2016.

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

CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE. **Resolução 466**, de 12 de dezembro de 2012. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 13 de jun. 2013. Seção 1.

CONSELHO NACIONAL DE SAÚDE. **Resolução 510**, de 7 de abril de 2016. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 7 de abr. 2016. Seção 1.

CUNHA, Liliana. **Mobilidades, territórios e serviço público**: debates sobre o interesse colectivo à margem do paradigma de uma sociedade móvel. *Laboreal*, 9(2), 44-51, 2012. Disponível em: <<http://www.laboreal.up.pt/pt/articles/mobilidades-territoriose-servico>>

publico-debates-sobre-o-interesse-colectivo-amargem-do-paradigma-de-uma-sociedade-movel/>. Acesso em 10 abr. 2016.

CUNHA, Luiz Antonio. O desenvolvimento meandroso da educação brasileira entre o Estado e o Mercado. **Educ. Soc.**, Campinas, vol. 28, n. 100 - Especial, p. 809-829, out. 2007 Disponível em: < <http://www.scielo.br/pdf/es/v28n100/a0928100.pdf>>. Acesso em: 19 mai. 2015.

CUNHA, Luiz Carlos Vieira da; SILVA, Alexandre Rigotti; PLANTULLO, Vincent Lentini; PAIVA, Donizetti Leônidas de. **Políticas públicas de incentivo à educação superior brasileira: acesso, expansão e equidade**. *Revista de Iniciação Científica, Tecnológica e Artística*. V. 4 no 4 - dezembro de 2014. Disponível em: < https://www.researchgate.net/profile/Alexandre_Silva18/publication/269875626_Políticas_publicas_de_incentivo_a_educacao_superior_brasileira_acesso_expansao_e_equidade/links/5498d8680cf2519f5a1dea3f.pdf?origin=publication_detail>. Acesso em 19 fev. 2017.

CRUZ, Maria do Carmo M.T. Consórcios Intermunicipais: uma alternativa de integração nacional ascendente. *In: Novos contornos da gestão local: conceitos em construção*. SPINK, Peter; BAVA, Silvio Caccia; PAULICS, Veronica (Org). São Paulo: Pólis, 2001.

DIAS, Ellen Christine Moraes; LOPES, Maria Aparecida Soares; THEÓPHILO, Carlos Eduardo. Evasão no ensino superior: estudo dos fatores causadores da evasão no curso de Ciências Contábeis da Universidade Estadual de Montes Claros – UNIMONTES. 2006. Universidade de São Paulo (Org.), **Anais do Congresso USP de Iniciação Científica em Contabilidade**, Disponível em: <<http://www.congressosp.fipecafi.org/web/artigos102010/419.pdf>> . Acesso em: 14 ago. 2016.

DUBET, François. A escola e a exclusão. **Cadernos de Pesquisa**, nº 119, p. 29-45, jul, 2003.

FRAGOSO, António. Contributos para o debate teórico sobre o desenvolvimento local: Um ensaio baseado em experiências investigativas. **Revista Lusófona de Educação**, 2005, nº 5, p. 63-83. Disponível em: <<http://www.scielo.gpeari.mctes.pt/pdf/rle/n5/n5a04.pdf>>

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina. **Manual para normalização de publicações técnico-científicas**. 9. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. (Org.). **Métodos de Pesquisa**. Porto Alegre: Editora UFRS. 2009.

GIL, Antonio Carlos Gil. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GIROLETTI, Domingos. **Fábrica: convento e disciplina**. 2. ed. revisada. Brasília-DF: Editora UNB, 2002.

GOES, Flávia Temponi; MACHADO, Lucília Regina de Souza. Políticas Educativas, Intersetorialidade e Desenvolvimento Local. *Educação & Realidade*, Porto Alegre, v. 38, n. 2, p. 627-648, abr./jun. 2013. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/edu_realidade>. Acesso em: 16 set. 2015.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte Urbano e Inclusão Social**: Elementos para Políticas Públicas. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=4191>. Acesso em 21 abr. 2015.

GOHN, Maria da Glória. **Manifestações de junho de 2013 no Brasil e praças dos indignados no mundo**. Petrópolis: Vozes, 2014.

