

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Curso de Especialização de Projetos Sociais:
Formulação e Monitoramento

Palma de Paula Braga

DIREITO AO TRANSPORTE À EDUCAÇÃO E AO ACESSO À CIDADE:
uma revisão bibliográfica sobre a política de passe estudantil.

BELO HORIZONTE

2020

Palma de Paula Braga

**DIREITO AO TRANSPORTE À EDUCAÇÃO E AO ACESSO À CIDADE:
uma revisão bibliográfica sobre a política de passe estudantil.**

Versão Final

Monografia de especialização apresentada à Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Especialista em Projetos Sociais: Formulação e Monitoramento.

Orientador: Paulo Roberto da Silva Junior

Belo Horizonte

2020

301	Braga, Palma de Paula
B813d	Direito ao transporte, à educação e ao acesso à cidade
2020	[recurso eletrônico] : uma revisão bibliográfica sobre a política de passe estudantil. / Palma de Paula Braga. - 2020.
	1 recurso online (37 f.) : pdf
	Orientador: Paulo Roberto da Silva Junior.
	Monografia apresentada ao curso de Especialização em Projetos Sociais: Formulação e Monitoramento - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.
	Inclui bibliografia.
	1. Transportes. 2. Educação. 3. Alunos - Transporte. 4. Políticas públicas. I. Silva Junior, Paulo Roberto da . II. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.



Universidade Federal de Minas Gerais
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Departamento de Sociologia
Av. Antônio Carlos, 6627 - Pampulha
31.270-901 - Belo Horizonte - MG

ESPECIALIZAÇÃO EM PROJETOS SOCIAIS: FORMULAÇÃO E MONITORAMENTO

ATA DE DEFESA DE MONOGRAFIA DE 2017771656 - PALMA DE PAULA BRAGA

Aos vinte dias do mês de fevereiro de dois mil e vinte, reuniu-se a banca examinadora de defesa de monografia do Curso de Especialização em Projetos Sociais: Formulação e Monitoramento, composta por Orientador: Paulo Roberto da Silva Junior e Luciana Cristina Nogueira Honório Rodrigues para examinar a monografia intitulada "*Direito Ao Transporte, à Educação e Ao Acesso à Cidade: uma Revisão Bibliográfica Sobre a Política de Passe Estudantil*" de 2017771656 - PALMA DE PAULA BRAGA. Procedeu-se a arguição, finda a qual os membros da banca examinadora reuniram-se para deliberar, decidindo por unanimidade pela aprovação da monografia. Para constar, foi lavrada a presente ata que vai datada e assinada pela Coordenadora.

Belo Horizonte, 20 de fevereiro de 2020

Profa. Danielle Cireno Fernandes
Coordenadora do Curso de Especialização em
Projetos Sociais: Formulação e Monitoramento



Universidade Federal de Minas Gerais
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Departamento de Sociologia
Curso de Especialização em Projetos Sociais: Formulação e Monitoramento

ATA DE DEFESA DE MONOGRAFIA

Aos vinte dias do mês de fevereiro do ano de 2020, reuniu-se a comissão examinadora composta pelos professores:

Paulo Roberto da Silva Junior

Luciana Cristina Nogueira Honório Rodrigues

Para examinar a Monografia de Final do Curso de Especialização em Projetos Sociais: Formulação e Monitoramento, intitulada:

DIREITO AO TRANSPORTE, À EDUCAÇÃO E AO ACESSO À CIDADE:
UMA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA SOBRE A POLÍTICA DE PASSE ESTUDANTIL.

Do (a) aluno(a):

PALMA DE PAULA BRAGA

Matricula: 2017771656

Procedeu-se à arguição, finda a qual os membros da comissão reuniram-se para deliberar, decidindo por unanimidade pela aprovação da Monografia com a nota 90.

Para constar foi lavrada a presente ata, que vai datada e assinada pelos examinadores.

Belo Horizonte, 20 de fevereiro de 2020.

Paulo Roberto da Silva Junior
Professor(a) Orientador(a)

Luciana Cristina Nogueira Honório Rodrigues
Professor(a) Convidado(a)

RESUMO:

Esta pesquisa tem como objetivo analisar o papel do movimento estudantil na conquista do direito ao transporte público e a relação entre esta conquista e o avanço no acesso aos demais direitos sociais e mobilidade urbana das populações periféricas. A periferização dos grandes centros urbanos dificultou e encareceu o acesso das populações mais vulneráveis aos direitos fundamentais. Esta nova realidade despertou a demanda por mobilidade urbana e acesso a equipamentos, serviços públicos e infraestrutura urbana. A análise de modelos de Programas de Passe Estudantil e levantamento bibliográfico mostraram como as lutas do movimento estudantil foram fundamentais para colocar em pauta a discussão do direito ao transporte como meio de garantir o acesso a outros direitos. A gratuidade do transporte público surgiu como bandeira do movimento estudantil, principalmente dos estudantes do ensino médio, que relacionou a conquista do direito ao transporte com o direito à educação.

Palavras-chave: movimento estudantil, direito, transporte, educação e mobilidade urbana.

ABSTRACT:

This research aims to carry out a bibliographic survey, in order to analyze examples of student transport policies in the country. Questioning how the struggles of the student movement were fundamental to put on the agenda the discussion of the right to transport as a means of guaranteeing access to other rights. As the periphery of large urban centers brings difficulties and a high cost to access fundamental rights for the most vulnerable populations. Putting urban mobility and access to the city on the agenda. The agenda of free access to transportation emerges as an agenda of the student movement, especially the secondary movement. Thus, relating the achievement of the right to transport with the right to education, especially for high school students. This research aims to relate models of Student Pass Programs with bibliographic research. Discussing from these, the role of the student movement in achieving the right to transport; the role of student

transport policies in accessing education and the role of public transport in improving access to social rights and urban mobility for peripheral populations.

Keywords: student movement, transport law, education and urban mobility.

Lista de Figuras:

Figura 1: Tabela comparativa Taxa de Reprovação ensino médio.....	17
Figura 2: Tabela comparativa Taxa de abandono ensino médio.....	17
Figura 3: Previsão Orçamentária Meio Passe Estudantil de Belo Horizonte.....	19
Figura 4: Quadro comparativo Passe Estudantil RJ, SP, BH e do DF.....	22
Figura 5: Artigos analisados... ..	24

SUMÁRIO:

1. INTRODUÇÃO.....	09
2. REVISÃO TEÓRICA.....	11
2.1. Passe Estudantil e Educação.....	11
2.2. Modelos de Passe Estudantil.....	17
3. METODOLOGIA.....	22
4. RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	24
4.1. Artigos analisados.....	24
4.2. Artigos analisados e modelos de passe estudantil.....	32
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	35
REFERÊNCIAS.....	37

1. INTRODUÇÃO

Com o crescimento populacional dos grandes centros urbanos brasileiros e consequente periferização da população de baixa renda, como ficou o acesso aos direitos sociais preconizados na Constituição Federal de 1988? Como apontado por Cunha (2006) a cidade desigual impõe um conjunto de dificuldades muitas vezes extremas para as populações periféricas. Segundo ele, a concentração populacional altera cada vez mais a configuração das grandes metrópoles brasileiras. As populações de baixa renda adensam áreas distantes e desprovidas de equipamentos, serviços públicos e infraestrutura urbana. Em geral, estas áreas mesmo quando atendidas por algum serviço público, o mesmo é precário e de baixa qualidade. No caso dos Centros de Saúde, por exemplo, quando existem carecem de profissionais, medicamentos e infraestrutura adequada.

“De qualquer forma, o fato é que a segmentação socioespacial é bastante visível na maioria das aglomerações urbanas brasileiras. Além disso, sabe-se que a “periferia”, desprovida de serviços, amenidades e até mesmo de espaços adequados de sociabilidade, ainda continua sendo reservada” aos mais pobres.”

“Uma das consequências inegáveis das mudanças pelas quais passou o Brasil, nas últimas décadas, diz respeito à diversificação das formas de movimentos populacionais e assentamentos humanos, bem como à consolidação de um padrão de expansão urbana caracterizado pela segmentação e diferenciação social, demográfica, econômica e ambiental. Tal padrão distingue-se também pela baixa qualidade de vida urbana e pelo espraiamento territorial, em que fenômenos como a conurbação, desconcentração demográfica, periferização e o consequente adensamento excessivo de áreas desprovidas de infraestrutura urbana e de equipamentos sociais são realidades cada vez mais presentes nas grandes aglomerações, em especial nas metrópoles.” (CUNHA 2006).

A educação é entre os direitos sociais o que mais facilita o acesso a outros direitos. A escola é a porta de entrada para o acesso à informação. Uma população bem informada tem maior capacidade de ir em busca da concretização dos direitos expressos nas leis. Mas, como demonstra Souza, a precariedade das escolas públicas no Brasil deposita o peso da incapacidade ou do insucesso sobre as populações de baixa renda. Populações que, pelo abandono do poder público e da sociedade, são obrigadas a frequentar escolas periféricas também abandonadas e ou sucateadas. As estatísticas mostram que as consideradas melhores escolas públicas se localizam em locais centrais ou próximos ao centro. Como as

populações periféricas podem acessar escolas públicas consideradas de melhor qualidade? Além do investimento econômico, considerando que o transporte público fica cada dia mais elevado, qual o investimento necessário para que este acesso se torne uma realidade?

