

TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO COMO POLÍTICA DE ACESSO E
PERMANÊNCIA NO ENSINO SUPERIOR: ANÁLISE SITUACIONAL
SOBRE O PROGRAMA PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO
IMPLEMENTADO NO MUNICÍPIO DE ITAOCARA – RIO DE JANEIRO
(2013 – 2020)

LAIRA THAMYS DE ARAUJO SILVA

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO NORTE FLUMINENSE - UENF

TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO COMO POLÍTICA DE ACESSO E
PERMANÊNCIA NO ENSINO SUPERIOR: ANÁLISE SITUACIONAL
SOBRE O PROGRAMA PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO
IMPLEMENTADO NO MUNICÍPIO DE ITAOCARA – RIO DE JANEIRO
(2013 – 2020)

LAIRA THAMYS DE ARAUJO SILVA

Dissertação apresentada ao Centro de Ciências do Homem, Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais/PPGPS, da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro - UENF, como parte das exigências para a obtenção do título de Mestre em Políticas Sociais.

Orientadora: Dra. Joseane de Souza

CAMPOS DOS GOYTACAZES – RJ
SETEMBRO DE 2022

FICHA CATALOGRÁFICA

UENF - Bibliotecas

Elaborada com os dados fornecidos pela autora.

S586

Silva, Laira Thamys de Araujo.

TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO COMO POLÍTICA DE ACESSO E PEMAÊNÇIA NO ENSINO SUPERIOR : ANÁLISE SITUACIONAL SOBRE O PROGRAMA PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO IMPLEMENTADO NO MUNICÍPIO DE ITAOCARA - RIO DE JANEIRO (2013 - 2020) / Laira Thamys de Araujo Silva. - Campos dos Goytacazes, RJ, 2022.

132 f.

Inclui bibliografia.

Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais) - Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Centro de Ciências do Homem, 2022.

Orientadora: Joseane de Souza.

1. Transporte Escolar. 2. Transporte Universitário. 3. Passe Livre Universitário. 4. Acesso e Permanência. 5. Ensino Superior. I. Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro. II. Título.

CDD - 361.61

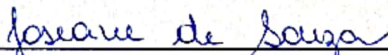
TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO COMO POLÍTICA DE ACESSO E
PERMANÊNCIA NO ENSINO SUPERIOR: ANÁLISE SITUACIONAL
SOBRE O PROGRAMA PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO
IMPLEMENTADO NO MUNICÍPIO DE ITAOCARA – RIO DE JANEIRO
(2013 – 2020)

LAIRA THAMYS DE ARAUJO SILVA

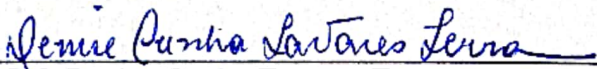
Dissertação apresentada ao Centro de
Ciências do Homem, Programa de Pós-
Graduação em Políticas Sociais/PPGPS,
da Universidade Estadual do Norte
Fluminense Darcy Ribeiro - UENF como
parte das exigências para a obtenção do
título de Mestre em Políticas Sociais.

Aprovada em 09 de setembro de 2022


Comissão examinadora:



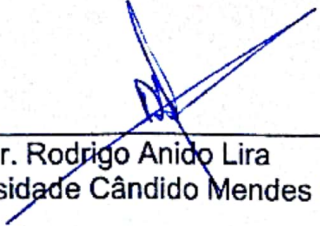
Prof^a Dr^a. Joseane de Souza - Presidente/Orientadora
Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF)



Prof^a Dr^a. Denise Cunha Tavares Terra
Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF)

Documento assinado digitalmente
 WILLIAM DOS SANTOS MELO
Data: 21/06/2023 16:22:28-0300
Verifique em <https://validar.ti.gov.br>

Prof. Dr. William dos Santos Melo
Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF)



Prof. Dr. Rodrigo Anido Lira
Universidade Cândido Mendes (UCAM)

Dedico esta dissertação a minha filha,
Luna, a minha maior motivação da vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a minha mãe, minha maior inspiração e que se tornou também a minha maior incentivadora, desde quando decidi sair da minha cidade para dedicar parte da minha vida aos estudos, ainda na graduação.

Ao meu pai, que mesmo estudando apenas até o Ensino Fundamental, me deu total apoio nessa trajetória, principalmente nos primeiros anos quando necessitei de suporte financeiro.

Ao meu marido, Carlos Alberto e minha filha Luna, por compreenderem minha ausência, nos momentos mais difíceis, em meio ao cansaço da rotina do dia a dia, sendo os principais espectadores dessa trajetória.

A minha orientadora, Joseane de Souza, por aceitar fazer parte desse desafio e me orientar não somente na trajetória acadêmica, mas pela parceria estabelecida para além da instituição.

Aos meus colegas de turma do mestrado, em especial ao André Vasconcelos, pois foi quem esteve ao meu lado desde a preparação para o processo seletivo e com quem compartilhei algumas aflições durante e na finalização do processo.

Aos meus amigos Danilo Barreto e Jéssica Queiroz, da graduação, por me oferecerem apoio durante todo esse processo, pelo qual eles já haviam passado, me confortando com acolhimento e compreensão.

Ao Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais da UENF, como um todo. Mas em especial, aos professores que me permitiram assistir às aulas junto a minha filha e a professora Denise Terra, por me reerguer de forma inesperada por meio de um e-mail, estimulando a minha retomada. Agradeço também a secretária, Ana Paula, que sempre foi muito solícita e atenciosa, nos momentos que precisei de suporte.

A todos os servidores públicos, ex-funcionários da prefeitura de Itaocara e aos estudantes beneficiários do programa Passe Livre Universitário, que colaboraram com o fornecimento de informações sobre a pesquisa. Em especial ao Estefano, supervisor do transporte público universitário, que foi peça chave, sempre solícito, desde a minha primeira visita à Secretaria de Educação e em todos os processos seguintes.

Por fim, agradeço a instituição UENF, por acreditar no meu potencial e investir em minha formação.

RESUMO

Este trabalho analisa a política de transporte público universitário no município de Itaocara, no estado do Rio de Janeiro. Dentre suas especificidades, que justificam a relevância deste caso, destaca-se a maneira como foi implementado o programa Passe Livre Universitário no município, a partir da reivindicação de representantes estudantis. Considerando que os municípios não possuem responsabilidade sobre a Educação Superior, buscou investigar as motivações sobre a implementação e manutenção deste programa, em um município que, inclusive, possui baixa arrecadação de receita total e per capita. Para essa investigação, foram consideradas as percepções dos atores governamentais e dos beneficiários do programa sobre a relevância da política para o município como um todo. De maneira geral, foi observado que tal programa possui no município, significativa importância como capital político. Constatando, então, que uma possível extinção do programa, causaria danos ao governo vigente.

Palavras-Chaves: Transporte Escolar; Transporte Universitário; Passe Livre Universitário; Acesso e Permanência; Ensino Superior.

ABSTRACT

This work analyzes the university public transport policy in the municipality of Itaocara, in the state of Rio de Janeiro. Among its specificities, which justify the relevance of this case, we highlight the way in which the University Free Pass program was implemented in the municipality, based on the claim of student representatives. Considering that municipalities do not have responsibility for Higher Education, it sought to investigate the motivations for the implementation and maintenance of this program, in a municipality that even has low total and per capita revenue collection. For this investigation, the perceptions of government actors and program beneficiaries on the relevance of the policy for the municipality as a whole were considered. In general, it was observed that such a program has, in the municipality, significant importance as political capital. Noting, then, that a possible extinction of the program, would cause damage to the current government.

Keywords: School bus; University transport; University Free Pass; Access and Permanence; higher education.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CF – Constituição Federal

Cnpq - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

ENEM –Exame Nacional do Ensino Médio

Fies – Fundo de Financiamento Estudantil

FNDE – Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Ideb – Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb)

IES – Instituições de Ensino Superior

INEP – Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais

LDB – Lei de Diretrizes e Bases

MEC – Ministério da Educação

PIB – Produto Interno Bruto

PL – Projeto de Lei

PLU – Passe Livre Universitário

Pnaes – Programa Nacional de Assistência Estudantil

PNATE –Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar

PNE – Plano Nacional de Educação

PNTE- Programa Nacional de Transporte Escolar

Pronatec – Programa Nacional ao Ensino Técnico e ao Emprego

Prouni – Programa Universidade para todos

Reuni – Reestruturação e Expansão da Universidades Federais

RJ - Rio de Janeiro

Sisu – Sistema de Seleção Unificada

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução das matrículas em cursos de graduação presenciais, segundo a natureza institucional – Brasil (1960-2010).....	35
Tabela 2 - BRASIL - Número de ingressantes no Brasil, segundo o tipo de escola de ensino médio (2019).....	38
Tabela 3 - Número de instituições de educação superior, por organização acadêmica, segundo a categoria administrativa – Brasil – 2019.....	39
Tabela 4 - Rio de Janeiro: municípios que implementaram programas de transporte universitário, por mesorregião (2019).....	46
Tabela 5 - Custo mensal absoluto, em dias letivos, com transporte universitário para as linhas terceirizadas (Itaperuna e Campos dos Goytacazes) e gasto estimado - 2019.....	70
Tabela 6 - Gasto mensal estimado, em dias letivos, com transporte coletivo intermunicipal para as frotas terceirizadas (Itaperuna e Campos dos Goytacazes) – 2019.....	72
Tabela 7 – Quantidade proporcional de estudantes, respondentes do questionário, que ingressaram no curso e se tornou beneficiário do programa Passe Livre Universitário, em cada ano referenciado (2013-2020).....	89

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Definições e exemplos de políticas públicas, a partir das tipologias formuladas por Lowi.....	23
Quadro 2 - Principais políticas e programas implementados pela Secretaria de Educação Superior (Sesu), para o acesso e permanência estudantil.....	37
Quadro 3 - Descrição técnica, inicial, sobre o programa Passe Livre Universitário em Itaocara.....	49
Quadro 4 - Linhas das rotas de viagem, para as IES, com origem em Itaocara – RJ.....	52
Quadro 5 - Roteiro de entrevista – idealizadores/ implementadores do programa <i>Passe Livre Universitário</i> em Itaocara – RJ.....	61

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Esquema para visualização do Ciclo de Políticas Públicas.....	24
Figura 2 - A Pirâmide das Necessidades de Maslow.....	31
Figura 3 - Estrutura do sistema de Ensino no Brasil, de acordo com a LDB.....	33
Figura 4 - Manifestação estudantil em defesa da manutenção do transporte universitário, de Itaocara RJ, em 2017.....	51
Figura 5 - Rotas para as cidades de destino das IES.....	53
Figura 6 - Linha do tempo dos principais processos e mudanças do programa Passe Livre Universitário.....	56
Figura 7: Ficha orçamentária sobre gastos com o transporte universitário (2018).....	69
Figura 8: Ficha orçamentária sobre gastos com o transporte universitário (2019).....	70
Figura 9 – Distribuição da população por sexo, segundo os grupos de idade em Itaocara – RJ, em 2010.....	75

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Distribuição percentual de estudantes cadastrados por município – 2018 e 2019.....	55
Gráfico 2 - Identificação de Sexo dos beneficiários do programa Passe Livre Universitário....	75
Gráfico 3 - Identificação de Cor/Raça dos beneficiários do programa Passe Livre Universitário.....	76
Gráfico 4 – Representação gráfica da distribuição de Cor/Raça da população de Itaocara – RJ.....	76
Gráfico 5 - Distribuição do ano de nascimento dos beneficiários respondentes.....	77
Gráfico 6 - Percentual sobre a pergunta se “Nasceu em Itaocara?”	78
Gráfico 7 - Distrito em que residia quando se tornou beneficiário do programa.....	79
Gráfico 8 - Ocupação quando iniciou o uso do programa.....	80
Gráfico 9 - Situação ocupacional durante o período da entrevista (2019)	80
Gráfico 10 - Nome da Instituição de Ensino.....	81
Gráfico 11 - Cidade onde se localiza a instituição de ensino em que estudava no período em que era beneficiário do programa.....	83
Gráfico 12 - Modalidade do curso que frequenta (ou frequentou), enquanto beneficiário do programa.....	83
Gráfico 13 - Distribuição dos cursos matriculados, por área de conhecimento.....	84
Gráfico 14 - Turno do curso.....	85
Gráfico 15 - Formas de ingresso.....	86
Gráfico 16 - Fez algum curso preparatório	87
Gráfico 17 - Ano que iniciou os estudos em outro município.....	88
Gráfico 18 – Comparativo, temporal, referente ao ano em que ingressou no curso de uma IES, em outro município, e o ano que se tornou beneficiário do programa Passe Livre Universitário.....	89
Gráfico 19 - Situação no curso, em 2019.....	90

Gráfico 20 - Estado Civil quando se tornou beneficiário do programa.....	91
Gráfico 21 - Comparativo da renda domiciliar de quando se tornou beneficiário do programa, com a renda domiciliar em 2019.....	92
Gráfico 22 - Comparativo da renda domiciliar de quando se tornou beneficiário do programa, com a renda domiciliar em 2019.....	92
Gráfico 23 - Renda individual, em 2019.....	93
Gráfico 24 - Você pretende permanecer residindo no município de Itaocara após a conclusão do curso?.....	94
Gráfico 25 - Você enxerga oportunidade de trabalho, em sua futura profissão, no município de Itaocara?.....	95
Gráfico 26 - Caso você encontre oportunidade de trabalho em outra cidade, na sua área, você cogitaria mudar de município?.....	95
Gráfico 27 - Você atua na profissão que cursou (2019)?.....	96
Gráfico 28 - Ocupação profissional, em 2019.....	97
Gráfico 29 - Você permanece residindo no município de Itaocara após a conclusão do curso?.....	98
Gráfico 30 - Caso a resposta tenha sido não, o motivo da sua mudança está relacionado a oportunidade de trabalho/ continuidade de estudo na área?.....	99
Gráfico 31 - Comparativo da influência do programa Passe Livre Universitário, nas experiências pessoais.....	100
Gráfico 32 - Avaliação sobre as oportunidades proporcionadas pelo programa, para a população itaocarense, em diferentes segmentos.....	101
Gráfico 33 - Avaliação sobre a importância do programa, para a sociedade itaocarense, de acordo com a percepção dos beneficiários.....	102

Sumário

INTRODUÇÃO	17
CAPÍTULO 1: ASPECTOS DA POLÍTICA PÚBLICA – SOCIAL E EDUCACIONAL – PARA A APROPRIAÇÃO SOBRE A ANÁLISE DO PROGRAMA PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO	21
1.1 – POLÍTICAS PÚBLICAS: CONCEITOS E TIPOLOGIAS - ALINHADOS AO PROGRAMA ‘PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO’ DE ITAOCARA – RIO DE JANEIRO	21
1.2 – EDUCAÇÃO COMO DIREITO: A CONSTRUÇÃO DAS POLÍTICAS EDUCACIONAIS NO BRASIL	25
1.3 – CONTEXTO, ESTRUTURA E DEMANDAS DO ENSINO SUPERIOR NO BRASIL.	32
CAPÍTULO 2: DA POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR À POLÍTICA DE TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO: UMA MOVIMENTAÇÃO DE DEMANDA ENTRE OS NÍVEIS DE ENSINO.	41
2.1 – A GÊNESE: A POLÍTICA DO TRANSPORTE ESCOLAR PARA A EDUCAÇÃO BÁSICA.....	41
2.2 - MATERIAIS E MÉTODOS.....	43
2.3 - A EXPANSÃO DA POLÍTICA DO TRANSPORTE ESCOLAR PARA O ENSINO UNIVERSITÁRIO – TRANSPORTE PÚBLICO UNIVERSITÁRIO E POLÍTICAS SIMILARES NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	44
2.4 – TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO EM ITAOCARA - PROGRAMA PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO.....	47
2.4.1 - A formulação e implementação do programa Passe Livre Universitário - um resgate da memória, a partir da experiência pessoal da autora e das informações levantadas sobre o processo.....	48
2.4.2 – Análise técnica sobre o programa Passe Livre Universitários (Itaocara-RJ), a partir das características de uma política pública	57
CAPÍTULO 3: DETERMINANTES PARA A MANUTENÇÃO DA POLÍTICA DE TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO NO MUNICÍPIO DE ITAOCARA/RJ.	59
3.1. DA FORMULAÇÃO AO MONITORAMENTO DO PROGRAMA PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO NO MUNICÍPIO DE ITAOCARA - RJ - ANÁLISE A PARTIR DA PERSPECTIVA DOS ATORES GOVERNAMENTAIS ENVOLVIDOS NESSE PROCESSO.	61
3.1.1 - Principais perspectivas dos atores governamentais sobre o programa	68
3.2. EXECUÇÃO E MONITORAMENTO DO SERVIÇO PÚBLICO - ANÁLISE A PARTIR DOS GASTOS PÚBLICOS E INDIVIDUAIS.	69

3.3. RELEVÂNCIA SOCIAL DO PROGRAMA PARA A SOCIEDADE ITAOCARENSE - ANÁLISE A PARTIR DOS BENEFICIÁRIOS DO PROGRAMA	74
3.3.1 - Análise dos resultados da coleta de informações, a partir dos questionários aplicado aos atuais e antigos beneficiários do programa Passe Livre Universitário	75
CONCLUSÃO.....	111
REFERÊNCIAS	114
APÊNDICES	117
ANEXOS	128

INTRODUÇÃO

Esta pesquisa de dissertação foi desenvolvida dentro do programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF), inserido na área de concentração de “participação e regulação” e vinculado a linha de pesquisa sobre “Estado, sociedade, meio ambiente e territórios”, em que, dentre os demais interesses relacionados ao bem-estar social, visa trabalhar com estudo, monitoramento e avaliação de políticas setoriais espacialmente localizadas. A linha de pesquisa e a perspectiva almejada neste estudo, foram pensadas a partir das características apresentadas no tema central desta dissertação, em que busca relacionar a proposta da política de transporte universitário com os interesses e finalidades almejados nas políticas sociais. Antes de consolidar a proposta a ser discutida no tema desta dissertação, cabe contextualizar as motivações, iniciais, em que estão fundamentadas, na perspectiva das políticas sociais.

Segundo Jaccoud (2009, p. 71), as políticas sociais são capazes de “promover o crescimento econômico, mediante elevação da produtividade econômica da força de trabalho historicamente excluída de mercados estruturados e de políticas públicas mais inclusivas. Em posicionamento semelhante, Draibe e Riesco (2011, p. 224), defendem a aplicação de políticas sociais como agentes de mudanças sociais e regionais, ao afirmar a “capacidade dos sistemas de política social em promover e facilitar o crescimento econômico, simultaneamente ao desenvolvimento social”.

A desigualdade social no Brasil é um problema estrutural que tem sido enfrentado por anos, em diferentes proporções e causas. Tal problemática interfere o acesso de alguns grupos sociais à vários setores, como saúde, educação, cultura, econômico, dentre outros. Além de dificultar o desenvolvimento social da sociedade como um todo.

Na área da Educação, ao que nos interessa prioritariamente nesta pesquisa, tem sido pensadas e consolidadas estratégias institucionais e/ou governamentais a fim para possibilitar, principalmente, o acesso e a permanência dos estudantes, em geral. Para isso, tem sido desenvolvidas algumas políticas que buscam sanar a evasão escolar, dentre as mais conhecidas e que nos interessa neste estudo é a política de transporte escolar. A política de maior alcance nacional, implementada no Brasil pela primeira vez em 2004, a partir do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), lei nº 10.880, de 2004, em seu art. 2º, explicita que seu objetivo consiste em “oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos

Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios”, amparado através de recursos federais para custear despesas.

Além da modalidade de transporte escolar, em que é obrigatória a oferta em todos os municípios brasileiros, atualmente tem sido comum, em algumas cidades, a oferta de transporte universitário. Embora a atenção para essa demanda tenha sido voltada inicialmente nos segmentos da Educação Básica, tais necessidades também têm se apresentado, atualmente, como interesse para a Educação Superior. No estado do Rio de Janeiro, por exemplo, em levantamento prévio, constatamos a política de transporte universitário em vários municípios, tais como: Aperibé e Itaocara no Noroeste Fluminense; Cardoso Moreira e São Fidélis no Norte Fluminense; Cordeiro e Teresópolis na Região Serrana; Itaboraí na Região Metropolitana; Araruama e Rio das Ostras na Região dos Lagos; dentre outros. Tais governos municipais têm optado por oferecer serviços de transporte público universitário para os estudantes do ensino superior, com o intuito de possibilitar a locomoção desses estudantes até as cidades mais próximas em que possuem escolas técnicas e instituições de ensino superior.

Diferentemente do PNATE, que tem diretrizes nacionais, as políticas de transporte universitário são estruturadas de formas distintas, de acordo com as características e interesses de cada município. Por essa razão, para a análise fidedigna desta dissertação, foi selecionado um espaço e tempo a ser realizado um estudo de caso. Sendo definido e dedicado à política de transporte universitário do município de Itaocara: o programa *Passe Livre Universitário*, implementada por lei municipal em 2013 e ainda em vigor.

O interesse em específico pelo tema levantado nesta dissertação surgiu, inicialmente, da experiência pessoal da autora como cidadã itaocarense e beneficiária do programa, nos anos de 2013 a 2016. Seguido do questionamento, após a conclusão de grau na graduação, se havia algum tipo de retorno, direto ou indireto, de tal investimento com os estudantes, para o município que havia investido em sua formação. Para esclarecimento sobre os aspectos locais, cabe evidenciar que Itaocara é um município da região Noroeste do Rio de Janeiro, em que possui uma população de 22.800 mil habitantes (IBGE, 2010). Segundo a publicação *Finanças dos Municípios Fluminenses*, em 2014, Itaocara apresentou uma receita total de R\$48.232.958,1 e uma receita per capita de R\$2.113,26 ocupando, no ranking estadual, a 79ª e a 77ª posições, respectivamente, de 92 municípios.

Partindo da constatação de que Itaocara é um dos municípios mais pobres do estado do Rio de Janeiro e considerando que a oferta de transporte público municipal gratuito para o ensino superior não é obrigatoriedade do poder público, pergunta-se: que motivos levam o poder público de um dos municípios mais pobres do estado do Rio a implementar e manter,

mesmo em períodos de crise econômica, uma política social não obrigatória, para beneficiar, inclusive, uma pequena parcela de sua população?

Para responder esse problema foi almejado compreender, como objetivo geral, a percepção dos gestores públicos e dos beneficiários do programa *Passe Livre Universitário* (Itaocara – RJ) sobre a importância desta política social, ainda que ela seja restrita a um grupo relativamente pequeno de usuários, e sobre seus efeitos diretos e indiretos que essa política oferece para os indivíduos e para a sociedade itaocarense. Para possibilitar tal compreensão, a pesquisa foi desenvolvida, em etapas, em torno dos seguintes objetivos específicos:

1. Resgatar, parcialmente, o contexto da evolução das políticas sociais no Brasil, principalmente no que se refere à Educação;
2. Analisar a política de transporte escolar no Brasil e investigar as especificações da política de transporte universitário;
3. Analisar o programa *Passe Livre Universitário* de Itaocara-RJ: gênese, elaboração, implementação, características e modificações realizadas ao longo de seu funcionamento;
4. Compreender, na perspectiva dos gestores, os efeitos do programa *Passe Livre* para a sociedade itaocarense e sua percepção sobre a manutenção e custo político de uma possível extinção do programa;
5. Compreender, na perspectiva dos beneficiários, os ganhos individuais e coletivo da sociedade itaocarense, em geral, com a implementação e manutenção do programa e as perdas com uma possível dessa política.

A relevância deste trabalho justifica-se, principalmente, por três motivos: (1) a implementação dessa política em Itaocara – RJ se destaca pela forma como surgiu a demanda, por meio de uma mobilização estudantil. Segundo Sztompka (2005, p. 465), podemos entender os movimentos sociais como “coletivos fracamente organizados que atuam juntos de maneira não-institucionalizada para produzir alguma mudança social.”. A mobilização de alguns desses estudantes, resultou na formulação e implementação de uma política social, com a participação direta de representantes do grupo estudantil em todos os processos, tornando-se conquista social da população itaocarense.

Já (2) o fato de os municípios brasileiros não possuírem responsabilidades sobre a oferta do Ensino Superior à população, torna o caso de Itaocara ainda mais interessante. Sua posição no ranking estadual de arrecadação municipal, a falta de obrigatoriedade quanto a esse tipo de oferta de política, despertam maior interesse em entender quais fatores motivaram a

implementação e, posteriormente, a permanência da política de transporte universitário no município.

E, por fim, embora existam alguns estudos que abordem a temática sobre os transportes escolares no Brasil, (3) é, atualmente, escassos estudos disponíveis sobre a modalidade de transporte público universitário. O fato de ainda ser um assunto pouco explorado no meio acadêmico - o que poderia vir a ser um empecilho teórico - é justamente o que valoriza a importância dessa pesquisa, a necessidade de encontrar informações que nos tragam conhecimento sobre o assunto.

Portanto, para que fosse possível evidenciar os assuntos discutidos e os resultados alcançados, a dissertação foi dividida em três capítulos, além do capítulo introdutório, das considerações finais e das referências bibliográficas. O primeiro capítulo deste trabalho apresenta os “Aspectos da política pública – social e educacional – para a apropriação sobre a análise do programa Passe Livre Universitário”. Seu conteúdo busca apresentar a proposta conceitual sobre as políticas públicas e o contexto histórico das políticas educacionais no Brasil. Para que, posteriormente, seja analisado o contexto, estrutura e demandas, identificadas ao longo dos anos, no Ensino Superior do Brasil.

O segundo capítulo, “Da política de transporte escolar à política de transporte universitário: uma movimentação de demanda entre os níveis de ensino”, pretende, como o próprio título sugere, evidenciar a trajetória da política de transporte escolar no Brasil, apresentando os tipos de programas existentes, suas características e finalidades, além de evidenciar sua importância social. Em seguida, foi explorado o surgimento da modalidade de transporte público universitário, destinado aos estudantes de ensino superior, apresentando alguns casos existentes no estado do Rio de Janeiro. Para que, finalmente, seja analisado o caso do transporte universitário em Itaocara, por meio do programa Passe Livre Universitário.

No terceiro e último capítulo, serão analisadas as “Determinantes para a manutenção da política de transporte universitário no município de Itaocara – RJ”, a partir da perspectiva dos atores governamentais envolvidos tanto no processo de formulação e implementação do programa, quanto os envolvidos no processo de execução dele. E também da percepção de estudantes que forem beneficiados com o programa, dentro do período de 2013 a 2020.

Além dos objetivos almejados nesta dissertação, espera-se que, posteriormente, este trabalho contribua como referência sobre a temática e, ainda, com inspiração para elaboração de propostas de políticas públicas.

CAPÍTULO 1: ASPECTOS DA POLÍTICA PÚBLICA – SOCIAL E EDUCACIONAL – PARA A APROPRIAÇÃO SOBRE A ANÁLISE DO PROGRAMA PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO

Este capítulo está dividido em três seções, em que serão analisados os conceitos, as tipologias e as características de uma política pública, bem como os aspectos da política educacional no Brasil. Na primeira seção (1.1), intitulada “Políticas Públicas: conceitos e tipologias - alinhados ao programa ‘Passe Livre Universitário’ de Itaocara – Rio de Janeiro”, foram referenciados autores como Capella, Frey, Dye, Souza, Secchi, Coelho e Pires, entre outros. Tais autores colaboram com a análise teórica e técnica nas políticas públicas. Em seguida, na segunda seção (1.2), foi discutido “Educação como direito: a construção das políticas educacionais no Brasil”. Para essa análise, foi abordado parte do contexto histórico e as conquistas de direitos na Educação do Brasil, como um todo, prioritariamente sobre a Educação Básica. E na última seção (1.3), “Contexto, estrutura e demandas do ensino superior no Brasil”, pretende-se abordar as especificidades das políticas públicas para a Educação Superior.

1.1 – POLÍTICAS PÚBLICAS: CONCEITOS E TIPOLOGIAS - ALINHADOS AO PROGRAMA ‘PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO’ DE ITAOCARA – RIO DE JANEIRO

A discussão envolvendo problemas sociais, interesses políticos, demandas públicas e ações governamentais, se desdobra sob diferentes aspectos e vertentes, conforme a perspectiva e impulso propiciado a ela. Durante o século XIX, foi percebido, por meio dos estudos realizados no contexto de racionalização do Estado e da política, que os problemas sociais poderiam ser solucionados se fosse considerado a aplicação de técnicas específicas, a partir de conhecimentos apropriados sobre os casos. (CAPELA, 2018). Nesse sentido, dentro desse campo, a necessidade de entender e se apropriar das políticas públicas, no aspecto técnico e teórico, tornou-se uma demanda importante de ser dominada.

No campo de estudo teórico no Brasil, política pública é um conceito difícil de ser definido, bem como na realidade de outras nacionalidades. Para o entendimento desse conceito, cabe antes explorar o significado de 3 termos, que contemplam 3 dimensões políticas, na língua inglesa, sendo essas: polity - para denominar as intuições públicas; politics – para os processos políticos; e policy - para conteúdo (concretos) da política, configuração dos programas políticos e aos problemas técnicos. (FREY, 2011, p. 216) Dentre esses termos e conseqüentemente as dimensões políticas abrangidas, entende-se que a última dimensão se trata da ação política

concreta institucionalizada. Nesse sentido, na língua portuguesa, o termo apropriado para definir política pública seria a *policy* (pública). No entanto, a definição de um conceito aceito, em consenso, tem sido um desafio entre os autores e estudiosos nacionais da área.

Ainda que haja distintas definições para o conceito, os estudiosos nacionais trazem percepções semelhantes, a qual considera política pública como o campo do conhecimento sobre a ação do Estado. Para Souza (2006, p.26), tal campo de estudo busca “colocar o governo em ação” e/ou analisar essa ação e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas ações. Alguns autores nacionais mais recentes, que estudam e analisam as políticas públicas, como Secchi, Coelho e Pires, têm buscado aperfeiçoar, em termos técnicos, o conceito de políticas públicas, ainda que mantenha a percepção sobre a ação política, como a utilizada por Dye (1972, p.1) a qual afirma que política pública é “tudo aquilo que os governos escolhem fazer ou não fazer”. Nessa definição, considera-se que não fazer nada sobre um problema público também é uma decisão. Se há, por exemplo, um problema identificado em determinado setor e esse problema é ignorado, engavetado ou colocado abaixo do ranking de prioridades, não o tratar com a devida atenção também é uma forma de agir diante de tal problema. Por essa razão, alguns autores têm buscado enfatizar o papel da política pública na solução de problemas em suas definições.

Nesse sentido, Secchi, Coelho e Pires (2019, p. 2), evidenciam que o fato de não haver um consenso, na literatura brasileira, sobre a definição do termo políticas públicas, muito se dá devido a amplitude dada ao entendimento (um pouco vago) dos significados que podem surgir a partir da definição generalizada que, de certa forma, foi popularizada. Dessa forma, para Secchi, et al (2019, p. 2), “uma política pública é uma diretriz elaborada para enfrentar um problema público” – o qual, por sua vez, é a diferença do que é para aquilo que gostaríamos que fosse e posteriormente absoldido, por atores políticos, como situação inadequada e relevante para a coletividade.

Anterior aos autores, para Capela (2018, p. 20), “toda a produção de políticas públicas, está relacionada com a definição de problemas e essa, por sua vez, origina-se na percepção dos atores sobre problemas públicos e nos interesses em jogo.” Ou seja, para além de uma demanda local, esse problema deve ser captado como interesse do governo local. Além da busca pela definição do conceito de políticas públicas, propriamente dito, um outro termo pretendido, principalmente na análise de políticas públicas, é a diferenciação entre os tipos (tipologias) de políticas públicas. A importância de saber definir e diferenciar os tipos de determinada política, é essencial para que um analista consiga encontrar evidências de problemas sociais, analisar suas causas e apresentar propostas de soluções. (CAPELA, 2018, p. 15)

Variadas tipologias foram estruturadas por diversos autores, como Lowi, Wilson, Gormlet, Gustafsson, Bozeman e Pandey. No entanto, a tipologia mais conhecida e utilizada entre os analistas e estudiosos, - e assumida no desenvolvimento deste trabalho - é a tipologia formulada por Theodore J. Lowi, o qual afirma que “*policies determine politics*”, em uma tradução livre significaria que as políticas (públicas) determinam (a jogada) política. A tipologia de Lowi, baseia-se no critério de “impacto esperado na sociedade”, segundo o qual é representada por quatro tipos, conforme apresentado no Quadro 1.

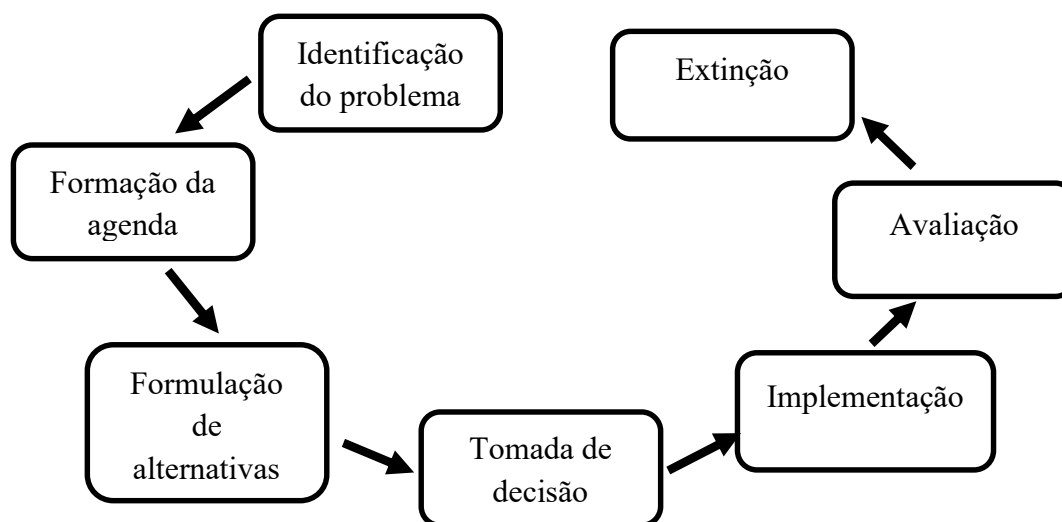
Quadro 1 - Definições e exemplos de políticas públicas, a partir das tipologias formuladas por Lowi.

Tipo de política pública	Definição	Exemplo
Políticas regulatórias	São aquelas que estabelecem padrões de comportamento, serviço ou produto para atores públicos e privados	Código de trânsito, código de ética
Políticas distributivas	São aquelas que geram benefícios concentrados para alguns grupos de atores e custos difusos para toda coletividade/ contribuintes	Isenção ou redução da taxa de algum serviço
Política redistributiva	concedem benefícios concentrados a algumas categorias de atores e implicam custos concentrados sobre outras categorias de atores.	Políticas de cotas raciais
Políticas constitutivas	São aquelas que definem as competências, jurisdições, regras da disputa política e da elaboração de políticas públicas	Regras do sistema político-eleitoral

Fonte: Elaborado pela autora, a partir de Secchi, et al (2019, p. 32 e 33).

Independentemente das características que diferem o tipo de política pública, outra dimensão analítica pode ser feita a partir dos aspectos temporais do processo para a realização da concepção, execução e demais etapas, denominado como Ciclo de Políticas Públicas. Há vários modelos de ciclo de políticas públicas. Independentemente do modelo, todos eles buscam, em suas diversidades, organizar um esquema sequencial que facilite a interpretação sobre cada fase do processo. Para Secchi (2010, p. 33), o modelo pode ser analisado a partir de sete fases principais, a saber: (1) identificação do problema; (2) formação da agenda; (3) formulação de alternativas; (4) tomada de decisão; (5) implementação; (6) avaliação e (7) extinção (Figura 1).

Figura 1 - Esquema para visualização do Ciclo de Políticas Públicas



Fonte: Elaborado pela autora, a partir de Secchi et al. (2019).

Quando o problema é identificado e entendido como relevante passa, então, a fazer parte da agenda de políticas públicas. Essa, por sua vez, pode ser estruturada por uma agenda política, formal ou da mídia. Geralmente, quando acadêmicos, pesquisadores e gestores mencionam agendas, referem-se à agenda formal, aquela que, de fato, constituem o objeto de políticas públicas.

Já na terceira etapa, de formulação de alternativas, é o momento em que os formuladores da política pública, apresentam de fato soluções para o problema. Determinado problema pode ser solucionado de diversas formas, e cada estratégia demandará recursos humanos, técnicos e financeiros.

Na etapa posterior, como o próprio nome sugere, é o momento em que é feita a tomada de decisão sobre qual alternativa será colocada em ação.

Já a fase de implementação, é o momento em que as intenções se tornam ações. No campo teórico, o processo de implementação é analisado, basicamente, a partir de dois modelos: top-down (de cima para baixo) - visão funcionalista e tecnicista em que acredita que a responsabilidade da esfera pública está em elaborar as políticas públicas e os problemas de execução são direcionados aos burocratas - e bottom-up (de baixo para cima) – maior liberdade de diversos atores participarem do processo de elaboração e implementação. Após a implementação e funcionamento, é necessário avaliar o desempenho de determinada política. Ao longo do ciclo de políticas públicas há três tipos de avaliação: *ex ante* (anterior à implementação), *in itinere* (durante o processo, para fins de ajustes), e *ex post* (posterior à

implementação). A avaliação enquanto etapa do ciclo é apenas a avaliação *ex post*, que diz respeito a avaliar os resultados da política, daquilo que foi prometido e o que de fato foi realizado. Já a avaliação *in itinere* corresponde ao monitoramento e sua importância é porque permite identificar falhas e planejar ajustes ao longo do processo.