GONÇALVES, Jorge Augusto Martins; ANDRADE, Gustavo Teixeira de; PORTUGAL, Licínio da Silva. **Fatores intervenientes na relação entre a inclusão social e o trem considerando as favelas e as taxas de embarque observadas nas estações** Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/jtl/v8n3/v8n3a03.pdf>>. Acesso em 24 abr. 2015.

GRAJEW, Oded. **Tarifa Zero é realidade em 12 cidades brasileiras**. São Paulo, Rede Brasil Atual, 18 jan. 2016. Entrevista a Redação da Rede Brasil. Disponível em: <<http://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2016/01/tarifa-zero-e-adotada-em-86-cidades-de-24-paises-no-brasil-sao-12-municipios-que-aboliram-a-cobranca-3066.html>>. Acesso em: 10 abr. 2016.

GUEDES, Néviton. Dos direitos políticos, Art. 14. In: Canotilho, J. J. Gomes *et al.* **Comentários à Constituição do Brasil**. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013.

HARVEY, David. *et al.* **Cidades rebeldes**: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. A liberdade da Cidade. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa de Orçamentos Familiares 2008-2009**. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv45130.pdf>>. Acesso em: 9 abr. 2016.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISAS EDUCACIONAIS ANÍSIO TEIXEIRA. **Resumo Técnico do Censo da Educação Superior 2016**. Brasília: INEP, 2017. Disponível em: <<http://portal.inep.gov.br/documents/186968/484154/Resumo+T%C3%A9cnico+-+Censo+da+Educa%C3%A7%C3%A3o+Superior+2014/18f31c19-9885-4d1d-ba53-06008b11531e?version=1.6>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

JÚNIOR, S.; COSTA, F. Mensuração e escalas de verificação: uma análise comparativa das escalas de Likert e Phrase Completion. **PMKT–Revista Brasileira de Pesquisas de Marketing, Opinião e Mídia**, v. 15, p. 1-16, 2014. Disponível em: <http://www.revistapmkt.com.br/Portals/9/Volumes/15/1_Mensura%C3%A7%C3%A3o%20e%20Escalas%20de%20Verifica%C3%A7%C3%A3o%20uma%20An%C3%A1lise%20Comparativa%20das%20Escalas%20de%20Likert%20e%20Phrase%20Completion.pdf>. Acesso em 25 maio 2016.

LAZARONI, Dalva. **Chiquinha Gonzaga**: sofri e chorei. Tive muito amor. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

LENZA, Pedro. **Direito Constitucional Esquematizado**. 20. ed. São Paulo: Saraiva, 2016.

LOBO, Roberto Leal; MONTEJUNAS, Paulo Roberto; HIPÓLITO, Oscar; MELO LOBO, Maria Beatriz de Carvalho. A evasão no ensino superior brasileiro. **Cadernos de Pesquisa**, vol. 37, n. 132, p. 641-659, São Paulo Sept./Dec. 2007.

LOPES, Katia Geni Cordeiro. Livres para aprender. **Revista de História da Biblioteca Nacional**, Rio de Janeiro, n. 117, p. 64-67, jun. 2015.

MAIA, Marilene. Gestão Social – Reconhecendo e construindo referenciais. **Revista Virtual Textos & Contextos**, n. 4, p. 1-17, dez. 2005. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/viewFile/1010/790>>. Acesso em: 11 jun. 2015.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MARICATO, Ermínia. Metrópole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, n. 17, p. 151-167, 2003. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v17n48/v17n48a13.pdf>>. Acesso em: 15 ago. 2016.

MARICATO, Ermínia *et al.* **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. É a questão urbana, Estúpido!** São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

MARQUES, Eduardo Cesar. **Estado e redes sociais: permeabilidade e coesão nas políticas urbanas no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, Revan, 2000, 286p.

MARTINEZ, Luiz Frutuoso; FERREIRA, Aristides Isidoro. **Análise de dados com SPSS: primeiros passos**. Lisboa: Escolar Editora, 2007. Disponível em: <https://books.google.com.br/books?id=WOETDrm1_WoC&lpg=PA5&ots=dlfaaSACyi&dq=an%C3%A1lise%20de%20dados%20spss&lr&hl=pt-BR&pg=PA26#v=onepage&q=an%C3%A1lise%20de%20dados%20spss&f=false>. Acesso em: 19 jun 2016.