Abramovay e Garcia em sua pesquisa sobre o ensino médio no Brasil apontam a questão econômica como um dos principais motivos da evasão e abandono escolar, dificuldade de acesso e a permanência de estudantes em sala de aula. Como apontado pelos professores na pesquisa, abandono e evasão são questões cotidianas nas escolas públicas.

“Ao se analisar os depoimentos dos professores, é possível perceber que o abandono e a evasão fazem parte do cotidiano da instituição escolar. De acordo com a experiência dos docentes, nas escolas públicas algumas turmas chegam a se reduzir pela metade durante o ano letivo: Agente começa com uma turma com 35 alunos e termina com 20. Os professores também identificam o problema como sendo maior nos primeiros meses de aula. (ABRAMOVAY e GARCIA, 2003, p.534)”

“Professores também ressaltam como causa do abandono os problemas financeiros que levam a necessidade de trabalhar: Evasão de alunos é ferrenha. O maior problema é não ter dinheiro para vir para a escola. O que ocorre principalmente no caso de alunos do curso noturno: Ah, professora, eu não pude fazer o trabalho. Eu não pude vir a aula passada porque eu não tinha dinheiro pra pagar o ônibus, pra vir pra escola. Às vezes, a escola fica longe de casa e eles já se sentem desestimulados. (ABRAMOVAY e GARCIA, 2003, p.536)”

Se o preço das passagens é um fator que dificulta o acesso à educação para as populações da periferia cabe perguntar, então, em que medida o direito ao transporte, principalmente para os estudantes do ensino médio, é um direito importante na garantia do acesso à educação? Podemos considerar o transporte gratuito para os estudantes como complemento ao direito à educação e ao ensino médio? Como apontado pela mídia e pelos artigos aqui pesquisados são os estudantes do ensino médio - antigo segundo grau, por isso chamados de secundaristas - que iniciam a luta pelo passe livre estudantil. A conquista do direito ao transporte gratuito para os estudantes ajudou na ampliação da pauta para o cidadão? Possibilitou o acesso dos estudantes a outros direitos como à cultura, lazer e esportes?

Esta pesquisa tem como objetivo realizar uma revisão bibliográfica de artigos que discutem as contribuições do movimento estudantil nas lutas pelo acesso ao

transporte como direito social. Ao inserir o direito ao transporte no rol dos direitos fundamentais amplia-se a possibilidade de acesso a outros direitos pelas populações historicamente excluídas? A apresentação de quatro modelos de passe estudantil implantados em grandes metrópoles brasileiras, a saber: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Distrito Federal, orientaram as análises das experiências relatadas nos artigos escolhidos para revisão nesse trabalho. Qual o papel destes programas em discussões como evasão escolar e reprovação? Em que medida eles ajudam a inserir na pauta a discussão da educação para além do ensino formal oferecido pelas escolas?

Assim, a partir dos artigos analisados, levantamos algumas categorias comuns entre eles que ajudam na reflexão do potencial e das debilidades dos modelos apresentados. Esta pesquisa bibliográfica visa contribuir com a discussão dos limites e das possibilidades destes modelos de acesso ao transporte na ampliação dos direitos, principalmente do direito à educação que vai além da instrução formal. Entendida aqui em sentido mais amplo, educação que ultrapassa a inclusão e permanência no sistema escolar e que possibilita a inserção na cultura, no lazer e no esporte. Isto representa o acesso das populações periféricas excluídas aos espaços públicos e privados que compõem a cidade.

2. REVISÃO TEÓRICA

2.1. Passe Estudantil e Educação:

As estatísticas da educação no Brasil apontam um quadro desfavorável e ainda muitos problemas a serem enfrentados, embora não possamos desconsiderar os avanços advindos principalmente a partir da Constituição Federal de 1988 e do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA 1990). O país avançou na garantia dos direitos das crianças e adolescentes e na sua prioridade absoluta ao acesso às políticas públicas. A legislação garante a educação como direito universal e desta forma o ensino básico é dever e prioridade do poder público. A Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB) de 1996 com a alteração feita pela Lei 12.796/13, aponta o ensino médio como complementar ao fundamental e intermediário ao acesso à universidade.

“A partir da nova Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional LDB (Lei 9.394/96) o ensino médio passou a fazer parte da educação básica no Brasil,abrindo aos jovens a possibilidade de acesso a um nível de escolaridade mais elevado. Com a prioridade conferida a universalização do ensino básico, criou-se uma nova e expressiva demanda por essa etapa, materializada pelo crescimento das matrículas: segundo dados do censo escolar divulgado pelo Ministério da Educação MEC, em 2000, o número de alunos matriculados no ensino médio cresceu 5,4% em relação ao ano de 1999. (ABRAMOVAY e GARCIA, 2003, p.25)”

O ensino fundamental avançou na universalização do acesso garantindo vaga a todos. Por outro lado, a qualidade da educação ofertada pelo poder público pouco se desenvolveu. Em relação ao ensino médio, embora tenha crescido a expectativa de inclusão, como apontado acima, avançamos menos tanto em relação à garantia de acesso quanto à qualidade da oferta. As estatísticas mostram um quadro extremamente excludente, como apontado por Abramovay e Garcia:

“Em cada 100 daqueles que ingressam no ensino fundamental, apenas 59 conseguem concluí-lo e apenas 40 alcançam o diploma do ensino médio.” ... “se frequentar a escola é uma obrigação, chegar ao ensino médio é quase um prêmio para as classes populares, tendo em vista os números ainda incipientes da escolarização dessa parcela da população.”(ABRAMOVAY e GARCIA, 2003, p.26,34).

Leon e Menezes Filho (2003) apontam que os desafios para a educação no Brasil são maiores do que se imagina e que a sua universalização não é garantia real de acesso. Para a população de baixa renda muitos são os fatores estruturais que os colocam em desvantagem em relação ao restante dos cidadãos. A baixa escolarização dos pais, pouca bagagem cultural, moradias com infraestrutura inadequada ou mesmo imprópria, dificuldade de acesso a uma alimentação mais saudável e outros fazem com que estes indivíduos já entrem em situação de desvantagem no processo de ensino. Este cenário se aprofunda ao longo dos anos levando grande parte ao abandono do seu processo de formação acadêmica.

“Mesmo que em sua maioria, ingressem na série esperada, grande parte dos/as alunos/as sofre atraso nos estudos em consequência principalmente das reprovações. No ano de 2010 a cada três jovens de 18 anos, dois estavam fora da escola ou estavam fortemente defasados nos estudos. A universalização da educação básica representa desafio bem maior do que aquele dimensionado pela obrigatoriedade escolar dos 4 aos 17 anos, como definido pela emenda constitucional número 59/2009. Em outras palavras, não basta incluir na escola aqueles que ainda estão excluídos dela. Há

que romper com a lógica da exclusão que continua regendo o funcionamento da escola, que continua excluindo no próprio processo de escolarização.” (LEON;MENEZES FILHO,2003 .20,21).

A educação é um processo fundamental para que o país avance no caminho do desenvolvimento social, econômico, político e cultural. O Brasil vive um momento de extrema importância histórica, onde a população economicamente ativa com capacidade de produzir é bem maior que seus dependentes, crianças e idosos. Segundo projeção do IBGE, a partir dos anos 2040 passaremos a viver uma inversão da pirâmide, ou seja, teremos mais idosos que jovens. Portanto, este é o momento de investirmos na educação de nossos jovens, para que no futuro tenhamos uma população economicamente ativa inserida no mercado formal de trabalho. Caso contrário, teremos uma população com baixa qualificação profissional engrossando a informalidade no trabalho ou dependente do estado e dos trabalhadores inseridos no mercado formal.

“O fracasso escolar é uma expressão do fracasso social, dos complexos processos de reprodução da lógica e da política de exclusão que perpassa todas as instituições sociais e políticas, o Estado, os clubes, os hospitais, as fábricas, as igrejas, as escolas...Política de exclusão que não é exclusiva, dos longos momentos autoritários, mas está incrustada nas instituições, inclusive naquelas que trazem em seu sentido e função a democratização de direitos como a saúde, a educação.” (ARROYO, 2000, p.34)

Abramovay e Garcia (2003), em seu livro “Ensino Médio Múltiplas vozes”, apresentam uma pesquisa sobre a situação do ensino médio no país, principalmente a educação pública. As autoras apontam que muitas são as razões apresentadas pelos estudantes para justificar recorrentes abandonos e retornos a escola. Segundo elas, a maioria está relacionada com questões econômicas, como a necessidade de trabalhar para se sustentar ou dificuldades financeiras que impedem a frequência. Abramovay e Garcia salientam ainda que em muitos casos o abandono é de ambas as partes, tanto o aluno abandona a escola quanto é abandonado por ela. Assim, a responsabilidade do poder público em garantir não só o acesso, mas a permanência na sala de aula com qualidade é fundamental. As escolas públicas se comparadas às particulares estão longe de garantir qualidade mínima, não só pela infraestrutura negligenciada como pelos baixos salários e a alta rotatividade do corpo de professores. Portanto, é importante que políticas públicas sejam pensadas e

implementadas tendo como fim a garantia do acesso e a busca pela qualidade no ensino médio.

“Entrelaça-se ao abandono à escola e a evasão, assim como as críticas dos que a cursam, a possibilidade de que seja a escola que abandona os jovens, o que também se relaciona a um abandono da escola por instâncias decisórias e de gestão de políticas.”(ABRAMOVAY e GARCIA, 2003, p. 566).