É nessa etapa em que é possível conhecer o nível de necessidades sobre determinada política, que pode levar à: continuação da proposta implementada; reestruturação; ou extinção. Nesse último caso, pode-se considerar três possíveis causas, sendo essas: o problema inicial é percebido como resolvido; os instrumentos de ação são tomados como ineficazes; ou o problema perdeu a relevância inicial. (SECCHI, et al, 2019, p. 35)

Na prática as etapas se sobrepõem e não seguem necessariamente essa sequência lógica. No entanto, quando se trata do propósito de planejamento e análise, essa esquematização torna-se fundamental. Cabe ressaltar ainda que, do ponto de vista teórico-conceitual, a política pública e a política social são campos multidisciplinares – contemplando áreas de conhecimento como ciências sociais e políticas, economia e sociologia - e seu interesse está em identificar a natureza dos seus processos que, após desenhadas e formuladas, desdobram-se em planos, programas, projetos, bases de dados ou sistema de informação e pesquisas.

Além das tradicionais tipologias de políticas públicas, como a de Lowi, outras formas de classificação devem ser consideradas para diferenciar as características entre elas, dentro de determinado contexto social. (SECCHI, et al, 2019, p. 39) É o caso das políticas de gestão, de infraestrutura, econômicas e as políticas sociais, que são, geralmente, organizadas em políticas públicas setoriais – como Educação, Saúde, Saneamento Básico, Transporte, Cultura, Segurança, dentre outros.

A partir dessa premissa, cabe considerar que, embora este trabalho tenha como tema principal o transporte como política social, se trata de uma modalidade existente dentro do setor da Educação. Nesse sentido, entende-se que, alinhado aos interesses deste trabalho, é inevitável discutirmos, a princípio, sobre o direito à Educação no Brasil e a trajetória das políticas educacionais, seguido do contexto e demandas da Educação Superior no Brasil, antes de explorarmos a política de transporte público universitário.

1.2 – EDUCAÇÃO COMO DIREITO: A CONSTRUÇÃO DAS POLÍTICAS EDUCACIONAIS NO BRASIL

Os primeiros estudos sobre direito social e o exercício da cidadania foram realizados pelo autor inglês T. H. Marshal, em seu livro sobre “Cidadania, Classe social e Status”.

Segundo Marshal (1967, p. 76), o conceito de cidadania plena consiste em 3 elementos: civil, político e social. Esses elementos marcam a forma temporal de como os direitos, ingleses, foram constituídos respectivamente. O primeiro elemento civil é composto dos direitos necessários à liberdade individual; seguido do elemento político, que deve entender o direito de participar do exercício do poder político; e por último, o elemento social se refere a tudo que vai desde o direito a um mínimo de bem-estar econômico e segurança ao direito de participar (MARSHAL, 1967, p. 63). No entanto, embora a sequência temporal da conquista dos direitos civis, políticos e sociais instituída na Inglaterra tenha seu valor para fins teóricos e conceituais, outros países construíram diferentes caminhos para alcançar essa conquista, enquanto outros continuam em busca dessa cidadania plena.

No Brasil, inversamente ao ocorrido na Inglaterra, primeiro foi instituído o direito social, seguido do direito político e somente por último foi consolidado o direito civil. Segundo Carvalho (2002, p. 9-12), além da sequência lógica temporal, outra diferença significativa entre a forma como os direitos foram constituídos, é o fato de que no Brasil há maior valorização dos direitos sociais, comparado aos demais. No que diz respeito ao contexto histórico no país, esse primeiro direito surge durante a Era Vargas, a partir de 1930, momento em que teve início o processo de industrialização no Brasil. (CARVALHO, 2002) No que diz respeito a esse momento, Coutinho (2008, p. 176) afirma que é depois de 1930 que se dá efetivamente a consolidação e a generalização das relações capitalistas em nosso país, especialmente a partir da inserção da indústria. Para Arretche (1995, p. 7), a transformação social nacional, ocasionada pela industrialização, implica em uma maior complexidade da divisão social do trabalho, no recrutamento no mercado de trabalho, em busca de habilidades altamente complexas e diversificadas. E conseqüentemente, na competição no mercado de trabalho. A mudança no sistema social, como conhecemos hoje, transformou, portanto, as funções sociais dos indivíduos, junto às suas necessidades. Por essa razão, o governo Varguista dedicou grande atenção às causas trabalhistas.

Em segundo momento, os direitos políticos, ironicamente, iniciaram com a expansão do direito ao voto justamente durante um governo ditatorial. No entanto, os órgãos de representação política eram transformados em peça decorativa do regime que ditava as regras do jogo político. (CARVALHO, 2002). A Câmara e o Senado cumpriam o papel que lhes era delegado pelos militares. Ainda que nesse período, os direitos sociais já adquiridos foram mantidos durante o regime. (CARVALHO, 2002).

Os direitos civis, portanto, foram os últimos a serem consolidados e também garantidos, após a promulgação da Constituição Federal de 1988. Já em seu preâmbulo, a Constituição

federal de 1988 garante um estado democrático ao assegurar “o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos”. No que diz respeito aos direitos civis, no artigo quinto é garantido que: “Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.” (BRASIL, 1988). Em resumo, os direitos sociais no Brasil, diferentemente da experiência de outros países, inclusive da experiência inglesa, foram cedidos como uma moeda de troca, enquanto na Europa ocidental foram conquistados. O período da ditadura implicou na redução de muitos direitos civis. Já os direitos políticos iniciaram, de forma muito limitada, a possibilidade do voto. Porém, era restrito a uma pequena parcela da população, restringindo a grande parte da população, como por exemplo, os analfabetos e as mulheres. Somente com a promulgação da Constituição Federal de 88 que tivemos o sufrágio universal.

Tais caminhos percorridos, para a instauração dos direitos, foram de encontro à busca da garantia da cidadania no Brasil. Segundo Fleury (2003, p. 6) “a cidadania pressupõe a inclusão ativa dos indivíduos em uma comunidade política nacional que compartilha um sistema de crenças em relação aos poderes públicos, à própria sociedade e ao conjunto de direitos e deveres que estão envolvidos nesta condição de cidadania.”

As discussões levantadas nos elementos que conceituam a cidadania e seu envolvimento direto com os direitos sociais, reforçam também a perspectiva, apresentada na seção anterior, em que considera política pública para além da ação governamental. Nesse sentido, entendendo a participação social como um fator importante no processo de formação da agenda, ajudando a identificar se há emergência sobre alguma ‘questão social’, ou seja, “reconhecimento de novos problemas que emergem na arena política a partir da transformação de necessidades em demandas” (FLEURY, 2003, p. 2). Ou seja, é importante considerar que, do primeiro período histórico, em que iniciou a instauração dos direitos no Brasil, até a sua legitimação, houve também uma mudança de concepções. Por essa razão, a presença e intervenção do Estado, por meio da oferta de políticas sociais, tornou-se necessária e crucial para promover e impulsionar o desenvolvimento social, a partir da oferta da qualificação da mão-de-obra. Posteriormente à promulgação de 1988, a educação é pensada também como instrumento para a cidadania. Para Marshall (1967, p. 73) “a educação é um pré-requisito necessário da liberdade civil”. A oferta da Educação deve ser considerada uma necessidade coletiva na sociedade

No Brasil, a Educação passa a ser garantida, na estrutura como conhecemos hoje, somente a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988, pois se torna um direito subjetivo. Fato, esse, importante, pois é o que estabelece a sua oferta obrigatória, com penalidades para aqueles que não a ofertar. No Art. 205 fica estabelecido que “a educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.” Segundo o texto constitucional, em seu artigo 208, a educação básica é obrigatória e gratuita dos 4 aos 17 anos de idade, assegurada inclusive sua oferta gratuita para todos os que a ela não tiveram acesso na idade própria.

De acordo com a LDB (Lei 9.394/1996), em seu artigo 4 e 6, a Educação Básica no Brasil, que corresponde à educação infantil, ensino fundamental e ensino médio, é considerada responsabilidade do Estado e da família. Enquanto a família se responsabiliza pela inserção da criança na escola, o Estado deve se responsabilizar pela oferta de ensino para determinada sociedade. Para além das responsabilidades mencionadas, o artigo 5 da LDB reforça a CF/88 sobre a obrigatoriedade ao acesso à educação básica. Tal direito assegura a fiscalização sobre a oferta do ensino público, por meio da sociedade civil e de órgãos públicos jurídicos, permitindo punir aqueles que não fornecem educação para todos.

A ascensão da Educação como direito social público subjetivo, passa a exigir que o Estado forneça condições que permitam que os estudantes usufruem e concluem o Ensino Médio, ajustando também as necessidades percebidas por cada grupo específico, por meio de ações que auxiliem, por exemplo, na abertura de escolas, quando necessário; ampliação de vagas em escolas já existentes, mas também através de ações para a redução da evasão e favorecimento da permanência.

Para além das obrigações constitucionais, Abrucio (2018, p. 38) considera quatro papéis básicos da educação (funções sociais da escola). O primeiro diz respeito à socialização dos indivíduos, em que destaca a escola como organização-chave do processo educacional, a qual, além de ensinar conteúdos relevantes para os saberes e futuras profissões, estimula os indivíduos a aprenderem a lidar com o outro e com os limites colocados pela sociedade. Considerando que a escola é, em muitos casos, o segundo grupo social em que a criança é inserida (depois do primeiro grupo social, que é a família), é de se entender a sua responsabilidade na formação dos indivíduos e da sociedade como um todo.

Uma segunda função da Educação diz respeito à formação de cidadãos (politizados), com senso de justiça social. Tal exercício é praticado até mesmo na rotina escolar, como fator

de aprender a esperar sua vez de fala ou na fila; dividir e compartilhar algo com os colegas; debater assuntos e participar de projetos sociais.

A terceira visão que justifica a importância da Educação diz respeito à teoria do capital humano, a qual defende a Educação como condição necessária, mas não suficiente, para produzir o desenvolvimento econômico. Pode-se notar que esse argumento econômico tem ampliado o lugar da Educação na agenda pública. Entretanto, para Abruccio (2018, p. 41) é importante ressaltar que não basta aumentar os anos de estudo da população, pois “o que está em jogo, hoje, é a qualidade da política educacional, pois, muitas vezes, a conclusão de etapas de ensino não corresponde necessariamente ao desenvolvimento das capacidades esperadas no mundo profissional.”

E por fim, uma quarta visão se apoia na garantia de equidade de oportunidade, o acesso de todos torna-se fundamental pois as diferenças educacionais impactam diversas faces da vida social, prejudicando não somente no aspecto profissional, mas também o acesso e entendimento sobre outros direitos como Saúde e Cultura. Neste sentido, pode-se considerar que a exclusão da Educação na vida do indivíduo impede, não somente o desenvolvimento de um capital humano, como o inibe de exercer seus direitos sociais como cidadão inserido na sociedade.

Para que essas funções sociais da Educação sejam efetivadas, almeja-se que a ação do Estado seja concretizada por meio da implementação de políticas educacionais, pois não basta apenas oferecer o ensino público, é fundamental assegurar condições de acesso e de permanência no ambiente escolar (MOURA e CRUZ, 2013, p. 3).

Sabendo, portanto, que embora muitas políticas educacionais e programas sociais são possíveis de serem executados pelo governo, é necessário identificar também quais são as demandas locais, para que elas sejam adaptadas quando necessário, de acordo com as suas especificidades. Sobre esse assunto, Kliksberg (1997, p. 170) diz que “um programa social será mais eficiente e ao mesmo tempo mais democratizante se souber captar a particularidade local”. Portanto, embora algumas demandas sociais sejam manifestadas e consideradas de forma generalizada, a nível federal, outras serão captadas apenas em determinadas localidades. Por outro lado, além das necessidades serem diferentes de acordo com as localidades em que estão inseridas, serão manifestadas também de formas diferentes de acordo com o público-alvo. Na Educação, por exemplo, as demandas são diferentes para cada nível de escolaridade.

No contexto nacional, a implementação de algumas políticas e programas que surgiram na Educação, principalmente a partir da reforma do ensino dos anos de 1990, buscaram assegurar o acesso e permanência nas escolas, por meio de suporte em vários aspectos econômicos e sociais, auxiliando inclusive no combate ao trabalho infantil. Nesses aspectos,

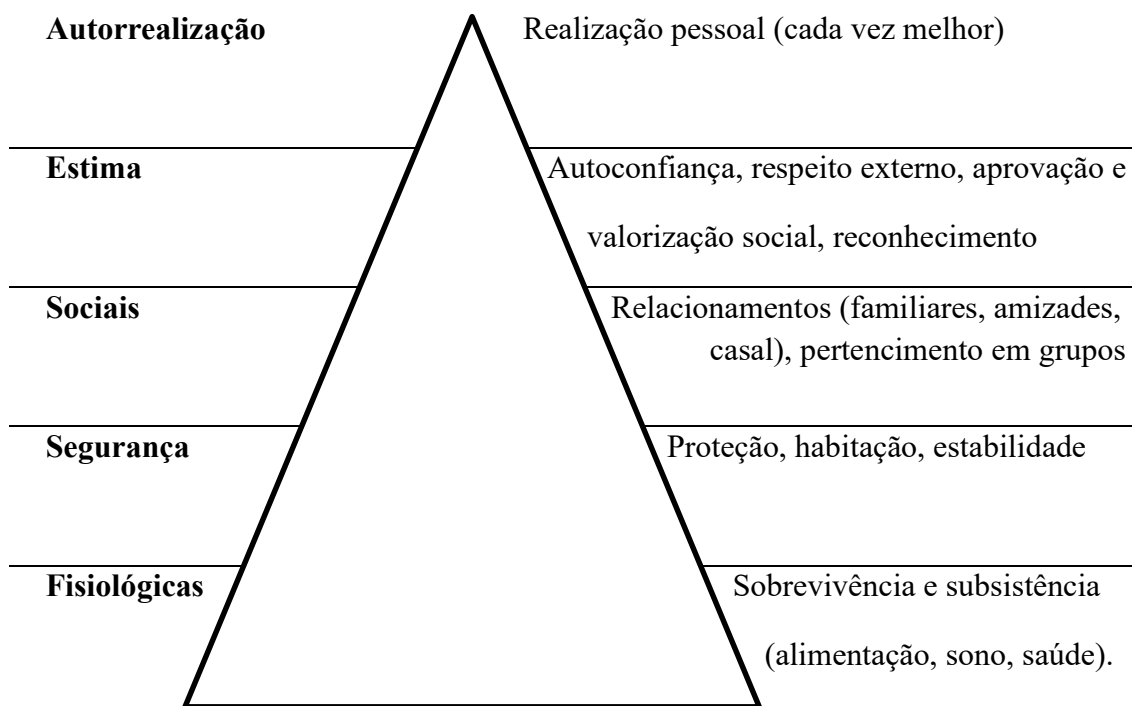
destaca-se o programa Bolsa Escola, que subsidiava parte do custo familiar, condicionado à frequência nas aulas. Tal programa foi implementado, a nível federal, em 2001 e tinha como objetivos principais combater a evasão escolar e erradicar o trabalho infantil. Sua extinção ocorreu em 2003, quando foi incorporado, junto a outros programas (Auxílio Gás, Bolsa alimentação e cartão Alimentação), ao programa Bolsa Família.

Outra política que se destaca na garantia da permanência dos estudantes nas escolas é realizada por meio de recursos destinados à oferta de merenda escolar. Segundo o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), o Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE) oferece alimentação escolar e ações de educação alimentar e nutricional a estudantes de todas as etapas da educação básica pública (incluindo a educação de jovens e adultos). O repasse do recurso é feito com base no Censo Escolar realizado no ano anterior ao do atendimento, proporcional aos valores tabelados para cada modalidade de ensino. A oferta da merenda escolar é determinante para permanência de muitos estudantes na escola, que tem essa refeição como garantia de alimentação durante o período de estudo, auxiliando no condicionamento físico e mental.

Uma teoria interessante que analisa o comportamento e produtividade dos indivíduos inseridos nas organizações, a partir de suas necessidades individuais, foi elaborada em 1943 por Abraham Maslow, pesquisador norte-americano. Em sua teoria, o autor considera que dentro de uma organização o indivíduo somente terá boa produtividade, se alcançar a autorrealização. E para atingi-la, é preciso sanar as necessidades humanas que possam vir a desviar o indivíduo e impedi-lo de alcançar o seu objetivo, conforme representado na Figura 2.

Embora esse estudo tenha sido realizado e aplicado, inicialmente, na área administrativa, muitos pedagogos e gestores na área da educação têm utilizado esse estudo para observar o comportamento dos estudantes e profissionais da área da Educação. Na base da pirâmide das necessidades é possível identificar, por exemplo, que a alimentação é uma necessidade fisiológica. Nesse sentido, a ausência de uma alimentação adequada, por exemplo, interfere totalmente no aprendizado de um estudante. Ainda que possuam muitas camadas e peculiaridades, algumas dessas necessidades são possíveis de serem sanadas por meio da oferta de programas sociais, como no caso da alimentação, a partir da merenda escolar que garante, ao menos, uma refeição balanceada por dia letivo, para os estudantes.

Figura 2 - Pirâmide das Necessidades de Maslow



Fonte: Elaborada pela autora, a partir de Amaral e Pinto (2009).

Portanto, para que o estudante consiga alcançar a autorrealização no desempenho escolar, por exemplo, seria necessário garantir primeiramente o acesso às necessidades básicas e intermediárias, como: (fisiológicas) alimentação adequada, hidratação, carga horária de estudos que permita ter momentos de descanso; (segurança) estabilidade financeira familiar, residência, meios de transporte e segurança; (sociais) apoio familiar, acolhimento do vínculo escolar, integração e inclusão social; (estima) elogios, valorização de desempenho; e finalmente (autorrealização) desejo e possibilidade de realizar, praticar e entregar sempre o seu melhor. A autorrealização poderá ser de fato concretizada se, para além do estudante como um indivíduo, conseguir também reduzir a vulnerabilidade familiar. Principalmente se houver o apoio do governo em oportunizar políticas de geração de trabalho e renda, após o desligamento escolar e a inserção do indivíduo no mercado de trabalho. Permitindo que, futuramente, possa conquistar a autonomia financeira, junto à realização pessoal e profissional. Pois não basta ser ofertada políticas públicas em educação. Os maiores ganhos só serão obtidos se as políticas educacionais forem associadas a outras políticas, como o caso da Bolsa Família, por exemplo, em que transferia recursos para as famílias, para isso era necessário manter a vacinação e estudo em dia.

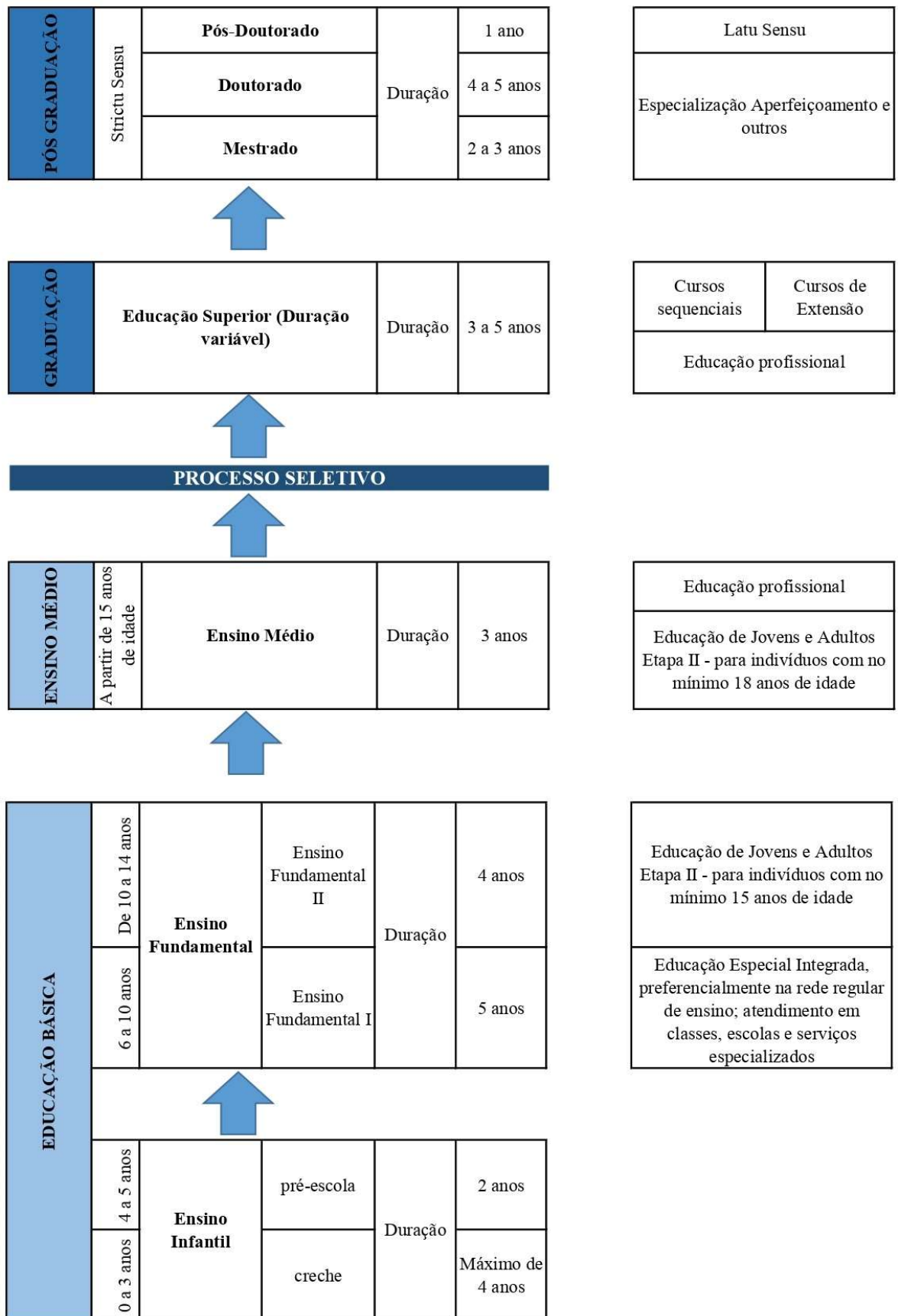
A partir das perspectivas apresentadas nesta seção, pode-se considerar que o papel das políticas educacionais, na sociedade de maneira geral, possui extrema relevância para a socialização dos indivíduos, a formação para o mercado de trabalho, para o exercício da cidadania e a equidade. Para Abrucio (2018, p. 41), a importância da Educação se completa justamente com a busca da equidade, o qual defende que “a garantia de igualdade de oportunidades educacionais é essencial para reduzir as desigualdades, que são crescentes no mundo e estruturais no Brasil.” Para os fins pretendidos neste trabalho, a próxima seção buscará apresentar a relevância das políticas, programas e ações voltadas, mais especificamente, para a Educação Superior.

1.3 – CONTEXTO, ESTRUTURA E DEMANDAS DO ENSINO SUPERIOR NO BRASIL.

As normas e as leis que regem a estrutura e funcionamento do ensino no Brasil são a Constituição Federal de 1988, a nova Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - LDB (Lei nº 9.394/96), como também a Lei nº 9.135/95, que criou o Conselho Nacional de Educação. Além do Plano Nacional de Educação (PNE), Lei nº 13.005/2014.

No que se refere a estrutura, o sistema educacional brasileiro se divide em dois grupos: Educação Básica (educação infantil, ensino fundamental e ensino médio) e Educação Superior (permitida àqueles que concluíram o ensino médio, ou equivalente, e tenham sido aprovados no processo seletivo), conforme apresentado na Figura 3. Além da educação escolar, existem outras modalidades de ensino no Brasil, como: Educação de jovens e adultos (ensino fundamental ou médio); Educação profissional ou técnica; Educação especial; e Educação a distância (EAD).

Figura 3 - Estrutura do sistema de Ensino no Brasil, de acordo com a LDB.



Fonte: Elaborada própria.

Ao que nos interessa na investigação deste trabalho, para melhor compreendermos o sentido das regras, cabe apresentar algumas legislações vigentes no ensino superior brasileiro. Segundo a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 208, inciso I, fica determinado que o Estado tem como dever garantir a oferta da educação básica obrigatória e gratuita, para crianças e adolescentes (dos 6 aos 17 anos de idade) e para todo cidadão brasileiro que não pôde estudar na idade adequada.

Enquanto o Ensino Fundamental deve ser prioritariamente ofertado pelos municípios e o Ensino Médio prioritariamente pelo estado, por outro lado, não é delegado, a nenhum ente federado a obrigatoriedade sobre a oferta do Ensino Superior, embora esteja estabelecido, no inciso V, que também é dever do Estado oferecer acesso aos níveis mais elevados do ensino, da pesquisa e da criação artística, segundo a capacidade de cada um.

Já a LDB, a legislação que define e regulamenta o sistema educacional brasileiro e que tem como base os princípios presentes na Constituição, trata do ensino superior no capítulo IV, dos artigos 43º ao 57º. São finalidades da educação superior: estimular a criação cultural e o desenvolvimento do espírito científico e do pensamento reflexivo; formar diplomados nas diferentes áreas de conhecimento; incentivar o trabalho de pesquisa e investigação científica; promover a divulgação de conhecimentos culturais, científicos e técnicos; suscitar o desejo de aperfeiçoamento cultural e profissional; estimular o conhecimento dos problemas do mundo presente, em particular, os nacionais e regionais; promover a extensão.

Na LDB também é possível identificar as regras que estabelecem o funcionamento das instituições de ensino superior (IES), públicas ou privadas, com variados graus de abrangência ou especialização. Segundo o decreto nº 3.860, de 9 de julho de 2001, em seu artigo 7º, para além das classificações das modalidades de cursos superior, fica estabelecido que quanto à sua organização acadêmica, as instituições de ensino superior do Sistema Federal de Ensino, classificam-se em:

I – universidades;

II – centros universitários; e

III – faculdades integradas, faculdades, institutos ou escolas superiores.

A educação superior no Brasil tornou-se um sistema complexo e diversificado de instituições públicas e privadas com diferentes tipos de cursos e programas, incluindo vários níveis de ensino, desde a graduação até a pós-graduação *lato e stricto sensu* (NEVES, 2002, p. 45). É interessante observar também que muito da atual estrutura e funcionamento da educação superior brasileira foi mantida desde a reforma universitária, de 1968. Tal reforma instaurou uma série de modificações no sistema do ensino superior no Brasil, no decorrer das décadas de

1990 a 1970. Dentre as medidas adotadas nesse período e que ainda perpetuam nos modelos das IES nacionais, destacam-se: a introdução da matrícula semestral por disciplinas e do sistema de créditos; a institucionalização da pós-graduação *stricto sensu*, por meio dos cursos de mestrado e doutorado no país; a instituição do vestibular unificado e classificatório, como forma de racionalizar a oferta de vagas, dentre outras. Todavia, algumas expectativas não foram superadas, como a esperada autonomia universitária nas instituições públicas que não foi concretizada

Ainda nesse sentido, embora a reforma universitária preconiza-se que o ensino superior devesse ser ministrado em universidades, - de preferência em campus isolados, oferecendo ensino, pesquisa e extensão - na prática, o que ocorreu, na década de 1970, foi a expansão do sistema de ensino superior, em função do aumento do número de instituições privadas e estabelecimentos isolados.

A evolução do número de estudantes matriculados no ensino superior, no Brasil, entre 1960 e 2010 pode ser observada na Tabela 1, reflete também as possibilidades ofertadas à população para cursar o ensino superior, principalmente devido às mudanças ocorridas no sistema de ingresso das IES; o alto investimento na expansão de instituições públicas e privadas e a criação dos programas federais como Enem, Prouni e Fies.

Tabela 1 - Evolução das matrículas em cursos de graduação presenciais, segundo a natureza institucional – Brasil (1960-2010)

Ano	Pública		Privada		Total	Total (%)
	Matrículas	(%)	Matrículas	(%)		
1960	59.624	58,6	47.067	41,4	101.691	100
1970	210.613	49,5	214.865	50,5	425.478	100
1980	492.232	35,7	885.054	64,3	1.377.286	100
1990	578.625	37,6	961.455	62,4	1.540.080	100
2000	887.026	32,9	1.807.219	67,1	2.694.245	100
2010	1.461.696	26,8	3.987.424	73,2	5.449.120	100

Fonte: Elaborada pela autora, a partir do INEP/MEC.

Entre 2003 e 2016 - da posse do Presidente Lula ao impeachment da Presidenta Dilma - o Brasil passou por um amplo processo de inclusão social, contemplando diversas áreas como saúde, educação, trabalho e renda, entre outros. Na área da Educação, tais governos caracterizaram-se pela ampliação das políticas educacionais, principalmente as voltadas para o ensino técnico profissionalizante e o ensino superior.

Nesse período, mais precisamente em 2005, foi criado o Plano de Expansão da Rede Federal de Educação Profissional, o qual objetivava a ampliação da presença da Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica em todo o território nacional. Resultando após as três fases previstas no plano, a construção de mais de 500 novas unidades. (BRASIL, MEC, 2021).

Na Educação Superior, a expansão da rede federal fortaleceu-se com o Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (Reuni), que busca ampliar o acesso e a permanência na educação superior, do aumento de vagas, medidas como a ampliação ou abertura de cursos noturnos, o aumento do número de alunos por professor, a redução do custo por aluno, a flexibilização de currículos e o combate à evasão. (BRASIL, MEC, 2021).

Na plataforma digital oficial do Ministério da Educação e Cultura (MEC), encontram-se disponíveis as principais políticas, programas, ações, projetos e atividades implementadas, atualmente, para o ensino superior pela Secretaria de Educação Superior (Sesu). As mais importantes estão sumarizadas no Quadro 2. Muitos desses programas foram implementados ou reestruturados durante esse mesmo período de governo (2003 a 2016). Além da continuidade do programa FIES, foi implementado, em 2005, o Programa Universidade Para Todos (PROUNI), que busca conceder bolsas de estudo integrais e parciais em cursos de graduação e sequenciais, em instituições de ensino superior privadas.

Quadro 2 - Principais políticas e programas implementados pela Secretaria de Educação Superior (Sesu), para o acesso e permanência estudantil.

Programa	Principais objetivos e metas
Programa Nacional de Assistência Estudantil (Pnaes)	Reduzir as taxas de evasão e retenção na educação superior, minimizar os efeitos das desigualdades sociais e regionais na permanência e conclusão da educação superior e elevar as taxas de diplomação na educação superior, por meio da adoção de ações complementares de promoção da melhora do desempenho acadêmico.
Programa Universidade para Todos (Prouni)	Conceder bolsas de estudo integrais e parciais de 50% em cursos de graduação e sequenciais de formação específica, para estudantes brasileiros ainda não graduados, em instituições privadas de ensino superior.
Fundo de Financiamento Estudantil (Fies)	Conceder 100% dos financiamentos autorizados pelo Comitê Gestor do Fies. - Direcionada aos estudantes com renda familiar bruta de até três salários mínimos per capita e oferece taxa de juros reais zero e o P-Fies, que se destina a estudantes com renda familiar bruta mensal per capita de até cinco salários mínimos.
Sistema de Seleção Unificada (Sisu)	Selecionar candidatos a vagas em cursos de graduação ofertadas pelas instituições públicas de educação superior. A seleção é feita com base nos resultados obtidos pelos estudantes do Exame Nacional do Ensino Médio (Enem).

Fonte: Elaborada pela autora, a partir do site do MEC.

Percebe-se, a partir dos objetivos e metas dos programas apresentados no Quadro 2, que dentre os fatores determinantes do ingresso do indivíduo no ensino superior está a condição financeira da família para manter o custeio do estudo.

Outro marco importante para a democratização do ensino superior foram as políticas de ação afirmativa (HERINGER, 2018, p. 11). Entre vários avanços alcançados por meio da implementação dessa política, pode-se considerar entre os principais pontos positivos a ampliação do acesso de estudantes, oriundos de escola pública, pretos, pardos e indígenas ao ensino superior e a maior legitimidade alcançada por elas ao longo da última década. Segundo o Censo da Educação Superior (Tabela 2), o número de ingressantes nas IES em 2019, foi de 2.791.243 estudantes oriundos da rede pública, enquanto 841.389 são oriundos da rede privada e 688 não dispõe desse tipo de informação. Reflexo das políticas que têm permitido a oportunidade de acesso de parte da população sem privilégios.

Tabela 2 - BRASIL - Número de ingressantes no Brasil, segundo o tipo de escola de ensino médio (2019)

Tipo de escola de ensino médio	Número de ingressantes no ensino superior
Total	3.633.320
Pública	2.791.243
Privada	841.389
Não dispõe da informação	688

Fonte: Adaptada pela autora e elaborada por Deep/Inep com base nos dados do Censo da Educação Superior.

No governo Dilma, além continuidade sobre as políticas educacionais do governo Lula, foi ampliado o acesso da população ao ensino, através da implementação do Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (PRONATEC e PRONATEC-EJA), com o objetivo de expandir, interiorizar e democratizar a educação profissional e tecnológica no país. (BRASIL, MEC, 2021).

O aumento das instituições de ensino superior no país é um para os ingressantes. Conforme representado na Tabela 3, de acordo com o Censo da Educação Superior, existiam, em 2019, 2.608 IES no Brasil, sendo: 198 universidades, 294 centros universitários, 2076 faculdades e 40 Institutos Federais e os Centros Federais de Educação Tecnológica (Cefet), sendo desta totalidade: 302 públicas e 2306 privadas. No entanto, embora tenha ocorrido investimento na criação e/ou manutenção de instituições públicas, fica evidente a discrepância entre os números de instituições públicas e privadas. Reflexo do sucateamento que tem ocorrido, nos últimos anos, nas instituições públicas e o incentivo oferecido pelos governos para os setores privados.

Tabela 3 – Número de instituições de educação superior, por organização acadêmica, segundo a categoria administrativa – Brasil – 2019

Categoria administrativa	Total geral	Organização acadêmica			
		Universidade	Centro universitário	Faculdade	IF e Cefet
Total	2.608	198	294	2.076	40
Pública	302	108	11	143	40
Federal	110	63	1	6	40
Estadual	132	40	1	91	n.a
Municipal	60	5	9	46	n.a
Privada	2.306	90	283	1933	n.a

Fonte: Deed/Inep com base nos dados do Censo da Educação Superior.

Nota: n.a. corresponde a “não se aplica”.

Embora existam, atualmente, diversas portas de entrada para as IES, oferecidas pelo governo federal, muitos estudantes ainda não conseguem manter ou concluir o curso. Em um levantamento feito por Heringer (2018, p. 14), nos websites das universidades federais, a autora identificou alguns benefícios geralmente ofertados aos estudantes, tais como:

1. Bolsa auxílio ou permanência;
2. Moradia (oferta de vagas em residência estudantil ou auxílio moradia);
3. Alimentação (inclui tanto a oferta de restaurante universitário, com gratuidade ou refeição subsidiada quanto auxílio financeiro destinado à alimentação);
4. Transporte (inclui auxílio financeiro destinado a transporte, bem como créditos, vale-transporte ou similar no transporte local municipal ou intermunicipal);
5. Outros benefícios: aqui foram agrupados todos os benefícios que não se enquadram nas opções anteriores. Reúne ampla gama de benefícios, que será detalhada posteriormente.

Tais investimentos têm sido aplicados para suprir uma das maiores dificuldades enfrentadas pelos estudantes após ingressar na instituição: a permanência. Entende-se, portanto, que não basta viabilizar o acesso ao ensino, deve ser assegurado a permanência dos estudantes na instituição. No Ensino Básico alguns programas federais, que atendem à demanda de mobilidade estudantil, funcionam com o propósito de evitar a evasão escolar garantindo a permanência desses estudantes, que seriam desmotivados a frequentar devido à distância entre a casa dos alunos da zona rural e as escolas. Embora não haja obrigatoriedade do Estado em

oferecer o transporte público universitário, alguns governos municipais, principalmente de municípios que não possuem IES, tem buscado ofertar transporte universitário público para viabilizar o acesso e permanência dos munícipes no ensino superior. Em termos econômicos, financiar e oferecer o deslocamento do estudante até uma instituição de ensino superior, já instaurada, torna-se mais viável ao governo. Por outro lado, para o indivíduo, é um fator decisivo para a continuidade ou a interrupção dos estudos.

No próximo capítulo será discutido sobre a política de transporte público escolar e universitário, para que, finalmente, seja abordado sobre o objeto de estudo deste trabalho: o programa Passe Livre Universitário de Itaocara-RJ.

CAPÍTULO 2: DA POLÍTICA DE TRANSPORTE ESCOLAR À POLÍTICA DE TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO: UMA MOVIMENTAÇÃO DE DEMANDA ENTRE OS NÍVEIS DE ENSINO.