MENDES, Gilmar. **Curso de Direito Constitucional**. 8. ed. São Paulo: Saraiva, 2013. 1424p.

MONTENEGRO GÓMEZ, Jorge. **Crítica ao conceito de desenvolvimento**. *Pegada Eletrônica*, Presidente Prudente, v. 3, n.1, 2002, p. 20-32. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/viewFile/798/821>>. Acesso em 25 abr. 2016.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional**. 32. ed. São Paulo: Atlas, 2016.

Neves, Clarissa Eckert Baeta. **Ensino Superior no Brasil: expansão, diversificação e inclusão**. Trabalho apresentado no Congresso da LASA (Associação de Estudos Latino Americanos), São Francisco, Califórnia. 2012. Disponível em: <<http://flacso.redelivre.org.br/files/2013/03/1114.pdf>>. Acesso em: 16 jul. 2017.

PARRAS, Fernando Rojas. Aportes para a melhoria da gestão do Transporte Público por ônibus de Bogotá, a partir das experiências de Belo Horizonte e Curitiba. **Pap. Polít.** Bogotá

(Colombia), Vol. 11, No. 2, 557-594, julio-diciembre 2006, ISSN 0122-4409. Disponível em: <<http://www.scielo.org.co/pdf/papel/v11n2/v11n2a04.pdf>>. Acesso em: 10 abr. 2016.

PEREIRA, Lusía Ribeiro; VIEIRA, Martha Lourenço. **Fazer pesquisa é um problema?** Belo Horizonte: Editora, 1999.

PESSOA, Sonia Caldas Pessoa. A marcha nas ruas e o movimento nas redes: autocomunicação demassa e mise em scénde. In: SILVA, Regina Helena Alves. **Ruas e Redes**. Dinâmicas e os Protestos BR. São Paulo: Autêntica, 2014.

PESTANA, Maria Helena; GAGEIRO, João Nunes. **Análise de dados para ciências sociais: a complementaridade do SPSS**. 2003, 33p. Disponível em: <http://www.silabo.pt/conteudos/7752_PDF.pdf >. Acesso em 19 jun 2016.

PIETRO, Maria Sylvia Zanella Di. Limites da Função Reguladora das Agências diante do Princípio da Legalidade. In **Direito Regulatório: temas polêmicos**. 1. ed. rev. e ampl. Belo Horizonte: Forum, 2009. Cap. 1, p. 19-50.

OLIVEIRA, J. F.; CATNI, A. M.; HEY, A. P.; AZEVEDO, M. L. N. Democratização do acesso e inclusão na educação superior no Brasil. In: BITTAR, M.; OLIVEIRA, J. F.; MOROSINI, M. (Orgs.). **Educação Superior no Brasil - 10 anos pós-LDB**. Brasília: INEP, 2008. p. 71-88.

RIBEIRO, Flávia Diniz. **Desenvolvimento como evolução**. *Revista de História* 148 (1º - 2003), 157-204. Disponível em: < <http://www.revistas.usp.br/revhistoria/article/view/18957/21020>>. Acesso em 25 abr. 2016.

RIBEIRO, Marcelo Afonso. O Projeto Profissional Familiar como Determinante da Evasão Universitária – Um Estudo Preliminar. **Revista Brasileira de Orientação Profissional**, n. 6, P. 55-70, dez. 2005. Disponível em: < <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/rbop/v6n2/v6n2a06.pdf>>. Acesso em 14 ago. 2016.

ROLNIK, Raquel. A construção de uma política fundiária e de planejamento urbano para o país – avanços e desafios. IPEA. **Políticas Sociais** – acompanhamento e análise, n. 12, fev 2006. Disponível em: < http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio1_raquel12.pdf>. Acesso em: 4 set. 2015.

SARLET, Ingo Wolfgang. Dos direitos sociais, Art. 6º. In: Canotilho, J. J. Gomes *et al.* **Comentários à Constituição do Brasil**. São Paulo: Saraiva/Almedina, 2013.

SECCO, Lincoln. As Jornadas de Junho. Cidades Rebeldes. In: ARANTES, Paulo Eduardo. **Cidades Rebeldes**. São Paulo: Boitempo; Carta Maior.