O abandono da escola pelo poder público se reflete na precariedade e escassez de recursos destas escolas e também na falta de investimento e de incentivo à formação e qualificação dos professores. Como apontado por Souza, a preconização da salvação pela educação, impõe a culpa do insucesso ao indivíduo, transformando o abandono em um problema individual, um problema do aluno burro, indisciplinado e incapaz. A educação é um direito fundamental garantido pela Constituição Federal e a responsabilidade pela oferta de vagas e pela garantia de qualidade é do poder público, bem como é dever da sociedade zelar pela sua efetividade.

“A instituição escolar pública – precária no Brasil e crescentemente também nos países ditos avançados – passa a ser marcada pela “má-fé institucional”, no sentido que Bourdieu e Foucault utilizam esse termo, de tal modo que prometem a redenção dessa classe pela educação enquanto, na verdade, possibilitam transformar, com o carimbo do Estado e anuência de toda a sociedade, o abandono social em “culpa individual” de alunos supostamente burros e preguiçosos. Em nossa pesquisa abundam declarações tocantes de jovens que se imaginam incapazes de estudo, sem inteligência e incapazes de concentração por culpa própria. Constrói-se a partir disso um contexto onde tanto na dimensão intersubjetiva da interação social face a face dos sujeitos, quanto também na dimensão das práticas institucionais de todo tipo, sejam elas policiais, médicas ou escolares, o desvalor objetivo dos indivíduos dessa classe despossuída existencial, moral e economicamente é reafirmado cotidianamente.” (SOUZA, 2011).

Em uma pesquisa realizada para implantação do Plano Nacional da Primeira Infância no ano de 2010 o depoimento de crianças pequenas demonstra como este processo de separação, de sucateamento e de abandono da escola pública começa bem cedo. Os depoimentos apontam um descaso e abandono que se estende por todas as etapas de ensino.

“As crianças que frequentam escola particular mostram a escola mais legal: rica, interessante, com profusão de estímulos e atividades. Elas “amam a escola”, e esse amor aparece no teatro de fantoches, que um grupo nomeou de “O menino que sempre quis ir à escola”. A escola chata é pintada como desorganizada, precária, bagunçada, e com viés de violência, relatado principalmente pelas crianças da rede pública. Nas representações, os fantoches se estapeiam. “Dei um soco no menino e quebrei o dente dele”, “eu preferia não ter que ir mais”. A violência mostra o rosto de muitos outros jeitos: na tinta descascada das paredes da escola, nas goteiras do telhado e na desigualdade que começa a se prenunciar nos primeiros anos escolares. Será que a origem da violência futura não está na infelicidade e expectativas frustradas que aparecem aqui? Até porque o desejo de ir à escola é muito grande: para lá que querem ir. Mas, cedo demais, muitas descobrem que não é bom. Aos cinco, seis anos de idade, as crianças são praticamente iguais, em sua vitalidade e vontade de apreender o mundo. Um são mais espertas pela experiência de vida mais livre e exercício da criatividade, inventando brinquedos a partir do nada. Outras são mais sabidas na escrita, em um acesso mais amplo que têm às coisas e às informações. Mas isso não significa grande coisa, até o momento em que as crianças começam a frequentar escolas desiguais, que geram aprendizados desiguais e oportunidades desiguais vida afora. Isso não deveria acontecer.” (PNPI 2010)

A luta pelo passe estudantil vem de encontro à políticas públicas que tenham como fim o acesso à educação de qualidade. Como apontado acima, não basta garantir o acesso, programas de passe estudantil por si só não resolvem a questão, mas apresentam potencial se inseridas dentro de outras políticas. O passe estudantil é uma conquista do movimento organizado e em muitas cidades brasileiras é uma garantia de locomoção do estudante de baixa renda e de acesso à escola. Não existe um programa nacional que regule e integre esta questão. Cada município decide se concederá este benefício, estabelece as regras de concessão e o público que atenderá de acordo com seu orçamento e grupos de interesse. Em algumas cidades o programa é *passé livre*, como o caso do Rio de Janeiro, em outras como Belo Horizonte é *meio passe*. No entanto, alguns critérios são comuns na maioria dos programas dos municípios como, por exemplo, a distância mínima entre a casa e a escola, comprovação de que está matriculado e frequente, além de prioridade para estudantes de baixa renda.

A concessão de um benefício que garanta a locomoção do estudante de sua residência para a escola pode ser um fator favorável na garantia do acesso e principalmente da permanência destes estudantes em sala de aula. Dados do INEP apontam que a taxa de abandono do ensino médio no país ficou em torno de 6% em

2018, sendo que no primeiro ano escolar essa taxa ultrapassa 7%. A taxa de reprovação no ensino médio foi de 10,5% sendo que no primeiro ano foi de 15,4%. Os dados comparativos entre as redes de ensino apontam que os maiores problemas estão na rede estadual de educação que responde pelo maior volume de matrículas.

Utilizando os dados do INEP, comparamos as informações do ensino médio das três capitais e do Distrito Federal, para análise da implantação de programas de acesso ao transporte para estudantes. As capitais estudadas foram Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, mais o Distrito Federal. Os dados apontam que em relação ao número de matrículas a rede estadual de educação detêm nos quatro casos 60% ou mais das matrículas, sendo que na cidade de São Paulo a rede estadual atende a 79% das matrículas.

Em relação ao número de escolas de ensino médio a rede particular apresenta mais de 50% do número de escolas em três das quatro cidades, Belo Horizonte é a única com menos de 50%, ficando a rede particular, ainda sim, com 48% do número de escolas no município. Em relação ao número de turmas e de docentes no ensino médio a rede estadual de educação novamente detêm o maior número, sendo que em relação ao número de turmas ficam acima de 60% e em relação ao número de docentes todas ficam acima de 50%. É interessante observar que a rede particular de ensino tem um número maior de unidades mas tem uma porcentagem bem menor de turmas e docentes. Em relação ao número de docentes, a rede particular que tem mais docentes é da cidade do Rio de Janeiro onde a porcentagem é de 38,7%. Em relação ao número de turmas, a rede privada que tem maior porcentagem é do Distrito Federal e da cidade do Rio de Janeiro, ambas com 30% do número de turmas de ensino médio.

Em relação à aprendizagem, os dados da rede pública estadual apresentam também os piores resultados se comparados principalmente com as escolas particulares. Nos exemplos estudados, tanto a taxa de reprovação quanto de abandono são altas na rede estadual, como comprova o quadro abaixo, construído a partir dos dados do INEP de 2018. No caso de São Paulo, onde o ensino médio também é ofertado pela rede municipal de educação esta taxa também é elevada.

Figura 1 – Tabela comparativa Taxa de Reprovação ensino médio

MUNICÍPIO	Federal	Estadual	Municipal	Privada
DISTRITO FEDERAL	12,5	12,3	0	3,9
RIO DE JANEIRO	11,3	21,7	0	6
SÃO PAULO	8,8	12,7	12	3,1
BELO HORIZONTE	9,7	18,6	0	6,8

Fonte: INEP 2018

Figura 2 – Tabela comparativa Taxa de abandono ensino médio

MUNICÍPIO	Federal	Estadual	Municipal	Privada
DISTRITO FEDERAL	1,5	4,6	0	0,2
RIO DE JANEIRO	1,4	6,5	0	0,4
SÃO PAULO	0,4	5,9	4,4	0
BELO HORIZONTE	0,5	8,9	0	0,2

Fonte: INEP 2018

Os dados mostram que o ensino médio vive um momento grave. Muitos são os fatores que levam à evasão escolar, como professores insatisfeitos e despreparados, alunos desmotivados entre outros. A distância para andar à escola em que estuda é um dos fatores recorrentes no discurso dos estudantes que param de estudar. Os dados apontam que o primeiro ano do ensino médio é o ano mais crítico para os estudantes e é aí que muitos param, seja pela evasão, abandono ou por reprovação.

É neste contexto que conhecer os diferentes Programas que facilitam o acesso à escola dos estudantes que moram distante pode ajudar a compreender sua potencialidade na busca de maior qualidade na educação. Políticas de transporte estudantil ambicionam garantir o acesso e a frequência escolar dos estudantes que moram distante da escola. Assim, a gratuidade no transporte compõe o direito constitucional à educação.

2.2. Modelos de Passe Estudantil:

Os modelos de passe estudantil apresentados nesta pesquisa foram escolhidos principalmente pelo fato de terem sido consolidados como políticas públicas a partir de 2010. Os movimentos que eclodiram em algumas cidades do país entre 2003 e 2004 orquestrados pelo movimento estudantil contra o aumento do valor do transporte público foram precursores destas políticas. Dois dos modelos estudados foram implantados antes das grandes manifestações de junho de 2013 e

dois outros logo após essa data. As cidades escolhidas estão entre as seis principais cidades do país com maior população. No caso do Distrito Federal, Brasília é a terceira cidade com maior população do país. São Paulo e Rio de Janeiro são respectivamente a primeira e segunda cidade com maior população do país. Belo Horizonte, embora seja a sexta cidade com maior população, foi incluída por ser a cidade em que moro e por já ter exercido a função de gestora deste Programa.

O Programa Meio Passe Estudantil, desenvolvido pela Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania da Prefeitura de Belo Horizonte é uma conquista do movimento estudantil de BH por meio da Lei 10.106 de 21 de fevereiro de 2011. O benefício é concedido, preferencialmente, aos estudantes do Ensino Médio e da EJA - Educação de Jovens e Adultos (Médio e Fundamental), matriculados e frequentes em modalidade presencial. Para ter direito ao benefício os alunos precisam ainda estudar em escolas situadas no município, morar a mais de mil metros de distância da escola e utilizar transporte coletivo gerenciado pela BHTrans, empresa de transporte público da Prefeitura de Belo Horizonte.