O capítulo foi dividido em 4 seções, além de 2 subseções finais. Na primeira seção (2.1), discutiremos sobre a origem da política de transporte escolar, os programas governamentais existentes e sua importância para o acesso e permanência na educação básica. A segunda seção (2.2) tem como propósito apresentar a metodologia trabalhada nas seções seguintes, dispostas neste capítulo. Na terceira seção (2.3) será apresentada a movimentação de absorção dessa política para o ensino superior, a partir da análise realizada no estado do Rio de Janeiro. A quarta seção (2.4) tem por objetivo apresentar as características, especificamente, sobre o transporte universitário do município de Itaocara - objeto de estudo analisado neste trabalho. Para melhor compreensão das etapas e exploração dos detalhes, essa seção está dividida em três momentos, a saber: breve contextualização sobre características gerais de Itaocara; resgate histórico sobre a formulação da política de transporte universitário no município; e desenho do programa Passe Livre Universitário.

2.1 – A GÊNESE: A POLÍTICA DO TRANSPORTE ESCOLAR PARA A EDUCAÇÃO BÁSICA

Sendo a educação básica um direito (subjeto) do cidadão brasileiro, conforme discutido no capítulo anterior, cabe ao Estado implementar ações no sentido de universalizá-la, ou seja, que permita o acesso e a permanência dos alunos nas escolas. Portanto, com o objetivo de amenizar as desigualdades regionais existentes no Brasil, o governo federal, estadual e municipal tem reconhecido e investido em políticas públicas educacionais, para diferentes níveis de escolaridade, de acordo com sua necessidade. Na educação básica, por exemplo, existem muitos programas, ações e políticas que auxiliam no acesso e permanência dos estudantes nas escolas, tais como: o Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE), o Programa Nacional do Livro Didático (PNLD) e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE). Tais programas mencionados, ajudam no amparo de algumas necessidades básicas do estudante como, por exemplo, alimentação básica; material escolar para os estudos; e o transporte da casa para a escola. Nesse sentido, é preciso reforçar que não

basta somente oferecer escolas; é preciso também oferecer meios para que os alunos cheguem até ela e lá permaneçam nela. (MOURA e CRUZ, 2013, p. 10).

De forma prática, para que o aluno chegue até a escola é preciso se deslocar até ela. No entanto, nem todos os estudantes possuem fácil acesso às escolas, por vários motivos, como distância de percurso; falta de transporte particular; falta de transporte público que circule próximo à sua localidade (nos casos de residências rurais, por exemplo); dentre outros empecilhos que impossibilitem tal deslocamento. Para dificuldades como essas, foi implementado, serviços de transporte escolar a fim de atender diversas demandas estudantis, proporcionando a possibilidade de acesso e a permanência do estudante nas escolas.

A oferta do transporte escolar no Brasil consiste em uma importante política assegurada pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 208, pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), no artigo 4, e pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em seu artigo 54, com o objetivo de promover o acesso dos alunos às escolas, condição básica para a garantia do direito à educação.

Na educação básica, foi implementado, ao longo dos anos, pelo Ministério da Educação (MEC), por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), três programas que visam garantir o acesso e a permanência dos estudantes, a partir da garantia da segurança e qualidade no transporte escolar, sendo esses: o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola.

Atualmente são mantidos apenas dois desses programas - PNATE (substituindo o PNTE) e Caminho da escola – que atendem demandas estudantis de alunos da educação básica que residem na zona rural. O extinto PNTE foi o primeiro programa implementado e vigorou somente de 1994 a 2007. Pois, devido seu caráter de uma “política de assistência financeira voluntária, afetava aos intervenientes político-partidários no momento da definição daqueles municípios que seriam contemplados, uma vez que diferentes agentes [...] influenciavam a execução da política de financiamento”. (MOURA e CRUZ, 2013, p. 11).

Com a substituição do PNTE pelo PNATE¹, o qual consiste na transferência direta de recursos da União para Estados, Distrito Federal e municípios, para custear todas as despesas com o transporte escolar (manutenção e seguro dos veículos, licenciamento e, até mesmo com a terceirização do serviço) dos alunos da educação básica, residentes em áreas rurais, sem necessidade de quaisquer convênios ou acordos (FNDE, 2019). O valor transferido, em dez

¹ Por meio da Medida Provisória nº 173, de 16 de março de 2004, referendada pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004.

parcelas anuais – de fevereiro a novembro -, é calculado considerando-se o número de alunos residentes em áreas rurais, matriculados em quaisquer anos da educação básica da rede pública (dado fornecido pelo Censo Escolar), multiplicado pelo valor per capita, definido pelo MEC.

Já o programa Caminho da Escola auxilia na renovação, padronização e ampliação da frota de veículos escolares das redes municipais, estaduais e Distrito Federal. Além das áreas rurais, o programa atende também comunidades ribeirinhas. Por essa razão, a aquisição dos transportes pode variar entre ônibus, mini ônibus, micro-ônibus zero quilômetro e de embarcações novas, lanchas e até mesmo bicicletas. O programa pode ser financiado de três formas distintas: assistência financeira do FNDE no âmbito do Plano de Ações Articuladas (PAR), conforme disponibilidade orçamentária consignada na Lei Orçamentária Anual; recursos próprios; e linha de crédito concedida pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) – exceto para as bicicletas.

Observa-se que todas essas políticas mencionadas são restritas à Educação Básica. Porém, há muitas iniciativas dessas, por parte de governos municipais, para atender estudantes universitários, como veremos na seção 2.3.

2.2 - MATERIAIS E MÉTODOS

O levantamento sobre a oferta de política de transporte universitário nos municípios do estado do Rio de Janeiro, apresentada na seção 2.3, foi realizada a partir de buscas de por meio dos sites e diários oficiais das prefeituras e canais de comunicação locais, no ano de 2019².

Além das informações referentes à realidade do município de Itaocara – que foi usado como base de fonte, principalmente, órgãos como IBGE e IDEB – para relatar o histórico das etapas de idealização, formulação, tomada de decisão e implementação do programa Passe Livre Universitário, foi diversificado os materiais e métodos a serem utilizados na análise. Para retratar o contexto de surgimento da demanda estudantil e os movimentos realizados durante o processo, além da perspectiva apresentada pela autora (que foi beneficiária do programa no período de 2013 a 2016), foram aplicadas entrevistas semiestruturadas³ a atores governamentais⁴ e revisado registros documentais, como notícias locais e registro de lei

² Apêndice 1 - Identificação de políticas de transporte universitário nos municípios do RJ - pesquisa realizada em 2019

³ Apêndice 2 – Roteiros de entrevista aplicado aos idealizadores/ implementadores do programa Passe Livre Universitário no município de Itaocara – RJ

⁴ Representantes da Secretaria de Educação, assessores do Executivo e servidor público do setor de transporte, que atuaram no governo municipal no ano da criação do programa.

municipal. Foram analisados também o arquivo, existente em 2019, de cadastros dos estudantes que fizeram uso do programa. No entanto, conforme apresentado na seção 2.4, os documentos disponibilizados não foram suficientes para obter uma análise precisa sobre os beneficiários. Ainda que análise sobre o perfil e perspectiva dos beneficiários seja apresentada, com outros materiais e métodos, somente no próximo capítulo, consideramos importante apontar as informações disponibilizadas nos registros da prefeitura, para que seja possível entender os trâmites e dificuldades enfrentadas no decorrer da pesquisa e posteriormente compreender as alternativas que foram utilizadas.

2.3 - A EXPANSÃO DA POLÍTICA DO TRANSPORTE ESCOLAR PARA O ENSINO UNIVERSITÁRIO – TRANSPORTE PÚBLICO UNIVERSITÁRIO E POLÍTICAS SIMILARES NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

O ensino superior, que até 1968 era restrito para apenas poucos privilegiados, com a maior possibilidade de acesso à Educação Superior, a partir da democratização do ensino, a demanda por transporte público universitário tornou-se comum em várias localidades do Brasil, principalmente daquelas que estão situadas, territorialmente, mais afastadas de cidades. Nesse sentido, conseqüentemente, os governos municipais têm se esforçado em ofertar políticas que buscam atender a demanda de locomoção da população ingressa no Ensino Superior, que reside distante da instituição de ensino.

No Brasil, embora haja um movimento das agendas públicas municipais em buscar por alternativas que possam ajudar a solucionar esse problema público, levantado pelos estudantes inseridos no ensino superior. No âmbito acadêmico, ainda são poucos os dados e estudos focados nessa nova vertente do transporte escolar. A ausência da disponibilização de dados e informações sobre esse assunto, torna necessário que seja realizado o levantamento de dados primários na área desejada. Para o nosso interesse neste trabalho, foi realizada uma pesquisa, sobre todos os municípios do estado do Rio de Janeiro⁵, via internet – Diários Oficiais dos municípios, sites oficiais das prefeituras, jornais locais ou similares – em que foram identificados 27 municípios (29,3%) que possuía programa de transporte escolar universitário em funcionamento, no ano de 2019 (Tabela 4). Enquanto em outros 23 municípios (25%) foram identificados a existência de programas similares executados em algum momento no município, porém não encontramos evidências que comprovem sua continuidade, em 2019. Somando essas

⁵ Apêndice 1.

duas realidades, 51 municípios do estado (54,3%) já implementaram política dessa natureza, fato que demonstra a importância dela, em várias realidades, para que seja efetivado o acesso e a permanência de estudantes universitários, nas universidades. Dentre as mesorregiões do estado do RJ, o Norte Fluminense e a Baixada Litorânea apresentaram maior dependência da oferta da política de transporte universitário, se comparado às demais regiões. Enquanto a mesorregião Norte Fluminense possui uma dependência de 80% dos municípios, a Baixada Litorânea chegou a atingir, em algum momento, 100% de dependência. Os demais municípios, em média, possuem cerca de 50% para menos⁶.

Além da análise quantitativa desses valores identificados, observamos, no momento do levantamento das informações, que em alguns municípios os programas possuem/ possuíam nomes para identificação, tais como: o próprio Passe Livre Universitário, no caso de Itaocara; Transporte Escolar Universitário e de Curso Técnico, nos casos de Aperibé e Duas Barras; Programa Especial de Transporte Universitário, em São José do Vale do Rio Preto; Programa de Transporte Social Universitário, em Macaé; dentre outros. Enquanto em alguns municípios – como Aperibé, Araruama, Bom Jardim, Cachoeiras de Macacu, Itatiaia e Quissamã - a política era executada por meio da oferta direta do serviço de transporte universitário, ou seja, a própria prefeitura oferecia o meio de locomoção para chegar até o destino da IES e retornar para a residência. Em outros municípios, a política vinha sendo realizada por meio de ajuda de custo com o transporte, a partir de recargas de bilhete de passagem (cartão), quando possível ou a oferta de bolsa de auxílio transporte, como é o caso de São João da Barra, Magé, Maricá, Armação dos Búzios, entre outros.

⁶ Neste trabalho, não há pretensão em aprofundar na análise sobre o motivo desses valores identificados. Almeja-se que os dados sejam utilizados, posteriormente, para análises que serão realizadas em outros trabalhos independentes.

Tabela 4 – Rio de Janeiro: municípios que implementaram programas de transporte universitário, por mesorregião (2019)

Mesorregiões do estado do Rio de Janeiro	Com programas ativos	(%)	Implementaram programas, mas não há comprovação de continuidade dele	(%)	Sem identificação de programa	(%)	Total de municípios na mesorregião	(%)
Norte	7	70,0	1	10,0	2	20,0	10	100,0
Noroeste	4	30,8	2	15,4	7	53,8	13	100,0
Baixadas Litorâneas	5	50,0	5	50,0	0	0,0	10	100,0
Centro Metropolitana	1	6,3	5	31,3	10	62,5	16	100,0
Sul	7	23,3	7	23,3	16	53,3	30	100,0
Total:	3	23,1	3	23,1	7	53,8	13	100,0
	27	29,3	23	25,0	42	45,7	92	100,0

Fonte: Elaboração própria, a partir de levantamento de dados primários realizado pela autora.

No total, a mesorregião Noroeste Fluminense possui 7 municípios que não foram identificados nenhum programa dessa natureza e 6 municípios, incluindo Itaocara-RJ, que possuem ou já possuíram programas de transporte universitário, até 2019.

Os municípios situados na mesorregião Noroeste Fluminense ficam, se comparados a outras localidades, territorialmente afastados e socialmente isolados dos grandes núcleos urbanos, que acomodam polos universitários. Na região, Itaperuna é a cidade que possui o maior quantitativo de IES, cursos técnicos e profissionalizantes. Outro polo universitário importante para a região fica localizado na mesorregião Norte Fluminense, em Campos dos Goytacazes. Outros polos universitários, com maior concentração e variedade de cursos, ficam situados em regiões mais distantes, como na região metropolitana do RJ ou próximos a ela. Fato que dificulta ou impossibilita ainda mais o deslocamento de estudantes itaocarenses para essas regiões. Tendo que optar, quando possível, por mudar para outra localidade ou desistir de prestar determinado curso.

Recentemente, outros municípios mais próximos de Itaocara, como Santo Antônio de Pádua e São Fidélis, adquiriram mais opções de cursos e até mesmo tornaram-se sede de instituição pública federal.

A mudança do cenário no cenário da Educação Superior na mesorregião Noroeste Fluminense e proximidade, somado ao incentivo do governo federal, por meio das políticas de acesso e permanência ao ensino superior, motivaram ainda mais o desejo dos estudantes itaocarenses em buscar meios, juntos ao poder público municipal, para concretizar a possibilidade de ingressar em uma IES. Esse percurso e processo de criação da política de transporte universitário em Itaocara, será abordado na próxima seção.

2.4 – TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO EM ITAOCARA - PROGRAMA PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO

Antes de detalharmos as características e os requisitos do programa Passe Livre Universitário, importa apresentar, brevemente, algumas informações sobre a realidade do município de Itaocara.

Conforme exposto anteriormente, o município fica situado na mesorregião Noroeste Fluminense, composto por uma população de 22.899 habitantes (Censo: 2010), distribuídos em uma área territorial de 433,2km², constituído de 6 distritos: Itaocara (sede), Laranjais, Portela, Jaguarembé, Estrada Nova, e Batatal.

As principais atividades econômicas na região são a produção de leite e derivados (requeijão, leite condensado, doce de leite e leite em pó) e a pecuária de corte, além da indústria têxtil, indústria mobiliária, produtos alimentícios artesanais e comércio em geral – sem considerar a Administração Pública municipal.

O PIB total da cidade, a partir do último levantamento feito em 2018, foi de R\$542632,42, ocupando a 61ª posição, em relação aos demais municípios do estado do Rio de Janeiro, que possui em sua totalidade R\$ 758859 milhões. Já o PIB per capita de Itaocara é de R\$ 23342,04, ocupando a 48ª posição, em relação aos demais municípios do estado. Embora ocupe a 4ª posição, de 13 municípios da mesorregião Noroeste Fluminense.

Segundo a publicação Finanças dos Municípios Fluminenses (2014), o município de Itaocara assumiu uma das piores colocações no ranking do estado em relação a arrecadação da receita total (R\$ 48.232.958,1) e receita per capita (R\$ 2.113,26), respectivamente: 79º e 77º.

Em contrapartida, embora os valores arrecadados sejam baixos (se comparado aos demais municípios do estado do Rio de Janeiro), observa-se um bom investimento na Educação do município. Ainda segundo a Finanças dos Municípios Fluminenses (2014), Itaocara ocupa o 43º lugar no ranking do estado, em despesa com educação por aluno na rede municipal, sendo R\$11.148.282,5 com 1.830 alunos. Esses gastos têm refletido nos resultados alcançados pelo

município no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb). O Ideb de Itaocara dos anos iniciais do ensino fundamental (Rede pública), em 2019, foi de 6,3, ocupando o 5º lugar no ranking do estado do Rio de Janeiro. Já nos anos finais do ensino fundamental (Rede pública), o Ideb foi de 5,5, ocupando o 1º lugar no ranking do estado.

2.4.1 - A formulação e implementação do programa Passe Livre Universitário - um resgate da memória, a partir da experiência pessoal da autora e das informações levantadas sobre o processo

A articulação inicial da criação do programa se deu a partir do início do mandato do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL), em 2013, quando o partido elegeu pela primeira vez, na história do país, um representante do Executivo a nível municipal⁷. Para além do contexto nacional, a importância em destacar tal fato ocorrido é que, pelo resgate histórico do município, Itaocara geralmente elege representantes de direita. O que evidencia e chama atenção para as mudanças de perspectivas e posicionamentos político-sociais que ocorriam, naquele momento, na população itaocarense.

Nesse mesmo ano, aconteceram algumas ondas de mobilizações estudantis, principalmente com lideranças de esquerda, que ocorriam pelo país como um todo. Em Itaocara aconteceu, no início de 2013, pela primeira vez, uma articulação do movimento estudantil com a prefeitura de Itaocara, em prol de uma demanda estudantil do Ensino Superior. Foi em junho desse mesmo ano que ocorreu, por exemplo, a “Manifestação dos 20 centavos” (também envolvendo reivindicações em prol do acesso à mobilidade, em contexto mais amplo). Momento esse que revigorava o desejo e consciência sobre as lutas de grupos de interesses. Um movimento iniciado nas grandes metrópoles e reproduzidas em pequenas cidades no interior, que foram estimuladas, possivelmente, por meio da propagação de informações nos meios de comunicação da internet, que vinha ganhando cada vez mais força e relevância, principalmente entre os jovens.

Portanto, com um novo contexto político em Itaocara, os estudantes viram a oportunidade de, junto ao governo municipal, criarem uma proposta de oferta do serviço de transporte público universitário, que atendesse a toda a população que tivesse interesse em cursar o ensino superior fora, nas cidades próximas ao município. Pois embora, naquela época,

⁷ Gelcimar Gonzaga.

já houvesse o serviço de transporte universitário na cidade, o custeio era privado, o que tornava inviável para aqueles que não tinham recursos suficientes para pagar o deslocamento.

Após esse primeiro momento, da identificação de um problema, a demanda estudantil foi levada à assembleia pública, em fevereiro de 2013. Esse segundo momento foi considerado muito importante, pois além de possibilitar a escuta sobre os interesses sociais, apresentados pelos representantes estudantis, o processo pode ser formalizado ao ser levado para a discussão da agenda de políticas públicas e também aberto para os demais interessados no assunto.

No mês seguinte foram iniciadas as reuniões dos representantes do governo municipal, primeiros funcionários envolvidos na elaboração e execução da política e com os representantes estudantis, para principiar a formulação do desenho do programa. Durante essa primeira etapa, segundo os entrevistados (representantes/ funcionário do governo municipal que, na época, participaram ativamente da etapa de formulação e implementação do programa), foram realizadas visitas a outros municípios que já ofertavam programas similares – tais como Cantagalo, Aperibé e Cambuci -, para conhecer e analisar as adaptações necessárias à realidade de Itaocara. Além da contribuição de outras prefeituras, representantes do movimento estudantil local participaram ativamente desse processo de criação, sendo eles, inclusive, quem indicaram as primeiras rotas a serem atendidas: Itaperuna e Campos dos Goytacazes.

Posteriormente ao levantamento feito, sobre outros programas similares ao interesse dos estudantes de Itaocara e a adequação de acordo com a realidade e possibilidade do município, a proposta técnica para concretizar as ações propostas para sanar a demanda de mobilidade estudantil, foi desenhada, inicialmente, conforme apresentado no Quadro 3.

Quadro 3 - Descrição técnica, inicial, sobre o programa Passe Livre Universitário em Itaocara.

Nome do programa:	Passe Livre Universitário
Objetivo:	Possibilitar o acesso e permanência dos estudantes de ensino superior e técnico, por meio da oferta de transporte público universitário
Beneficiários:	Estudantes matriculados em IES próximas ao município
Rotas:	Inicialmente ⁸ , Campos dos Goytacazes e Itaperuna
Serviço:	Licitação
Recursos:	Royalties para a Educação

Fonte: elaboração própria, a partir do levantamento feito

⁸ Posteriormente, ainda no primeiro ano, passou a ser atendida outras duas rotas: Santo Antônio de Pádua e São Fidélis.

Foi apresentado o projeto de Lei nº 932, de 26 de fevereiro de 2013, em que dispõe sobre a concessão de transporte intermunicipal a estudantes de curso superior e de nível técnico e de outras providências. A tomada de decisão sobre a implementação da política foi, portanto, validada a partir da data de sua publicação, que ocorreu no dia 14 de março de 2013. E, de acordo com o art. 5º da mesma, financiada por meio dos recursos concedidos para a quitação das despesas oriundas de dotações próprias, consignadas no orçamento vigente, suplementadas se necessário.

Para que a política fosse, de fato, implementada, foram elencados alguns critérios básicos de exigência para tornar-se beneficiário do programa, a saber:

- Poderia fazer uso do transporte público universitário todo estudante que estivesse matriculado em alguma IES;
- Além da matrícula, era exigido que comprovasse residência no município de Itaocara.

Os estudantes que fizessem o requerimento do benefício e estivessem enquadrados nos pré-requisitos, apresentados anteriormente, seriam contemplados com a “Carteira de Passe Livre”, a qual os garantiam (e institucionalizava) o uso do transporte universitário.

Em abril de 2013, foi realizada a primeira licitação para aquisição de frotas, para que atendessem a demanda inicial, sendo essas: 1 ônibus semileito para Itaperuna e 2 ônibus semileito para Campos dos Goytacazes - um passando pelo distrito de Portela e outro pelo distrito de Jaguarembé. Além dos ônibus, haveria também vans extras, em caso de excesso de passageiros. Essa necessidade variava de acordo com o dia da semana e o calendário de horário de aulas dos estudantes matriculados nas disciplinas. No primeiro momento, o programa atendia, principalmente, os estudantes do período noturno, mas também atendia estudantes de período integral que faziam o uso do transporte duas vezes na semana (segunda-feira e sexta-feira). Para essa demanda, foi disponibilizado também, um ônibus que saía na madrugada de segunda-feira com destino a Campos dos Goytacazes, que tinha apenas o objetivo de levar esse grupo especificado. Posteriormente a esse momento inicial, ainda no primeiro ano de funcionamento, foram inseridas duas rotas de interesse que já eram atendidas, parcialmente, no percurso, com os seguintes destinos: Santo Antônio de Pádua (sentido Itaperuna) e São Fidélis (sentido Campos dos Goytacazes).

Para além da adequação de frotas e rotas de percurso, o primeiro ajuste feito no programa, durante o processo, ocorreu após a intervenção do Ministério Público, em 2014, que

exigiu que fosse incluído como critério de elegibilidade a condição de que o título de eleitor do beneficiário fosse do município de Itaocara. Segundo os atores governamentais, que foram entrevistados sobre esse processo, embora não fosse desejo de o poder público municipal deliberar essa exigência (para que o programa não fosse associado a compromisso político), tiveram que cumprir a solicitação para que o programa fosse mantido.

No decorrer do ano de 2014 até meados de 2016, não ocorreram alterações relevantes no programa, apenas adequações e acordos entre os próprios os usuários, os motoristas e o supervisor de transporte, como ajustes de horários (saída e retorno), mudança de percurso entre as IES, quantidade de frota necessária para determinados dias, entre outros similares. No entanto, ainda em 2016, iniciou o processo de extinção do ônibus da madrugada, de segunda-feira, para os estudantes que residiam em Campos dos Goytacazes. Embora tal decisão tenha afetado diretamente a esse grupo específico, a maior parte dos beneficiários não sofreram impactos e a demanda ficou suprimida.

Ainda em 2016, um importante marco temporal, que ocorreu nesse ano, foram as eleições municipais que resultaram, em Itaocara, o fim do mandato do governo em exercício. Resultando na candidatura, oposta ao contexto de 2013, e o retorno do poder da representação da direita ao município, por meio do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB). Nesse contexto, de fim do mandato, a licitação não foi refeita, estendendo o período sem o serviço de transporte universitário até o ano seguinte. Em março de 2017, como consequência do aumento do período em que os estudantes continuavam sem respostas do governo municipal sobre o retorno do transporte universitário, foi organizado um ato de manifestação estudantil em frente à prefeitura de Itaocara (Figura 4).

Figura 4 - Manifestação estudantil em defesa da manutenção do transporte universitário, de Itaocara RJ, em 2017



Fonte: (Foto: Seylor Ornellas/ Folha Itaocarense) – 09/03/2017

Segundo o jornal local Folha Itaocarense (2017), durante o ato, os universitários gritavam as seguintes palavras de ordem: "Oh Manoel! Como é que é?! A educação é prioridade ou não é?!" e "Oh Manoel! Me diz então?! Por que pro lixo não teve licitação?!".

Na ocasião, o prefeito propôs que 5 universitários dialogassem dentro da prefeitura, proposta que foi negada pelo movimento, desdobrando em uma conversa aberta, com todos, na rua pública. Foi relatado, por alguns estudantes, a perda do semestre devido à falta de transporte. Além de deliberar a data da realização da próxima licitação, foi iniciada uma negociação sobre demandas específicas para cada destino das IES – como o tempo de espera, para o retorno, muito longo dos estudantes de São Fidélis, por precisar aguardar o retorno dos estudantes de Campos dos Goytacazes – e a ausência de transportes, principalmente no retorno, para os estudantes residentes em distritos que não fazem parte do percurso do trajeto, como é o caso de Batatal e Laranjais (segundo distrito mais populoso). Posterior às negociações e adequações necessárias, o transporte universitário retornou ao funcionamento, ainda em março do mesmo ano, conforme combinado. Percebe-se, mais uma vez, por meio da pressão feita pela reivindicação popular, a relevância do programa no município de Itaocara. E em resposta, a disposição dos governantes em solucionar o problema apresentado.

Durante o processo de adequações do programa, no ano de 2017 (início do novo mandato), a principal alteração refere-se à prestação de serviço das frotas. Embora tenha mantido as frotas das linhas Campos dos Goytacazes e Itaperuna com serviço terceirizado, adquirido por meio de licitação, as linhas Santo Antônio de Pádua e São Fidélis passaram a

serem atendidas com frotas de ônibus escolares da própria prefeitura, popularmente nomeados como “os amarelinhos”.

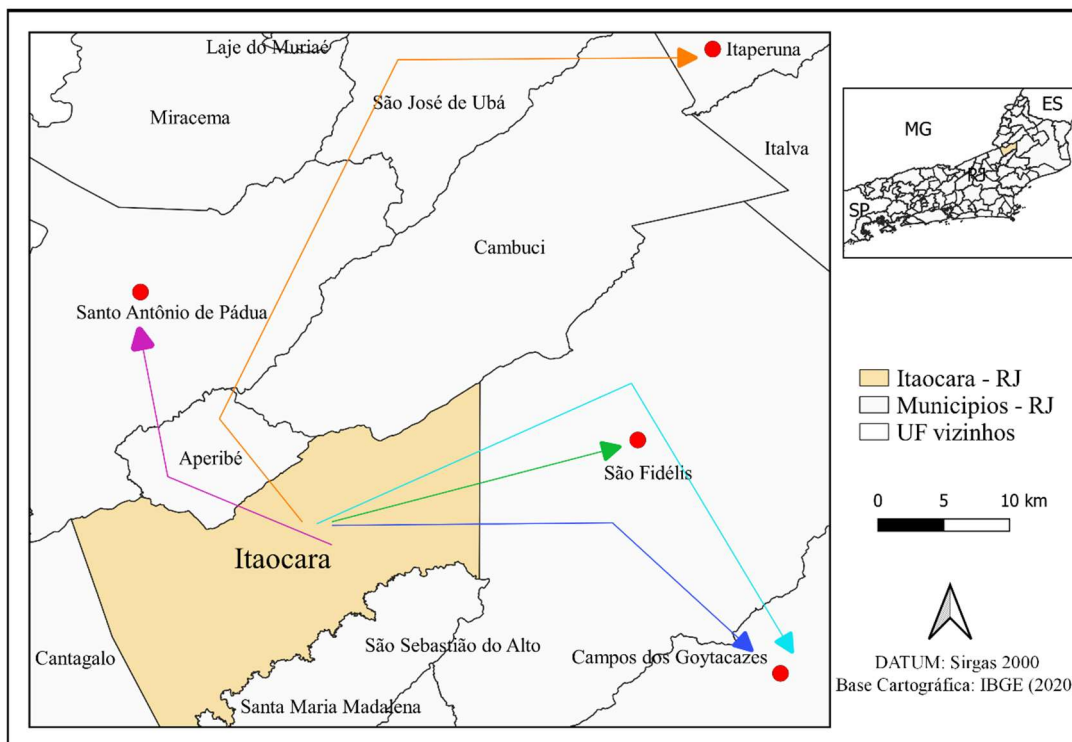
Quadro 4 - Linhas das rotas de viagem, para as IES, com origem em Itaocara - RJ

Linha	Saída	Retorno	Frota	Transportes
Campos dos Goytacazes	16h	Entre 22h e 22h30	Terceirizada	Ônibus semileito, micro ônibus e/ou van
Itaperuna	16h30	Entre 22h e 22h30	Terceirizada	Ônibus semileito e van
Santo Antônio de Pádua		Entre 22h e 22h30	Prefeitura	Ônibus escolar
São Fidélis		Entre 22h e 22h30	Prefeitura	Ônibus escolar ou van

Fonte: elaboração própria.

A decisão foi tomada com o intuito de, para além de reduzir o custo com o programa, atender a demanda apresentada, principalmente, pelos estudantes de São Fidélis, que vinham reclamando sobre o tempo de espera para o retorno à casa. O motivo da escolha das linhas que continuariam com o ônibus semileito, era devido ao maior trajeto em estrada e, conseqüentemente, necessitar de melhor conforto e acomodação até o destino final, conforme apresentado na Figura 5. Apesar das mudanças nas frotas terem sido motivo de críticas na época, as rotas foram mantidas e, inclusive, mais bem assistidas, para atender as demandas e adequações necessárias. Mantendo, portanto, a nova estrutura durante todo o mandato.

Figura 5 - Rotas para as cidades de destino das IES.



Fonte: Elaboração própria.

No ano de 2018, os recursos de financiamento do programa, que eram oriundos da Educação, passaram a ser provenientes da Assistência Social, mantendo a gestão do programa sob responsabilidade da Secretaria de Educação. Embora houvesse a justificativa de que a responsabilidade e distribuição do recurso da Educação no município deve ser destinado ao Ensino infantil e Fundamental I e II, também havia na época, um interesse em eliminar o caráter universal do programa e torná-lo assistencialista – usando como base de dados o Cadastro Único para Programas Sociais (CadÚnico). Apesar das especulações, o desenho do programa não sofreu tal alteração, permanecendo com os mesmos critérios para o cadastro.

No decorrer do ano de 2019, não ocorreram alterações significativas no programa. No entanto, foi justamente nesse mesmo período que ocorreu o levantamento dos documentos físicos, referentes à ficha cadastral dos beneficiários, para a análise desse processo. Um problema identificado já de início, foi o fato de que, embora o programa efetuasse o processo de cadastramento desde o primeiro funcionamento, somente recentemente havia sido digitalizado. Ou seja, somente os novos cadastrados haviam sido inseridos no sistema. Em contrapartida, os cadastros físicos arquivados eram somente de 2018 em diante e sem precisão de data do cadastro. A falta de documentação necessária para o resgate documental temporal,

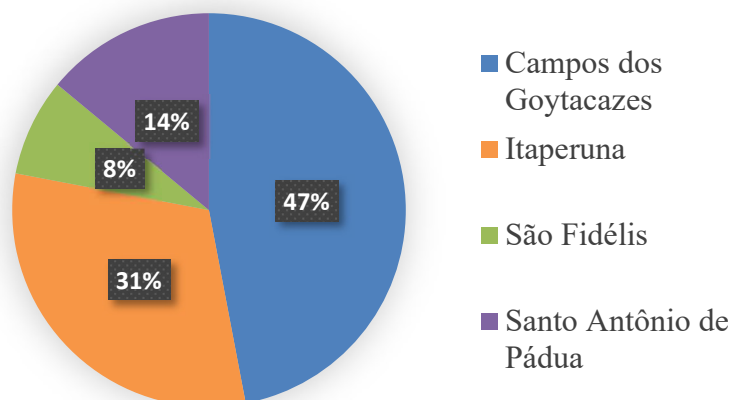
impossibilitou que fosse efetuado um levantamento exato sobre o quantitativo dos beneficiários, a partir da implementação do programa, em 2013.

Por esse motivo, fez-se necessário apresentar, primeiramente, as informações que eram coletadas nos cadastros que tinham como objetivo manter o banco de dados interno sobre os beneficiários do programa e emitir a carteirinha de identificação, a partir das informações dos estudantes. Sendo, portanto, recolhidas as seguintes informações: nome; sexo; nascimento; curso; instituição; cidade da IES; endereço; bairro e telefone.

Ainda que não fosse possível realizar análise quantitativa com precisão, devido ao fato de os documentos estarem incompletos, foi realizada uma análise somente⁹ sobre a estimativa de alunos cadastrados no período de 2 anos, a partir do material disponível, considerando os anos de 2018 e 2019.

De acordo com o levantamento de dados obtidos nos cadastros realizados nos anos de 2018 e 2019, durante esse período, foram cadastrados 436 estudantes, sendo: 204 (47%) de Campos dos Goytacazes; 137 (31%) de Itaperuna; 62 (14%) de Santo Antônio de Pádua; e 33 (8%) de São Fidélis – as proporções de matrículas em cada destino, pode ser observada também no Gráfico 1.

Gráfico 1 - Quantidade, percentual, dos estudantes cadastros – nas cidades contempladas pelo programa – 2018 e 2019



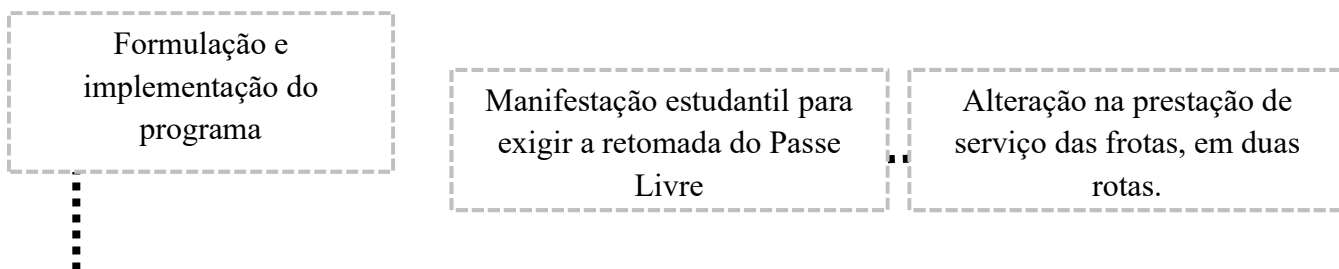
⁹ No próximo capítulo será explicado como a metodologia foi adaptada, após percebermos que não tínhamos dados completos para a análise quantitativa.

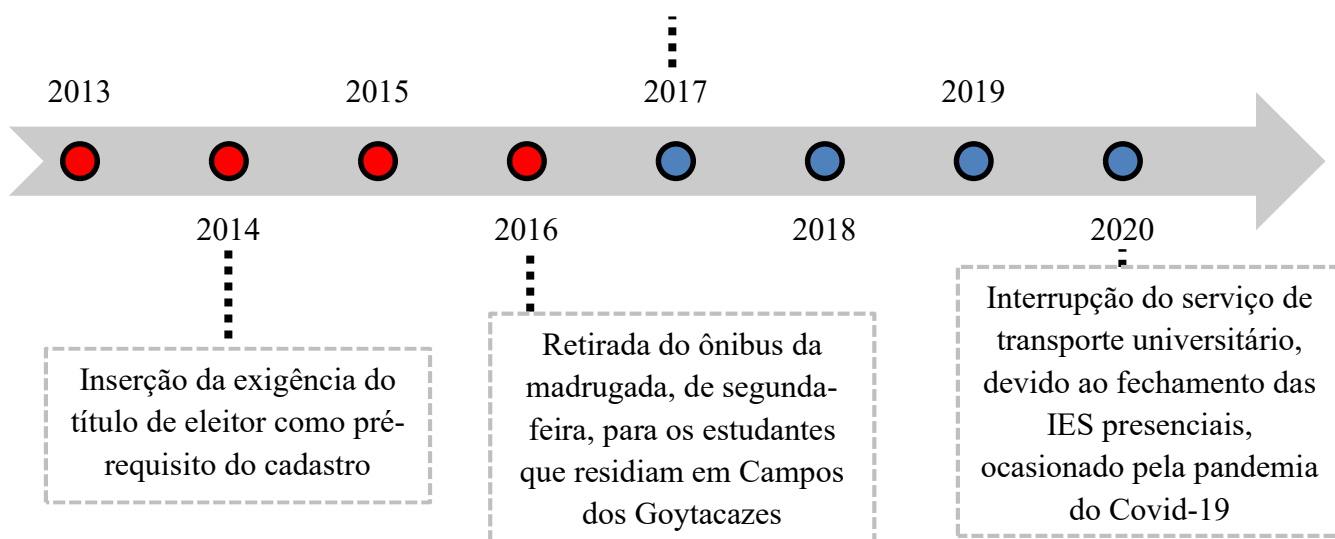
Fonte: Elaborado pela autora, a partir das fichas cadastrais dos beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara, disponibilizadas pela Secretaria de Educação de Itaocara.