SILVA, Gláucio Peres. Análise de Evasão no Ensino Superior: uma proposta de diagnóstico de seus determinantes. **Avaliação** (Campinas) [online]. 2013, vol.18, n.2, pp.311-333. ISSN 1414-4077. Disponível em: < <http://dx.doi.org/10.1590/S1414-40772013000200005>>. Acesso em: 14 ago. 2016.

SILVA, Victor Fernando Guerreiro da. **Impactos da Mobilidade no Modelo Urbano A Sustentabilidade do Transporte Público**. Faculdade de Ciências e Tecnologias. Universidade de Lisboa. 2011. Disponível em: <<http://hdl.handle.net/10362/8133>>. Acesso em: 10 abr. 2016.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. **Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais**. Estudos Avançados 27 (79), 2013. Disponível em: <http://www.academia.edu/20523111/Transporte_p%C3%BAblico_mobilidade_e_planejamento_urbano_contradi%C3%A7%C3%B5es_essenciais>. Acesso em: 10 abr. 2016.

SOUZA, Celina. Políticas Públicas: uma Revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006, p. 20-45.

SOUSA, Eliana Ramos de; VEDOVELLI, Giane Mara Conte; SCHULZ, Juliana Pires; LIMA Luís Sérgio Fernandes de; SILVA, Andrea Aparecida; PINTO Rodrigo Serpa. **Políticas públicas para a educação superior: a contribuição do PROUNI e FIES para o fortalecimento da educação**. Repositório Institucional da Universidade Federal de Santa Catarina, 2013. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/114853>>. Acesso em: 25 jul. 2017.

TEIXEIRA, Elenaldo Celso. O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade. **Políticas Públicas - O Papel das Políticas Públicas 2002 - AATR-BA**.

TENÓRIO, Fernando Guilherme. (Re) Visitando o Conceito de Gestão Social. In: **Desenvolvimento em Questão**. Ano 3, n. 5, p. 101-124, jan./jun., 2005.

TROJAN, Rose Meri; SIPRAKI, Robson. **Um estudo dos questionários da Pesquisa Talis (OCDE): perspectivas para estudos comparados**. 2015. Disponível em: <<http://www.saece.org.ar/docs/congreso5/trab146.pdf>>. Acesso em: 25 maio 2016.

TRAVASSOS, Cláudia; MARTINS, Mônica. Uma revisão sobre os conceitos de acesso e utilização de serviços de saúde. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 20 Sup 2:S190-S198, 2004

VERGARA, Sylvia Constant. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2007.

APÊNDICE I - QUESTIONÁRIO UTILIZADO NA PESQUISA

Caro (a) aluno (a)

Solicito sua colaboração, respondendo o questionário a seguir.

Trata-se de uma pesquisa científica que tem por objetivo analisar a relação entre custo da tarifa de transporte e inclusão no ensino superior de alunos de baixa renda.

Ressalta-se que os questionários não são identificados, e garantido o sigilo das informações. Sua Participação é muito importante para completar a pesquisa. Por favor, responda o que realmente acredita, pois não existem respostas erradas.

Parte 1 – Dados sociodemográficos

- Idade
- Gênero
- Estado Civil
- Renda (escala)
- Curso atual
- Período do curso
- Você possui outro curso superior?

Parte 2 – Inclusão no ensino superior:

- Você é bolsista PROUNI?
- Você possui financiamento público para a educação superior (FIES)?
- Você possui financiamento da instituição de ensino para a educação superior?
- Você possui outro tipo de incentivo financeiro para cursar a educação superior (apoio de empresas, ONGs etc.?)
- Você depende de outro tipo de incentivo financeiro para o estudo superior (pais, amigos, família etc)?
- Você já foi reprovado em disciplinas por frequência?
- Você já trocou de curso/instituição/campus?

Parte 2 – Dificuldades no ensino superior

- Já pensou deixar o curso que estuda?
- Você já trocou de curso superior?
- Sua frequência pode ser considerada baixa, sem ser menor que 75% das aulas?
- Você tem dificuldades financeiras para realizar o curso superior?
- O transporte público influencia sua frequência escolar?

Parte 3 – Mobilidade urbana

Você utiliza veículo próprio para o transporte entre a instituição de ensino superior e sua residência?