O benefício corresponde ao valor de 50% das viagens de transporte público, entre a residência e a escola do estudante, liberado mensalmente de acordo com os dias letivos no mês. A solicitação do benefício é feita mediante preenchimento e aceite da ficha de inscrição no sistema (meiopasse.pbh.gov.br), acompanhada de documentação comprobatória. Para custear o Programa em Belo Horizonte foi criado o Fundo Municipal de Transporte Escolar com recursos do Tesouro Municipal, com dotações consignadas na Lei Orçamentária Anual.

Para garantir o controle social foi criado o Conselho Municipal do Auxílio de Transporte Escolar (COMATE) e os conselheiros foram nomeados em dois de julho de 2011 para um mandato de dois anos, permitida uma recondução de acordo com o regimento interno. Nos anos seguintes foram nomeados os conselheiros para o mandato de 2013/2014, 2015/2016, 2017/2018. A partir de 2018 não ocorreu nomeação de novos conselheiros ou autorização para continuidade do mandato anterior, permanecendo o Conselho desativado. O recurso disponibilizado pelo Tesouro nos últimos três anos foi de aproximadamente R\$ 3.000.000,00 e a meta de atendimento é de 10.000 estudantes/ano, conforme Plano Plurianual de Ação Governamental (PPAG).

Figura 3 Previsão Orçamentária Meio Passe Estudantil de Belo Horizonte

codigo_area_resultado	nome_area_resultado	uo	nome_uo	programa	nome_programa	projativ	nome_projativ	2018-E	2019-O	2020-R	2021-R
3	Proteção Social, Segurança Alimentar e Esportes	1022	FUNDO MUNICIPAL DO AUXÍLIO DE TRANSPORTE ESCOLAR	123	Gestão da Política de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania	2856	Meio Passe Estudantil	2.630.395,03	3.000.000,00	3.120.000,00	3.307.200,00

Fonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte – PPAG 2018/2021

Na cidade de São Paulo o Passe Livre foi instituído pela Lei 15.692 de 19 de fevereiro de 2015. O Programa tem dotação orçamentária específica através de transposição, remanejamento ou transferência de recursos. Atende com isenção integral de passagens em ônibus metropolitanos estudantes do ensino fundamental e médio de escolas públicas, estudantes de cursos técnicos e profissionalizantes e estudantes do ensino superior de universidade pública ou privada de baixa renda ou que sejam beneficiários do PROUNI, FIES, Bolsa Universitária e cotas sociais. Para ter direito ao benefício o estudante deve morar a mais de um quilômetro da escola que estuda e a mesma tem que estar localizada no município de São Paulo.

O cadastro dos beneficiários é feito mediante listagem enviada pelas escolas públicas com os dados dos estudantes e por comprovação de renda per capita familiar de até um salário mínimo e meio. No caso do ensino técnico, profissionalizante e universitários de escolas públicas ou privadas, os estudantes devem comprovar além da renda, ser beneficiado por programa social, receber bolsa ou financiamento estudantil. O benefício é recebido através do Cartão Bilhete Único Diário, com cotas a depender da frequência mensal informada pela escola. São concedidas no máximo vinte cotas por mês, oito por dia para cursos que exigem presença integral e o mínimo de cinco cotas por mês, para cursos que exigem presença de um dia na semana. É responsabilidade da empresa São Paulo Transportes S.A. (SPTrans) o controle e a fiscalização da concessão e uso do benefício.

Na cidade do Rio de Janeiro a concessão do benefício da gratuidade nos transportes coletivos para os estudantes do ensino fundamental e médio ocorreu a partir do ano de 2000, por determinação da Lei Orgânica municipal n.º 3.167 de 27 de dezembro. A Lei estabelece o direito ao acesso ao transporte gratuito para os

estudantes uniformizados em dias letivos. A promulgação do Decreto 38.280 de 29 de janeiro de 2014 instituiu o Passe Livre Universitário e ampliou o benefício aos estudantes da rede pública de ensino, regulamentando a Lei que cria o Bilhete único no município, Riocard, Lei 5.211 de 1º de julho de 2010.

A partir de 2014 passaram a ter direito ao benefício os estudantes do ensino fundamental e médio de escolas públicas, desde que uniformizados, os universitários beneficiários de programas sociais, que façam parte das cotas ou com renda familiar per capita de até um salário mínimo. O sistema Riocard que gerencia a bilhetagem na cidade do Rio de Janeiro recebe das Secretarias de Educação Estadual e Municipal, da Secretaria Estadual de Ciência e Tecnologia e das escolas federais, os dados cadastrais de seus estudantes. A partir deste cadastro o estudante comparece a um dos postos apresentando documentação de identificação, declaração da escola que estuda e comprovante de endereço. O crédito de até setenta e seis viagens de bilhete único por mês é liberado em cartão de acordo com os dados cadastrais e a documentação apresentada.

“Art.11. Para atendimento ao disposto no art. 401, inciso II da Lei Orgânica e no art. 12 da Lei Municipal nº 3.167/00, os alunos da rede pública de ensino fundamental, ensino médio, Universitários beneficiados pelos programas do Governo Federal de cotas ou 2 Programa Universidade para Todos e alunos universitários com renda familiar per capita de até 01 (um) salário mínimo, receberão, a cada ano letivo, cartões eletrônicos contendo créditos de viagens de Bilhete Único.” (RJ 2014)

A legislação não aponta a forma de custeio do Passe Livre garantido na Lei Orgânica Municipal e também não indica como ou se ocorre o controle social. Dos benefícios de gratuidade apenas a concessão do Riocard Especial é acompanhada pelo Conselho Municipal de Defesa dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência.

No Distrito Federal o benefício foi instituído pela Lei n.º 4.462 de 13 de janeiro de 2010 e alterada pela Lei n.º 4.494 de 30 de julho de 2010. A isenção de tarifas nos transportes públicos beneficia estudantes do ensino superior, médio e fundamental, cursos técnicos e profissionalizantes, e aqueles em estágio obrigatório que residam ou trabalhem a mais de um quilômetro do estabelecimento em que estejam matriculados. Um dos critérios estabelecidos pela Lei é a frequência escolar

do estudante que deverá ser informada mensalmente pelo estabelecimento de ensino.

A gratuidade concedida por esta Lei é custeada integralmente pelo Distrito Federal por intermédio da Empresa de Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTRANS), que destina recursos específicos para tal finalidade. Para receber o benefício o estudante recebe um cartão personalizado e específico para este fim. O controle do quantitativo de viagens realizadas por cada estudante é efetuado pela DFTRANS que emite mensalmente demonstrativos com os valores a serem custeados e a listagem dos estudantes com direito ao benefício. Cada estudante recebe no máximo cinquenta e quatro tarifas/mês durante o período letivo e de acordo com sua frequência. A Lei aponta a necessidade de transparência e de controle social, por isso institui o Comitê do Passe Livre Estudantil, que tem como objetivo definir as normas operacionais, acompanhar, avaliar e fiscalizar a concessão do benefício.

“§ 3º São competências e atribuições do Comitê do Passe Livre Estudantil:

I – definir suas normas operacionais;

II – acompanhar, avaliar e fiscalizar suas ações, sem prejuízo do controle interno e externo pelos órgãos competentes;

III – acompanhar a atualização e a organização de seus demonstrativos de contabilidade e de escrituração fiscal;

IV – manter banco de dados, disponível para consulta pública, com informações claras e específicas sobre ações, programas e projetos desenvolvidos. (DF 2010)”

O quadro abaixo é um detalhamento das informações coletadas sobre os modelos de passe estudantil analisados. As dimensões levantadas foram: público atendido, quem tem direito de solicitar o benefício, objetivo do programa, conceito de baixa renda utilizado pelo município como critério de acesso, de onde vem o recurso para seu financiamento, quem o executa, qual é legislação específica, forma como os estudantes o recebem, se há um sistema informatizado, qual a documentação exigida, o tipo de benefício ofertado, como se dá o controle social e se há um limite de tarifas por estudante.