Percebe-se que a proporção de matrículas no município de Campos dos Goytacazes é quase a metade da quantidade total de beneficiários matriculados. O que possibilita entender, por exemplo, o motivo de Campos receber o maior investimento na quantidade de frotas para esse destino. Vale salientar que, com a extinção do ônibus da madrugada, que era o maior interesse daqueles que estudam em período integral, poucos desses estudantes continuaram a fazer a renovação do cadastro. Como faziam o uso do transporte de forma mais esporádica, passaram a ser considerados “caronas”, ou seja, sem cadastro formalizado e conseqüentemente sem registro no levantamento. Dessa forma, se fosse possível considerar esses estudantes não cadastrados, possivelmente haveria um número ainda maior a ser considerado (ainda que também elevasse a proporção também omitida nos outros municípios).

Em 2020, a oferta do serviço de transporte universitário em Itaocara foi interrompida, assim como os demais serviços presenciais, devido a pandemia ocasionada pela Covid-19, que exigia como medida preventiva o isolamento social. Ainda assim, o serviço de transporte universitário funcionou no exercício de 2020 até a semana anterior ao início do decreto da quarentena, além do licenciamento que permaneceu em vigor até novembro de 2020. Durante os primeiros 8 anos de execução, dividido em dois mandatos distintos, do programa Passe Livre Universitário, alguns acontecimentos e adequações ocorridas no decorrer do processo - conforme evidenciado na Figura 6 -, alteraram, parcialmente, o formato inicial do programa, embora seu objetivo, meta, gestão e público-alvo tenham se mantido.

Figura 6 - Linha do tempo dos principais processos e mudanças do programa Passe Livre Universitário





Fonte: Elaboração própria.

2.4.2 – Análise técnica sobre o programa Passe Livre Universitários (Itaocara-RJ), a partir das características de uma política pública

Para contextualizar tal discussão sobre o objeto estudado, à luz do que foi apresentado até o momento, consideramos o transporte escolar e universitário como um serviço que possibilita amenizar, ou até mesmo sanar, o problema público sobre a dificuldade de acesso/locomoção (residência à instituição de ensino e vice-versa) dos estudantes. A busca pela solução de tal problema, vai de encontro ao desejo em efetivar a permanência estudantil e eliminar a evasão escolar. Embora já houvesse demanda para esse problema no município de Itaocara-RJ, somente no início de 2013, com a mudança do governo municipal, que os estudantes do ensino superior se mobilizaram para solicitar o serviço do transporte público gratuito. Nesse contexto, Capela (2018. p.16) afirma que é justamente por meio da mobilização que os conflitos são socializados e são institucionalizados no sistema político. Ou seja, se o problema público é evidenciado pela comunidade e absorvido pelo poder público, há mais chances de tornar-se formalizada e necessária.

No primeiro momento, a política de transporte escolar em Itaocara houve, além do próprio governo, o envolvimento de múltiplas representações sociais em sua formulação e tomada de decisão, tais como representantes estudantis, empresários de frota locais e alguns comerciantes. Em aspectos técnicos, a tipologia da política de transporte público universitário, analisada neste trabalho, apresenta características identificadas em uma política distributiva. Segundo Secchi, Coelho e Pires (2019, p. 32), “esse tipo de política se desenvolve em uma

arena menos conflituosa, considerando que quem paga o “preço” é a coletividade. A grande dificuldade no desenho de políticas distributivas é a delimitação do grupo beneficiário.” Pois dificilmente é possível identificar quem é ou não parte dos beneficiários. No programa Passe Livre Universitário de Itaocara, embora o benefício seja ofertado de forma universal, ou seja, qualquer pessoa pode ser beneficiária do programa, independentemente de suas condições financeiras, na prática contempla apenas um grupo restrito, pois não é do interesse de todos os grupos populacionais fazer uso direto do programa.

Posteriormente a análise de dados e resultados obtidos em nossa investigação – que será apresentada no próximo capítulo – estima responder as dúvidas que tenham surgido no decorrer da leitura realizada até o momento. Serão apresentados os materiais e métodos aplicados para a análise das perspectivas dos gestores e dos beneficiários, sobre a importância do programa para o município. Além da análise comparativa sobre os gastos públicos e privados.

CAPÍTULO 3: DETERMINANTES PARA A MANUTENÇÃO DA POLÍTICA DE TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO NO MUNICÍPIO DE ITAOCARA/RJ.

O objetivo deste capítulo é de captar a visão dos gestores e dos estudantes (beneficiários) acerca dos benefícios da implementação e da manutenção e de possíveis malefícios, caso ocorra a extinção do programa. E, também, de analisar suas percepções em relação aos efeitos gerados, por ele, à sociedade itaocarense, de modo geral.

Para realizar a análise, foi utilizado, de forma geral, a metodologia qualitativa, a fim de nos aproximar e entender sobre as diferentes perspectivas. Na primeira seção (3.1), visando apresentar a perspectiva dos atores governamentais e sociais envolvidos no processo de formulação da política, foi elaborado um roteiro semiestruturado para a aplicação de entrevistas (representado no Apêndice 2), aplicados à representantes do governo municipal (no mandato implementado) e servidores públicos envolvidos diretamente no processo de elaboração e de execução do programa. Além do relato desses atores, foi acrescentado na análise a experiência da autora como beneficiária do programa no período de 2013 a 2016.

Durante o processo de investigação exploratória, foram realizadas algumas visitas à Secretaria de Educação da prefeitura de Itaocara – nos anos de 2018 e 2019 – para estabelecer os primeiros contatos com os atuais responsáveis pela execução desse programa no município, conhecer o ambiente de trabalho e a composição da estrutura organizacional. Foi a partir desses primeiros contatos, com os atuais responsáveis, que foi possível perceber a necessidade de também fazer contato com atores que estiveram envolvidos no processo inicial desse programa, para obter informações sobre a primeira etapa. Para isso, foram indicados alguns responsáveis por esse processo, no momento inicial do projeto.

Além da construção e organização das ideias, sobre como foi formulado o programa, de forma cronológica, o contato com esses atores possibilitou também alguns esclarecimentos sobre determinadas ideias e percepções ainda não fundamentadas, evitando possíveis equívocos.

Em seguida, na segunda seção (3.2), estendemos a análise por meio de dados empíricos comparativos, referentes aos gastos públicos e individuais. Tal demonstrativo tem por objetivo viabilizar a percepção do leitor sobre a dimensão econômica e financeira alcançada pelo programa, o que interfere diretamente na vida do beneficiário, da sua família e indiretamente em parte da comunidade local. Além de permitir que seja esses gastos sejam associados de forma mais explícita, a partir dos relatos mencionados pelos gestores públicos na primeira seção

deste capítulo. Para essa análise, foi realizada a tabulação comparativa dos gastos públicos com o transporte universitário (fornecido pela Secretaria de Educação) e individuais com transporte coletivo para o acesso às IES, a partir do custo calculado por rota.

Por fim, na última seção (3.3), buscou-se apresentar a percepção e perspectiva dos usuários do serviço no período de 2013 a 2020, captadas a partir dos resultados obtidos após a aplicação do formulário online, via plataforma Google Forms, por meio do método bola de neve. Segundo Vinuto (2014), o método de bola de neve é uma forma de amostra não probabilística, ou seja, não é possível determinar a probabilidade de seleção de cada participante na pesquisa, mas por meio dos dados obtidos é possível estudar determinados grupos que são de difícil acesso. Na etapa inicial desse tipo de análise, é necessário acesso a documentos e/ou informações chaves que possibilitam localizar pessoas que possuem o perfil necessário para a pesquisa e a partir desses, inicia o processo de “bola de neve”.

Nesta pesquisa, o pontapé inicial foi dado a partir de 3 elementos chaves: o supervisor do transporte universitário, que possibilitou o acesso ao limitado acervo com informações sobre os beneficiários; os próprios documentos disponibilizados por ele, em que entre esses continha as fichas cadastrais dos estudantes matriculados; e por último, parte da rede de contatos da pesquisadora, enquanto cidadã itaocarense e ex-beneficiária do programa.

Para Bernard (2005), essa técnica é útil para estudar populações difíceis de serem acessadas, principalmente se considerarmos a imprecisão quantitativa. No caso das fichas cadastrais disponibilizadas pela Secretaria de Educação, por exemplo, não foi possível fazer um levantamento exato dos beneficiários do programa, desde a sua criação em 2013, pois os arquivos retroativos a 2018, foram perdidos ou desfeitos. Ainda assim, as fichas cadastrais arquivadas, tinham maior volume referente ao ano de 2019, havendo apenas algumas de 2018 e possivelmente algumas matrículas de 2017. A imprecisão se deu devido a dois fatores principais. O primeiro motivo diz respeito à falta de cadastro no sistema digital, até meados de 2019. Ou seja, todas as fichas cadastrais, anteriores a esse momento, eram feitas em papéis impressos. O que facilita a perda desses documentos. O segundo motivo refere-se à duplicidade de versões de fichas cadastrais, em que a primeira versão constava a informação do ano em que foi feito o cadastro, enquanto a segunda versão (2019 em diante), deixou de constar essa informação. O que pôde ser apurado nessa situação é que, de fato, foram perdidas as fichas anteriores a 2017. Por essas razões, foi tomada a decisão de analisar as informações por meio desses métodos.

3.1. DA FORMULAÇÃO AO MONITORAMENTO DO PROGRAMA PASSE LIVRE UNIVERSITÁRIO NO MUNICÍPIO DE ITAOCARA - RJ - ANÁLISE A PARTIR DA PERSPECTIVA DOS ATORES GOVERNAMENTAIS ENVOLVIDOS NESSE PROCESSO.

Para instruir sobre o processo de análise dessa etapa da pesquisa, cabe apresentar algumas informações sobre o contexto de aproximação com o objeto de estudo e os entrevistados. Essa relação de proximidade dos atores governamentais, envolvidos no processo de formulação, implementação e monitoramento foi iniciada ainda nos meados de 2018, no processo de estruturação do projeto de pesquisa para a dissertação.

Para esses primeiros passos, foi feita uma visita inicial a Secretaria de Educação de Itaocara, onde foi realizado o primeiro contato com o supervisor de transporte universitário – esse primeiro ator foi fundamental para auxiliar na confirmação das informações gerais sobre o funcionamento do programa -, que, posteriormente, veio se tornar a peça-chave de comunicação e abertura em futuras vistas. Na ocasião, foi apresentada parte da proposta de pesquisa e alguns interesses iniciais sobre o processo de formulação e implementação do programa, além de ter sido estabelecida uma relação de confiança e interesse em dar prosseguimento na pesquisa, de ambas as partes. Foi, portanto, a partir dessa relação de confiança, que foram abertas portas e firmada a credibilidade sobre a visita pelo setor; acesso a documentos e informações detalhadas; e a aproximação a outros atores governamentais.

Nesse sentido, ao que nos interessa nesta seção, foram realizadas, a partir de 2018, considerando para além do próprio supervisor de transporte, 4 entrevistas com atores governamentais, sendo esses: 1 chefe de gabinete do prefeito, em 2013, que atuou na formulação e implementação da política; e 3 secretários de Educação (que transitaram durante o período analisado), sendo: o primeiro também secretário no governo anterior e ativo no processo de formulação da política; a segunda foi secretária durante o mandato e ano (2019) de maior aproximação da pesquisa, além de primeira dama; e por último, o secretário de Educação do último governo (2020). Além dos entrevistados mencionados, foram feitas algumas tentativas de contato com um funcionário que foi assessor, em 2013, do prefeito, na época, e também um dos idealizadores da política. No entanto, pela distância física, indisponibilidade de agenda e possível desinteresse na participação, a sua participação ficou inviabilizada.

O primeiro roteiro, apresentado no Quadro 5, foi elaborado e aplicado a todos os entrevistados mencionados anteriormente, exceto o último secretário de Educação (2021), pois

houve adequações nas perguntas (disponível no Apêndice 2), devido à mudança de interesse de informações a serem oferecidas por esse último contato.

Quadro 5: Roteiro de entrevista – idealizadores/ implementadores do programa *Passe Livre Universitário* em Itaocara – RJ

A prestação de serviço do transporte universitário como política de acesso ao Ensino Superior e incentivo à formação profissional: análise situacional sobre o programa passe livre universitário em Itaocara - RJ

1. Como surgiu a proposta da criação do programa *Passe Livre Universitário* no município de Itaocara – RJ?
2. Qual foi a sua participação no processo de elaboração da política e qual cargo ocupavam na época?
3. Quais outros atores sociais estiveram envolvidos nesse processo de elaboração do programa?
4. Quais ferramentas e/ou métodos foram utilizados como instrumento de análise para a elaboração dessa política no município? Como foi desenhado o programa?
5. Quando e como foi a implementação dessa política? Fale um pouco sobre o que se lembra desse primeiro momento da implementação (público-alvo, transportes, destino e outros detalhes).
6. Qual a sua percepção sobre os benefícios gerados pelo programa?

Fonte: Elaboração própria.

A primeira entrevista, realizada em outubro de 2019, com o chefe de gabinete do governo que idealizou a política de transporte universitário em Itaocara, possibilitou nos aproximar sobre a percepção inicial acerca da idealização e perspectivas criadas na época. Na ocasião, o entrevistado relatou que a ideia da política iniciou quando a equipe do partido chegou para verificar como transformar o conjunto de propostas de governo, em período de campanha, em ações. Dentre tais propostas, buscava-se para a Educação oferecer política pública para a juventude, pensando em um investimento social e com retorno a longo prazo. Foi, então, a partir dessa busca e em conjunto com o interesse apresentado por representantes estudantis do município que surgiu a proposta do *Passe Livre Universitário*. A partir desse interesse, foi conduzido assembleia em conjunto com uma comissão de estudantes, por distritos e também por universidade, para acompanhar o processo de criação do programa.

Sobre o desenho do programa, inicialmente os representantes da prefeitura de Itaocara foram visitar outras prefeituras que já haviam implementados programas semelhantes para pesquisar sobre outros modelos, além das sugestões dadas pelos próprios estudantes. Estrategicamente, tal programa surgiu através de um projeto de lei, para que, futuramente, independente do partido que estiver à frente, pudesse assegurar o interesse da população. Nota-se, nesse momento, a iniciativa de tornar a política em um projeto de Estado, ao invés de uma política de governo.

Todo o processo de implementação ocorreu no primeiro semestre de 2013, sendo a primeira assembleia pública realizada em janeiro e o projeto, posteriormente, aprovado entre março e abril. Atendendo, inicialmente, as rotas com destino à Santo Antônio de Pádua, a Itaperuna e a Campos dos Goytacazes. Tais rotas foram contempladas por já estarem atendendo as demandas de destinos às IESs existentes nessas cidades, que possuem proximidade geográfica com o município de Itaocara.

Já o segundo entrevistado possibilitou aproximarmos da percepção sobre aspectos econômicos, principalmente a partir da perspectiva dos familiares dos estudantes e dos comerciantes locais. Esses fatos ficam evidentes a partir de algumas falas como

[...] a própria população ela começou a perceber, que esse dinheiro ia retornar e ficar no município para consumo em mercado, em lojas de móveis... **Eu lembro que numa época de manifestação, o pai de um estudante falou que o tanto que estava deixando de pagar, esses 400, 500 (reais) para os estudantes (com o transporte), dá pra família pra vim a adquirir uma televisão aqui na minha loja [...]** que alavancado bastante comércio aqui e sem falar em benefício cultural, né e de formação capacitação da obra do município aí acho que é imensurável... **Não tem como calcular esse benefício, a maioria sai ... presta serviço fora, mas de alguma forma retorna [...]**

A partir desse exemplo, foi contextualizado que a oportunidade em ter a oferta do transporte público universitário no município começou a viabilizar não somente a porta de entrada de jovens no Ensino Superior, como também a melhoria no poder de compra da família do beneficiado – uma vez que eliminam gastos com deslocamento do estudante até as IESs e seu retorno para casa –, além da fomentação e circulação econômica do comércio local. Nesse caso foi apresentado um caso de um comerciante de eletrodoméstico, no entanto outros também vêm sendo contemplados, como os lojistas do ramo alimentício, entre outros.

A comparação entre as entrevistas geradas pelos atores governamentais que estiveram nos cargos em mandatos diferentes (mandato do governo que implementou a política e mandato do governo seguinte que estava executando a política em 2019) evidenciou que a percepção do governo municipal sobre a relevância do programa Passe Livre universitário varia conforme a sua posição ocupada em determinados momentos. Em primeiro caso, os representantes do governo municipal que fizeram parte da idealização e implementação dessa política, enfatizaram a importância ideológica, política e social sobre a oferta desse serviço para a população. As falas e relatos eram, principalmente, de orgulho e satisfação sobre a realização desse projeto.

Já os representantes que ocupavam a esfera pública municipal, no período em que foram realizadas as entrevistas (em 2019), demonstraram preocupação em permanecerem como responsáveis pela oferta do programa, sabendo que constitucionalmente o município não possui responsabilidade direta com a Educação Superior. Tal receio foi evidenciado em algumas de suas falas, como as ditas pelo entrevistado 3:

a obrigação do município é com a educação infantil, creche, educação infantil primeiro é fundamental I... fundamental II então [...]

para evitar problemas futuros essa receita desvinculou da Educação, permanecendo com a organização, supervisão, a seleção do cadastro de estudante, é tudo feito pela Secretaria de Educação, mas o financiamento entra como recursos da assistência social

Falas como essas foram resgatadas por diversas vezes entre os entrevistados que ocupavam cargos na Secretaria de Educação no decorrer do ano de 2019. Foi demonstrado a necessidade de evidenciar que a execução do programa ainda estava sendo realizada, embora não houvesse obrigatoriedade sobre ela.

Sobre o surgimento do benefício no município, o que não era sabido até o primeiro momento, no decorrer das entrevistas com os atores governamentais, é o fato de que antes da implementação desse programa já havia empresas particulares que fretaram esses ônibus para estudantes que pudessem custear a passagem com destino a Campos dos Goytacazes e Itaperuna. Portanto, em governos anteriores à implementação do PLU, a prefeitura já custeou, parcialmente, a passagem de determinados estudantes. Como o custeio era realizado de forma menos regulamentada a determinados estudantes, evidenciou o quanto as aplicações dos recursos municipais estavam sendo realizadas com falta de transparência e publicização sobre

a possibilidade desse benefício. No entanto, não foi possível saber exatamente a quantia no que se refere a porcentagem paga ou os critérios para esse custeio.

Portanto, a primeira constatação identificada a respeito do motivo pelo qual esse programa foi implementado no município, é o fator da mobilização estudantil, ou seja, foi uma política demandada pela população e transformada posteriormente pelo governo em um projeto de lei - Lei nº 932, de 26 de fevereiro de 2013 – concessões de transporte intermunicipal a estudantes de curso superior e de nível técnico.

Além da conscientização social sobre as necessidades da população e conseqüentemente a pretensão de captar as demandas sociais, coincidiu com a posse de um mandato¹⁰ com características políticas diferentes das que o município vinha elegendo nos últimos mandatos. Fato que configurou algumas dessas peculiaridades antes não realizadas no município, no que se refere ao exercício de cidadania através da participação social ao promover audiências públicas com os estudantes (conduzida pelos próprios) para tratar dos desejos e das possibilidades sobre a implementação da política no município.

Já na etapa de elaboração, além dos atores governamentais, outros atores sociais puderam participar desse processo. Como mencionado anteriormente, na representação dos atores da sociedade civil, os próprios estudantes foram fundamentais para a identificação da demanda sobre os destinos, a estimativa de quantidade, entre outras informações necessárias. Além do interesse dos familiares desses estudantes, que já entendiam as possibilidades de melhoria econômica para a família. Os demais foram atores do próprio mercado, como os comerciantes que se beneficiaram indiretamente através do consumo que seria realizado nos produtos, pelo fato da família não precisar gastar esse valor no transporte, conforme mencionado anteriormente, no início desta seção. Além dos comerciantes, outros atores foram beneficiados de forma mais direta nesse processo, como os donos de empresas de transportes, que participaram dos processos licitatórios, além de empregar outros motoristas posteriormente (após o aumento da demanda).

Além do envolvimento direto da representação estudantil – que era composta, no mínimo, por um representante de cada rota – no processo de elaboração do programa, no que se trata de ferramentas e/ou métodos utilizados para essa primeira etapa da política, foram analisados os programas similares implementados nos municípios vizinhos, através de visitas

¹⁰ Em 2013, pela primeira vez no país, foi eleito um prefeito do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL), justamente no município de Itaocara.

realizadas pelo grupo da prefeitura envolvido nesse processo, a fim de entender o funcionamento e viabilidade dele.

No que se refere a questão técnica, ficou a desejar um esclarecimento mais detalhado, ou seja, não foram prestadas as informações esperadas sobre métodos de análise, processo de planejamento, levantamento de dados, entre outros.

Embora a lei vigente esteja estabelecida a partir de fevereiro, na prática os transportes entraram em funcionamento em momentos distintos. Conforme mencionado a princípio, a demanda inicial era de atender os estudantes com destino à Campos dos Goytacazes e Itaperuna, logo esses foram os primeiros a serem atendidos, no entanto posteriormente outros transportes passaram a atender demandas com destino à Santo Antônio de Pádua e São Fidélis. Constatando, portanto, esse período de iniciação a partir de fevereiro até maio de 2013. A princípio, um dos poucos critérios exigidos pela prefeitura, para tornarem usuários do programa, era a comprovação de residência no município e a comprovação de matrícula, em curso, em alguma instituição de ensino (pública ou privada). No primeiro ano de execução não era exigido a comprovação do título de eleitor, para que o programa não viesse a ser associado como ‘voto de cabresto’, entretanto, para a surpresa dos próprios governantes, o Ministério Público solicitou que passasse a ser imposta essa exigência. Por essa razão foi necessário, segundo os entrevistados, uma mudança na medida tomada, inicialmente, pela prefeitura. Inclusive, a não exigência do título de eleitor era motivo de orgulho e diferencial na região. Já que em outros municípios era uma exigência da prefeitura. Em fase anterior a essa análise, 2018, atores governamentais do atual governo – responsáveis pela execução do programa – afirmaram que os adversários políticos consideram o programa uma medida eleitoreira - troca de voto, jogo político, manutenção do curral eleitoral. Para a oposição, na perspectiva dos que atuam recentemente, a situação financeira do município seria, por si só, uma justificativa para que o atual governo municipal extinguisse o programa.

E por fim, não há recorte de usuários a partir do critério de renda, não podendo se enquadrar, portanto, como uma política assistencialista – visto que atende de forma universal todo e qualquer cidadão eleitor itaocarense que resida no município. Além da graduação (maior demanda), outros perfis de estudantes compõem esses beneficiados: entre estudantes técnicos, profissionalizantes, pré-vestibular e pós-graduação. Além das demandas iniciais e principais do programa, o município promoveu em determinados momentos a locomoção dos estudantes que residem em alguns distritos (Laranjais, Portela e Jaguarembé) para a sede. Esse serviço, embora seja um complemento sobre a política pública de transporte, não faz parte da análise principal do objeto desta pesquisa, por isso não será detalhada.

A implementação e execução do programa no município é de responsabilidade da Secretaria de Educação em parceria com a Secretaria de Transportes. Em 2019, o financiamento passou a ser oriundo da Assistência Social, o que comprometeu possíveis mudanças futuras nos critérios de elegibilidade para o uso do programa e conseqüentemente mudanças sobre a proposta e características da política. A justificativa dessa mudança diz respeito às competências constitucionais do município ao que se refere à Educação, conforme a fala do entrevistado 3:

[...] Nem Ensino Médio, nem universitário é obrigação do município, então enquanto tiver alguma deficiência, alguma carência ou alguma demanda reprimida nesses segmentos da educação (creche, educação infantil, fundamental I e II) eles [Ministério Público] querem proibir do município investir nessa questão do Ensino Médio, ensino universitário. [...]

No artigo 211 da Constituição Federal de 1988 encontram-se as competências destinadas a cada ente federado e suas responsabilidades sobre os níveis de escolaridade, conforme apresentado:

Art. 211 “A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão em regime de colaboração seus sistemas de ensino.”

§ 1º A União organizará o sistema federal de ensino e o dos Territórios, financiará as instituições de ensino públicas federais e exercerá, em matéria educacional, função redistributiva e supletiva, de forma a garantir equalização de oportunidades educacionais e padrão mínimo de qualidade do ensino mediante assistência técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios;

§ 2º Os Municípios atuarão prioritariamente no ensino fundamental e na educação infantil.

§ 3º Os Estados e o Distrito Federal atuarão prioritariamente no ensino fundamental e médio

Embora ocorra a distribuição dos deveres do Estado entre os entes federados em relação à Educação, é preciso atentar para o fato de que as oportunidades de acesso ao Ensino não são, por diversos fatores, igualmente oferecidas à população. Quando a educação não está ao alcance de determinada população é necessário, então, que o governo tome medidas através de ações políticas, como a implementação de políticas públicas que direcionam a esse acesso.

3.1.1 - Principais perspectivas dos atores governamentais sobre o programa

A perspectiva dos entrevistados em relação aos benefícios gerados à população a partir do programa, foram destacadas de maneira bastante positiva, embora reconheçam alguns aspectos negativos, no sentido de não alcançar total abrangência das necessidades locais. É possível identificar esse posicionamento a partir da fala do entrevistado 2 que afirma o seguinte:

[...] “alguns ficam aqui, a maioria sai, vão prestar serviço fora, mas de alguma forma retornam, ficam parentes aqui. Acho que em termos de, de... desenvolvimento, capacitação, formação de mão de obra, esse benefício é imensurável pro município.”.
[...]

Além dos benefícios econômicos, diretos e indiretos, o benefício cultural foi destacado como resultado importante, em que destaca a aquisição de conhecimento e experiência e a capacitação profissional para o município.

O interesse por essas questões é reforçado pela fala do entrevistado ao comentar que

[...] a oferta de emprego aqui no município é muito escassa, muito pequeno. Muitas vezes, maioria dos cursos, eles não encontram a área mercado aqui no município [...] [...] a maioria acredito que foram se formando e já seguindo rumo para outras cidades ou se ficou aqui, ficou até atuando fora da sua área de formação [...] mas o papel da Educação municipal acho que foi feito, foi incentivar, foi investir, foi dar condição pra ele poder, é ter, essa graduação, essa formação técnica. [...]

Essas falas demonstram um pouco como esses atores enxergam o papel dessa política como um instrumento importante para a população local e a necessidade de combinar diferentes políticas públicas, associadas a políticas de desenvolvimento local, por exemplo. para que seja possível atender determinadas demandas locais. Criando, portanto, trabalho e renda, por exemplo, o município investe em capital humano do qual outros municípios do estado, de outros estados ou até mesmo de outros países acabam fazendo proveito. Tal “migração de cérebros” ocorre porque o próprio município não cria condições de absorver esses profissionais em seu território.

Para que essas constatações sejam mais bem evidenciadas, a próxima seção tem por objetivo apresentar uma análise comparativa sobre os gastos públicos e custo individual, por estudante. A fim de apresentar, a partir de dados quantificados, como o programa viabiliza o acesso e permanência de boa parte dos estudantes.

3.2. EXECUÇÃO E MONITORAMENTO DO SERVIÇO PÚBLICO - ANÁLISE A PARTIR DOS GASTOS PÚBLICOS E INDIVIDUAIS.

Ainda que não houvesse a pretensão inicial da pesquisa em analisar as despesas realizadas pela prefeitura de Itaocara sobre o serviço de transporte universitário, no processo de observação sobre determinados dados, buscou-se averiguar o gasto público com o programa, com o intuito de observar, principalmente, uma média de gastos sobre o custo dos serviços terceirizados.

No entanto, houveram alguns empecilhos que impediram que fosse possível realizar a análise do real gasto público com o serviço do transporte universitário na prefeitura de Itaocara. Em primeiro momento, em 2020, - dentro da limitação de recursos possíveis devido o isolamento social, proveniente do início da pandemia do Covid-19 - foi feita uma busca sobre o panorama geral do gasto público sobre o transporte universitário, por meio do Portal da Transparência no site da prefeitura, a fim de realizar um levantamento sobre as despesas realizadas a partir da implementação do programa (2013) até o último ano corrente de execução efetiva (2019). Logo, foi possível observar que as prestações de contas retroativas a 2018 estavam indisponíveis no site. Embora o Portal da Transparência tenha o objetivo de ser uma ferramenta facilitadora que permita a todo e qualquer cidadão o acesso à informação, que possibilite o controle social, tal dificuldade em conseguir efetivamente acessar as informações é um problema recorrente em diversos municípios no Brasil. Devido ao panorama incompleto sobre o histórico das despesas realizadas, os esforços sobre a análise da pesquisa voltaram-se sobre outros aspectos.

Descartado a possibilidade de executar uma análise procedentes sobre esses gastos anuais, foi revisitada algumas anotações e lembranças sobre as conversas realizadas no decorrer de idas e vindas na Secretaria de Educação, para resgatar informações relevantes sobre o assunto. Nessas visitas efetuadas em 2019, muitas dúvidas e curiosidades foram surgindo e consequentemente alguns esclarecimentos feitos, principalmente, pelo supervisor de transporte universitário. Dentre tais informações, foi exposto, por ele, algumas informações monetárias sobre os gastos totais com o programa.

Nesse processo, foi recordado que no primeiro ano de execução do programa, em 2013, a despesa total chegou a atingir R\$1.000.000,00. E, em seguida, esse valor foi sendo reduzido gradativamente para uma média de R\$800.000,00 a R\$600.000,00. Tal redução pode ser explicada por alguns fatores que foram mencionados nas entrevistas cedidas pelos atores governamentais, como: corte de gasto com o transporte universitário responsável por

transportar estudantes universitários que estudava no turno integral em Campos dos Goytacazes; fiscalização e possível exigência de adequação proveniente do Ministério Público; e por fim, troca da fonte do recurso, que, segundo informações fornecidas pelos entrevistados era primeiramente da Educação e posteriormente passou a vir da Assistência Social.

Em relação ao último fator apresentado, sobre as possibilidades da redução dos gastos realizados com o programa, surgiram, posteriormente, outras dúvidas sobre a confiabilidade das informações prestadas, no que diz respeito às fontes de recursos do programa. Em 2021, antes de descartar totalmente a possibilidade de analisar o histórico anual dos gastos públicos da prefeitura de Itaocara com os transportes universitários, foi solicitada diretamente na prefeitura as relações das despesas realizadas de 2013 a 2019 (pois nesse momento também já não estavam mais disponíveis no Portal da Transparência, ao menos, o último ano de execução do programa) e o planejamento orçamentário para os últimos anos de execução (mandato vigente). Em resposta, foi enviado por eles apenas três documentos orçamentários (Anexo 2), os quais contém informações sobre dotação inicial e empenho, ao invés de receitas realizadas, conforme o esperado. Na época, a prefeitura alegava que houve perda de dados retroativos, dos mandatos anteriores.

Embora as informações monetárias não tenham sido favoráveis ao propósito da análise de gasto, foi justamente a informação sobre a fonte de recurso, apresentada na ficha orçamentária, que nos despertou interesse. Conforme apresentado nas Figuras 7 e 8, as fontes de recursos aplicadas em 2018 e 2019 foram, respectivamente, Educação e Royalties do Petróleo. Diferente do que vinha sendo apresentado na fala dos entrevistados, não consta, nos documentos apresentados, recursos provenientes da Assistência Social. Essa divergência de informações gerou dúvida se a fonte de recurso, oriundo da Assistência Social, foi apenas uma orientação passada pelo Ministério Público ou se em algum momento chegou a ser aplicada dessa maneira.

Figura 7: Ficha orçamentária sobre gastos com o transporte universitário (2018)

Data	Emp/Sub	Tipo	C.A.	Nome	EMPENHADA
ORÇAMENTÁRIA					
FICHA	98	004-004		000210	S.M. DE EDUCACAO
Fon Recurso	0.01.04		12.364.0012.2020.0000		Manutenção Ensino Superior
			3.3.90.39.99		OUTROS SERVIÇOS DE TERCEIROS - PESSOA JURÍDICA

Fonte: Prefeitura Municipal de Itaocara - RJ

Figura 8: Ficha orçamentária sobre gastos com o transporte universitário (2019)



Prefeitura Municipal de Itaocara

Rua Sebastião da Penha Rangel, Nº 67
28615557/0001-56 Exercício: 2019

LISTAGEM DAS FICHAS DA DESPESA

SITUAÇÃO ATÉ 16/08/2021

Page 1

Entid.	CLoc	Func/Prog	Catgo	Especificação	Dotac Inicial	Alter (+)	Alter (-)	Dotação
Ficha	F.R.	C.A.	Descrição	C.A.	Empenhado			Saldo
					Saldo Reserva			Saldo Com Reserva
FICHAS ORÇAMENTÁRIAS								
1				PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAOCARA				
00				PREFEITURA MUNICIPAL				
00 02				PREFEITURA MUNIC. DE ITAOCARA				
000207				SMOTSP-TRANS.RODOVIARIO				
26				Transporte				
26 782				Transporte Rodoviário				
26 782 0012				Gestão Administrativa				
26 782 0012 2010 0000				Manutenção-ROD				
099		3.3.90.39.00		OUTROS SERVIÇOS DE TERCEIROS - PESSOA JURIDIC	118.859,99	549.980,00	-17.910,70	650.929,29
0.01.04	004.004			ROYALTIES PETRÓLEO	650.929,22			0,07
					0 00			0 07

Fonte: Prefeitura Municipal de Itaocara - RJ

Ao resgatar esse processo de troca de informações, nas idas à Secretaria de Educação, outro dado relevante foi identificado. Na época, foi cedido uma tabela de custo bruto sobre as quilometragens rodadas pelos transportes universitários terceirizados - linhas Campos dos Goytacazes e Itaperuna – conforme disposto na Tabela 5.

Tabela 5 - Custo mensal absoluto, em dias letivos, com transporte universitário para as linhas terceirizadas (Itaperuna e Campos dos Goytacazes) e gasto estimado - 2019

Linha	Veículo	Capacidade	Quilômetros	Custo (R\$) por km	Custo diário	Total estimado por mês letivo (20 dias)	Gasto mensal por passageiro
Itaperuna (TU1)	Ônibus semileito	46	200	3,47	R\$694,00	R\$13.880,00	R\$301,74
Itaperuna (TU2)	micro-ônibus	27	200	2,8	R\$560,00	R\$11.200,00	R\$414,81
Itaperuna (TU3)	Van	15	200	2,5	R\$500,00	R\$10.000,00	R\$666,67
Campos dos Goytacazes (TU1)	Ônibus semileito	46	250	3,47	R\$867,50	R\$17.350,00	R\$377,17
Campos dos Goytacazes (TU2)	micro-ônibus	27	250	2,8	R\$700,00	R\$14.000,00	R\$518,52
Campos dos Goytacazes (TU3)	Van	15	250	2,5	R\$625,00	R\$12.500,00	R\$833,33

Fonte: Elaborada pela autora, a partir dos dados fornecidos pela Secretaria de Educação de Itaocara – RJ

Observa-se, na Tabela 5, que para essas duas linhas terceirizadas, existem 3 possibilidades de transporte, sendo esses: (1) ônibus semileito; (2) micro-ônibus; e (3) van. Para as 3 opções, os custos diários variam de acordo com o tipo de transporte, sendo calculado da seguinte maneira: km rodados x custo por km. Nesse sentido, sabendo que a quilometragem percorrida em cada linha é a mesma, a variação do custo ocorre, portanto, de acordo com o tipo de transporte. Já o cálculo do custo mensal foi realizado da seguinte forma: custo diário x 20 (dias letivos). Para tanto, é importante lembrar que a quantidade de dias letivos é uma estimativa mensal, podendo variar de acordo com o mês (de acordo com o calendário e eventuais ocasiões, como feriados). Portanto, se o custo diário do ônibus semileito, em Itaperuna, por exemplo, é de R\$694,00, o total estimado por mês, nesse mesmo transporte, é de R\$13.880,00.

Outro fator importante a ser observado é a variação entre custo por transporte e gasto por passageiro. Para chegar a esse valor, calcula-se, portanto, o custo total estimado por mês dividido pela capacidade de passageiros (por transporte).

Nesse sentido, o ônibus semileito, em Itaperuna, que possui o custo mensal de R\$13.880,00, tem o gasto mensal por passageiro de R\$301,74. Enquanto, no mesmo município, reduz o custo mensal no micro-ônibus para R\$11.200,00, o gasto mensal por passageiro aumenta para R\$414,81. Quando comparado a van a diferença nos valores ficam ainda mais discrepantes, sendo: o custo mensal de R\$10.000,00; e o gasto mensal por passageiro de R\$666,67. Percebe-se que enquanto o custo do maior transporte para o menor transporte reduziu em R\$3.880,00; o gasto por passageiro do maior transporte para o menor aumentou em R\$365,07. No caso de Campos dos Goytacazes os cálculos se repetem, em proporções diferentes, de acordo com o cálculo do km rodado x o custo do km por transporte.