Você utiliza veículo de outras pessoas (carona) para o transporte entre a instituição de ensino superior e sua residência?

Você utiliza transporte pago especial (van) para o transporte entre a instituição de ensino superior e sua residência?

Você utiliza ônibus para o transporte entre a instituição de ensino superior e sua residência?

Em caso positivo, quantos ônibus utiliza (incluindo ida e volta da instituição)?

Você utiliza metrô para o transporte entre a instituição de ensino superior e sua residência?

Em caso positivo, quantas vezes utiliza (incluindo ida e volta da instituição)?

Você utiliza MOVE para o transporte entre a instituição de ensino superior e sua residência?

Em caso positivo, quantos utiliza (incluindo ida e volta da instituição)?

Você utiliza outros meios de transporte urbano que não mencionados acima? Em caso positivo, detalhe.

Parte 4 – Mobilidade e inclusão

Em uma escala de 1 a 7, sendo um “não tem muita influência” e sete “é muito impactante”, julgue as afirmações abaixo:

- O valor do transporte público para ida e retorno à instituição de ensino superior influencia meu orçamento.

1 2 3 4 5 6 7

- O valor gasto com transporte impacta no meu desempenho escolar

1 2 3 4 5 6 7

- Já deixei de comparecer à aula por não possuir recursos para custear o transporte

1 2 3 4 5 6 7

- Já tive problemas para voltar para casa da instituição de ensino superior por não possuir recursos para custear o transporte.

1 2 3 4 5 6 7

- Já deixei de comparecer à outras atividades (visitas técnicas, audiências, apresentações) por não possuir recursos para custear o transporte.

1 2 3 4 5 6 7

- Já pensei em trancar o curso em razão do custo do transporte público.

1 2 3 4 5 6 7

- Já pensei em deixar o curso em razão do custo do transporte público.

1 2 3 4 5 6 7

- Já pensei trocar de instituição/campus em razão do custo do transporte público.

1 2 3 4 5 6 7

- Já deixei de comparecer à outras atividades (visitas técnicas, audiências, apresentações) pelo grande tempo de deslocamento até o local.

1 2 3 4 5 6 7

- Já pensei em trancar o curso em razão pelo grande tempo de deslocamento até o local.

1 2 3 4 5 6 7

- Já pensei em deixar o curso pelo grande tempo de deslocamento até o local.

1 2 3 4 5 6 7

- Já pensei trocar de instituição/campus pelo grande tempo de deslocamento até o local.

1 2 3 4 5 6 7

Parte 5 - Questões abertas

- Na sua percepção, como a distância entre a faculdade e sua residência influenciou a sua frequência escolar?
- Na sua percepção, por que o custo do transporte público impacta ou impactou no seu orçamento doméstico a ponto de lhe dificultar a frequência escolar?
- Na sua percepção o custo do transporte público impacta ou impactou no seu orçamento doméstico como fator impeditivo de prosseguir com o curso superior?

APENDICE II - TERMO DE RESPONSABILIDADE

Nos, Marcus Vinicius de Paula Freitas, M 1.648.270 SSPMG e Frederico de Carvalho Figueiredo, RG 10.140.713. CPF 054.169.396-48, responsáveis pela pesquisa intitulada “IMPORTÂNCIA DO DIREITO À MOBILIDADE URBANA PARA A INCLUSÃO NA EDUCAÇÃO SUPERIOR”, declaramos que:

- Assumimos o compromisso de zelar pela privacidade e pelo sigilo das informações que serão obtidas e utilizadas para o desenvolvimento da pesquisa;
- Os materiais e as informações obtidas no desenvolvimento deste trabalho serão utilizados para se atingir o(s) objetivo(s) previsto(s) na pesquisa;
- O material e os dados obtidos ao final da pesquisa serão arquivados sob a nossa responsabilidade;
- Os resultados da pesquisa serão tornados públicos em periódicos científicos e/ou em encontros, quer sejam favoráveis ou não, respeitando-se sempre a privacidade e os direitos individuais dos sujeitos da pesquisa, não havendo qualquer acordo restritivo à divulgação;
- Assumimos o compromisso de suspender a pesquisa imediatamente ao perceber algum risco ou dano, conseqüente à mesma, a qualquer um dos sujeitos participantes, que não tenha sido previsto no termo de consentimento.
- O CEP do Centro Universitário UNA será comunicado da suspensão ou do encerramento da pesquisa, por meio de relatório apresentado anualmente ou na ocasião da interrupção da pesquisa;
- As normas da **Resolução 466/2012** e da **Resolução 510/2016**, ambas do Conselho Nacional de Saúde, serão obedecidas em todas as fases da pesquisa.