Figura 4: Quadro comparativo Passe Estudantil RJ, SP, BH e do DF

Modelos	Estado de São Paulo Região Metropolitana	Rio de Janeiro capital	Distrito Federal	Belo Horizonte
Público que atende	Ensino fundamental, médio e superior, cursos técnicos e profissionalizantes	2000 Ensino fundamental e médio. 2014 Ensino fundamental, médio e superior	Estudantes do ensino superior, médio e fundamental, inclusive alunos de cursos técnicos e profissionalizantes.	Estudantes regularmente matriculados em escolas públicas do Município, preferencialmente do ensino médio.
Quem tem direito	Estudantes do ensino fundamental e médio de escola pública, Estudantes do ensino superior de universidades públicas ou privada que comprovem baixa renda ou que seja beneficiário PRONUN, FIES, Bolsa Universitária, cotas sociais. Cursos técnicos e profissionalizantes públicos ou privados que comprovem baixa renda. Morar a mais de um quilômetro da escola, estudar em escola do município, ter ligação de transporte coletivo entre a escola e a residência.	2000 Todos os estudantes do ensino fundamental e médio, uniformizados e em dias letivos. 2014 Todos os estudantes do ensino fundamental e médio de escolas públicas uniformizados, todos os estudantes de ensino superior beneficiários de programas sociais, que façam parte das cotas, com renda per capita definida no Decreto. Todos com cartão	Estudantes do ensino superior, médio e fundamental, inclusive de cursos técnicos e profissionalizantes, os quais residam ou trabalhem a mais de um quilômetro do estabelecimento em que estejam matriculados, estudantes em estágio obrigatório. Comprovação de frequência escolar.	Estudantes regularmente matriculados em escolas públicas do Município, preferencialmente do ensino médio e beneficiários de programas sociais. Que morem a um quilômetro ou mais da escola que estuda. Estudantes de escolas públicas e se particulares beneficiários de Bolsa Integral.
objetivo	Isenção Integral de tarifas de ônibus para estudantes de baixa renda.	Determinação da Lei Orgânica Municipal que estabeleceu gratuidade para estudantes uniformizados do primeiro e segundo grau.	Isenção de tarifas para estudantes regularmente matriculados e frequentes que morem a mais de um quilômetro da escola.	Auxílio para o transporte escolar de estudantes regularmente matriculados em escolas do município e que morem a mais de um quilômetro da escola.
conceito Baixa Renda	um e meio salário mínimo per capita familiar	Um salário mínimo per capita familiar.	Não tem.	Estudantes de baixa renda, não conceitua
Recurso financeiro	Dotação orçamentária específica, por meio de transferência, remanejamento ou transferência.		A gratuidade concedida por esta Lei será custeada integralmente pelo Distrito Federal, por intermédio da Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS, que destinará recursos específicos para tal finalidade.	Foi criado o Fundo Municipal do Transporte escolar, recursos do Tesouro Municipal correspondentes às dotações que lhe forem consignadas na Lei Orçamentária Anual, após previsão na respectiva Lei de Diretrizes Orçamentárias
Quem opera	Empresas que gerenciam transporte metropolitano, Metrô.	Empresas de ônibus da cidade que operam com permissão regulamentada.	Gratuidade nas linhas do serviço básico de transporte público coletivo de passageiros que sirvam a esses estabelecimentos, inclusive quando operados por micro-ônibus, metrô e veículo leve sobre trilhos ou pneus.	Empresas gerenciadas pela BHTrans.
Lei Específica	Sim, 2015	A lei de 2000, lei da gratuidade inclui além dos estudantes, os idosos e deficientes. O Decreto de 2014 altera e amplia o benefício para universitários.	Sim 2010	Sim, 2011
Forma de receber	Cartão Bilhete único diário com cotas a depender da frequência mensal informada pela escola.	2000 alunos uniformizados. 2014 cartão eletrônico contendo créditos de viagens de bilhete único, Rio Card Escolar	Cartão personalizado e específico. O controle do quantitativo de viagens realizadas pelos estudantes será efetuado pela Gerência de Custos e Tarifas da Diretoria Técnica do DFTRANS, que emitirá mensalmente demonstrativos com os valores a serem custeados.	Cartão BH Bus Benefício Estudantil.
Sistema	Cadastro enviado pelas escolas, comprovação de renda.	Cadastro enviado pelas Secretarias de Educação, Sistema RioCard	O cadastro do passe livre estudantil será feito junto a órgão público definido pelo Poder Executivo, que repassará à operadora do Sistema de Bilhetagem Automática e à Companhia do Metropolitano do Distrito Federal a relação dos estudantes com direito ao passe livre estudantil.	Foi criado o Sistema Meio Passe e Estudantil. Gerenciamento: Secretaria de Assistência Social. Participação: BHTrans e Cooperativa de Transporte Coletivo - Transfácil.
Documentação	Estudantes do ensino fundamental e médio de escola pública - cadastro enviado pela escola. Demais além do cadastro enviado pela escola apresentar comprovação de renda.	Documentos de identificação, declaração ou carteira escolar, comprovante de residência, comprovante uniformizado.	Exigências legais e procedimentos para cadastramento e obtenção do benefício do Passe Livre Estudantil.	Documentos de identificação do estudante e responsável, declaração escolar, comprovante de endereço.
Tipo de Benefício	Isenção Integral	Passe livre	Passe livre	Meio Passe
Controle ou limite de valor recebido por aluno	Máximo de 24 cotas mês, 8 por dia para cursos que exigem presença 5 dias na semana, mínimo de 5 cotas mês para cursos que exigem presença uma vez por semana. Caberá à São Paulo Transportes. A - SP Transo controle e a fiscalização da concessão e uso do benefício	76 viagens de bilhete único por mês.	Limite de 54 tarifas mês por estudante durante o período letivo	Subvenção de 60% (cinquenta por cento) do valor da tarifa correspondente ao percurso residência-escola-residência do beneficiário.
Controle social	Não prevê o controle social.	Conselho Municipal de Defesa dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência. Cartão RioCard Especial.	Comitê do Passe Livre Estudantil	Conselho Municipal do Auxílio de Transporte Escolar

Fonte: a autora

3. METODOLOGIA

Para realização deste trabalho foi utilizada como metodologia a pesquisa de revisão bibliográfica que objetivou ampliar o conhecimento intelectual produzido sobre a temática. Desta forma, sistematizar a literatura a respeito de um assunto é como diz Maffesoli “fazer sobressair alguns tempos fortes, de acentuar este ou aquele aspecto de uma melodia da qual ele não é o mestre”.

“O ensaio sociológico, em particular, está assim o mais próximo possível de seu objeto, o mais próximo possível de uma vida social que não é senão uma sucessão „de ensaios” infinitos, não se concluindo jamais. Nesse sentido, da mesma forma que o romance ou o poema, o ensaio não é outra coisa que re-criação, a partir da multiplicidade de elementos constitutivos desta vida. Cada escritor conduz essa conversação a partir de algumas ideias obsedantes que podem ser comparadas a variações musicais em torno de um tema conhecido; floreio elaborados a partir de uma melodia da qual ele não é o mestre, a melodia do ritmo social. Este é totalmente autônomo. E o autor se contenta, a partir justamente dessas ideias obsedantes, de fazer sobressair alguns tempos fortes, de acentuar este ou aquele aspecto, de propor este ou aquele acompanhamento. Coisas que têm por único objetivo chamar a atenção para a originalidade do ritmo em questão, em um dado momento”. (Maffesoli, 1995, p. 13)

Como apontado por Galvão, a pesquisa bibliográfica busca em meio a muitos artigos sobre um determinado tema selecionar informações relevantes que podem potencializar a discussão levantada. Os artigos foram analisados com base em informações relevantes, a compreensão dos autores sobre o movimento passe livre, o entendimento sobre o papel do movimento estudantil - principalmente o secundarista - na luta e na conquista do direito ao transporte como prerrogativa complementar à educação, acesso aos espaços públicos e privados que compõem a cidade e à mobilidade urbana.

“...realizar um levantamento bibliográfico é se potencializar intelectualmente com o conhecimento coletivo, para se ir além. “Ressalta-se, assim, que, por meio de um levantamento bibliográfico não se pretende encontrar milhões de textos sobre um conceito genérico, mas encontrar informação precisa e relevante relacionada a um tema de pesquisa, em quantidade razoável a fim de que possa ser lida e analisada durante parte do tempo de realização de uma pesquisa. (GALVÃO, 2011) ”.

Para a realização desta pesquisa bibliográfica foram levantados sete artigos e selecionados quatro destes. Foram pesquisados os seguintes descritores: movimento estudantil, direito ao transporte, educação e mobilidade urbana, no Google Acadêmico e Scielo. Os artigos selecionados se dividem em duas categorias: pesquisa de campo em que se enquadram a tese de Mestrado na área Econômica e de Ciências Sociais, escritos por Tiago da Silva Soares e Luísa Santiago Vieira Souto e a monografia para conclusão da graduação em Comunicação Social escrita por Elis Aquino Ferreira Nascimento. Com uma fundamentação mais teórica se enquadra a tese de mestrado em Direito escrita por

Giovanna Rosseto Magaroto Cayres, que discute temas relacionados aos direitos sociais e analisa obras de autores que tratam da temática.

Figura 5: Artigos analisados.

ANO	TÍTULO	AUTOR	CIDADE/ESTADO
2017	Movimento Passe Livre: das tarifas de ônibus ao Direito à cidade	Tiago da Silva Soares	Criciúma/SC
2015	O Movimento Passe Livre e as jornadas de junho: mobilidade e direito à cidade em pauta nas ruas	Luisa Santiago Vieira Souto	Rio de Janeiro/RJ
2013	A construção da mobilidade no transporte coletivo do Rio de Janeiro: o caso do Passe Livre para os Estudantes.	Elis de Aquino Ferreira Nascimento	Rio de Janeiro/RJ
2017	Direito Fundamental Social ao Transporte: Políticas Públicas, reserva do possível e mínimo existencial.	Giovanna Rosseto Magaroto Cayres	Marília/SP

Fonte: a autora

Esta pesquisa tem como objetivo realizar uma revisão bibliográfica de artigos que discutem as contribuições do movimento estudantil nas lutas pelo acesso ao transporte como direito social.

Com base nestes artigos foram analisados quatro modelos de programas implantados com o objetivo de atender a demanda estudantil por acesso ao transporte.