Observa-se, portanto, que, embora o custo da viagem de um ônibus semileito seja maior que as outras duas opções de transporte, a capacidade de passageiros, nesse mesmo transporte, é consideravelmente maior do que os demais. O que, naturalmente, viabiliza a redução de gastos por passageiros.

Considerando que, para acomodar a mesma capacidade de passageiro que ônibus semileito suporta (46), seria necessário 2 micro-ônibus ou 4 vans, dentre as opções oferecidas, é menos custoso fretar um ônibus semileito. Mediante a tais informações, outra análise comparativa foi pensada e realizada, a partir dos valores apresentados na estimativa dos gastos públicos nos transportes universitários. Diante de tantos valores comparativos analisados, pensamos na possibilidade de estimar e comparar, também, os gastos públicos com os gastos individuais dos estudantes, considerando os valores das passagens nos transportes coletivos intermunicipais, em 2019, conforme apresentado na Tabela 6.

Tabela 6 - Gasto mensal estimado, em dias letivos, com transporte coletivo intermunicipal para as frotas terceirizadas (Itaperuna e Campos dos Goytacazes) – 2019

Linha	Veículo	Custo (R\$) por viagem	Total gasto diariamente	Total estimado por mês (20 dias letivos)
Itaperuna (TC)	Transporte coletivo	32	R\$64,00	R\$1.280,00
Campos dos Goytacazes (TC)	Transporte coletivo	34,7	R\$69,40	R\$1.388,00

Fonte: Elaborada pela autora, a partir dos dados fornecidos pela Secretaria de Educação de Itaocara - RJ

Observa-se, a partir dos valores apresentados na Tabela 6, que se a família de um estudante resolvesse custear o deslocamento pelo transporte coletivo intermunicipal, o custo diário para Itaperuna, em 2019, seria de R\$64,00, e o custo diário para Campos dos Goytacazes, no mesmo ano, seria de R\$69,40.

Dessa forma, no final de um mês o custo total estimado do deslocamento de um estudante até a IES em Itaperuna seria de R\$1.280,00 e em Campos dos Goytacazes seria de R\$1.388,00. Portanto, se fosse usada essa via, o valor gasto, em transporte, por um indivíduo para ter acesso ao Ensino Superior em outra cidade, seria absurdamente caro e conseqüentemente inacessível para a maioria.

Se comparado aos valores gastos por passageiro, por mês, em um ônibus semileito para Itaperuna, a diferença de gasto público com o gasto do indivíduo seria de R\$978,26. Enquanto em Campos dos Goytacazes seria de R\$1010,83. Essa diferença continua sendo muito discrepante, ainda que considerarmos os gastos realizados com as vans, que possuem os valores mais altos por passageiros. Nesse transporte, portanto, haveria uma diferença de R\$613,33 em Itaperuna e uma diferença de R\$554,67, em Campos dos Goytacazes.

Vale ressaltar que, ainda que os comparativos feitos entre o custo do transporte universitário com o custo individual em um transporte coletivo intermunicipal sejam evidentemente discrepantes, nesta análise estamos deixando de considerar os demais deslocamentos que precisam ser feitos, visto que com o transporte universitários os estudantes são deixados nas portas de suas respectivas instituições e por conta própria precisam custear, também, o deslocamento da rodoviária até as IES. Isso tudo sem considerarmos os demais custos e prejuízos, como o aumento no tempo de deslocamento entre uma cidade e outra; a insegurança sobre a garantia do transporte; e demais gastos extras.

Ainda que o valor fosse acessível a uma pequena parcela da população, há um outro empecilho a ser considerado, que é a ausência de transportes coletivos para o retorno. Embora, em 2019, houvesse uma considerável opção de horários para o embarque, os horários de retorno eram muito cedo para que fosse possível viabilizar o retorno para suas casas, conseguindo assistir todas as disciplinas da grade do dia.

Apesar do gasto total com um programa não se limitar aos gastos realizados diretamente a um serviço específico, a ênfase que buscamos nessa análise é direcionada ao fato de que o demonstrativo do quanto seria preciso dispor, individualmente, para realizar o gasto com deslocamento até as IES, e em quanto esse é reduzido quando proveniente de uma política pública. Evidenciando, portanto, em aspectos econômicos e financeiros, o quanto essa política de transporte universitário viabiliza, aos cidadãos itaocarenses, o acesso e permanência no Ensino Superior.

3.3. RELEVÂNCIA SOCIAL DO PROGRAMA PARA A SOCIEDADE ITAOCARENSE - ANÁLISE A PARTIR DOS BENEFICIÁRIOS DO PROGRAMA

No decorrer do processo de levantamento e análise desta etapa, precisamos passar por algumas limitações na execução da pesquisa. A primeira delas refere-se a pandemia da Covid-19 que veio a iniciar posteriormente a defesa do projeto de dissertação e conseqüentemente junto ao período de coleta de dados que seriam, parte deles, de forma presencial. Portanto, devido à interrupção do funcionamento dos transportes universitários, o questionário não pôde ser aplicado, em trânsito, aos usuários vigentes naquele momento. A alternativa foi buscar esses beneficiários sem que precisássemos nos encontrar presencialmente. E, aproveitando a necessidade, foi incluído nesse mesmo método a abordagem aos antigos beneficiários.

Nesse sentido, para analisar a percepção dos beneficiários do programa, acerca da relevância do programa para o município como um todo, foram aplicados questionários online para estudantes que fizeram uso do programa no período de 2013 a início de 2020.

O instrumento de coleta utilizado para a obtenção das respostas dos questionários foi o *Google Forms*, o qual foi executado por meio do método de pesquisa “bola de neve”, iniciando a abordagem a partir dos poucos contatos disponibilizados nas fichas cadastrais de beneficiários e rede de contatos dos antigos usuários do programa.

Durante o processo de aplicação dos questionários foram enfrentadas algumas dificuldades como demora no retorno dos questionários; troca do número de contato; alegação

de falta de disponibilidade; contatos ignorados sem mesmo nenhuma justificativa; e fato do trabalho de coleta estar centralizado em apenas uma pesquisadora. Embora tenha ocorrido alguns empecilhos, recorrentes em pesquisas de campo, foi possível coletar 198 respostas para a nossa análise. Vale ressaltar que, embora tenha sido possível obter um número relevante de respostas, principalmente mediante ao contexto de limitações enfrentadas no momento, essa totalidade não é representativa de uma amostra probabilística, se fossemos considerar o universo (desconhecido) da população estudada.

3.3.1 - Análise dos resultados da coleta de informações, a partir dos questionários aplicado aos atuais e antigos beneficiários do programa Passe Livre Universitário

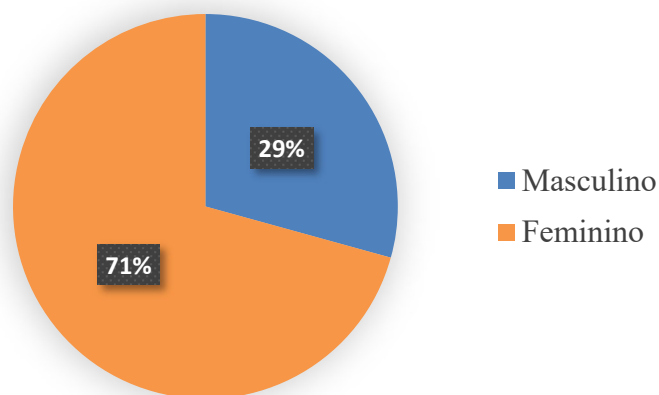
O roteiro das perguntas feitas no questionário (Apêndice 3), aplicado aos beneficiários do programa, foi dividido em 6 seções. As perguntas iniciais tiveram o intuito de suprir a falta de informações fornecidas pelas fichas cadastrais que foram disponibilizadas pela prefeitura, acerca do perfil geral dos beneficiários do programa. Além dos dados pessoais, foi possível identificar parte de outros aspectos como o perfil socioeconômico, o curso e a instituição frequentada, entre outros. Além de uma das principais motivações em aplicar esse formulário, que era o de possibilitar resgatar informações referentes a beneficiários que fizeram uso do programa antes de 2018 (o que não estava sendo viável vide a limitação das fichas cadastrais).

3.3.1.1 - Dados de identificação dos beneficiários

A primeira seção teve por objetivo identificar informações iniciais sobre a identidade e características dos respondentes.

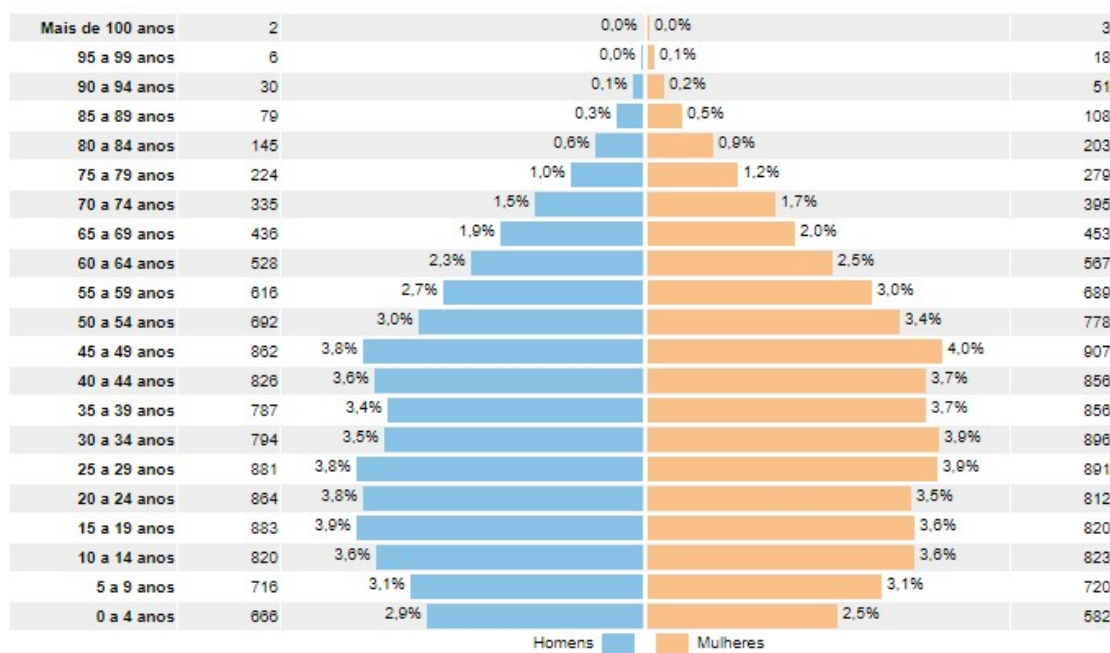
As duas primeiras perguntas eram referentes ao nome e e-mail dos beneficiários, que tinham como objetivo apenas a identificação de abordagem e contato, no caso de algum erro e precisar refazer. A terceira e quarta pergunta são sobre identificação do sexo e cor/raça dos beneficiários que responderam o formulário. Conforme representado no Gráfico 2, dentre os 198 respondentes, 71% são do sexo feminino e 29% do sexo masculino, diferença relativamente expressiva. Essa diferença proporcional expõe que, aparentemente, esse espaço tem sido ocupado, em Itaocara, majoritariamente por mulheres. Se comparado ao fato de que a população itaocarense possui uma distribuição equilibrada entre os sexos femininos e masculinos em todas as faixas etárias, conforme apresentado na Figura 9.

Gráfico 2 - Identificação de Sexo dos beneficiários do programa Passe Livre Universitário



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Figura 9 – Distribuição da população por sexo, segundo os grupos de idade em Itaocara – RJ, em 2010

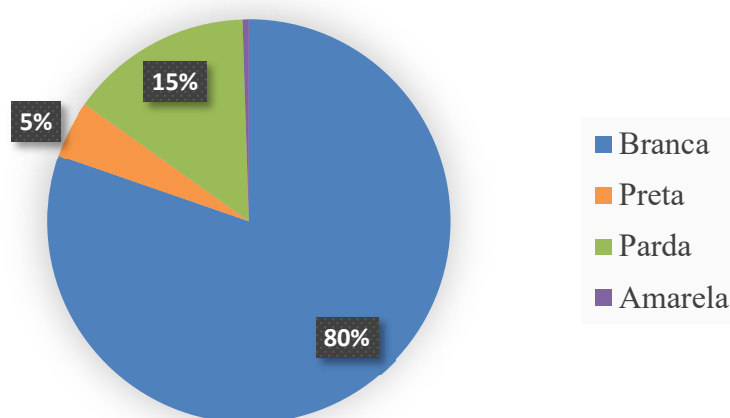


Fonte: IBGE Cidades 2010.

Já a distribuição de cor/raça entre os beneficiários respondentes, representado no Gráfico 3, é predominante de cor branca (80%), caindo, consideravelmente, a proporção para os 15% pardos; seguido da pequena parcela de 5% pretos e somente 1 autodeclarado amarelo.

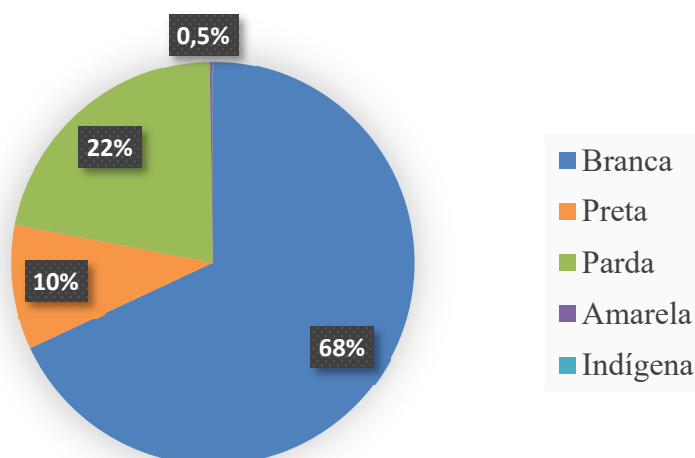
Embora a distribuição proporcional de cor/raça entre os respondentes seja relativamente semelhante, a distribuição de cor/raça da população total em Itaocara – conforme apresentado no Gráfico 4 – é necessário evidenciar que ainda - que existam políticas, de abrangência nacional como as de cotas, para atuar na democratização do acesso e permanência dos grupos historicamente excluídos - esses espaços continuam sendo ocupados predominantemente por brancos. Fator que, portanto, também é notório no caso de Itaocara.

Gráfico 3 - Identificação de Cor/Raça dos beneficiários do programa Passe Livre Universitário



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

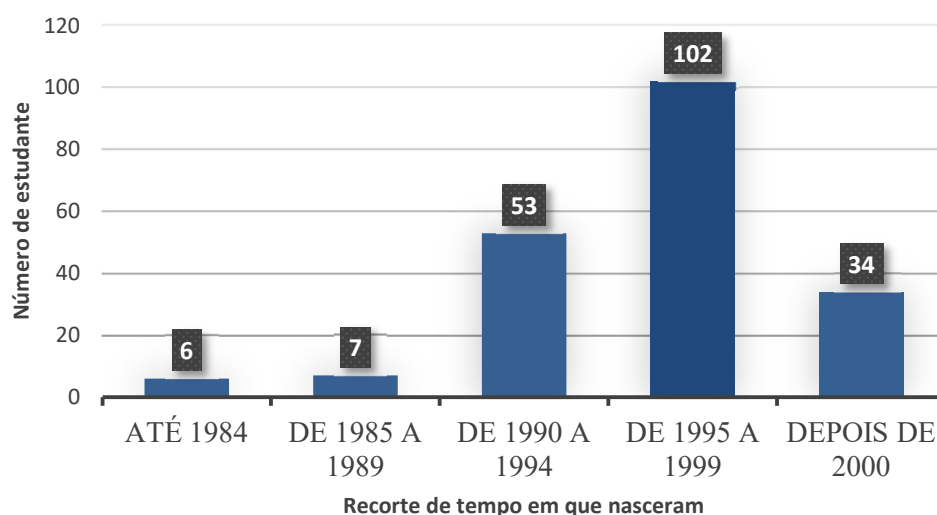
Gráfico 4 – Representação gráfica da distribuição de Cor/Raça da população de Itaocara - RJ



Fonte: Elaborada pela autora, IBGE Cidades 2010.

Foi perguntado também a data de nascimento (quinta pergunta), dos 198 beneficiários respondentes. Conforme representado no Gráfico 5, a maioria dos respondentes nasceram entre 1995 e 1999, seguido do recorte temporal de 1990 a 1994 e nascidos depois de 2000. Esses dados levam a pressupor que a maioria dos beneficiários do programa tiveram a oportunidade de finalizar o Ensino Médio e iniciar o Ensino Superior logo em seguida, ou, ao menos, com curto espaço de tempo entre os dois eventos. A possibilidade do deslocamento até as instituições de Ensino não interfere diretamente nos resultados alcançados nos exames dos vestibulares, isso está atrelado a outros fatores. No entanto, a segurança de ter como se deslocar até as respectivas instituições, no decorrer da formação, é um dos fatores que viabiliza a permanência de muitos estudantes. Evitando possíveis evasões.

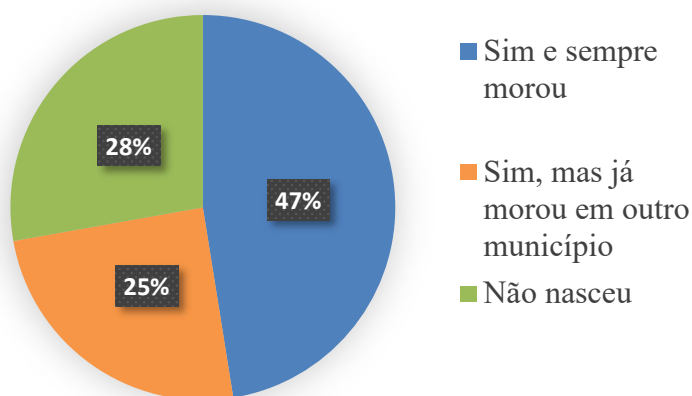
Gráfico 5 – Distribuição do ano de nascimento dos beneficiários respondentes



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Posteriormente foi perguntado sobre a origem de nascimento e local residência dos respondentes. A sexta pergunta possui a pretensão de saber se o respondente “Nasceu em Itaocara?” com o intuito de observar se há possíveis vínculos familiares e afetivos no município, permitindo associar a outras perguntas que foram feitas mais adiante. No Gráfico 6, é possível observar que 47% responderam que nasceram e sempre moraram nos municípios e outros 25% nasceram, mas já morou em outro município. Dessa forma, ao menos, 72% dos respondentes nasceram no município e tiveram motivos para continuar ou retornar a ele. Enquanto os demais 28% não nasceram, mas atualmente residem no município também por alguma razão.

Gráfico 6 - Percentual sobre a pergunta se “Nasceu em Itaocara?”

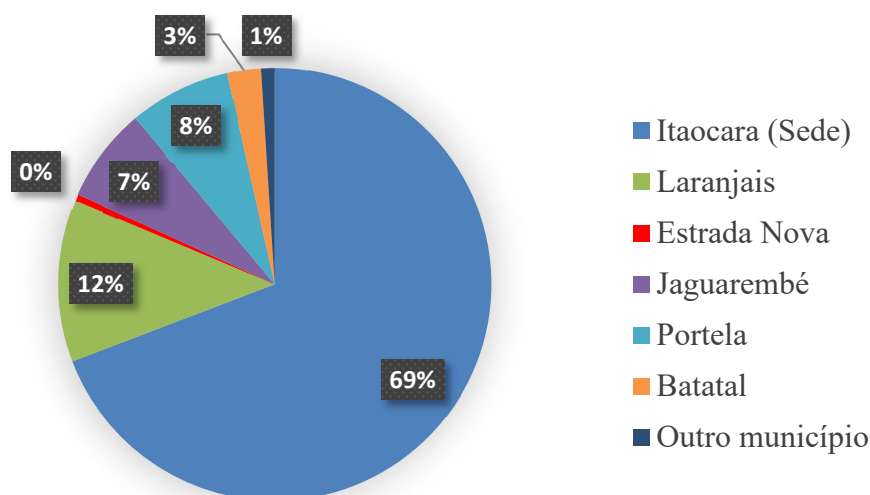


Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Já a sétima pergunta sobre o “Distrito em que residia quando se tornou beneficiário do programa” busca identificar, territorialmente, em qual localidade do município os beneficiários residiam, a fim de expandir, inclusive, o entendimento sobre outros possíveis deslocamentos desses estudantes, de suas casas até o ponto de embarque do transporte universitário. No município, a maioria reside na sede, em Itaocara, totalizando 69% dos respondentes (Gráfico 7). Já os demais (31%) estão distribuídos, em sua maioria, no distrito de Laranjais (12%), Portela (8%); Jaguarembé (7%); e Batatal (3%). Dentre os distritos de Itaocara, somente Estrada Nova não possui, ao menos entre os respondentes, representação entre os beneficiários do programa. Esse fato pode ser justificado devido a circunstância de o distrito mencionado ser o mais afastado territorialmente, o que prejudica, inclusive, acesso às rotas rodoviárias intermunicipais da região e do próprio município. Já o beneficiário que consta residente

em “outro município” justificou, em seu relato final (na única pergunta aberta do questionário), que no meio do processo de formação, precisou mudar para um município vizinho, mas conseguiu continuar como beneficiário do programa.

Gráfico 7 - Distrito em que residia quando se tornou beneficiário do programa

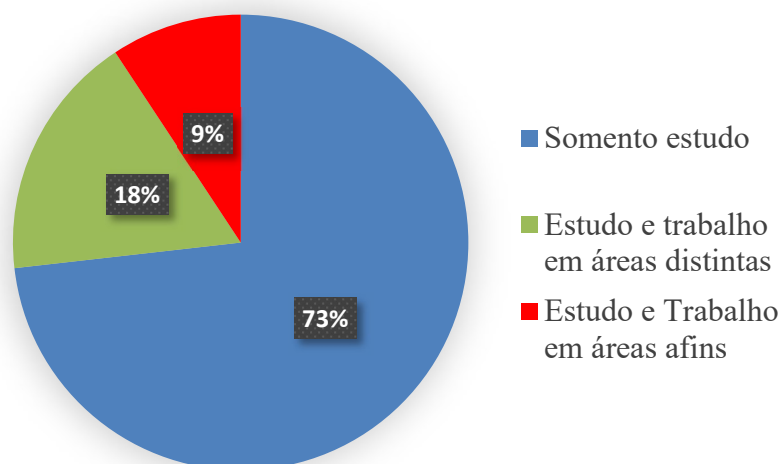


Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

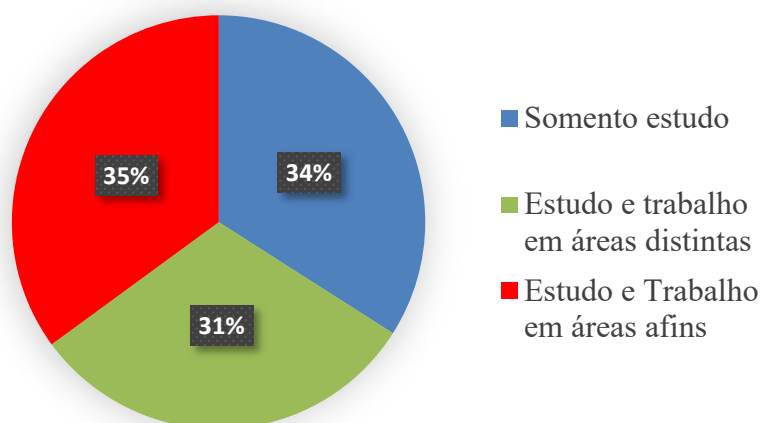
As perguntas 9 e 10 possuíam, inicialmente, o objetivo de obter dados comparativos ao perguntar primeiramente “Qual era a sua ocupação quando iniciou o uso do programa?”, seguida de “Atualmente, qual a sua ocupação?”. No entanto, tais dados não podem ser serem cruzados pois como a pergunta estava aberta para todos, não foi possível mensurar se aqueles que deixaram de responder “somente estudo” na pergunta 10 era pelo fato de (1) ainda estar cursando; (2) por estar somente trabalhando; (3) por terem concluído ou (4) por abandono do curso.

Nesse sentido, embora não seja possível analisar comparativamente a situação de ocupação dos respondentes, os dados podem ser observados na intenção de perceber a distribuição proporcional das respostas sobre os diferentes momentos perguntados.

No Gráfico 8, a discrepância entre a proporção das respostas dadas em “somente estudo” - sendo 73% da parcela total - comparada às demais respostas são bem visíveis. O que evidencia o fato de que muitos, assim que iniciaram o uso do transporte universitário, puderam dedicar-se somente aos estudos. Já no Gráfico 9, observamos maior equilíbrio entre as respostas, podendo ser por diversas razões, conforme especulado anteriormente.

Gráfico 8 - Ocupação quando iniciou o uso do programa

Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Gráfico 9 - Situação ocupacional durante o período da entrevista (2019)

Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

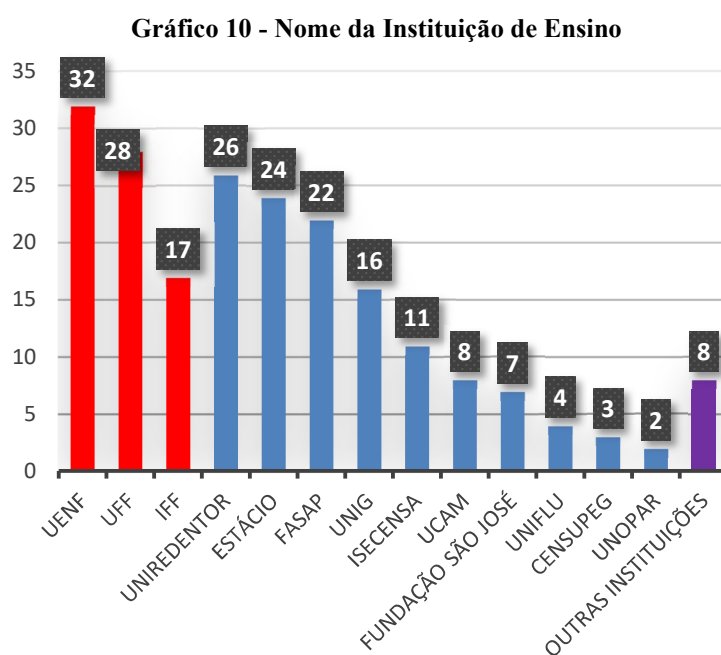
Nesse sentido, as primeiras informações obtidas sobre o perfil dos 198 beneficiários respondentes é de que, em sua maioria, são pessoas do sexo feminino; de cor branca; nascidos em Itaocara; predominantemente residentes na sede; e que iniciaram o uso do programa apenas como estudante.

3.3.1.2 - Informações sobre o curso

Na sequência, a segunda seção do questionário, almejava absorver informações referentes aos cursos em que beneficiários do programa estão ou foram matriculados.

Logo no início da seção, na pergunta 11 foi perguntado o “Nome da Instituição de Ensino” que estavam matriculados. Dentre as instituições mencionadas, 13 foram mencionadas por mais de um beneficiário, conforme descrito no Gráfico 10. As demais instituições, que foram mencionadas por apenas um respondente, estão representadas na legenda do gráfico, na cor violeta, como “Outras instituições”, a saber: Faetec; Faculdade Batista do Estado do Rio de Janeiro; Centro Universitário Leonardo da Vinci; Universo; Senai; Datafox; Sesoi; e Cruzeiro do Sul.

A totalidade das IES públicas, que apareceram nas respostas com recorrência, é de 26%, sendo dessas: 15% UENF; 13% UFF; e 8% IFF. Sem considerar a Faetec, que está representada na categoria “Outras instituições”. Já o maior quantitativo de matrículas dos beneficiários respondentes é em instituições particulares – representado na cor azul, no Gráfico 10 -, alcançando 74% da totalidade. Dentre essas instituições, as que têm maior proporção de matrículas são respectivamente: UniRedentor (13%); Estácio de Sá (12%) e Fasap (11%). No caso da UniRedentor, vale ressaltar que até o momento da pesquisa ainda havia a instituição em duas das cidades destino do transporte universitário: Campos dos Goytacazes e Itaperuna. No momento, 2022, a instituição está funcionando somente em Itaperuna.



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

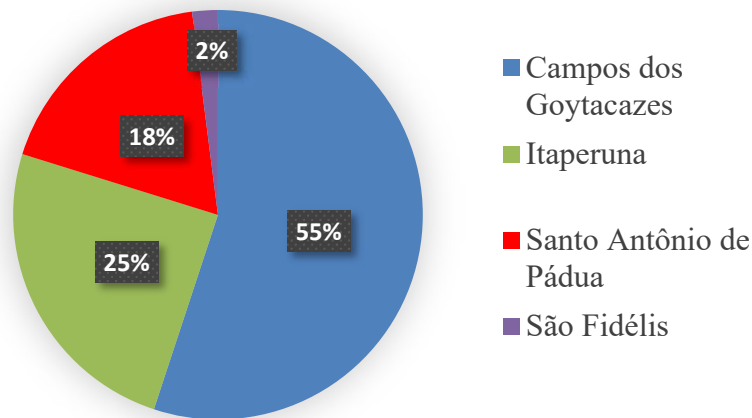
Outro fator importante a associar a maior proporção de matrículas ser em instituições de ensino particular, é de que muitos desses estudantes são bolsistas nas instituições, conforme o relato apresentado por uma das beneficiárias (feito na última pergunta do questionário):

Sem o programa certamente não teria conseguido concluir o meu curso em Nutrição pela grupo Educacional CENSUPEG São Fidélis, Rj. O programa de transporte é extremamente importante para proporcionar o acesso à educação a população Itaocarense, pois a maioria das instituições de ensino estão localizadas em outras cidades vizinhas, e a maioria do público que depende do programa não tem condições financeiras de arcar com o custo total de faculdade, transporte e entre outros custos. Além disso, **uma boa parte dos estudantes é bolsista seja de forma parcial ou integral, assim como eu fui.** Então, considero sim o programa extremamente importante para o município, visando que o município só evoluiu se tiver bons profissionais capacitados em todas as áreas. Agradeço pelo programa, e espero que ele possa ajudar muitos estudantes como me ajudou durante toda a minha trajetória universitária.

Além dessa questão, vale ressaltar que os transportes universitários sempre tiveram como público principal os alunos do curso noturno, - fato que é comprovado no Gráfico 14 - que conseqüentemente, em sua maioria são oferecidos pelas instituições particulares, na região abrangida pelo programa.

Foi perguntado também, na pergunta 12, sobre a “Cidade onde se localiza a instituição de ensino em que estudava no período em que era beneficiário do programa”. Dentre as quatro cidades contempladas pelo programa, observa-se no Gráfico 11 que, Campos dos Goytacazes é o destino de mais da metade dos beneficiários respondentes, constando 55% das respostas. Seguido de Itaperuna com 25%, Santo Antônio de Pádua com 18% e São Fidélis com a menor porcentagem, de 2%. A distribuição do porcentual está associada à oferta e demanda das opções e variedade de cursos em cada cidade. Sendo, conseqüentemente, o destino que oferece maior número da frota de transportes.

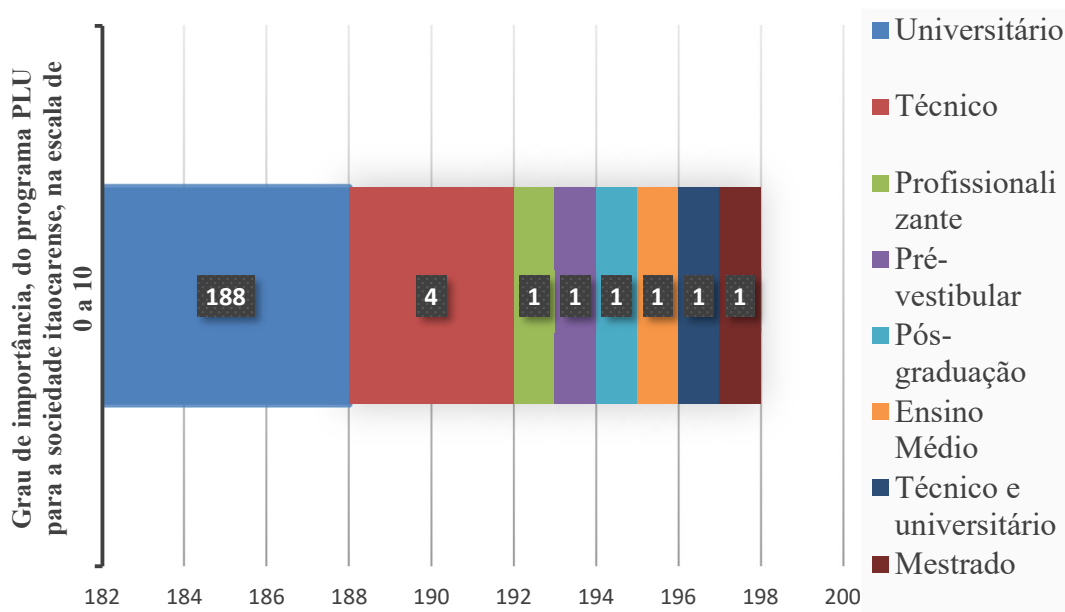
Gráfico 11 - Cidade onde se localiza a instituição de ensino em que estudava no período em que era beneficiário do programa



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

As respostas obtidas na pergunta 13, sobre a “modalidade do curso que frequenta (ou frequentou), enquanto beneficiário do programa”, comprova que a principal demanda do transporte é de fato universitário (95%) – representado no Gráfico 12. Ainda que contemple também outras modalidades de Ensino Superior e até mesmo outros tipos de ensino.

Gráfico 12 - Modalidade do curso que frequenta (ou frequentou), enquanto beneficiário do programa

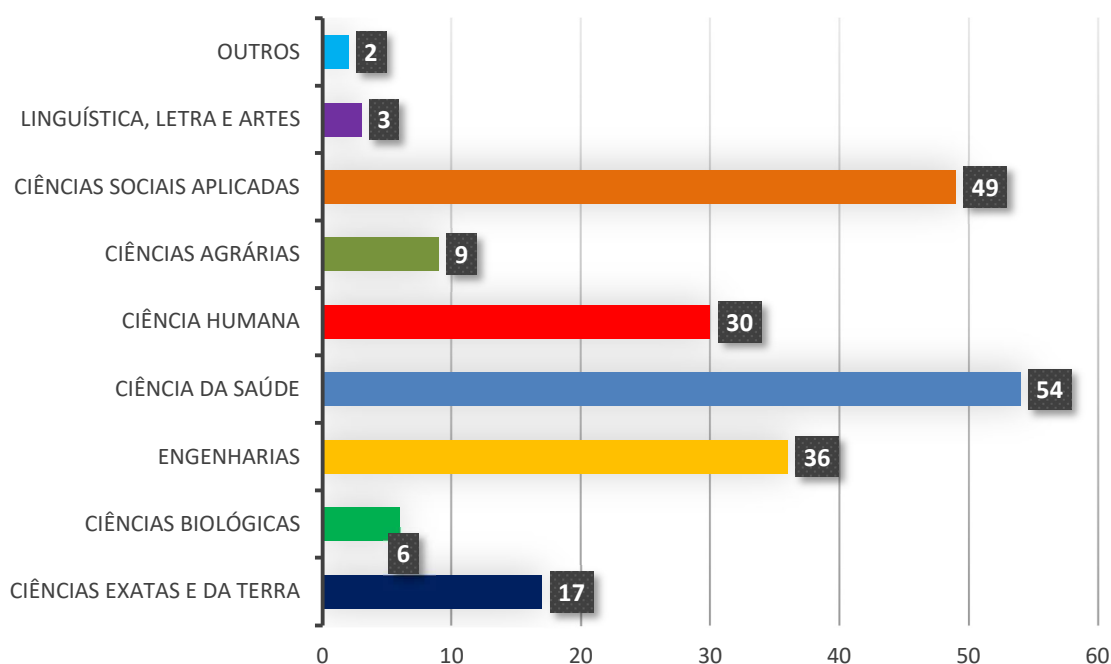


Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Em relação a distribuição percentual dos cursos, embora tenha sido perguntado no questionário (pergunta 14) diretamente sobre o “nome do curso”¹¹, optamos por representar (Gráfico 13) a distribuição dos cursos matriculados, por área de conhecimento, para melhor compreensão dos interesses buscados por esses estudantes.

Dentre as 8 áreas de conhecimento elencadas, apoiado no Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (Cnpq), as três com maior proporção de matrículas são, respectivamente: Ciência da Saúde (26%); Ciências Sociais Aplicadas (24%); e Engenharias (18%). Em valores absolutos, os cursos com maiores números de matriculados, entre os respondentes, são respectivamente: Arquitetura e Urbanismo (16); Engenharia Civil (15); Direito (14); Nutrição (12); e Enfermagem (11).