Belo Horizonte, 12 de abril de 2017

Marcus Vinicius de Paula Freitas

CPF 427 074 556-87

Frederico de Carvalho Figueiredo

CPF 054.169.396-48

APENDICE III - AUTORIZAÇÃO PARA COLETA DE DADOS

Eu, CARLOS RENATO GHERARDE LINS, ocupante do cargo de Diretor da FACULDADE PITÁGORAS DE BELO HORIZONTE- UNIDADE AFONSO PENA, **AUTORIZO** a coleta de dados do projeto **“Importância do direito à mobilidade urbana para a inclusão na Educação Superior”**, do pesquisador **Marcus Vinicius de Paula Freitas**, dos alunos matriculados no curso de Direito, na Av. Afonso Pena, 1.901, bairro Centro, em Belo Horizonte-MG, após a aprovação do referido projeto pelo CEP do Centro Universitário UNA.

BH, 12 de abril de 2017.

ASSINATURA: _____



CARIMBO:

Carlos Renato G. Lins
DIRETOR GERAL

APENDICE IV - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Título da Pesquisa: Importância do Direito à mobilidade urbana para a inclusão na Educação Superior

Nome do Pesquisador Orientador(a): Frederico de Carvalho Figueiredo

Nome do Pesquisador Aluno: Marcus Vinicius de Paula Freitas

1. **Natureza da pesquisa:** *o sra (sr.) está sendo convidada (o) a participar desta pesquisa que tem como finalidade de se analisar a sua mobilidade por meio de transporte público entre sua residência e a escola em que estuda*
2. **Participantes da pesquisa:** *participarão desta pesquisa alunos matriculados no curso de Direito da Faculdade Pitágoras – Unidade Afonso Pena, localizada em Belo Horizonte-MG.*
3. **Envolvimento na pesquisa:** *ao participar deste estudo a sra (sr) permitirá que o (a) pesquisador (a) (...). A sra (sr.) tem liberdade de se recusar a participar e ainda se recusar a continuar participando em qualquer fase da pesquisa, sem qualquer prejuízo para a sra (sr.) (...). Sempre que quiser poderá pedir mais informações sobre a pesquisa através do telefone do (a) pesquisador (a) do projeto e, se necessário através do telefone do Comitê de Ética em Pesquisa.*
4. **Sobre as entrevistas:** *(se houver, especificar como serão realizadas).*
5. **Riscos e desconforto:** *a participação nesta pesquisa não traz complicações legais. Pode ocorrer constrangimento no que diz respeito ao impacto do custo das tarifas de transporte público no orçamento doméstico. Os procedimentos adotados nesta pesquisa obedecem aos Critérios da Ética em Pesquisa com Seres Humanos conforme Resolução no. 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde. Nenhum dos procedimentos usados oferece riscos à sua dignidade.*
6. **Confidencialidade:** *todas as informações coletadas neste estudo são estritamente confidenciais. Somente o (a) pesquisador (a) e o (a) orientador (a) terão conhecimento dos dados.*
7. **Benefícios:** *ao participar desta pesquisa a sra (sr.) não terá nenhum benefício direto. Entretanto, esperamos que este estudo traga informações importantes sobre (...), de forma*

que o conhecimento que será construído a partir desta pesquisa possa (...), onde pesquisador se compromete a divulgar os resultados obtidos.

8. **Pagamento:** *a sra (sr.) não terá nenhum tipo de despesa para participar desta pesquisa, bem como nada será pago por sua participação.*

Após estes esclarecimentos, solicitamos o seu consentimento de forma livre para participar desta pesquisa. Portanto preencha, por favor, os itens que se seguem.

Obs: Não assine esse termo se ainda tiver dúvida a respeito.