Objetivos específicos:

- Refletir sobre o papel do movimento estudantil na conquista do direito ao transporte;
- Compreender o papel das políticas de transporte estudantil no acesso a educação;
- Compreender o papel do transporte público na melhoria do acesso aos direitos e a mobilidade urbana para populações periféricas.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1. Artigos analisados:

A dissertação de Mestrado Socioeconômico de Tiago da Silva Soares (2017) discute questões atuais e importantes nos grandes centros urbanos, com foco na questão do transporte público e na mobilidade urbana. O autor apresenta um breve relato histórico dos movimentos designados por ele de “jornada de junho de 2013”, que se apresentam em formato diferente de todos os outros movimentos de luta por direitos no Brasil e que o autor chama de novos movimentos sociais. Soares identifica no Movimento Passe Livre uma forma renovada de luta de classes na cidade e aponta que as lutas do “proletariado” também acontecem “em outros espaços e contra outros agentes” (SOARES, 2017, pg.33).

Soares salienta que, ao mostrar o impacto do transporte no orçamento dos usuários, o Movimento Passe Livre leva a discussão para outros aspectos urbanos. “Quando se questiona o aumento das passagens, por exemplo, quase que instantaneamente surge o debate sobre licitação do transporte, lucro dos empresários e qualidade dos veículos. (SOARES, 2017, pg.33)” O autor considera então que o movimento é uma forma de luta que tem repercussão para além da questão do transporte.

“Estes são, portanto, os caminhos que este trabalho vai percorrer. É a tentativa de compreensão da atuação do MPL na luta pela emancipação das formas de vida nas cidades e na tentativa de tornar os espaços mais acessíveis e democráticos. (SOARES 2017, pg.34)”

Assim, é por ser a cidade um lugar de exclusão, que o autor a enxerga como espaço fértil para a luta de classes, pois, o acesso é negado a uma camada específica da população. O acesso é negado aos trabalhadores, à população que produz a riqueza. Segundo o autor, uma das características das grandes cidades é a segregação urbana, onde os espaços para cada cidadão são bem definidos muitas vezes separados por altos muros ou por fronteiras invisíveis que segregam em função da renda e da classe social. Além de serem reforçadas por incapacidade ou falta de vontade política.

“A falta de acesso à educação, lazer, saúde e cultura para determinada parcela da população são problemas recorrentes nas grandes metrópoles. Além de serem causados por incapacidade ou falta de vontade política, estes são problemas estruturais das cidades capitalistas. Portanto, deste o sistema de transporte até o modo como os bairros são divididos, tudo passa pelo dos donos da cidade e do poder público. Ou seja, de certa maneira as cidades são planejadas. Mas pelos empresários e para o lucro. (SOARES 2017, pg. 69)”

Por fim, o autor demonstra que ao incorporar o discurso da tarifa zero como uma bandeira, o Movimento Passe Livre eleva a questão do transporte público a um direito fundamental necessário para o acesso a outros direitos. Ao utilizar o exemplo do Movimento Passe Livre, Soares procura demonstrar que a luta pelo direito ao acesso a espaços públicos e privados que compõem a cidade é a forma atual de enfrentamento ao capitalismo.

“Entretanto, em outra via de atuação, o MPL incorpora o discurso da tarifa zero como um direito. Neste sentido, o movimento assume que a tarifa zero é um direito fundamental que, inclusive, é necessário para garantia de outros direitos. Por isso o MPL começa, também, a se aproximar de outros movimentos sociais, de bairros, comunidades, saúde, cultura na tentativa de garantir ou conquistar novos direitos que, efetivamente, garantam a cidadania (MPL 2013). (pg. 108)” “O direito a cidade é, portanto, a mais legítima conciliação entre luta por efetivação de direitos e luta de classes. É a forma mais revolucionária de reivindicar o espaço urbano” (SOARES 2017, pg.111)

Luísa Santiago Viera Souto (2015) em sua dissertação de mestrado discute a partir dos conflitos de junho de 2013 a mobilidade urbana e a luta pelo direito à cidade como fundamental para a compreensão destes. A autora participou de algumas destas manifestações e considera que pôde exercitar vários olhares ao longo do período em que ocorreram. Ao ocupar as ruas reivindicando que não houvesse aumento das passagens de ônibus, o movimento transcendeu a questão do transporte para a discussão do acesso à cidade, a seus bens e serviços por uma parcela razoável da população excluída.

“Os que ocuparam as ruas concretizaram aquilo que se espera de uma experiência cidadã ao impedir que se aumentasse o valor da passagem de ônibus – principalmente se tratando de um serviço que pode ser considerado insuficiente, de má qualidade e que não oferece ao cidadão a possibilidade de exercer o verdadeiro acesso à cidade.” (SOUTO, 2015, pg. 33)

Nesta pesquisa ela se propôs a discutir, por meio de observação, o papel do Movimento Passe Livre na temática da mobilidade urbana. A autora alerta que “o avanço incessante da lógica capitalista sobre os grandes centros urbanos brasileiros tem intensificado o descompasso existente entre condição e qualidade de vida. (SOUTO, 2015, pg.12)”. A mercantilização dos serviços públicos que levou ao

aumento de preços não significa necessariamente melhor qualidade na oferta destes serviços.

“Se por um lado a cidade é o espaço de reprodução da força de trabalho, por outro é também o palco de grandes negócios. E nem sempre os melhores serviços são acessíveis com melhores salários ou apenas aumento de renda. São necessárias políticas públicas urbanas que envolvam transporte, moradia, saneamento, educação, saúde, lazer, iluminação pública, coleta de lixo e segurança. A cidade contemporânea é palco de uma disputa forte entre os que querem melhores condições de vida e aqueles que querem apenas extrair lucros. É uma apropriação desigual de um patrimônio construído histórica e socialmente. (SOUTO, 2015, pg. 41)”

A história brasileira é cheia de contradições, se por um lado como apontado no texto, temos uma crescente mercantilização dos espaços e o aumento do custo de vida, por outro não podemos negar que tivemos alguns avanços. O Brasil saiu do mapa da fome, o nível de escolarização da população aumentou e alguns índices melhoraram, como a diminuição da mortalidade infantil e a elevação da média de vida dos brasileiros. Segundo o texto, o movimento passe livre se caracteriza por se opor a organização formal, pela sua horizontalidade e por extrapolar a pauta inicial apresentando uma agenda difusa. A autora aponta a importância da juventude e da cidade nos eventos de junho de 2013.

“No centro do debate está, certamente, a luta pelo direito a cidade, protagonizada por jovens que querem ter o direito de fazer parte da construção das cidades por meio da política. A face mais organizada desse turbilhão que tomou conta das ruas foi o Movimento Passe Livre, um movimento social urbano que propõe e luta por um novo projeto de mobilidade urbana para as cidades brasileiras. (SOUTO 2015, pg. 44)”

Interessante notar no texto analisado que este movimento significou a luta por mais direitos e liberdade de participação, questionando não um governo específico, mas sim a forma de governo. Questionando a distância entre a tomada de decisão e o que acontece nas ruas. A autora considera que o Movimento Passe Livre teve uma importância fundamental na forma encontrada pela sociedade de canalizar suas demandas e ocupar as ruas.

“O passe livre para estudantes foi sua principal bandeira durante um longo período até que, sem abandonar a pauta, o movimento ampliou sua visão sobre a importância da luta por um outro tipo de mobilidade urbana e passou a lutar por tarifa zero para todos os cidadãos. É

nesse momento que a luta do MPL assume a perspectiva de luta pelo direito à cidade. Essa mudança trouxe para a cena a compreensão de que o espaço das cidades precisa ser democratizado. E de que a democratização do acesso à cidade passa pela garantia do acesso aos equipamentos públicos e privados de qualidade que estão dispostos pela cidade. (SOUTO 2015, pg. 85)”

Para Souto (2015), os jovens envolvidos no Movimento, mais do que lutarem para barrar o aumento das passagens, reivindicaram o direito de participação na discussão da organização da cidade, da qual a questão da mobilidade é apenas um dos itens. Ao expor a falta de acesso ao transporte público pelas populações excluídas, o movimento desnudou a discussão da mobilidade e do acesso à cidade e mostrou que ela é fundamental para a conquista dos direitos sociais. Ao transcender a discussão do passe livre para os estudantes, o movimento se identificou e se unificou na luta pelo acesso de todos ao transporte como forma garantir o acesso aos direitos sociais.

“É ao ter garantido o direito a mobilidade que os cidadãos conseguem se apropriar do espaço que habitam e, além de usufruir dos serviços e estabelecer relações, reivindicar o direito à participação na definição dos rumos da vida política e prática das cidades. (SOUTO, 2015, pg.84)”

Na monografia para conclusão do curso de comunicação social, Elis Aquino Ferreira Nascimento (2013), investiga como o alto custo das passagens impacta na frequência dos estudantes. Para realizar a pesquisa, além da revisão bibliográfica a autora entrevista estudantes e lideranças do movimento estudantil. A partir destas entrevistas a autora conclui que se a educação é um direito o transporte é peça importante na garantia deste direito. O Passe livre pode ser considerado não apenas como uma forma de acesso à escola, mas também como caminho para educação como um todo, o que engloba o acesso à cultura, ao lazer, ao mundo.

Em seu texto Nascimento (2013) diz que o momento é propício para se falar em transporte, porque a população sente no dia a dia a consequência de anos de abandono do poder público, que deixou o controle do transporte nas mãos de empresas privadas. Mais do que um direito é o lucro que move o transporte público brasileiro.