Gráfico 13 - Distribuição dos cursos matriculados, por área de conhecimento



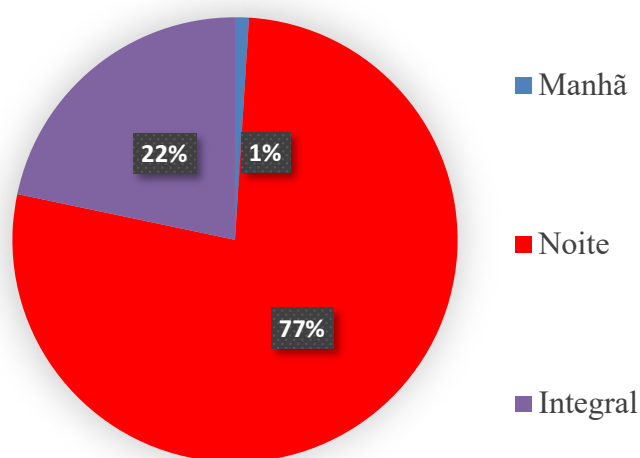
Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Conforme contextualizado anteriormente, pelo fato da maioria dos cursos serem ofertados no turno noturno e conseqüentemente o serviço de transporte universitário atender, prioritariamente a essa demanda, a representação gráfica (Gráfico 14) é majoritariamente de

¹¹ Verificar distribuição mais detalhada no Apêndice 4

curso no período da noite. Os demais casos apresentados, como aqueles que cursam pela manhã ou integral, são de estudantes que eventualmente fazem o uso do transporte, geralmente no início e no final da semana. Esses casos se enquadram naqueles que precisaram alugar kitnet ou dividir república para conseguir cumprir a carga horária requisitada ou até mesmo aqueles que fazem poucas disciplinas pela manhã, deslocando por conta própria e fazendo o uso do transporte universitário para o retorno a casa.

Gráfico 14 - Turno do curso



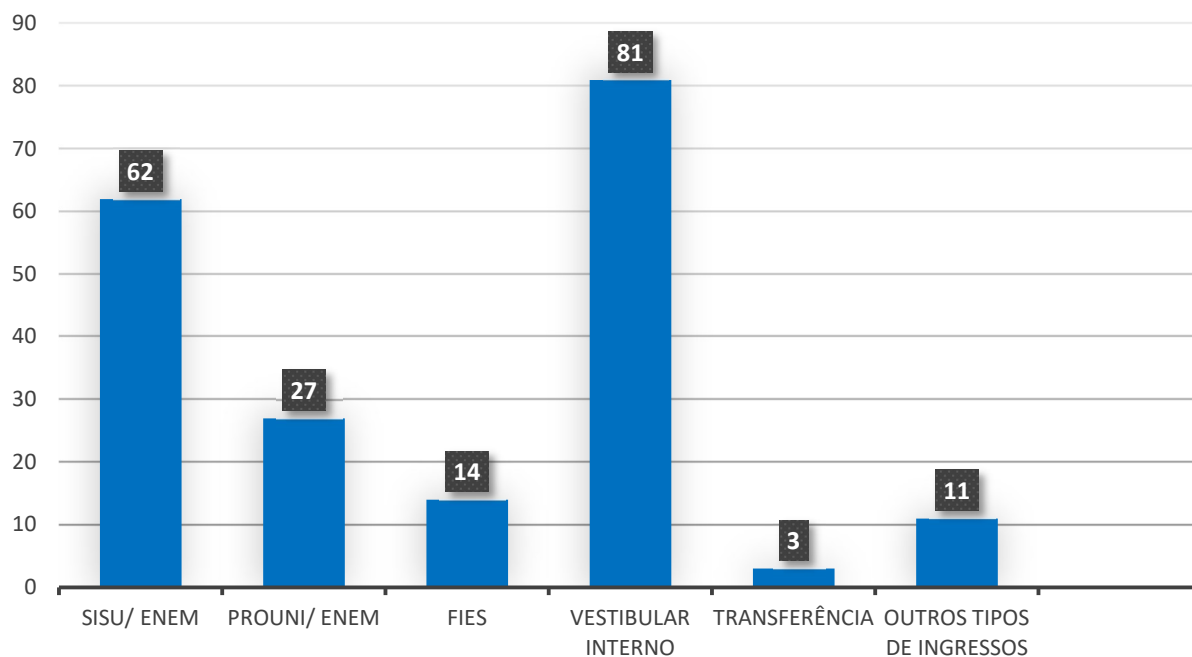
Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Para analisar a forma de ingresso nos cursos, as respostas foram agrupadas de forma que pudesse identificar as possibilidades mais comuns, conforme representado no Gráfico 15. Foram identificados 89 ingressos por meio do Enem, sendo 62 no SISU e 27 no ProUni. Já no financiamento do Governo Federal, pelo Fies, identificou-se 14 ingressos. A maioria (81 respondentes) respondeu que ingressou nos cursos por meio de vestibular interno das instituições. Somente 3 respostas indicaram transferência e as outras 11 respostas indicaram outros tipos de ingresso.

Vale considerar que, embora a maioria dos vestibulares internos sejam de instituições particulares, algumas instituições públicas ainda realizam processos seletivos internos, como é o caso do IFF, mesmo havendo a opção de ingressar pelo SISU/Enem. Outro fato a ser evidenciado é que muitas faculdades particulares oferecem bolsas de desconto, interna ou apoiado a outro tipo de programa governamental, como o caso do EducaMais Brasil. Essas informações são importantes de serem consideradas para que não gere prerrogativas

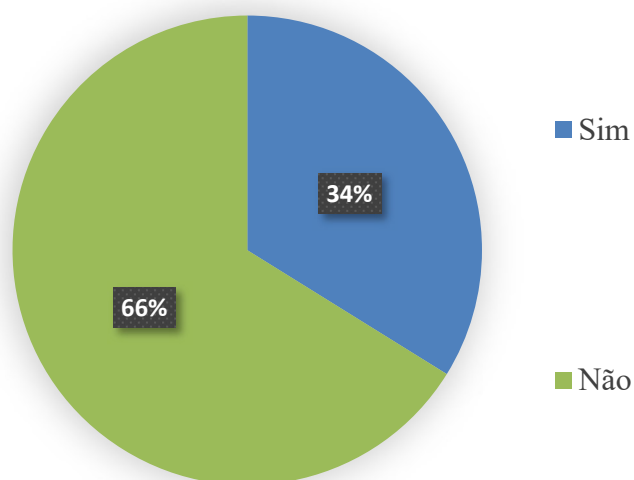
equivocadas sobre as condições financeiras dos beneficiários do programa. Principalmente pelo fato de que esse dado, isoladamente, não consegue evidenciar muitas presunções.

Gráfico 15 - Formas de ingresso



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itocara.

Para verificar quantos puderam realizar algum tipo de preparação para ingressarem no curso, foi perguntado se “Fez algum curso preparatório”. Dentre os 198 respondentes, a maioria, 66% responderam que não, enquanto somente 34% responderam que sim. A pergunta possibilita a análise absoluta, visto que não foram perguntados outros aspectos sobre o tipo e origem do curso preparatório.

Gráfico 16 - Fez algum curso preparatório

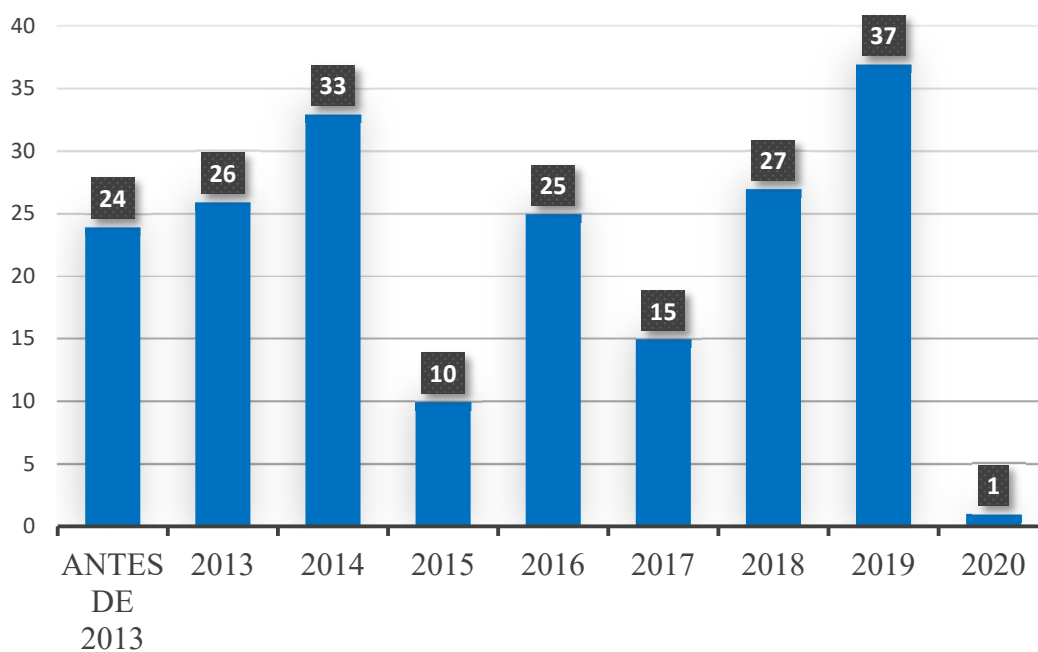
Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Em seguida, foram feitas algumas perguntas sobre o momento em que iniciaram o curso, em que, dentre elas, algumas delas foram desconsideradas para a representação gráfica e proporcional, por perceber, posteriormente, que para as intenções da análise teria pouca relevância. Na pergunta 19, foi questionado “Ano que iniciou os estudos em outro município.” Dos 198 respondentes, 24 indicaram que ingressaram nas IES antes de 2013 e 26 indicaram ter ingressado em 2013, no ano que iniciou a execução do programa Passe Livre Universitário. Percebe-se, em seguida, - na representação do Gráfico 17 - que a quantidade de ingressos no ano seguinte à implementação do programa teve um pequeno aumento. Tal aumento pode ter sido, também, proveniente da perspectiva dos estudantes em conseguir frequentar as aulas com maior facilidade. Já em 2015 foi o ano em que houve menor número de ingressos. Tal evidência pode ser considerada pelo contexto histórico do programa neste período, momento em que foi retirada algumas frotas de transporte. O que pode ter ocasionado algum desestímulo em ingressar em alguma das instituições das cidades contempladas no programa. Em 2016 há um retorno da estabilidade inicial e em 2017 há uma queda novamente. Mais uma vez, pode haver relação com o contexto histórico do programa durante o ano em que o programa foi paralisado, no processo de mudança de mandato municipal, necessitando a organização de um novo processo licitatório. Já em 2018 volta a ter aumento no número de ingressos e em 2019 tem a maior proporção de ingressos,

entre os anos analisados. Na investigação feita com os 198 respondentes, somente 1 havia ingressado em 2020.

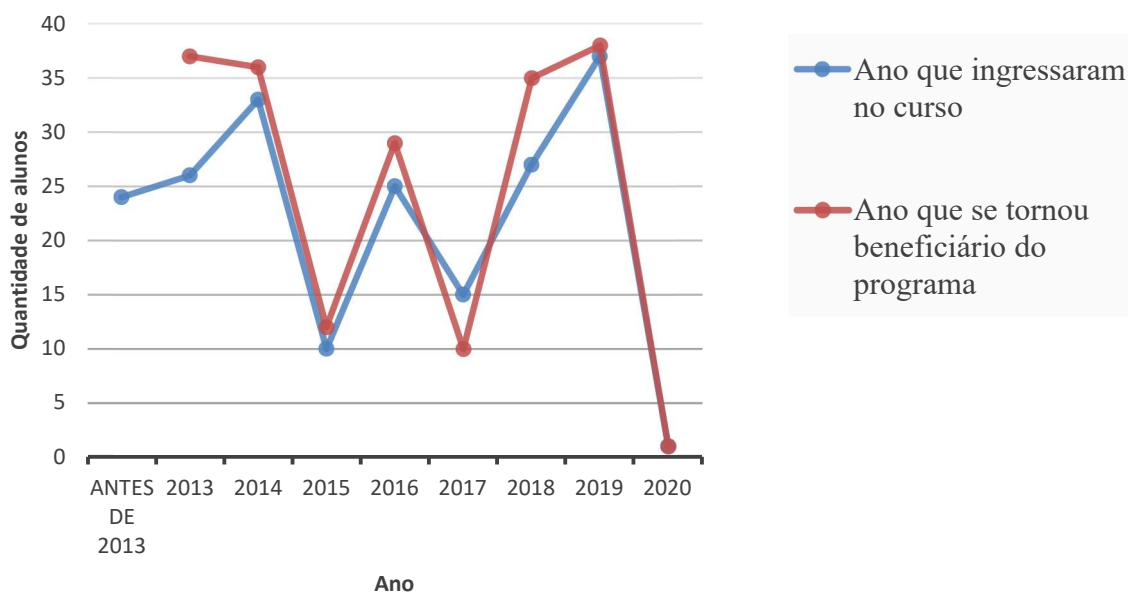
Sobre o pressuposto da análise feita, no parágrafo anterior, sobre as baixas nos anos de 2015 e 2017 pode ser reforçada se observamos o Gráfico 18 e a Tabela 7, no qual demonstra que proporcionalmente que, em 2015 e 2017, ocorrem uma baixa sobre os estudantes que se tornaram beneficiários do programa. Lembrando que esse pode ser apenas um dos fatores envolvidos nessa conjuntura exposta.

Gráfico 17 - Ano que iniciou os estudos em outro município



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Gráfico 18 – Comparativo, temporal, referente ao ano em que ingressou no curso de uma IES, em outro município, e o ano que se tornou beneficiário do programa Passe Livre Universitário



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

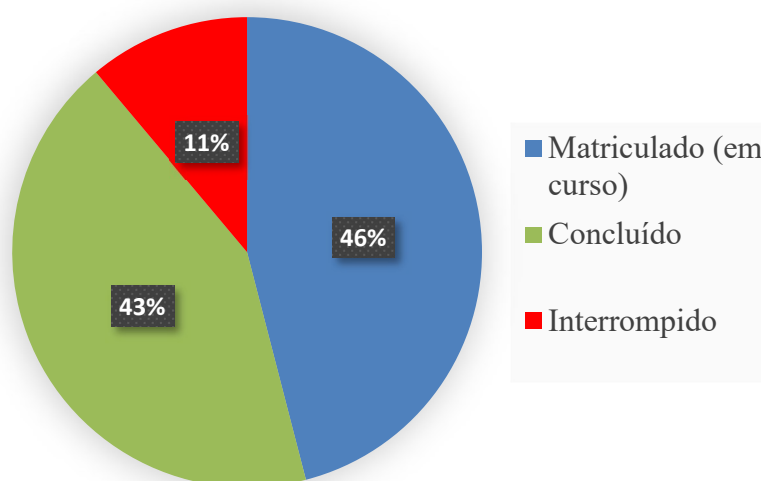
Tabela 7 – Quantidade proporcional de estudantes, respondentes do questionário, que ingressaram no curso e se tornou beneficiário do programa Passe Livre Universitário, em cada ano referenciado (2013-2020)

Ano	Quantidade de estudantes que ingressaram no curso	Valor percentual (%)	Quantidade de estudantes que se tornou beneficiário do programa	Valor percentual (%)
Antes de 2013	24	12,1		
2013	26	13,1	37	18,7
2014	33	16,7	36	18,2
2015	10	5,1	12	6,1
2016	25	12,6	29	14,6
2017	15	7,6	10	5,1
2018	27	13,6	35	17,7
2019	37	18,7	38	19,2
2020	1	0,5	1	0,5
Total:	198	100	198	100

Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Por fim, foi analisada nesta seção, qual a situação do estudante no curso, em 2019. Dos 198 respondentes, 46% deles permaneciam matriculados quando responderam ao questionário; 43% já haviam concluído o curso e 11% interromperam o curso, em algum momento, por razões não expostas. Em valores absolutos, 91 beneficiários informaram que permanecem matriculados e somado as respostas dos que haviam concluído e os que interromperam o curso, foi totalizado 107 antigos beneficiários do programa. Apresentar esses dados de forma mais detalhada é importante para ter melhor percepção quantitativa na análise das seções 4 e 5 do questionário.

Gráfico 19 - Situação no curso, em 2019

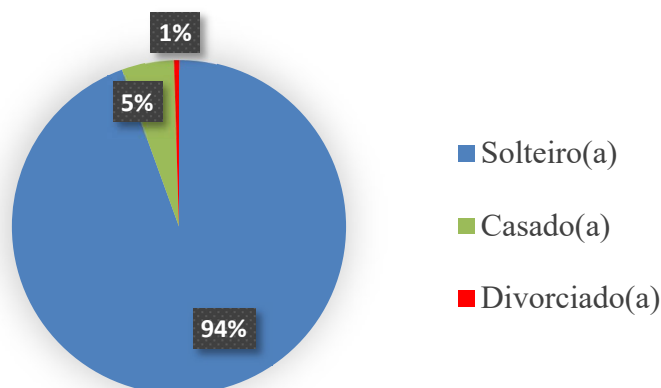


Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

3.3.1.3 - Características sociais enquanto beneficiário do programa Passe Livre Universitário

Dentre as perguntas realizadas na seção 3 do questionário, foi perguntado aos 198 respondentes qual era o “Estado Civil no momento em que você se tornou beneficiário do programa”. Em sua maioria, foi respondido a opção solteiro(a), totalizando 94% das respostas. Sendo apenas 5% casados e somente 1% divorciado.

Gráfico 20 - Estado Civil quando se tornou beneficiário do programa

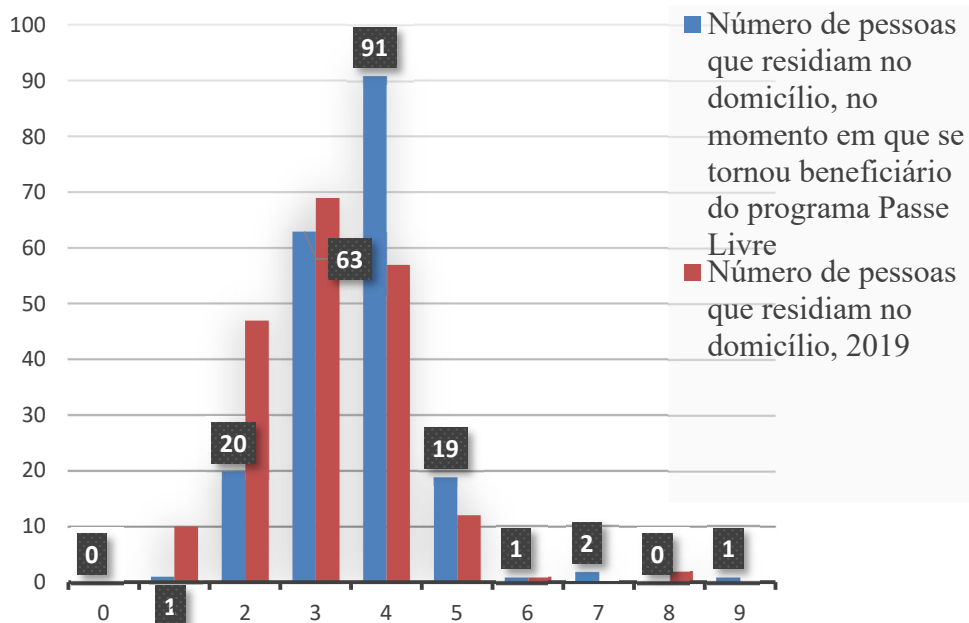


Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Foi perguntado também a quantidade de pessoas que moravam em suas respectivas residências, quando se tornaram beneficiários do programa Passe Livre Universitário. Foi constatado que dos 198 respondentes, 114 respondentes moravam em 4 ou mais pessoas em suas residências – observar no Gráfico 21. Entre esses quantitativos, a maior quantidade de respostas está no recorte daqueles que moravam em 4 pessoas. Já nos valores apresentados para o número de pessoas que residiam em suas casas em 2019, a maior quantidade de respostas foi dos que responderam que moravam em 3 pessoas, sendo esses 69 respondentes. Ter dimensão sobre a quantidade de pessoas que moram em uma mesma casa, ajuda a auxiliar na compreensão sobre a distribuição, por pessoa, de determinada casa, considerando, por exemplo, a renda domiciliar – apresentada no Gráfico 22.

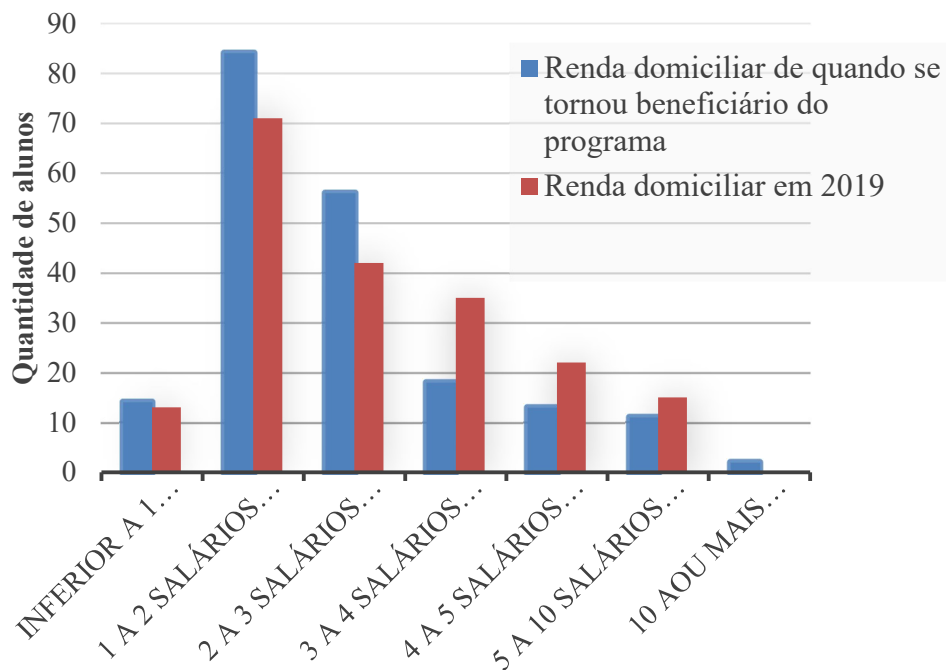
De modo geral, é possível observar que a quantidade de domicílios com renda de até 3 salários mínimos era maior quando os respondentes se tornaram beneficiários do programa, se comparado à renda domiciliar em 2019. Já a comparação das rendas a partir de 3 salários mínimos inverteu as proporções, constando que a quantidade de domicílios que possuíam rendas a partir de 3 salários mínimos aumentaram em 2019. Se considerarmos a maior quantidade de respostas sobre o número de pessoas que moram no domicílio é de 3 a 4 pessoas e a maior quantidade de respostas sobre o valor da renda domiciliar é de 1 a 3 salários mínimos. É possível presumir que a renda per capita desses domicílios é de $1/3$ a $3/4$ salários mínimos.

Gráfico 21 - Comparativo do número de pessoas que residiam no domicílio, no momento em que se tornou beneficiário do programa Passe Livre, com o número de pessoas que residiam no domicílio em 2019



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

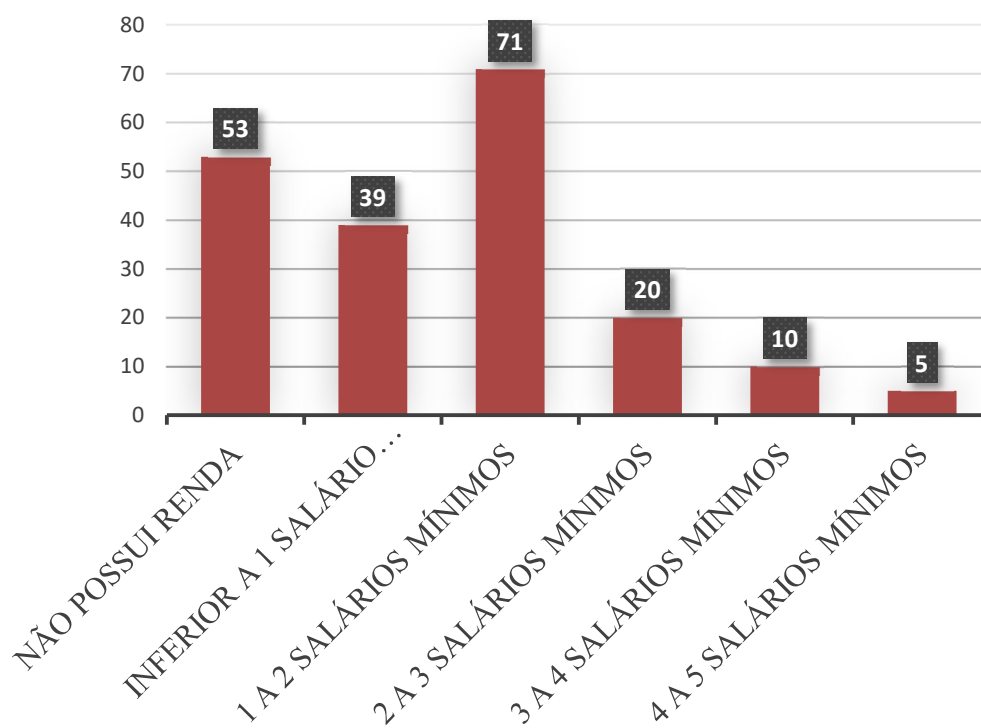
Gráfico 22 - Comparativo da renda domiciliar de quando se tornou beneficiário do programa, com a renda domiciliar em 2019



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Sobre as respostas obtidas acerca da renda individual dos respondentes, em 2019, a maioria, em valores absolutos (71 respostas), recebia de 1 a 2 salários mínimos. Em contrapartida, se somados os dois primeiros recortes de renda, 92 respondentes possuíam a renda inferior a 1 salário mínimo ou, até mesmo, nenhuma renda. Dessas 53 respostas, referentes aos que responderam não possuir nenhuma renda, destaca-se que 10 responderam (na pergunta 39, representada no Gráfico 28) estar desempregado no momento e os demais poderiam estar apenas como estudantes. Os demais 35 respondentes declararam receber uma renda maior que 2 salários mínimos, conforme detalhado na representação gráfica.

Gráfico 23 - Renda individual, em 2019



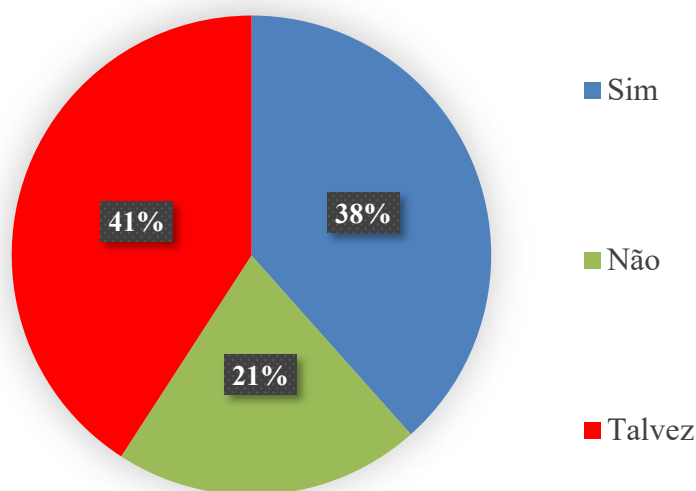
Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

3.3.1.4 - Perguntas destinadas a quem ainda não concluiu o curso e ainda faz o uso do transporte universitário

Nesta seção do questionário, buscou-se identificar a perspectiva dos beneficiários do programa que ainda faziam o uso do transporte universitário, a partir de 3 perguntas. Na primeira pergunta (39) foi perguntado se “Você [o beneficiário] pretende permanecer residindo no município de Itaocara após a conclusão do curso?”. De 91 respondentes, 38% respondeu que

pretende continuar no município e 41% respondeu que não pretende, enquanto os demais 41% responderam que talvez – representado no Gráfico 24. As dúvidas levantadas sobre as respostas depositadas na opção “talvez”, deve-se a insegurança sobre perspectivas futuras, que irão interferir diretamente na tomada de decisão.

Gráfico 24 - Você pretende permanecer residindo no município de Itaocara após a conclusão do curso?

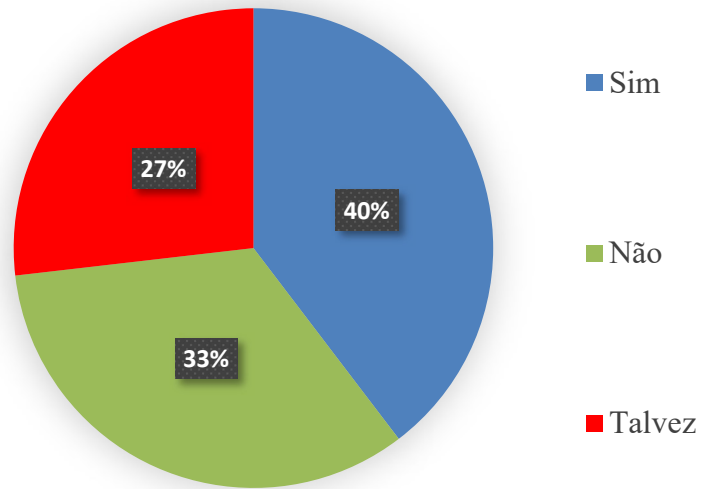


Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

A pergunta seguinte (40), tem por finalidade aprofundar na investigação sobre a pretensão de continuar ou não no município, a partir da perspectiva de oportunidade de trabalho, na profissão em que estão se formando. Conforme apresentado no Gráfico 25, ao serem questionados se “enxerga oportunidade de trabalho, em sua futura profissão, no município de Itaocara?”, dentre os 91 respondentes, 40% afirmaram que “sim”; outros 33% responderam “não” e os demais 27% responderam “talvez”.

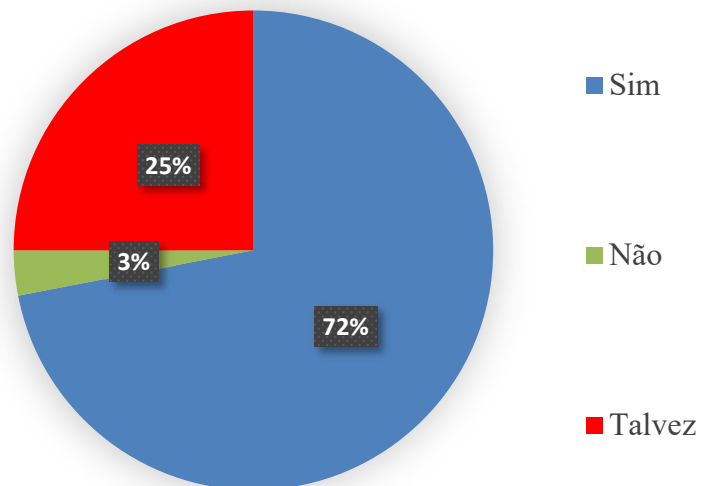
Por último, nesta seção, foi perguntado se “Caso você encontre oportunidade de trabalho em outra cidade, na sua área, você cogitaria mudar de município?”. Percebe-se, no Gráfico 26, a diferença proporcional das respostas, se comparado às respostas anteriores. Dos 91 respondentes, a maioria, 72% responderam “sim” para a perguntas, enquanto 25% responderam “talvez” e apenas 3% responderam que “não” cogitaria mudar do município, mesmo encontrando uma oportunidade de trabalho na área. Nas respostas dadas nessa última pergunta há evidência em como as oportunidades envolvidas mudam as possibilidades em permanecer ou ir embora do município, diferentemente da posição tomada na primeira pergunta feita nesta seção, em que não havia nenhuma proposta envolvida.

Gráfico 25 - Você enxerga oportunidade de trabalho, em sua futura profissão, no município de Itaocara?



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Gráfico 26 - Caso você encontre oportunidade de trabalho em outra cidade, na sua área, você cogitaria mudar de município?



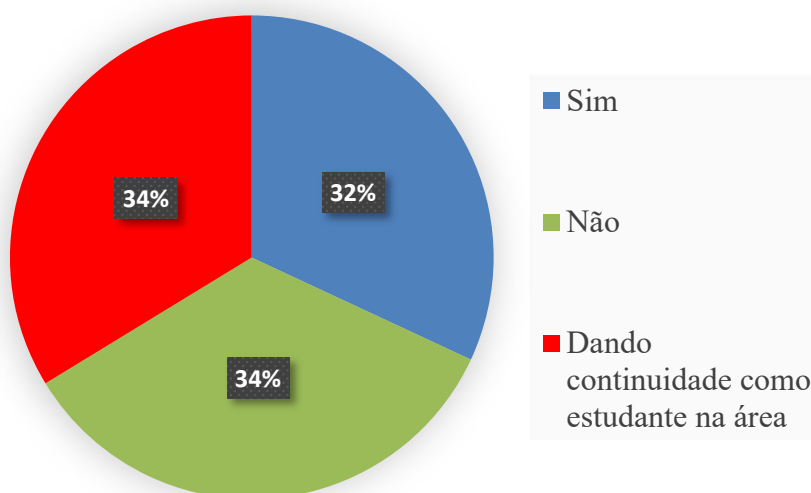
Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

3.3.1.5 - Perguntas destinadas a quem já concluiu (ou interrompeu) o curso e não faz mais uso do programa Passe Livre Universitário

Na seção seguinte, foi invertido o público respondente e as perguntas foram destinadas aos 107 antigos beneficiários que não fazem mais o uso do transporte universitário, seja em razão da conclusão ou interrupção do curso. O intuito das 5 perguntas, feitas nesta seção, é de analisar qual a real situação profissional e de residência

Na primeira pergunta, desta seção, foi perguntado se “Atualmente [referindo-se a 2019] você [beneficiário] atua na profissão que cursou?”. A proporção das respostas nessa pergunta foi bastante equilibrada, conforme apresentado no Gráfico 27.

Gráfico 27 - Você atua na profissão que cursou (2019)?



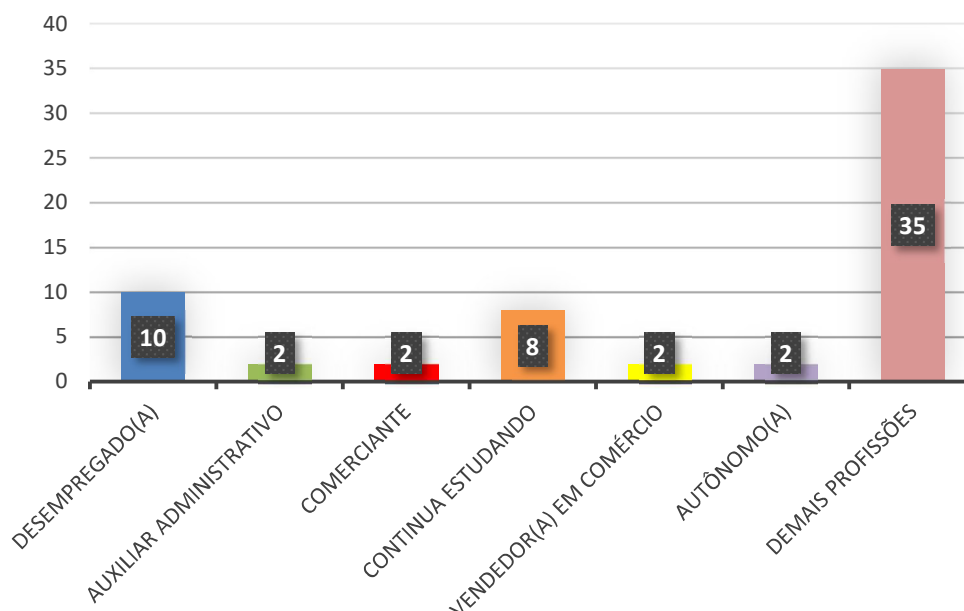
Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Posteriormente, foi perguntado, aos 34% dos antigos beneficiários - que responderam que não atuavam na profissão que cursou - “qual a sua ocupação no momento (2019)”. Foram realizadas 62 respostas, sendo 4 dessas indicadas como “estudante”. O que não corresponde ao público-alvo dessa pergunta. Portanto, para análise dessas respostas, foram descartadas as 4 respostas referentes a “estudantes” e considerado os demais 58 respondentes. Desse total, poucas profissões se repetiram, embora possam ser distribuídas por área de atuação, embora não seja de interesse para o momento. Nesse caso, buscou-se evidenciar, no Gráfico 28, quais profissões tiveram mais repetições, ainda que em apenas duas respostas, como o caso de auxiliar

administrativo, comerciante, vendedor (a) em comércio e autônomo(a). Dentre as respostas em destaque, 8 afirmaram continuar estudando e outros 10 se declararam desempregados. É necessário considerar, também, que não há informações sobre o tempo decorrido entre a conclusão e/ou interrupção do curso. O que dificulta pressupor há quanto tempo essas 10 pessoas estão desempregadas, por exemplo. Já as 35 demais profissões elencadas foram das mais diversas, em diferentes campos de atuação, a saber:

Confeiteira, oficial judiciário, ramo offshore, doutorado, área administrativa, analista de suporte, designer de sobrancelha, ajudante de operador de máquinas, ajudante de operador de máquinas, bancário, gerente comercial, balconista, técnico em enfermagem, financeira, microempresária, bolsa tct4, analista de marketing digital, bombeiro militar, escritor, empresa própria, na área de câmeras, segurança, técnico de manutenção, auxiliar de escritório, área da saúde, *free lancer*, empreendedor, editor do jornal municipal, motoboy, massoterapeuta/ estética básica, pesquisadora, funcionária pública, aula particular, secretária, monitor de aluno, eletricitista, operador de caixa.