Consentimento Livre e Esclarecido

Tendo em vista os itens acima apresentados, eu, de forma livre e esclarecida, manifesto meu consentimento em participar da pesquisa. Declaro que recebi cópia deste termo de consentimento, e autorizo a realização da pesquisa e a divulgação dos dados obtidos neste estudo.

Assinatura do Participante da Pesquisa

Nome do Participante da Pesquisa

Assinatura do Pesquisador

Pesquisador Principal: Marcus Vinicius De Paula Freitas. **Telefone:** (31)99294-4661

Pesquisador Orientador: Frederico de Carvalho Figueiredo. **Telefone:** (31)99292-7642

APENDICE V - PROJETO DE LEI DE INICIATIVA POPULAR

Dispõe sobre a concessão de passe livre nas tarifas de transporte público coletivo no Município de Belo Horizonte- Minas Gerais.

O Povo do Município de Belo Horizonte, por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. Fica estabelecido que os estudantes de baixa renda do Município de Belo Horizonte e que cursarem o ensino superior em estabelecimento localizado na capital, fazem jus ao passe livre no transporte público coletivo municipal, a partir da publicação da presente lei, no trajeto residência escola, ida e volta.

§1º. Para fins do benefício previsto no *caput* deste artigo, será considerado como estudante de baixa renda aquele cuja renda familiar comprovada seja equivalente até a um salário mínimo *per capita*, vigente à época do requerimento do benefício.

§2º Para fins do benefício previsto no *caput* deste artigo, no que tange à qualidade de estudante do Município de Belo Horizonte, será assim considerado aquele que for morador neste município e que apresentar matrícula regular em curso superior em estabelecimento de nível superior localizado em Belo Horizonte, na data de requerimento do benefício.

§ 3º A alteração de quaisquer uma das condições estabelecidas nos parágrafos anteriores implicará na perda automática do benefício do passe livre, além das hipóteses previstas nos incisos III e IV, do Art. 2º., desta lei.

§ 4º. Para a obtenção da Carteira de Passe livre o interessado ou seu responsável, apresentará requerimento junto à Secretaria Municipal Adjunta de Assistência Social (SMAAS) de Belo Horizonte, ligada à Secretaria Municipal de Políticas Sociais (SPMS), instruído dos seguintes documentos:

I - cédula de identidade, ou carteira de trabalho ou certificado de reservista ou certidão de nascimento;

II - comprovante de residência;

III - comprovante de matrícula em instituição de ensino superior localizada no Município de Belo Horizonte;

IV - 2 (dois) retratos 3 x 4 (três por quatro).

Art. 2º. É vedado ao beneficiário de Passe livre:

I - ceder a terceiros, a qualquer título, a Carteira de Passe livre;

II - utilizar-se de Carteira de Passe livre pertencente a terceiros;

III - adulterar a Carteira de Passe- Livre;

IV - fornecer informação incorreta ou dar declaração falsa para obter o benefício.

§ 1º A prática das infrações previstas nos incisos I e II deste artigo sujeita o infrator à apreensão da Carteira de Passe livre e suspensão, por 3 (três) meses, da gratuidade no transporte público e, no caso de reincidência, ao cancelamento definitivo do benefício.

§ 2º A prática de qualquer das infrações previstas nos incisos III e IV deste artigo implicará no cancelamento definitivo do benefício.

§ 3º À Secretaria Municipal Adjunta de Assistência Social (SMAAS) de Belo Horizonte, ligada à Secretaria Municipal de Políticas Sociais (SPMS) compete receber, julgar e aplicar as penalidades devidas às infrações de que trata o artigo.

Art. 3º. Das penalidades impostas ao beneficiário caberá recurso administrativo ao Prefeito Municipal, no prazo de 15 (quinze) dias, a contar da data da infração.

Art. 4º. Fica estabelecido que a renovação do benefício ocorrerá a cada bimestre, a contar da data da concessão do último benefício, junto à Secretaria Municipal Adjunta de Assistência Social (SMAAS) de Belo Horizonte, ligada à Secretaria Municipal de Políticas Sociais (SPMS).

Art. 5º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Belo Horizonte, __ de julho de 20__

Prefeito de Belo Horizonte

(Originária do Projeto de Lei de Iniciativa Popular nº 001/2017)