“ A população sente no dia a dia as consequências dos anos de abandono deste sistema de poder público deixando-o nas mãos das empresas, que veem como uma maneira de lucrar. O povo paga caro por um transporte ruim e ineficiente. Hoje, locomover-se com eficácia e segurança é quase um desafio na maioria das cidades do país. (NASCIMENTO, 2013, pg.8)”

No artigo analisado, Nascimento (2013) faz um estudo do Passe livre na cidade do Rio de Janeiro, do ponto de vista dos próprios estudantes. As lutas do movimento levaram à conquista do direito em muitos estados, mas estas conquistas não foram iguais em todas as cidades. No Rio de Janeiro, a autora constatou que o programa ainda está aquém das necessidades. Os usuários reclamam que o programa limita o número de passagens por estudante para apenas os dias letivos. “O acesso à educação depende da acessibilidade ao transporte e da mobilidade urbana. Ocupar a cidade e aproveitar o universo de coisas que ela tem a oferecer também faz parte do processo de formação do aluno.” (NASCIMENTO, 2013, pg.10)

A autora no artigo analisado demonstra a importância do transporte na locomoção dos estudantes para acessar a escola. A mobilização e ocupação das ruas foram fundamentais para chamar a atenção para a necessidade de se discutir a questão do transporte público e da mobilidade urbana no Brasil, principalmente para as populações excluídas.

“ O transporte coletivo é fundamental para o acesso à cidade e, conseqüentemente, a toda a variedade de produtos e serviços que nela existem. Sem o transporte somos condenados à imobilidade e à exclusão da cidade, que concentra as melhores oportunidades de trabalho, de educação, saúde e lazer. Desta forma perdemos o direito de acessar a esses direitos fundamentais, garantidos pela Constituição Brasileira. ”

“São geralmente os mais pobres que ficam excluídos da cidade e são também estes os que mais necessitam de políticas públicas que facilitem sua mobilidade urbana. ” Os mais pobres são, em geral, os grandes afetados pela imobilidade e ficam excluídos da cidade, entocados nos subúrbios. Morar em áreas centrais é um sonho cada vez mais caro e distante. (NASCIMENTO, 2013, pg. 12,13 e 14).”

Giovanna Rossetto Magaroto Cayres (2017), em sua dissertação de mestrado em teoria do direito discute a partir do movimento de junho de 2013 e da PEC 90/2011, a inclusão na Constituição Federal do acesso ao transporte como direito social. Assim, o transporte passou a ser colocado em pauta devido às suas deficiências, sua falta ou ineficiência.

“pois, em sua essência, transporte não é só levar pessoas de um lado para outro, mas é oferecer dignidade, qualidade de vida e acesso a outros direitos básicos, como saúde, educação, lazer, trabalho, ou seja, os demais direitos fundamentais sociais previstos no artigo 6º da Constituição Federal de 1988. (CAYRES 2017, pg. 7)”.

O Estado democrático de direito instalado a partir da Constituição Federal de 1988 funda-se na dignidade da pessoa humana e objetiva o bem-estar de todos os seus cidadãos. A evolução da sociedade e a aglomeração das populações nos grandes centros urbanos colocam em discussão o transporte como um direito social. A inclusão no texto constitucional constitui segundo a autora um avanço que abre caminho para propostas de leis com previsão de destinação orçamentária para este fim.

“O transporte público urbano tornou-se o meio de locomoção primário e essencial, que garante o direito de ir e vir dos cidadãos. Atualmente, o ônibus é a modalidade de transporte coletivo urbano predominante, na qual pessoas que vivem afastadas dos grandes centros urbanos, a população de baixa e média renda e os estudantes, são os usuários diretos desse serviço. (CAYRES, 2017, pg. 12)”

Dada à importância do tema nos grandes centros urbanos, Cayres aponta que a discussão do transporte público é fundamental: “Quanto maior o município, maior o percentual de pessoas que utilizam transporte público. (CAYRES, 2017, pg.22)”. Segundo ela, a não garantia do acesso ao transporte fere um preceito constitucional fundamental que é o direito de ir e vir de seus cidadãos.

“O poder público é responsável pela fixação, revisão e reajuste das tarifas do transporte público no Brasil (Lei 12.587, art. 8º, & 7º) A passagem paga diariamente pelo cidadão para utilizar o transporte coletivo é conhecida como tarifa pública e normalmente não cobre todos os custos do sistema de transporte. O valor da passagem pode ser complementado com recursos públicos e outras receitas para tornar viável transportar as pessoas. Essa é uma forma de melhorar a qualidade do serviço sem sacrificar os próprios usuários diretos. (CAYRES, 2017, pg. 24)”

A autora afirma ainda, que para as populações dos grandes centros urbanos que moram em áreas isoladas e distantes o transporte é o meio de acesso a outros direitos. Assim o poder público precisa considerar fatores como o valor da passagem e formas de subsídio para as populações mais fragilizadas economicamente. Além disso, por estarem em áreas distantes dos centros, onde se concentram bens e

serviços, esta população consome grande parte de seu tempo dentro de transportes, em sua maioria de baixa qualidade. Em geral, os melhores veículos coletivos atendem as regiões mais nobres da cidade.

“Nos locais mais distantes dos grandes centros urbanos, o acesso aos direitos sociais só pode ser concretizado por meio do transporte coletivo. Para assegurar que parte da população possa desfrutar desses direitos, é necessário que o transporte seja público e de qualidade. (CAYRES, 2017, pg. 25)”

Em seu artigo, Cayres (2017) ressalta ainda a importância do poder público buscar a promoção e a efetivação dos direitos das populações vulneráveis social e economicamente, conforme legisla a Constituição Federal de 1988. Cayres defende que é possível ao poder público subsidiar as passagens do transporte coletivo para populações específicas sem ferir a legislação porque o transporte enquanto direito social entra no mínimo necessário à sobrevivência do cidadão.

“Mais que assegurar direitos e garantias fundamentais a todos os cidadãos, a Constituição Federal de 1988 particulariza em seu texto, alguns grupos sociais vulneráveis que merecem a especial proteção normativa do Estado, para promoção e efetivação do desejo de igualdade substancial perante a lei. (CAYRES, 2017, pg. 29)”

Cayres (2017) apresenta um relato do surgimento do Movimento Passe Livre na cidade de Florianópolis e que demonstra a importância dos estudantes nesta luta e na conquista do Passe Livre ou do Meio Passe Estudantil em várias capitais e cidades do país. A autora cita exemplos de cidades no mundo onde o transporte coletivo é gratuito e demonstra com estes exemplos ser possível ao poder público subsidiar este direito.

Por fim, Cayres (2017) levanta ainda a dificuldade de mobilidade nos grandes centros urbanos brasileiros e mostra que a falta de planejamento nas grandes cidades e seu crescimento constante, resultam cada vez mais em problemas que afetam o direito de ir e vir de seus moradores. Ao falar da atual discussão sobre a política urbana, a autora diz que uma de suas principais diretrizes é a do exercício do direito à cidade a todos os seus cidadãos. O transporte é o meio necessário para trazer equidade para as cidades deste que todos tenham acesso a ele e que este seja ofertado com qualidade e dignidade.

“A falta de planejamento de desenvolvimento das cidades nas últimas décadas tem acarretado grandes problemas, não apenas

para a gestão dos municípios, mas, sobretudo, para os cidadãos, pois a população é a principal penalizada pela precariedade dos serviços de transporte que acaba por comprometer a qualidade de vida. (CAYRES, 2017, pg. 38).”

Diferentemente da saúde e da educação, que pressupõem maior qualidade no setor privado que no público, o transporte é público, gerido por empresas particulares, portanto, usam recurso público para promover empresas privadas. Ainda assim, na maioria das cidades brasileiras a qualidade dos transportes é fruto de inúmeras reclamações, número elevado de passageiros nos horários de pico, veículos antigos, falta de acessibilidade dentre outros problemas. O transporte no Brasil nasce como mercadoria, como fonte de lucro para grandes empresas e empresários. É essa origem do transporte como mercadoria e não como direito que dificulta sua implantação, pois, demanda uma mudança de concepção e requer um processo de discussão mais amplo na sociedade. Por isso, é grande a importância do movimento estudantil que ao levantar a bandeira do passe livre, desperta a sociedade para a ideia não só do direito ao transporte mas da busca de como concretiza-lo.

4.2 Os artigos e os modelos de passe estudantil:

Os artigos analisados apontam a importância da juventude nas lutas que levaram à conquista do passe estudantil. Mas, além disso, todos apontam a importância dos estudantes na inserção no cenário nacional da questão da mobilidade e do transporte público como via de acesso aos direitos sociais. São os estudantes que saem às ruas e despontam à frente desta luta, as reivindicações começam com a luta pelo transporte para acesso à educação e encontram ecos nos anseios sociais, por acesso a bens e serviços ofertados pela cidade. Vieira Souto (2015), no artigo analisado, aponta a importância da juventude nos eventos de junho de 2013 e também a presença central dos meios urbanos. Para a autora, os jovens envolvidos no Movimento reivindicam o direito de participação no projeto de cidade. Cayres (2017) relata em seu artigo o surgimento do Movimento na cidade de Florianópolis demonstrando a importância dos estudantes na conquista deste direito.