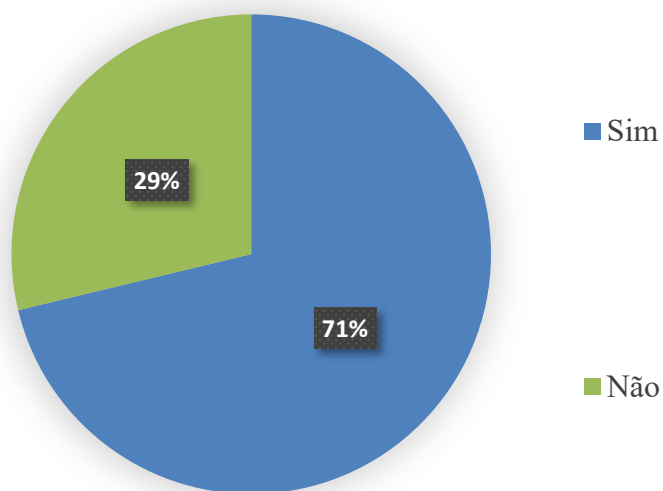
Gráfico 28: Ocupação profissional, em 2019



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

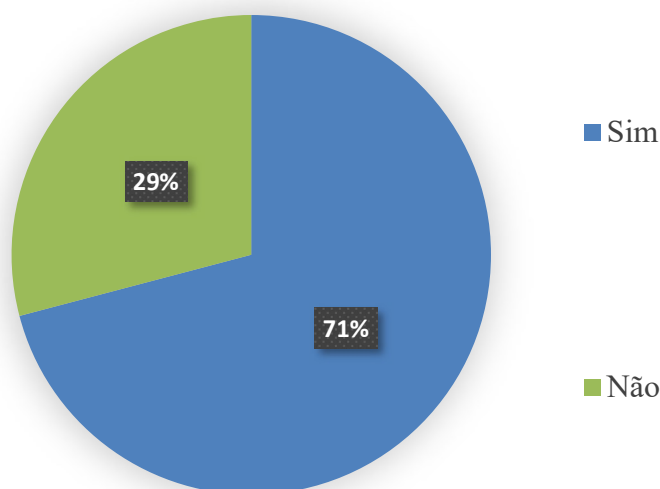
As duas perguntas seguintes estão relacionadas à questão da moradia atual desses 107 antigos beneficiários respondentes. Primeiramente, buscou saber se “permanece residindo no município de Itaocara após a conclusão do curso?”. No Gráfico 29, percebe-se que a maior parcela (71%) respondeu que “sim” e os demais 29% respondeu que “não” continua residindo no município. Aqueles que informaram não estar mais morando no município, foram questionados, em seguida, se “o motivo da sua mudança está relacionado à oportunidade de trabalho/ continuidade de estudo na área?”. As respostas, nessa última pergunta, foram proporcionalmente iguais à pergunta anterior, conforme apresentado no Gráfico 30. Ou seja, a maioria dos que precisaram ou optaram por ir embora do município foram motivados pela oportunidade de conseguirem atuar na área de formação em que se dedicaram nos últimos anos, que foi viabilizado, em parte, com o auxílio do programa Passe Livre Universitário.

Gráfico 29 - Você permanece residindo no município de Itaocara após a conclusão do curso?



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Gráfico 30 - Caso a resposta tenha sido não, o motivo da sua mudança está relacionado a oportunidade de trabalho/ continuidade de estudo na área?



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

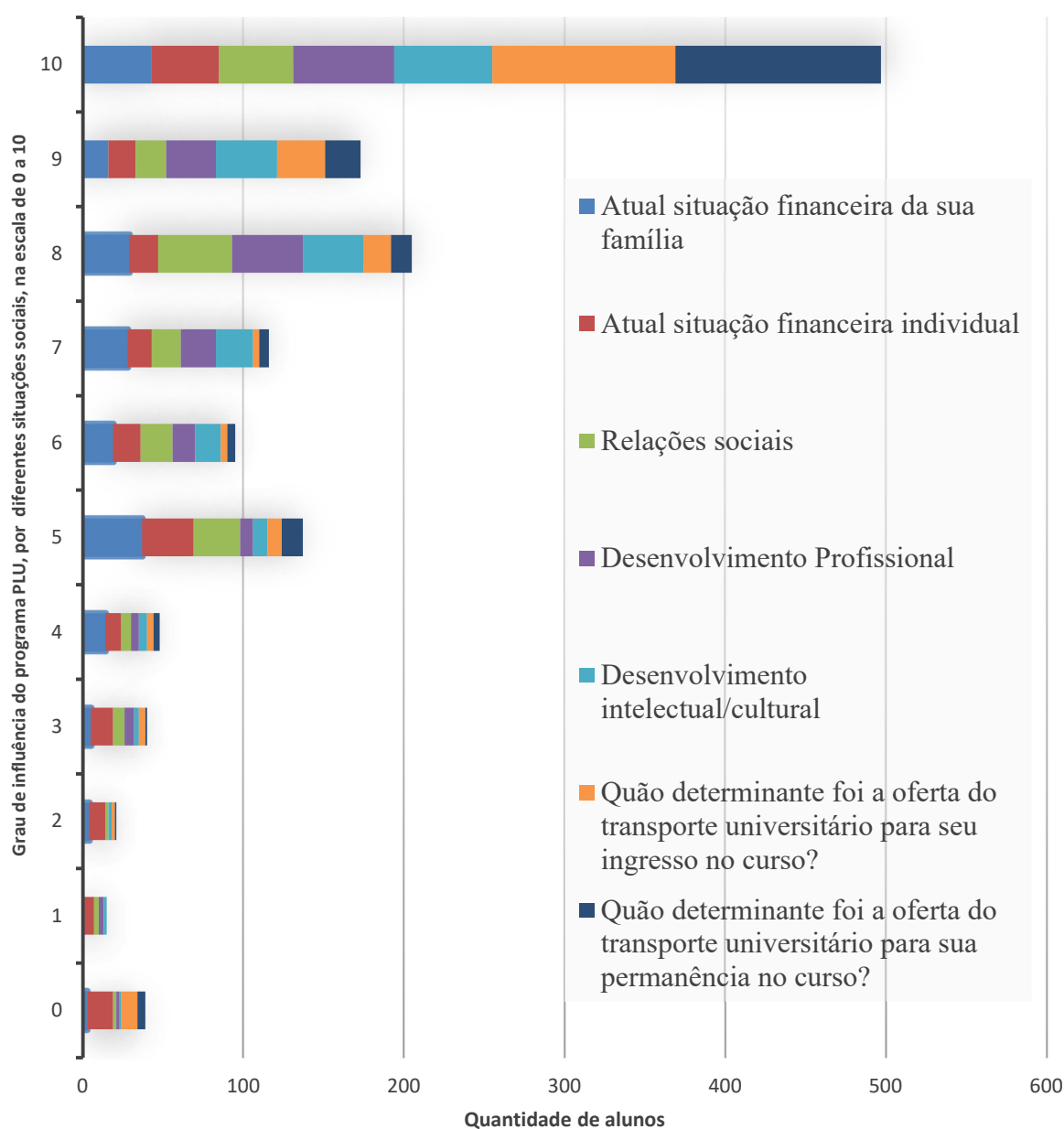
3.3.1.6 - Percepção sobre o programa

Após definir o perfil socioeconômico e entender, numa percepção geral, sobre parte do percurso percorrido pelos 198 beneficiários respondentes no processo de formação, a última seção do questionário limitou-se, propriamente, em analisar de fato a percepção desses beneficiários, ativos e inativos, sobre os impactos causados pelo programa. Para isso, foram aplicadas 3 perguntas finais no questionário: sendo as duas primeiras, respectivamente, sobre análise de grau de influência e oportunidades ofertadas – a partir da escala de 0 a 10, sendo 0 nenhum pouco perceptível e 10 totalmente perceptível.

Em primeiro momento, foi pedido, portanto, “no que diz respeito a sua experiência pessoal, avalie a influência do programa Passe Livre Universitários sobre” alguns aspectos sociais-econômicos, conforme elencados no Gráfico 31, que apresenta as respostas dadas por eles. Os dados apresentados indicam que, de modo geral, dos aspectos apresentados o programa teve de média para alta influência - na alteração do quadro anterior de suas realidades - sobre eles. Proporcionalmente, os aspectos que tiveram maiores influências nas alterações das realidades deles, a partir da inserção no programa, foram os de: o “Quão determinante foi a oferta do transporte universitário para seu ingresso no curso?” e o “Quão determinante foi a oferta do transporte universitário para sua permanência no curso?”, considerados por cerca de 60% dos respondentes como totalmente influentes. Seguido dos aspectos de “Desenvolvimento

Profissional” e “Desenvolvimento intelectual/cultural”, que foram considerados por uma média de 30% dos respondentes como totalmente influentes.

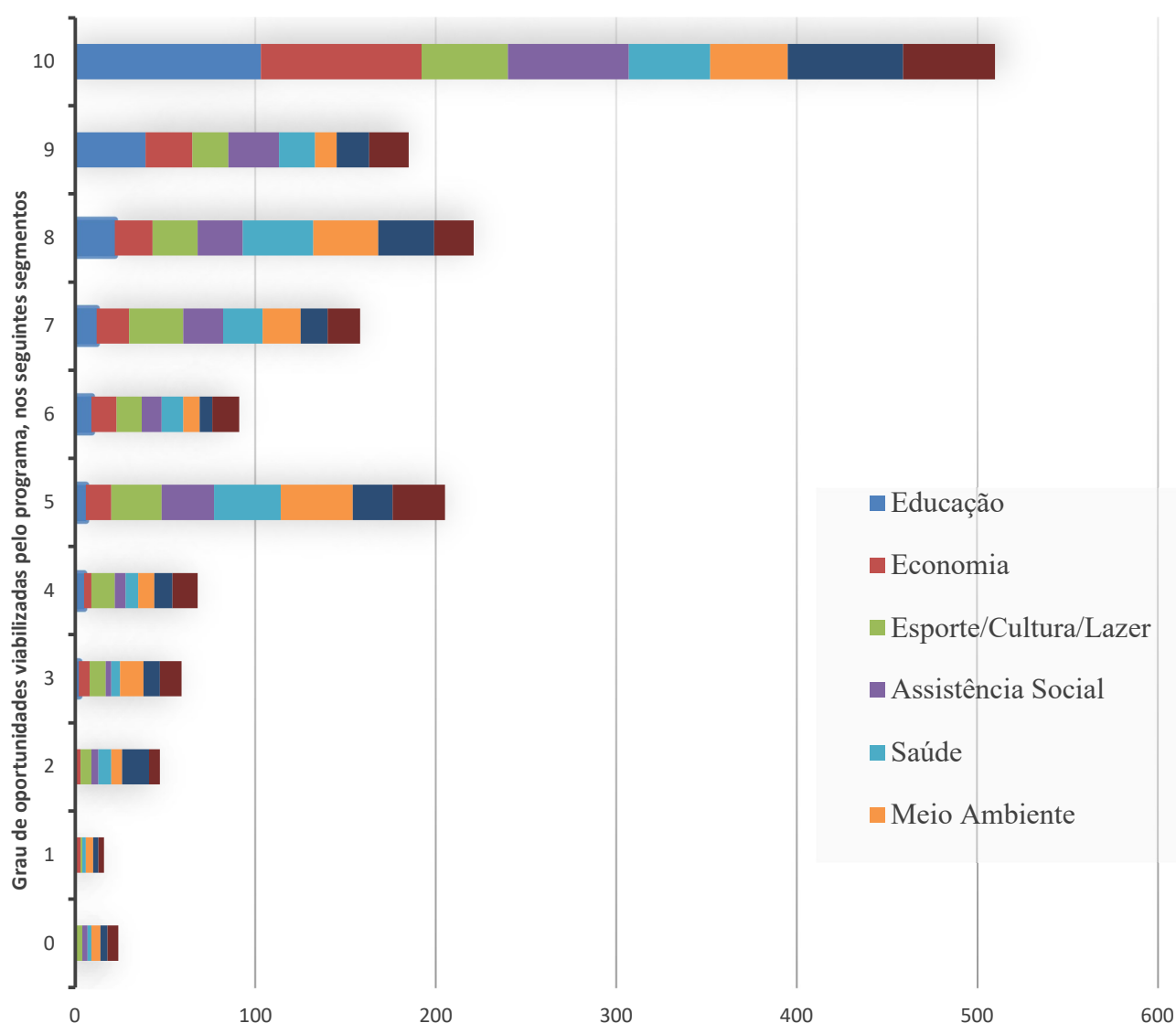
Gráfico 31 - Comparativo da influência do programa Passe Livre Universitário, nas experiências pessoais



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Em seguida foi solicitado que os respondentes avaliassem “as oportunidades proporcionadas pelo programa, para a população itaocarense nos seguintes segmentos:” - apresentados no Gráfico 32. De modo geral, as melhores avaliações sobre as oportunidades oferecidas para os segmentos apresentados tiveram respostas computadas entre 25 a 30 por cento dos respondentes. Os destaques foram feitos aos segmentos da Educação e Economia, que de acordo com mais de 50% de beneficiários (em cada uma dessas respostas), as oportunidades proporcionadas pelo o programa, a esses segmentos, é totalmente receptível.

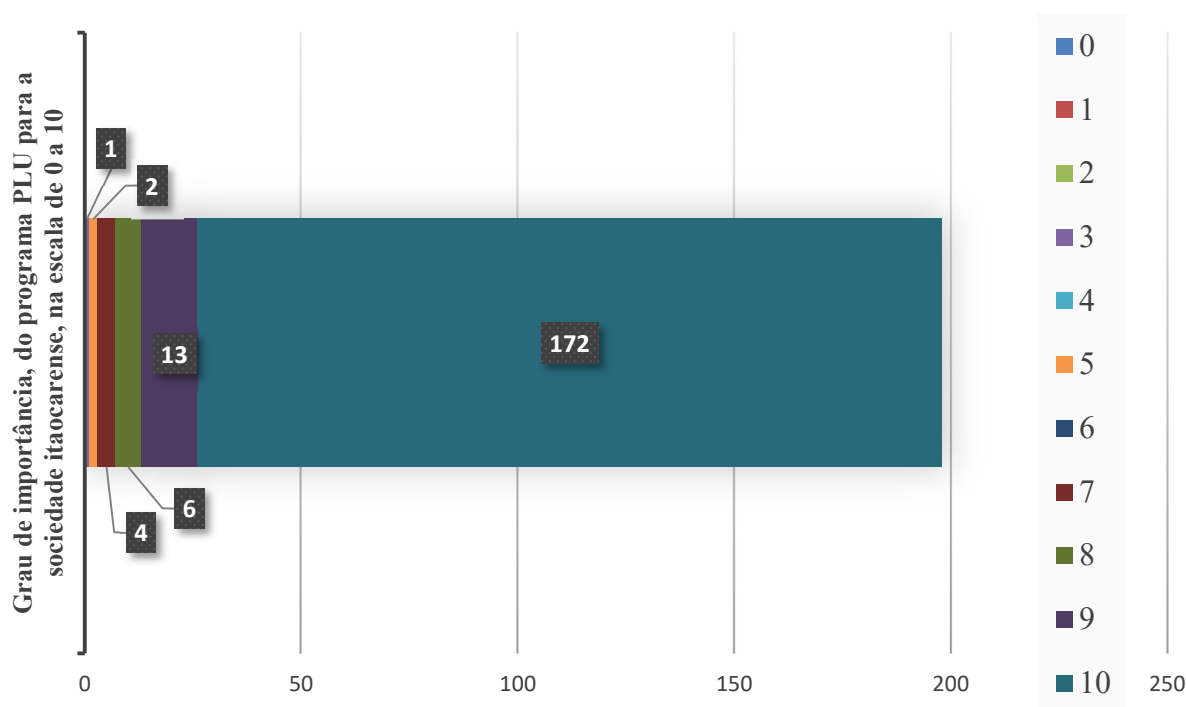
Gráfico 32 - Avaliação sobre as oportunidades proporcionadas pelo programa, para a população itaocarense, em diferentes segmentos



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

No último item da pergunta (44) anterior, havia uma pergunta, ao final dos segmentos elencados, sobre o grau de importância, na escala de 0 a 10, em que perguntava “quão importante o programa é para a sociedade itaocarense?”, na percepção individual de cada um dos respondentes. Para esse item, foi elaborada uma representação gráfica separada dos demais itens contidos na pergunta anterior, para que fosse possível observar melhor a distribuição entre as respostas dadas, considerando a relevância dessa pergunta para o final. Portanto, conforme exposto no Gráfico 33, visivelmente, para a maioria dos respondentes, o programa Passe Livre Universitário é totalmente importante para a sociedade itaocarense. Dentre as demais respostas, apenas uma pessoa considera o programa pouco importante (marcação no grau 3); duas pessoas consideram parcialmente importante (marcação no grau 5) e as demais consideram importante ou muito importante (marcando nos graus, 7, 8 e 9).

Gráfico 33 - Avaliação sobre a importância do programa, para a sociedade itaocarense, de acordo com a percepção dos beneficiários



Fonte: Elaborado pela autora, a partir dos questionários aplicados aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre de Itaocara.

Embora os resultados quantitativos apresentados, principalmente nas perguntas inseridas nessa última seção demonstram o quão relevante o programa Passe Livre Universitário se tornou para a sociedade itaocarense, ao final do questionário foi possível se aproximar, por meio de relatos pessoais, da dimensão dessa relevância.

Portanto, para nos aproximarmos das experiências vivenciadas por eles, foi aberto um espaço que permitia deixar seus depoimentos pessoais, o qual orientava o seguinte: “Por último, faça um breve relato sobre sua experiência enquanto beneficiário do programa de transporte universitário”. Por se tratar de uma pergunta aberta e não obrigatória, esperava-se que, ao menos, alguns participantes pudessem colaborar com seus relatos pessoais ou uma percepção geral mais sucinta. No entanto, surpreendentemente, a pergunta gerou o total de 121 respostas. Desse total, 101 respostas foram positivas para o programa; 10 respostas foram regulares e outras 10 foram parcialmente positivas e parcialmente regulares. Diretamente não houve nenhum relato negativo sobre a experiência como beneficiário do programa. Dentre os relatos que apresentaram avaliação regular ou parcialmente regular, num geral, as colocações feitas foram devidas a algumas insatisfações da prestação de serviço, em determinados momentos e não propriamente pela a execução do programa, como apresentado no relato abaixo:

O programa de transporte universitário me possibilitou a formação no técnico e me possibilita a fazer a minha atual graduação. **Reconheço que sem o programa eu não teria formação além do ensino médio.** Porém, vejo que o acesso a universidade pelo programa é de forma limitada (para Campos) pois o transporte só atende ao horário da noite, impossibilitado os alunos de participarem de importantes eventos da faculdade, participação de bolsas e até mesmo fazer matérias do seu curso (Alunos de cursos em tempo integral não podem contar com o programa). Se tivesse transporte também no período da manhã, sinto que teria participado muito mais dos eventos no meu Campus e tido uma formação ainda melhor.

Perceba que antes de pontuar suas insatisfações em seu relato, o beneficiário trouxe, em primeiro momento, sua gratidão e reconhecimento sobre a oportunidade de cursar e formar no Ensino Superior, reconhecendo que, inclusive, sem o programa talvez teria parado os estudos ainda no Ensino Médio. Outro ponto interessante a ser observado nesse relato é que, ao final, o beneficiário demonstrou o quanto sentiu falta de poder vivenciar melhor as atividades extracurriculares promovidas pela universidade. Indicando nessa fala que os motivos de sua insatisfação é justamente em não ter a oportunidade de participar de mais atividade, para além das aulas. O que, na experiência acadêmica desse respondente, torna uma limitação sobre a sua vivência e talvez aprimoramento acadêmico.

As experiências relatadas trouxeram um panorama geral sobre a percepção dos beneficiários sobre a importância do programa Passe Livre Universitário, por diversos fatores, que interferem no processo de formação. O primeiro fator de importância do programa é sentido logo quando é cogitado a possibilidade de ter acesso às IESs. Ter a segurança de que poderá

contar com um meio de transporte que irá propiciar o deslocamento do aluno, da sua casa até a instituição, é um fator preponderante para que seja efetivada a matrícula dos estudantes, conforme o relato de um(a) dos beneficiários(as):

“O transporte universitário foi uma chave para que eu pudesse ingressar meus estudos na faculdade, porque **sem ele eu não teria condições de manter transporte privado nem morar na sede da minha universidade.**”

Para esse estudante, sem o programa não teria cogitado a possibilidade de ingressar na universidade, sabendo que não teria condições financeiras de arcar com os custos totais necessários para se manter nela. Não precisar se preocupar com o dinheiro para o deslocamento, viabilizou a possibilidade de conseguir arcar, por conta própria, os demais custos. A questão da viabilidade financeira é, portanto, outro fator a ser considerado na importância do programa para os beneficiários. Ainda sobre essa relação feita do acesso ao Ensino Superior, atrelado a viabilidade financeira, outros(as) dois beneficiários(a) deixaram os seguintes relatos:

Foi um programa que ajudou muitos estudantes a procurarem uma oportunidade de cursar uma faculdade, seja economizando com passagem e utilizando o dinheiro que seria gasto na mesma para poder pagar um curso superior, economizando no transporte no caso de pessoas que residiam em outras cidades para estudar e essa economia ajudava elas a se manter, e em muitos casos dando a oportunidade de quem sonhava em fazer uma graduação e não tinha condições de arcar nem com a faculdade nem com o transporte de poder começar e concluir uma universidade caso o aluno conseguisse ingressar em um curso gratuito não ia arcar com passagem. O programa ajudou muito a população.

Comecei a utilizar o programa em 2014, o que **foi crucial para que eu pudesse realizar meus estudos, visto que a moradia em outra cidade ficaria muito caro** e eu estudava em uma instituição particular pelo FIES no curso de Engenharia de Produção. **Após passar no Enem para o curso de Engenharia de Produção na Uenf continuei utilizando o programa toda segunda e sexta, ajudava demais nas despesas, meu curso é integral e eu já tinha os gastos com moradia e alimentação.** Quando a prefeitura retirou o ônibus de segunda, o que ia de madrugada para Campos, nós estudantes sentimos demais. **Eu agradeço muito ao programa, pois sem ele eu não teria começado.**

Nesses relatos, novamente, foi enfatizado quanto o programa foi decisivo para a entrada de muitos no Ensino Superior, resultado da viabilidade financeira permitida pelo programa, em conseguir custear outros gastos, ao não precisar se preocupar em custear o transporte. Outro fator atrelado a viabilidade financeira e perceptível após a etapa do acesso é a permanência.

“Para quem já morou fora para estudar sabe que as despesas são altas e que para uma família onde a renda é baixa, **o programa de transporte universitário é essencial para a permanência nos estudos. Hoje, já formada, abri o meu escritório em Itaocara e emprego 2 pessoas, não me arrependo de ter voltado para ficar de vez na cidade pois acredito que o que eu adquiri ao longo dos anos estudando foi válido para trazer um pouco de desenvolvimento para uma cidade pequena.** Acredito muito no potencial do programa e além da minha experiência, vários amigos e conhecidos vivenciaram a mesma coisa e hoje, estão trabalhando na cidade fazendo com que novos mercados cresçam.”

Além de mencionar o quão essencial o programa foi, para permitir a permanência no Ensino Superior, esse relato evidenciou outro fator a ser considerado sobre a importância do programa para a sociedade, a respeito das perspectivas sobre as oportunidades de trabalho, após formados. Nesse relato, a beneficiária conta que além de ter conseguido iniciar carreira no município, está também empregando 2 pessoas, contribuindo com as oportunidades no mercado de trabalho no local. As expectativas depositadas em conseguir inserir no mercado de trabalho, principalmente atuando na sua área de formação é realmente um fator em comum a outros beneficiários, ainda que haja receio sobre as expectativas criadas e a realidade que terão que enfrentar, como o que foi relatado a seguir:

O transporte universitário foi de suma importância para me tornar a profissional que sou hoje. **Graças a ele pude estudar e continuar matando a saudade de casa sem ter que desembolsar altos valores com passagens de ônibus!** Porém deixo aqui minha opinião, **no meu caso, a minha profissão me permitiu continuar no município, mas não é o que eu observo na maioria dos casos, não basta apenas oferecer o transporte, que já é um grande passo para o município, mas precisa oferecer campo de trabalho...** Porque se não o esforço é em vão, vc vai **colaborar para ter excelentes profissionais só que "pra fora", porque sem mercado, o estudante não retorna!**

Outro fator, possível de ser identificado nesse relato, está relacionado a manutenção dos vínculos afetivos e familiares. Pois, com o deslocamento proporcionado por meio do transporte universitário, os estudantes têm a oportunidade de estar sempre próximos de amigos e familiares, o que ajuda diretamente na concentração dos estudos, por permitir vivenciar um processo exaustivo com apoio psicológico de pessoas queridas. Esse fator é enfatizado, também, por outros beneficiários ao dizerem que:

Me ajudou muito durante a período de faculdade, não só financeiramente mas psicologicamente por poder estar sempre voltando pra Itaoacara.

O programa de transporte universitário foi um fator determinante para o início da minha jornada acadêmica. Essa oportunidade me proporcionou grande aprendizagem para que, futuramente, eu consiga retribuir com serviços necessários (porém ainda escassos atualmente) em nosso município!

“O programa foi fundamental para mantermos um contato com nossa família, mesmo que semanalmente. Uma prova disso é que após o meu desligamento, minha frequência de volta para Itaoacara caiu drasticamente. A ideia do programa, sem dúvidas, é muito importante para propiciar o transporte para locais com melhores oportunidades de estudo e formação de um profissional com um potencial de retorno para a cidade.”

Em alguns relatos como esses, e outros já apresentados anteriormente, é possível observar que muitos beneficiários possuem gratidão ao município e desejo de retribuir, de alguma maneira, os benefícios usufruídos nesse período. Além da gratidão, outro fator preponderante é o orgulho da conquista de ter sido implementado uma política, a partir da cobrança vinda de demandas defendidas pelo próprio movimento estudantil. Conseguir voz ativa e executar uma proposta é de fato de grande importância para a população. Entre os relatos, um beneficiário compartilhou sua experiência no início desse processo, contato que:

Participei ativamente da construção do programa onde fui um dos representantes dos estudantes na comissão de desenvolvimento do Passe Livre. Foi uma iniciativa diferente, onde a prefeitura dava voz e nos escutava, e tudo foi decidido coletivamente com os estudantes e não apenas pelo gabinete da prefeitura.

Foi um projeto diferenciado desde sua formação (por retirar recursos que iam pra corrupção para se aplicar no programa), desenvolvimento (participação e decisão ativa dos estudantes) e na sua aplicação (todos os estudantes cadastrados tiveram o direito ao transporte, sem deixar faltar nenhum).

Já outro beneficiário, que acompanhou o processo de fora, relatou sua percepção enfatizando que:

O Passe Livre Universitário foi uma conquista dos estudantes Itaocarenses e um exemplo de como deve ser feita uma política pública, política pública essa baseada em uma política independente, socialista e de classe, que visa o acesso da classe trabalhadora ao Ensino Superior. Que esse exemplo seja louvado e seguido por todo o país. Que todas as pessoas possam ter acesso ao Ensino Superior, para se tornar melhores cidadãos e melhores profissionais!

Percebe-se que a honra de tal ação cidadã ter ocorrido no município é tão grande, a ponto de desejar que seja replicada em todos os lugares do país.

Outro fator relevante para os beneficiários é a seguridade do direito à Educação junto à democratização do Ensino Superior. Dois relatos chamaram atenção para esses fatores, para além do que já mencionado anteriormente, em que trouxeram as seguintes falas:

A distância da nossa cidade para cidades universitárias é grande. O custo do transporte é alto e somado a mensalidade das particulares ou necessidade de morar em outro município, com aluguel e contas básicas, o custo fica elevado. **O passe livre facilita o acesso a educação, sem ele ficamos reféns dos valores e horários do transporte privado dificultando ou até mesmo cancelando o ingresso de muitos em uma educação superior ou técnica.**

É importante pq democratiza o acesso as Universidades. E dá a chance daqueles que historicamente foram negados a frequentar esses espaços a ocupa-los. Antigamente, tínhamos de ir para as capitais e grandes centros urbanos para cursar uma graduação, **hoje, com a expansão das Universidades para o Interior, a realidade muda. O passe livre permite o acesso, contribui com a permanência e o combate a evasão.** Outros programas a respeito disso poderiam ser criados, como auxílios para os estudantes a partir do orçamento da prefeitura etc pq **sabemos que so o passe livre nao garante a permanencia de forma efetiva. Mas foi um importante passo e valorização dos nossos municípios e da educação.**

Percebe-se que o primeiro relato reforça vários fatores que ao serem apresentados juntos, reforça a ideia da necessidade de haver democratização do Ensino, para que seja, de fato, efetivado o acesso e permanência nesse nível de educação. Já no segundo relato, além de reforçar a necessidade de dar continuidade na proposta do programa, enfatizou a importância

em combater a evasão, inclusive, com o auxílio de outros programas que podem ser criados para fortalecer o propósito de manter o estudante no Ensino Superior, até a conclusão do curso. Nesse sentido, possibilitaria que o nível de escolaridade da sociedade itaocarense prosseguisse crescendo, cada vez mais.

Sobre isso, alguns relatos trouxeram algumas especulações sobre o assunto, compartilhando o fato de que percebem certa mudança, ao menos em seus ciclos sociais, no nível de escolaridade em Itaocara:

Acredito que o programa tem influência direta na quantidade de habitantes com ensino superior completo. Quando o programa foi interrompido, ainda quando eu utilizava, e nós tivemos que pagar o transporte, foi um fator que prejudicou muitos alunos. **Muitos pensaram em trancar, faltavam muitas aulas, porque ficava caro no mês.**

“Hoje faço doutorado numa das melhores universidades do Brasil e isso, com certeza, foi possível graças as políticas públicas como bolsas, auxílios e, no caso desse questionário, a política do passe livre. Quando iniciei a graduação havia uma grande dificuldade de locomoção para voltar aos fins de semana para itaocara, já que o valor montante das passagens de ônibus se tornavam inviáveis. Em meados a minha graduação o projeto foi implantado, dando maior conforto e maior segurança aos alunos. **Acabei a graduação, iniciei o mestrado e hoje faço doutorado e digo que ainda assim o projeto para mim é importante** pela comodidade do traslado e pela economia que ele pode gerar a cada família com filho universitário.”

Observa-se que enquanto o primeiro relatou sua percepção sobre a mudança do nível de escolaridade em Itaocara, o segundo compartilhou sua realidade de poder estar cursando o doutorado. No primeiro relato foi resgatado, também, o momento em que os transportes universitários foram interrompidos, em 2017, causando muita angústia e incerteza para todos que dependiam do programa. Sobre esse fator, do receio de interromperem a circulação dos transportes, outro beneficiário, resgatou em seu relato, situações que ocorreram com estudantes que fretavam transporte universitário particular, antes da existência e implementação da política, em que dizia o seguinte:

Quando ingressei na universidade o transporte era particular. Acordava às 4 da manhã para chegar às 7 em Campos. Éramos poucas pessoas. Essas pessoa foram se formando e o transporte veio a acabar. Fui obrigada a optar por residir em Campos para terminar os estudos, caso contrário não teria concluído. [...]

Nesse relato, foi possível ter minimamente uma proximidade sobre as circunstâncias que ocorrem anteriores, que, por ser um transporte que dependia do custeamento de todos os usuários, qualquer dificuldade financeira enfrentada na família de algum deles, mesmo que em curto prazo, - ou até mesmo a desistência do curso ou de utilizar aquele transporte – afetava diretamente na vida e decisões de todos envolvidos. Interrompendo não somente o curso ou o investimento feito, mas também sonhos, conforme contado por uma beneficiária:

O programa passe livre me proporcionou a oportunidade de concluir o curso de graduação em Fonoaudiologia, o que antes **era um sonho praticamente impossível devido a valores mensais cobrados anteriormente, quando o transporte era particular.**

Para essa beneficiária, por exemplo, mesmo dividindo os custos de um transporte fretado, era inviável custear os valores mensais que eram cobrados na época.

Em aspectos gerais, os relatos demonstraram em diversos momentos e em diferentes aspectos o quanto o programa Passe Livre Universitário é, para além de importante, essencial para eles e seus familiares. Em especial, o programa é tido, principalmente para os que vivenciaram a experiência como beneficiário do programa, um marco histórico na população itaocarense, tido como um grande avanço social. Bem como retratado no seguinte relato:

O programa de transporte universitário foi um grande avanço no sentido de assegurar, de modo efetivo, o acesso à educação de nível superior. Tive uma experiência muito positiva com o programa do Município de Itaocara, que facilitou o deslocamento entre a minha residência (em Itaocara-RJ) e o local do curso de graduação (em Campos dos Goytacazes-RJ), **diminuindo consideravelmente o tempo de deslocamento e o gasto financeiro com locomoção (já que o transporte era disponibilizado de forma gratuita aos estudantes).** O transporte apresentava, à época em que fui beneficiária, atributos como pontualidade na prestação do serviço, regularidade, segurança, boa conservação dos veículos e conforto aos usuários.

Pode-se dizer, portanto, - partindo, inclusive de uma percepção pessoal da autora, enquanto antiga beneficiária do programa - que acompanhar o processo de formulação da política; assistir a etapa de implementação do programa; e vivenciar o momento da execução, fazendo uso do transporte universitário, foi e continua sendo, também, um grande fator de motivação para seguir conquistando os objetivos almejados, como forma retribuição a todo investimento feito a toda sociedade itaocarense.

CONCLUSÃO

Inicialmente implementado apenas para os estudantes da Educação Básica, pelo governo federal, o transporte estudantil veio a se tornar posteriormente, demanda também da Educação Superior. Poder analisar, neste trabalho de dissertação, a política de transporte universitário, a partir do caso do programa Passe Livre Universitário de Itaocara -RJ foi uma imensa satisfação e realização profissional (e pessoal).

No processo de apropriação sobre o embasamento teórico inicial, foi possível observar a relevância das políticas educacionais no território nacional, principalmente nos espaços que necessitam de maior suporte para concretizar o acesso e permanência nas instituições de ensino, devido ao seu distanciamento territorial em relação a capital e região metropolitana do estado do Rio de Janeiro - como é o caso do município de Itaocara -, onde está localizada maior quantidade de instituições de Ensino Superior e variedades de cursos.

A respeito da política de transporte escolar no Brasil, que é assegurada pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 208, pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), no artigo 4, e pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em seu artigo 54, com tem por objetivo promover o acesso dos alunos às escolas, com condição básica para a garantia do direito à educação. Atualmente, tal política - que atende os estudantes inseridos na Educação Básica nacional - tem sido executada, longo dos últimos anos, por dois programas nacionais, sendo esses: o (principal atuante) Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) - substituindo o PNTE, que vigorou de 1997 a 2007- e o Programa Caminho da Escola - atendendo demandas estudantis de alunos da educação básica que residem na zona rural.

No que se refere ao transporte universitário, embora não tenha sido feita uma investigação histórica sobre as primeiras possíveis políticas, desse modelo, foi realizado um levantamento de quantos municípios do estado do Rio de Janeiro possuíam (em 2019) ou já possuíram, em algum momento, alguma política voltada para atender a demanda do transporte estudantil para os universitários. Desse levantamento, foram identificados 27 programas de transporte universitário ativos (em 2019) e 23 programas que foram implementados em algum momento (anterior a 2019), em diferentes municípios fluminenses. Dentre eles, o programa Passe Livre Universitário em Itaocara-RJ.

As principais características, mais atuais, desse programa, em Itaocara, são: formulação da política junto a sociedade; implementação da política, seguido da implementação do projeto de lei; execução do programa atendendo a demanda de ensino em 4 cidades (Campos

dos Goytacazes, Itaperuna, Santo Antônio de Pádua e São Fidélis); e a exigência de 3 requisitos para cadastrar no programa – estar matriculado em algumas instituições de ensino; estar residindo no município de Itaocara e ser eleitor no município de Itaocara.

Em relação a percepção dos gestores acerca dos efeitos do programa para a sociedade itaocarense, em aspectos gerais, além dos benefícios econômicos, diretos e indiretos, gestores percebem também o benefício cultural como destaque de resultados importantes - em que foi destacado a aquisição de conhecimento e a capacitação profissional para o município. Embora tenham destacado, em vários momentos, que a prefeitura não possui obrigação na execução do programa, causando desconforto sobre a ideia de que não querem assumir um compromisso explícito sobre a constante oferta do transporte universitário. De maneira geral, os atores demonstraram enxergar muita relevância no papel dessa política como um instrumento importante para a população local.

Por fim, a percepção dos beneficiários do programa, acerca dos efeitos provocados pelo programa, para a sociedade itaocarense pode ser destacada sobre alguns aspectos como: melhoria financeira da família dos beneficiários, ao deixar de gastar parte da renda em transporte, aplicando em outras demandas familiares; melhoria na economia local, causada indiretamente, por viabilizar melhor poder de compra para as famílias dos beneficiários; aumento do nível de escolaridade da população itaocarense; e perspectiva/realização da inserção no mercado de trabalho.

Sobre a percepção acerca da importância da oferta dessa política para a população foram de que, em sua maioria e de maneira geral, os beneficiários a consideram extremamente importante. Dentre os principais fatores apresentados por eles foram: garantia de acesso, permanência e, conseqüentemente, a redução da evasão no Ensino Superior; possibilidade de manter aproximação física com familiares e amigos, no decorrer do processo de formação, garantindo afeto, acolhimento e cuidando da saúde mental; e melhores possibilidades e oportunidades. Além da valorização desses estudantes, oriundo de escolas de Itaocara, que estão ocupando e recebendo reconhecimento nos espaços acadêmicos e profissionais.

Nos limites do presente trabalho, acredito que objetivo geral e os objetivos específicos foram alcançados no decorrer do desenvolvimento, até a conclusão deste trabalho.

Já o problema de pesquisa pôde ser respondido a partir de alguns fatores apresentados nos resultados da pesquisa, principalmente ao que compete a percepção dos gestores sobre a programa Passe Livre Universitário no município. Primeiramente, a proposta da política foi apresentada e moldada junto à população, mais especificamente, representantes do movimento estudantil. O fato desse processo ter ocorrido por essas vias, de certo modo, desencoraja

qualquer atitude radical – partindo dos atuais governantes - sobre essa política. Por saberem, inclusive, que haverá – assim como já houve – manifestações sociais legítimas para reivindicações. Outro fator de interferência é o contexto político-social em que o município vive: cidade pequena, em que os governantes são de fácil acesso, possível de fazer questionamentos/cobranças recorrentes a eles; poucas políticas, com grande visibilidade, no município, acarretando maior holofote sobre as ações realizadas ou deixadas de serem realizadas nessa; e o respaldo legal sobre o projeto de lei que foi assinado logo em seguida a implementação do programa. No jogo político, o governante que herda um programa desta natureza, num momento de crise, caso promova sua extinção, tem uma significativa perda de capital político. Portanto, o alto investimento aplicado a essa política no município possui valores e interesses para além do financeiro – sejam esses de médio a longo prazo, sobre os resultados esperados pelos beneficiários ou imediatos ao que interessa sobre o capital político local.

Para além das questões discutidas em toda a etapa de desenvolvimento e análise do trabalho, a questão central pôde ser identificada e sinalizada ao final deste processo. Penso, portanto, que esta pesquisa contribuiu, ainda, como objeto de consulta sobre os métodos de investigação utilizados para analisar diferentes tipos de políticas locais que atendam demandas que são similares em outros municípios, por exemplo, mas possuem a estrutura e a execução distintas umas das outras.

Encerro, enfim, este trabalho de dissertação sem a pretensão de ter esgotado as discussões levantadas sobre os temas abordados e a temática trabalhada nele. Pois, ficou evidente que há ainda muitos casos similares a serem analisados - somente no estado do Rio de Janeiro foram identificadas diversas políticas semelhantes a que foi analisada aqui neste estudo de caso. E, por fim, desejo que os fatores levantados e apresentados sobre a importância em manter a oferta desta política de transporte universitário ativa no município, continue sendo de interesse público e coletivo.

REFERÊNCIAS

- ABRUCCIO, Fernando. Uma breve história da educação como política pública no Brasil. In: **Políticas Públicas Educacionais no Brasil: o que podemos aprender com casos reais de implementação?** DALMON, et al (org). São Paulo: Edições SM, 2018.
- AMARAL, Augusta E. E. H. Barbosa do; PINTO, Sandra Souza. Gestão de Pessoas. In: OLIVEIRA, Lais Macedo de; GALVÃO, Maria Cristina Costa Pinho. **Desenvolvimento gerencial na administração pública do Estado de São Paulo**. São Paulo: Fundap, 2009.
- ARRETCHE, Marta. **Emergência e Desenvolvimento do Welfare State: Teorias Explicativas**. Revista Brasileira de Informação Bibliográfica em Ciências Sociais, Rio de Janeiro, v. 39, p. 3-40, 1995. Disponível em < <https://anpocs.com/index.php/bib-pt/bib-39/452-emergencia-e-desenvolvimento-do-welfare-state-teorias-explicativas/file>> Acesso em 30 mar. 2019.
- BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990.
- BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. Programas - Transporte Escolar. 2011. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/index.php/programas-transporteescolar>> Acesso em 05 de junho de 2019.
- BRASIL. Lei 10.880, de 9 de junho de 2004. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado, altera o art. 4º da Lei 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e dá outras providências. Disponível em: < <http://leidireto.com.br/lei-10880.html>>. Acesso em 05 de junho de 2019.
- BRASIL. Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, LDB. 9394/1996.
- BRASIL. Ministério da Educação (MEC), Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais - INEP - **Censo Educacional 2019**. Disponível em <<http://portal.inep.gov.br/censo-da-educacao-superior>> Acesso em 19 out. 2020
- BRASIL. Ministério da Educação (MEC), Secretaria de Educação Superior – **Programas e ações**. Disponível em <<http://portal.mec.gov.br/sesu-secretaria-de-educacao-superior/programas-e-acoas>> Acesso em 19 out. 2019
- CAPELLA, Ana Cláudia Niedhardt. **Formulação de Políticas Públicas**. Brasília: Enap, 2018. 152 p. Disponível em < <https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/3332> >. Acesso em 18 ago. 2019.
- CARVALHO, José Murilo de. **Cidadania no Brasil**. O longo Caminho. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.
- COUTINHO, Carlos Nelson. “O Estado Brasileiro, Gênese, crise, alternativas”. In: França Lima, J. C. e Wanderley Neves, L. M. (org) **Fundamentos da Educação Escolar do Brasil contemporâneo**, Ed. EPSJV/Fiocruz, Rio de Janeiro, 2008, cap. 5, p. 173-200

DRAIBE, Sônia. Estados de Bem-Estar Social e estratégias de desenvolvimento na América Latina. Um novo desenvolvimentismo em gestação? In: Sociologias, Porto Alegre, ano 13, no 27, mai./ago. 2011, p. 220-254. Disponível em <<https://www.scielo.br/j/soc/a/W3dZYVgBVYyKVv8gph3hbGq/abstract/?lang=pt>> Acesso em 30 out. 2018.

DYE, Thomas. Understanding public policy. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1972.

FLEURY, S. 2003. Políticas sociais e democratização do poder local. In: VERGARA, S. C. & CORRÊA, V. L. A. (orgs.). 2003. **Propostas para uma gestão pública municipal efetiva**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <http://app.ebape.fgv.br/comum/arq/pp/peep/cap_liv/pol%C3%ADticas_sociais.pdf> Acesso em 18 mai. 2020.

FINANÇAS DOS MUNICÍPIOS FLUMINENSES. Disponível em <http://www.aequus.com.br/anuarios/fluminense_2015.pdf> Acesso em 11 de fevereiro de 2020

FREY, Klaus. **Políticas públicas**: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. Planejamento e políticas públicas, nº 21: jun de 2000. Disponível em: <<http://www.forumjustica.com.br/wp-content/uploads/2011/10/FREY-Klaus.pdf>> Acesso em 20 ago. 2019.

GRIN, Eduardo José; ABRUCIO, Fernando Luiz. **Governos locais**: uma leitura introdutória – Brasília: Enap, 2019. Disponível em <<https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/4159>> Acesso em 10 de out. 2019.

HERINGER, Rosana. **Democratização da educação superior no Brasil**: das metas de inclusão ao sucesso acadêmico. Revista Brasileira de Orientação Profissional jan.-jun. 2018, Vol. 19, No. 1, 7-17. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/rbop/v19n1/03.pdf>> Acesso em 13 ago. 2020.

IBGE, Cidades. Itaocara – RJ. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/itaocara/panorama>> Acesso em 06 de set. 2019.

JACCOUD, Luciana. **Proteção social no Brasil**: debates e desafios. In: Ministério do Desenvolvimento Social, UNESCO (2009) Concepção e gestão da proteção social não contributiva no Brasil. Disponível em <<http://unesdoc.unesco.org/images/0018/001830/183075por.pdf>>. Acesso em 30 out. 2018.

KLIKSBERG, Bernardo. **Ideias e experiências de capacitação gerencial**. O desafio da exclusão: para uma gestão social eficiente. São Paulo: FUNDAP, 1997. p. 165-190.

LOWI, T. American business, public policy, case studies, and political theory. World Politics, v. 16, n. 4, p. 677-715, 1964.

MARSHALL, Thomas Humphrey. **Cidadania, Classe Social e Status**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

MOURA, Ana Paula Monteiro de.; CRUZ, Rosana Evangelista da. **A Política do Transporte Escolar no Brasil**. Cadernos ANPAE, v. 17, p. 1-13, 2013. Disponível em <

<http://www.anpae.org.br/simposio26/1comunicacoes/AnaPaulaMonteirodeMoura-ComunicacaoOral-int.pdf>> Acesso em 06 de junho de 2019

NEVES, Clarissa Eckert Baeta. A estrutura e o funcionamento do ensino superior no Brasil. In: SOARES, M. S. A. (Org.). **A educação superior no Brasil**. Brasília: Capes, 2002.

SECCHI, Leonardo. **Políticas públicas**: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. São Paulo: Cengage Learning, 2010.

SECCHI, Leonardo; COELHO, Fernando de Souza; PIRES, Valdemir. **Políticas Públicas**: Conceitos, Casos Práticos, Questões de Concurso. 3. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2019

SOUZA, Celina. **Políticas públicas**: uma revisão da literatura. Sociologias [online]. 2006, n. 16. pp. 20-45. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1517-45222006000200003>> Acesso em 15 abr. 2020.

SZTOMPKA, Piotr. Cap. XIX – Os movimentos sociais como força da mudança social, in SZTOMPKA, Piotr., **A sociologia da mudança**, Ed. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 2005 – p. 463-501

VINUTO, Juliana. **A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto**. Temáticas, Campinas, 22, (44): 203-220, ago/dez. 2014. Disponível em <<file:///C:/Users/Laira/Downloads/10977-Texto%20do%20artigo-18568-2-10-20200217.pdf>> Acesso em 03/03/2021.

APÊNDICES

Apêndice 1: Identificação de políticas de transporte universitário nos municípios do RJ - pesquisa realizada em 2019

Nome Município	Mesorregião - RJ	Situação do funcionamento do programa	Nomenclatura do programa
Angra dos Reis	Sul Fluminense	Identificado em: 2009-2016	Auxílio-transporte universitário
Aperibé	Noroeste Fluminense	Em funcionamento	Transporte Escolar Universitário e de Curso Técnico
Araruama	Baixadas Litorâneas	Última informação de funcionamento: 2019	Transporte Universitário
Areal	Centro Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Armação dos Búzios	Baixadas Litorâneas	em funcionamento	Transporte Universitário ou pela Ajuda de Custo
Arraial do Cabo	Baixadas Litorâneas	Em funcionamento	transporte universitário
Barra do Piraí	Sul Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Barra Mansa	Sul Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Belford Roxo	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
Bom Jardim	Centro Fluminense	Última informação de funcionamento: 2018	Programa de Transporte Gratuito para Estudantes Universitários, residentes no município de BJ
Bom Jesus do Itabapoana	Noroeste Fluminense	Em funcionamento/ desatualizado	Ajuda de custo
Cabo Frio	Baixadas Litorâneas	Última informação de funcionamento: 2019	transporte universitário
Cachoeiras de Macacu	Metropolitana do Rio de Janeiro	Em funcionamento	transporte universitário
Cambuci	Noroeste Fluminense	Em funcionamento/ desatualizado	não identificado
Campos dos Goytacazes	Norte Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Cantagalo	Centro Fluminense	Última informação de funcionamento: 2019	transporte universitário
Carapebus	Norte Fluminense	Última informação de funcionamento: 2018	transporte universitário
Cardoso Moreira	Norte Fluminense	Em funcionamento/ desatualizado	Transporte universitário
Carmo	Centro Fluminense	não encontrado	Não se aplica

Nome Município	Mesorregião - RJ	Situação do funcionamento do programa	Nomenclatura do programa
Casimiro de Abreu	Baixadas Litorâneas	Última informação de funcionamento: 2018	transporte universitário
Comendador Levy Gasparian	Centro Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Conceição de Macabu	Norte Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Cordeiro	Centro Fluminense	Em funcionamento	transporte universitário
Duas Barras	Centro Fluminense	Última informação de funcionamento: 2017	Transporte Universitário e Curso Técnico
Duque de Caxias	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
Engenheiro Paulo de Frontin	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
Guapimirim	Metropolitana do Rio de Janeiro	Última informação de funcionamento: 2019	transporte universitário
Iguaba Grande	Baixadas Litorâneas	Em funcionamento	transporte universitário
Itaboraí	Metropolitana do Rio de Janeiro	Em funcionamento	transporte universitário
Itaguaí	Metropolitana do Rio de Janeiro	projeto aprovado em 2017 - sem informações de funcionamento	transporte universitário
Italva	Noroeste Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Itaocara	Noroeste Fluminense	Em funcionamento/ desatualizado	Passe Livre Universitário (transporte universitário)
Itaperuna	Noroeste Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Itatiaia	Sul Fluminense	Em funcionamento	transporte universitário
Japeri	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
Laje do Muriaé	Noroeste Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Macaé	Norte Fluminense	Em funcionamento	Programa de Transporte Social Universitário (TSU)
Macuco	Centro Fluminense	não encontrado	Não se aplica

Nome Município	Mesorregião - RJ	Situação do funcionamento do programa	Nomenclatura do programa
Magé	Metropolitana do Rio de Janeiro	Última informação de funcionamento: 2019	Passe Livre Universitário (bilhete de recarga)
Mangaratiba	Metropolitana do Rio de Janeiro	Última informação de funcionamento: 2019	transporte universitário
Maricá	Metropolitana do Rio de Janeiro	Em funcionamento	Bilhete Único Universitário (recarga)
Mendes	Metropolitana do Rio de Janeiro	Em funcionamento	transporte universitário
Mesquita	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
Miguel Pereira	Metropolitana do Rio de Janeiro	Última informação de funcionamento: 2015	transporte universitário
Miracema	Noroeste Fluminense	Última informação de funcionamento: 2018	transporte universitário
Natividade	Noroeste Fluminense	Última informação de funcionamento: 2019	transporte universitário
Nilópolis	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
Niterói	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
Nova Friburgo	Centro Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Nova Iguaçu	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
Paracambi	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
Paraíba do Sul	Centro Fluminense	Proposta em ata da Câmara em 2017	Não se aplica
Paraty	Sul Fluminense	Última informação de funcionamento: 2017	Não se aplica
Paty do Alferes	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
Petrópolis	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica

Nome Município	Mesorregião - RJ	Situação do funcionamento do programa	Nomenclatura do programa
Pinheiral	Sul Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Piraí	Sul Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Porciúncula	Noroeste Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Porto Real	Sul Fluminense	Em funcionamento	Transporte Gratuito Universitário
Quatis	Sul Fluminense	Em funcionamento	Programa Municipal Geração do Amanhã – Transporte para Estudantes de Cursos Técnicos e Universitários do Município de Quatis
Queimados	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
Quissamã	Norte Fluminense	Em funcionamento	transporte universitário
Resende	Sul Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Rio Bonito	Metropolitana do Rio de Janeiro	Em funcionamento	transporte social universitário
Rio Claro	Sul Fluminense	Última informação de funcionamento: 2016	Não se aplica
Rio das Flores	Sul Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Rio das Ostras	Baixadas Litorâneas	Última informação de funcionamento: 2014	transporte universitário (bilhete)
Rio de Janeiro	Metropolitana do Rio de Janeiro	Em funcionamento	passage livre para estudantes universitários (bilhete, com restrições))
Santa Maria Madalena	Centro Fluminense	Última informação de funcionamento: 2016	transporte universitário
Santo Antônio de Pádua	Noroeste Fluminense	não encontrado	Não se aplica
São Fidélis	Norte Fluminense	Em funcionamento	transporte universitário
São Francisco de Itabapoana	Norte Fluminense	Em funcionamento	transporte universitário
São Gonçalo	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
São João da Barra	Norte Fluminense	Em funcionamento	Programa Cartão Universitário (bolsa universitária) e que utilizam o Transporte Universitário e Técnico gratuito
São João de Meriti	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica

Nome Município	Mesorregião - RJ	Situação do funcionamento do programa	Nomenclatura do programa
São José de Ubá	Noroeste Fluminense	não encontrado	Não se aplica
São José do Vale do Rio Preto	Metropolitana do Rio de Janeiro	Em funcionamento	Programa Especial de Transporte Universitário
São Pedro da Aldeia	Baixadas Litorâneas	Última informação de funcionamento: 2019	transporte universitário
São Sebastião do Alto	Centro Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Sapucaia	Centro Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Saquarema	Baixadas Litorâneas	Em funcionamento	transporte universitário
Seropédica	Metropolitana do Rio de Janeiro	Última informação de funcionamento: 2015	Não se aplica
Silva Jardim	Baixadas Litorâneas	Em funcionamento	transporte universitário
Sumidouro	Centro Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Tanguá	Metropolitana do Rio de Janeiro	Última informação de funcionamento: 2017	transporte universitário
Teresópolis	Metropolitana do Rio de Janeiro	Última informação de funcionamento: 2015	Auxílio-Transporte Universitário
Trajano de Moraes	Centro Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Três Rios	Centro Fluminense	Última informação de funcionamento: 2017	auxílio financeiro universitário
Valença	Sul Fluminense	Última informação de funcionamento: 2018	transporte escolar
Varre-Sai	Noroeste Fluminense	não encontrado	Não se aplica
Vassouras	Metropolitana do Rio de Janeiro	não encontrado	Não se aplica
Volta Redonda	Sul Fluminense	não encontrado	Não se aplica

Apêndice 2: Roteiros das entrevistas semiestruturadas – idealizadores/ implementadores do programa Passe Livre Universitário em Itaocara – RJ

Roteiro de entrevista – idealizadores/ implementadores do programa *Passe Livre Universitário* em Itaocara – RJ

1. Como surgiu a proposta da criação do programa *Passe Livre Universitário* no município de Itaocara – RJ?
2. Qual foi a sua participação no processo de elaboração da política e qual cargo ocupavam na época?
3. Quais outros atores sociais estiveram envolvidos nesse processo de elaboração do programa?
4. Quais ferramentas e/ou métodos foram utilizados como instrumento de análise para a elaboração dessa política no município? Como foi desenhado o programa?
5. Quando e como foi a implementação dessa política? Fale um pouco sobre o que se lembra desse primeiro momento da implementação (público alvo, transportes, destino e outros detalhes).
6. Qual a sua percepção sobre os benefícios gerados pelo programa?

Roteiro de entrevista – atuais atores governamentais do programa *Passe Livre Universitário* em Itaocara – RJ

1. Qual a sua formação profissional, qual cargo ocupa atualmente e qual cargo ocupava em 2013?
2. Você acompanhou o processo de elaboração do programa *Passe Livre Universitário*? Poderia relatar como foi esse processo?
3. Que fatores levaram à implementação dessa política? Na sua percepção, a implementação dessa política no município de Itaocara tem alguma relação com a posição que o município ocupa no Censo Escolar?
4. Qual a sua percepção sobre a relevância da oferta de transporte universitário no município?
5. O programa será reativado com o retorno às aulas presenciais? O desenho do programa vai permanecer o mesmo? Terá alguma adaptação?

Apêndice 3: Roteiro das perguntas feitas no formulário aplicado aos antigos e atuais beneficiários do programa Passe Livre Universitário em Itaocara – RJ

Questionário sobre o uso do "Transporte universitário como política de acesso ao Ensino Superior (Passe Livre Universitário de Itaocara - RJ)"

Dados e informações pessoais

1. Nome completo (se preferir, coloque nome social)
2. Email:
3. Sexo:
4. Cor/raça
5. Data de nascimento:
6. Nasceu em Itaocara?
7. Distrito em que residia quando se tornou beneficiário do programa:
8. Nome do Bairro ou localidade de Residência quando se tornou beneficiário do Programa
9. Qual era a sua ocupação quando iniciou o uso do programa?
10. Atualmente, qual a sua ocupação?

Informações sobre o curso

11. Nome da Instituição de Ensino:
12. Cidade onde se localiza a instituição de ensino em que estudava no período em que era beneficiário do programa:
13. Modalidade do curso que frequenta (ou frequentava) enquanto beneficiário do programa
14. Nome do curso:
15. Turno:
16. Duração do curso:
17. Forma de ingresso:
18. Fez algum curso preparatório?
19. Ano que iniciou os estudos em outro município
20. Mês em que iniciou os estudos em outro município
21. Qual a sua situação atual no curso:
22. Ano que concluiu (ou abandonou) os estudos em outro município
23. Mês em que concluiu (ou abandonou) os estudos em outro município

Características sociais durante o uso do transporte universitário

24. Ano que se tornou beneficiário do programa Passe Livre
25. Mês em que se tornou beneficiário do programa Passe Livre
26. Ano que se desligou do programa Passe Livre Universitário
27. Mês que se desligou do programa Passe Livre Universitário
28. Estado Civil no momento em que você se tornou beneficiário do programa
29. Estado Civil atual:
30. Número de pessoas que residiam no seu domicílio, no momento em que você se tornou beneficiário do programa Passe Livre:

31. Número de pessoas que residem, atualmente, no seu domicílio:
32. Renda domiciliar quando se tornou beneficiário do programa Passe Livre Universitário:
33. Renda domiciliar atual
34. Sua renda atual

Perguntas destinadas a quem ainda NÃO concluiu o curso e ainda faz o uso do transporte universitário:

35. Você pretende permanecer residindo no município de Itaocara após a conclusão do curso?
36. Você enxerga oportunidade de trabalho, em sua futura profissão, no município de Itaocara?
37. Caso você encontre oportunidade de trabalho em outra cidade, na sua área, você cogitaria mudar de município?

Perguntas destinadas a quem JÁ concluiu (ou interrompeu) o curso e NÃO faz mais uso do programa Passe Livre:

38. Atualmente você atua na profissão que cursou?
39. Caso a resposta seja não, qual a sua ocupação no momento:
40. Você permanece residindo no município de Itaocara após a conclusão do curso?
41. Caso a resposta tenha sido não, o motivo da sua mudança está relacionado a oportunidade de trabalho/ continuidade de estudo na área?
42. Caso você não resida mais no município de Itaocara, em qual município/UF você mora atualmente?

Percepção sobre o programa

43. No que diz respeito a sua experiência pessoal, avalie a influência do Programa Passe Livre Universitário sobre:

A atual situação financeira de sua família

Sua atual situação financeira

Suas relações sociais

Seu desenvolvimento profissional

Seu desenvolvimento intelectual/cultural

Quão determinante foi a oferta do transporte universitário para seu ingresso no curso?

Quão determinante foi a oferta do transporte universitário para sua permanência no curso?

44. Avalie as oportunidades proporcionadas pelo programa, para a população itaocarense, nos seguintes segmentos

Educação

Economia

Esporte/Cultura/ Lazer

Assistência Social

Saúde

Meio Ambiente

Ciência, Tecnologia e Inovação

Empreendimentos

Em sua percepção, quão importante o programa é para a sociedade itaocarense?

45. Por último, faça um breve relato sobre sua experiência enquanto beneficiário do programa de transporte universitário:

Apêndice 4: Relação de cursos e quantidade de matrículas, por área de conhecimento.

Área de conhecimento	Curso	Quantidade	Total
Ciências Exatas e da Terra	Ciência da Computação	2	17
	Licenciatura em Matemática	7	
	Licenciatura em Física	3	
	Sistemas de Informação	3	
	Técnico em química	1	
	Analistas de sistemas	1	
Ciências Biológicas	Ciências Biológicas	4	6
	Ciências naturais	2	
Engenharias	Engenharia ambiental	1	36
	Engenharia Civil	15	
	Engenharia de controle e automação	1	
	Engenharia de petróleo e gás	2	
	Engenharia de Produção	6	
	Engenharia Elétrica	2	
	Engenharia Mecânica	4	
	Técnico em mecânica	2	
	Engenharia Metalúrgica e de materiais	2	
	Engenharia (não identificada)	1	
Ciências da Saúde	Enfermagem	11	54
	Técnico em enfermagem	1	
	Biomedicina	2	
	Farmácia	6	
	Fisioterapia	7	
	Fonoaudiologia	3	
	Licenciatura em Educação Física	6	
	Medicina	1	
	Nutrição	12	
	Odontologia	3	
	Técnico em radiologia	2	

Área de conhecimento	Curso	Quantidade	Total
Ciência Humana	Ciências Sociais	6	30
	História	5	
	Licenciatura em geografia	3	
	Pedagogia	4	
	Psicologia	9	
	Teologia	3	
Ciências Agrárias	Agronomia	7	9
	Medicina Veterinária	1	
	Zootecnia	1	
Ciências Sociais Aplicadas	Administração	8	49
	Administração Pública	7	
	Arquitetura e Urbanismo	16	
	Ciências contábeis/ Gestão ambiental	1	
	Direito	14	
	Serviço Social	3	
Linguística, Letra e Artes	Licenciatura em Letras	2	3
	Tecnólogo em design gráfico	1	
Outros	Pré vestibular Uenf	1	2
	Pós-graduação em Desenvolvimento regional, ambiental e políticas públicas	1	

ANEXOS

Anexo 1: Lei nº 932, de 26 de fevereiro de 2013. Itaocara – RJ.



Estado do Rio de Janeiro
PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAOCARA

PUBLICADO
.....
ED:.....DATA:.....

Lei nº 932, de 26 de fevereiro de 2013.

PUBLICADO
E.1091
ED: 89 DATA: 14/02/13

DISPÕE SOBRE A CONCESSÃO DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL A ESTUDANTES DE CURSO SUPERIOR E DE NÍVEL TÉCNICO DO MUNICÍPIO DE ITAOCARA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

GELSIMAR GONZAGA, Prefeito Municipal de Itaocara, Estado do Rio de Janeiro, no uso das atribuições que lhe são conferidas por Lei faz saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. O Poder Executivo fica autorizado a fornecer transporte gratuito a estudantes residentes no Município de Itaocara para as cidades do Estado do Rio de Janeiro, definidas por decreto executivo, para freqüentarem cursos de nível técnico e superior.

Art. 2º. Terá direito ao transporte gratuito de que trata esta lei o estudante que se enquadrar nos critérios definidos pela regulamentação do Poder Executivo.

Parágrafo Único. O fornecimento de informações falsas ou falsificação de documentos para fazer uso do transporte gratuito de estudantes sujeita o autor à pena de perda do direito de usufruí-lo durante todo o ano letivo, sem prejuízo de responsabilização penal, civil e administrativa.



Estado do Rio de Janeiro
PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAOCARA

Art. 3º. A gratuidade a que se refere esta Lei será concedida mediante a apresentação da CARTEIRA DE PASSE LIVRE, a ser expedida pela Secretaria de Educação, após requerimento do interessado.

Art. 4º. Ficam isentos de taxas semestrais de cadastro, recadastro, emissão e reemissão da CARTEIRA DE PASSE LIVRE.

Art. 5º. As despesas oriundas da aplicação desta lei correrão por conta de dotações próprias, consignadas no orçamento vigente, suplementadas se necessário.

Art. 6º. Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal de Itaocara em, 26 de fevereiro de 2013.


Gelsimar Gonzaga
Prefeito Municipal de Itaocara

Anexo 2: Documentos orçamentários, fornecidos pela prefeitura de Itaocara em 2021, sobre o transporte público universitário

Prefeitura Municipal de Itaocara

PCA TOLEDO PIZZA, S/N
28615557/0001-56 Exercício: 2018

EMPENHOS

Page 1

Data	Emp/Sub	Tipo	C.A.	Nome	EMPENHADA
ORÇAMENTÁRIA					
FICHA	98 004-004		000210	S. M. DE EDUCACAO	
Fon Recurso	0.01.04		12.364.0012.2020.0000	Manutenção Ensino Superior	
			3.390.39.99	OUTROS SERVIÇOS DE TERCEIROS - PESSOA JURIDICA	
08/01/2018	00063	/000 GL NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	114.660,00
08/01/2018	00064	/000 GL NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	150.150,00
08/01/2018	00065	/000 GL NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	134.225,00
27/08/2018	01202	/000 ES NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	31.500,00
27/08/2018	01203	/000 ES NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	36.875,00
27/08/2018	01204	/000 ES NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	28.000,00
27/08/2018	01205	/000 ES NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	37.500,00
27/08/2018	01206	/000 ES NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	25.000,00
27/08/2018	01207	/000 ES NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	31.250,00
27/08/2018	01208	/000 ES NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	9.350,00
12/09/2018	01283	/000 OR NV 004-004		JANI MARIA SÁ DE ARAUJO	2.730,00
05/11/2018	01560	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	2.000,00
06/11/2018	01561	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	2.905,00
29/11/2018	01668	/000 ES NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	132.400,00
29/11/2018	01669	/000 ES NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	155.000,00
29/11/2018	01670	/000 ES NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	173.500,00
03/12/2018	00063	/000 AN NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	-4.620,00
03/12/2018	01202	/000 AN NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	-18.900,00
03/12/2018	01203	/000 AN NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	-36.875,00
03/12/2018	01205	/000 AN NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	-21.750,00
03/12/2018	01208	/000 AN NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	-3.366,00
03/12/2018	01668	/000 AN NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	-132.400,00
03/12/2018	01669	/000 AN NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	-155.000,00
03/12/2018	01670	/000 AN NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	-173.500,00
06/12/2018	01207	/000 AN NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	-22.500,00
06/12/2018	01701	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	13.275,00
06/12/2018	01702	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	10.710,00
07/12/2018	01710	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	3.750,00
07/12/2018	01714	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	8.000,00
14/12/2018	01204	/000 AN NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	-11.200,00
15/12/2018	00064	/000 AN NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	-5.775,00
18/12/2018	01767	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	14.850,00
18/12/2018	01768	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	1.875,00
18/12/2018	01769	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	1.500,00
18/12/2018	01771	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	9.542,50
18/12/2018	01772	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	8.525,00
18/12/2018	01773	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	10.757,50
27/12/2018	01810	/000 OR NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	3.298,68
27/12/2018	01810	/000 AN NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	-3.298,68
27/12/2018	01811	/000 OR NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	3.366,00
27/12/2018	01813	/000 OR NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	560,00
					567.870,00

Prefeitura Municipal de Itaocara

PCA TOLEDO PIZZA, S/N
28615557/0001-56 Exercício: 2018

EMPENHOS

Page 2

Data	Emp/Sub	Tipo	C.A.	Nome	EMPENHADA
ORÇAMENTÁRIA					
FICHA	98 004-004		000210	S. M. DE EDUCACAO	
Fon Recurso	0.01.04		12.364.0012.2020.0000	Manutenção Ensino Superior	
TOTAL DA FICHA					567.870,00
TOTAL ORÇAMENTÁRIA					567.870,00
TOTAL GERAL					567.870,00



Prefeitura Municipal de Itaocara
Rua Sebastião da Penha Rangel, Nº 67
28615557/0001-56 Exercício: 2019

EMPENHOS

Page 2

Data	Emp/Sub	Tipo	C.A.	Nome	EMPENHADA
ORÇAMENTÁRIA					
FICHA	99 004-004		000207	SMOTSP-TRANS.RODOVIARIO	
Fon Recurso	0.01.04		26.782.0012.2010.0000	Manutenção-ROD	
			3.3.90.39.99	OUTROS SERVIÇOS DE TERCEIROS - PESSOA JURIDICA	
02/01/2019	00039	/000 ES NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	33.100,00
02/01/2019	00082	/000 ES NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	38.750,00
02/01/2019	00083	/000 ES NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	38.750,00
01/03/2019	00410	/000 OR NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	3.920,00
16/04/2019	00579	/000 OR NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	7.280,00
16/04/2019	00581	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	14.747,50
30/04/2019	00705	/000 AN NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	-10.850,00
30/04/2019	00706	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	15.500,00
30/04/2019	00707	/000 AN NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	-9.930,00
30/04/2019	00708	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	12.578,00
30/04/2019	00709	/000 AN NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	-1.642,50
30/04/2019	00710	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	2.000,00
30/04/2019	00711	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	17.350,00
30/04/2019	00712	/000 OR NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	8.960,00
02/05/2019	00715	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	10.625,00
06/06/2019	00908	/000 ES NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	50.000,00
06/06/2019	00910	/000 ES NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	33.000,00
06/06/2019	00912	/000 ES NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	8.000,00
07/06/2019	00932	/000 ES NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	40.000,00
07/06/2019	00935	/000 ES NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	25.000,00
10/06/2019	00940	/000 ES NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	44.700,00
10/07/2019	01140	/000 AN NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	-8.000,00
10/07/2019	01141	/000 AN NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	-5.000,00
10/07/2019	01142	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	5.500,00
10/07/2019	01143	/000 OR NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	6.000,00
01/08/2019	01314	/000 AN NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	-2.266,00
01/08/2019	01315	/000 AN NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	-3.161,50
30/08/2019	01454	/000 OR NV 004-004		PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS	55.517,55
18/09/2019	01511	/000 OR NV 004-004		PORTO SEGURO COMPANHIA DE SEGUROS GERAIS	987,17
26/09/2019	01537	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	17.965,00
26/09/2019	01538	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	19.085,00
26/09/2019	01539	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	31.614,00
26/09/2019	01540	/000 OR NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	10.080,00
17/10/2019	01681	/000 OR NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	7.500,00
30/10/2019	01694	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	13.902,00
30/10/2019	01695	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	16.275,00
30/10/2019	01696	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	18.217,50
18/11/2019	01836	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	13.902,00
18/11/2019	01837	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	17.825,00
18/11/2019	01838	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	19.952,50
28/11/2019	01915	/000 OR NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	7.500,00
28/11/2019	01918	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	11.500,00
28/11/2019	01919	/000 OR NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	3.366,00
28/11/2019	01937	/000 AN NV 004-004		A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	-7.500,00
28/11/2019	01939	/000 OR NV 004-004			4.000,00



Prefeitura Municipal de Itaocara
Rua Sebastião da Penha Rangel, Nº 67
28615557/0001-56 Exercício: 2019

EMPENHOS

Page 1

Data	Emp/Sub	Tipo	C.A.	Nome	EMPENHADA
ORÇAMENTÁRIA					
FICHA	99 004-004		000207	SMOTSP-TRANS.RODOVIARIO	
Fon Recurso	0.01.04		26.782.0012.2010.0000	Manutenção-ROD	
			3.3.90.39.17	MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTO	
16/04/2019	00580	/000 OR NV 004-004		ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	8.750,00
					8.750,00
			3.3.90.39.65	SERVIÇOS DE APOIO AO ENSINO	
01/08/2019	01313	/000 OR NV 004-004		VIACAO ICARO TURISMO LTDA	250,00
					250,00


Prefeitura Municipal de Itaocara

 Rua Sebastião da Penha Rangel, Nº 67
 28615557/0001-56 Exercício: 2019

EMPENHOS

Page 3

Data	Emp/Sub	Tipo	C.A.	Nome	EMPENHADA
ORÇAMENTÁRIA					
FICHA	99	004-004		000207 SMOTSP-TRANS.RODOVIARIO	
Fon Recurso	0.01.04		26.782.0012.2010.0000	Manutenção-ROD	
			3.3.90.39.99	OUTROS SERVIÇOS DE TERCEIROS - PESSOA JURÍDICA	
				ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	
29/11/2019	02028	/000	OR NV 004-004	ITACOL ITAOCARA COLETIVOS LTDA	6.250,00
06/12/2019	02064	/000	AN NV 004-004	A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	-3.160,00
19/12/2019	02183	/000	OR NV 004-004	A. C. E. LOCADORA DE VEÍCULOS LTDA	2.240,00
					641.929,22
TOTAL DA FICHA					650.929,22
TOTAL ORÇAMENTÁRIA					650.929,22
TOTAL GERAL					650.929,22


Prefeitura Municipal de Itaocara

 Rua Sebastião da Penha Rangel, Nº 67
 28615557/0001-56 Exercício: 2019

**LISTAGEM DAS FICHAS DA DESPESA
SITUAÇÃO ATÉ 16/08/2021**

Page 1

Entid.	CLoc	Func/Prog	Catgo	Especificação	Dotac Inicial	Alter (+)	Alter (-)	Dotação
Ficha	F.R.	C.A.	Descrição	C.A.	Empenhado	Saldo Reserva	Saldo Com Reserva	Saldo
FICHAS ORÇAMENTÁRIAS								
1				PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAOCARA				
00				PREFEITURA MUNICIPAL				
00 02				PREFEITURA MUNIC. DE ITAOCARA				
000207				SMOTSP-TRANS.RODOVIARIO				
26				Transporte				
26 782				Transporte Rodoviário				
26 782 0012				Gestão Administrativa				
26 782 0012 2010				Manutenção-ROD				
099		3.3.90.39.00		OUTROS SERVIÇOS DE TERCEIROS - PESSOA JURÍDICA	118.859,99	549.980,00	-17.910,70	650.929,29
	0.01.04	004.004		ROYALTIES PETRÓLEO	650.929,22			0,07
					0,00			0,07
TOTAL ORÇAMENTARIO					118.859,99	549.980,00	-17.910,70	650.929,29
					650.929,22			0,07
					0,00			0,07
TOTAL GERAL					118.859,99	549.980,00	-17.910,70	650.929,29
					650.929,22			0,07
					0,00			0,07