Os modelos de Passe Estudantil pesquisados comprovam a importância dos estudantes nas conquistas e Programas implantados. Nos exemplos analisados, a

garantia da concessão do benefício através de legislação própria foi fundamental. A repercussão nacional do movimento possibilitou a implantação do benefício em outros municípios do país. O caso do Rio de Janeiro é um exemplo da importância de se ter uma legislação própria. A publicação de decreto específico regulamentando a gratuidade no transporte para os estudantes é que permite a sua implementação de fato. O benefício para os estudantes do ensino fundamental e médio no Rio de Janeiro foi instituído com os demais benefícios de gratuidade, cidadãos acima de 65 anos e deficientes, na Lei Orgânica Municipal em 2010. Somente em 2014 o benefício foi estendido para os estudantes universitários e ampliados e regulamentados os direitos dos estudantes do ensino fundamental e médio.

Em relação ao papel do transporte no acesso à educação, dos quatro autores pesquisados Nascimento é a única que faz referência direta à importância do transporte no acesso à educação. Em sua pesquisa, a autora investiga em que medida o alto custo das passagens impactam o acesso à educação. Para realizar a pesquisa, além da revisão bibliográfica, ela entrevista estudantes e lideranças do movimento estudantil. Como resultado de suas entrevistas a autora conclui que se estudar é um direito o transporte é peça importante na garantia deste direito. Nascimento salienta ainda que o Passe livre não deveria ser apenas um meio para o estudante em situação de vulnerabilidade acessar a escola, mais do que isso, deveria ser também a garantia ao acesso à cultura, ao lazer e à formação humana. Os demais autores, embora não trabalhem especificamente a relação do transporte com o acesso à educação, concordam que o transporte é o meio pelo qual populações periféricas podem acessar bens, serviços e direitos sociais concentrados nos centros urbanos.

Dos modelos de passe estudantil pesquisados, Belo Horizonte é o único que não concede o benefício integralmente. Os estudantes e suas famílias arcam com 50% do valor das passagens. Em São Paulo, Rio de Janeiro e no Distrito Federal a concessão é de passe livre, ou seja, isenção integral na passagem para estudantes. No entanto, nos quatro modelos estudados existem limitações de número de passagens por aluno. O benefício é concedido somente em dias letivos e no caso do Rio de Janeiro o estudante tem que estar uniformizado. No Distrito Federal e em São Paulo o critério é o da frequência, se o estudante não vai à escola ele não recebe o benefício, e as escolas têm a responsabilidade de informar a ausência dos

estudantes. Desta forma os programas de passe estudantil implantados nestas cidades tem o potencial de garantir o acesso à escola, mas não à cultura. Parece reforçar a ideia levantada por Souza (2011), de como o sistema de ensino destes Programas mais que de fato trabalhar a inclusão, mantém a ilusão do acesso e da ascensão social.

Quanto à inclusão do direito ao transporte como um direito social fundamental, todos concordam que o transporte é sim um direito social, mas do que isso é um direito fundamental na garantia do acesso aos demais direitos, de acesso à cidade e de garantia de mobilidade urbana. Soares (2017) aponta em seu artigo que o Movimento Passe Livre promove a discussão de outros aspectos urbanos, demonstrando como os espaços públicos não são democráticos e nem acessíveis a todos os cidadãos. Para ele, o Movimento Passe Livre assume o direito ao transporte como um direito fundamental que inclusive promove ou facilita o acesso a outros direitos.

Viera Souto (2015) aponta no artigo analisado que é na questão do acesso ao transporte para as populações excluídas que a discussão da mobilidade e do acesso à cidade se desnuda, mostrando que este é fundamental para a conquista dos direitos sociais. Nascimento (2013) aponta em seu artigo a importância do transporte na construção da mobilidade dos estudantes. O Passe livre pode ser considerado como um meio para o acesso à escola, mas também à educação como um todo, portanto, deve englobar o acesso à cultura, ao lazer e a qualidade de vida. Cayres (2017) ao discutir a questão da mobilidade urbana, aponta no artigo analisado, que a falta de planejamento nas grandes cidades e seu crescimento constante acarreta cada vez mais problemas que afetam o direito de ir e vir de seus cidadãos. A não garantia do acesso ao transporte fere como indicado em seu artigo um preceito constitucional. A autora aponta ainda que, para as populações dos grandes centros urbanos que moram em áreas isoladas e distantes, o transporte é o meio de acesso a outros direitos. Assim, conclui que a evolução da sociedade e a aglomeração das populações nos grandes centros urbanos fazem com que a questão do transporte se constitua em um direito social.

Os Programas de Passe Estudantil estudados foram instituídos por lei e/ou regulamentados por decreto. Na cidade de Belo Horizonte e no Distrito Federal o controle social foi instituído na legislação, no caso de BH foi criado o Conselho Municipal de Auxílio do Transporte Escolar (COMATE) e no DF o Comitê do Passe

Livre Estudantil. Em relação ao financiamento somente a legislação do Programa no Rio de Janeiro não esclarece de onde sairá o recurso para a concessão do benefício. A gratuidade é concedida na Lei Orgânica Municipal com as demais gratuidades. Embora o financiamento seja mencionado nos outros modelos analisados, não fica claro qual setor social arcará com os custos deste benefício. Em Belo Horizonte, por exemplo, o recurso permanece estagnado no mesmo valor nos últimos anos. Deliberado na Lei Orçamentária anual, não se consideram os aumentos de passagens e nem o número de estudantes da cidade. No ano de 2019 o Programa atendeu a aproximadamente 9.000 estudantes, cerca de 10% dos matriculados no ensino médio, em escolas públicas estaduais da capital mineira.

Como apontado por todos os artigos pesquisados, as lutas e conquistas do movimento estudantil foram fundamentais para provocar a discussão do direito ao transporte como acesso aos direitos sociais. A inclusão na Constituição Federal do Transporte público como direito social coloca em pauta questões importantes ainda não respondidas, um exemplo como já levantado é o seu financiamento. Em relação aos Programas de Passe Estudantil é preciso discutir a ampliação para o público em situação de vulnerabilidade econômica e social para promover a equidade, ampliando o atendimento para todos que dele necessitam. Mais do que aumentar o número de atendimentos é preciso ampliar o acesso para além da frequência à escola. Estes Programas farão sentido quando permitirem a esses jovens ampliarem o acesso à educação, à formação e desenvolvimento físico, intelectual e moral. A demanda dos estudantes e da população por passe livre considera o acesso à cidade, a bens, serviços e equipamentos culturais e sociais, podendo ser considerada uma demanda pelo direito à cidadania.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A revisão bibliográfica foi realizada a partir da análise de artigos e modelos de programas implantados para atender a demanda estudantil por acesso ao transporte público. O objetivo deste trabalho é discutir as contribuições do movimento estudantil na luta pelo acesso ao transporte como direito social. A partir da análise destes artigos e modelos de programa de passe estudantil é possível discutir a importância do transporte no acesso à educação, aos direitos sociais e à equipamentos, serviços

públicos e infraestrutura urbana. Esta análise pretende contribuir para a eficácia destes programas no atendimento ao público que os demandam.

Os artigos e os modelos de passe estudantil analisados corroboram o papel fundamental dos estudantes na conquista do direito ao transporte. As lutas pelo passe livre estudantil despontaram no país no início do novo século, surgiram do movimento estudantil secundarista e tiveram como objetivo barrar o aumento das passagens. Estes movimentos foram a base para o surgimento de uma luta nacional que levou à criação do Movimento Passe Livre e para várias conquistas dos estudantes em diversos municípios do país. O movimento estudantil foi fundamental no despertar da atenção da sociedade para a questão do transporte como direito fundamental, conseguindo a sua inclusão na Constituição Federal com direito social.

Os artigos analisados, embora não trabalhem especificamente o tema da educação, com exceção do artigo de Nascimento (2013), concordam que o transporte é o meio pelo qual populações periféricas podem acessar bens, serviços e direitos sociais concentrados nos centros urbanos. Ainda que os programas de passe estudantil pesquisados tenham o potencial de garantir o acesso à escola, eles não são sinônimos de acesso à aquisição de conhecimento, habilidades e valores que ajudam no desenvolvimento do potencial de criatividade e de transformação da realidade.

A distância e os custos elevados com o transporte são fatores de exclusão para as populações de baixa renda que são obrigadas pela especulação imobiliária a viverem em áreas isoladas e desprovidas de equipamentos e serviços públicos. Estas alterações estruturais provocadas pela expansão e aglomeração populacional dos grandes centros urbanos brasileiros evidenciam a importância do transporte como direito social fundamental. Para as populações periféricas isso representa também a porta de entrada aos demais direitos.

Conclui-se, portanto, ser fundamental a discussão do papel do transporte público na garantia de acesso a bens e serviços pelas populações periféricas dos grandes centros urbanos. Esta pesquisa demonstra a importância da promoção de políticas públicas que garantam também o acesso desta população aos bens culturais e sociais que compõem a formação humana. A aquisição de conhecimento e habilidades essenciais é o passaporte para o exercício da cidadania e inserção na sociedade dos jovens da periferia. A garantia ao transporte público deve fazer parte do planejamento urbano, da mobilidade e da cidade para todos.

Referências:

ABRAMOVAY, Miriam. Castro, Mary Garcia. **Ensino médio: múltiplas vozes**. Brasília: UNESCO/MEC, 2003

ARROYO, Miguel. **Em Aberto**, Brasília, v.17, n.71, p. 33-40, jan.2000.

Anuário Brasileiro de Educação Básica – **PNAD Contínua 2018**

<https://www.todospelaeducacao.org.br/conteudo/anuario-brasileiro-da-educacao-basica-2018-disponivel-download> Acesso em: 10 abr. 2019

BELO HORIZONTE, **Auxílio de Transporte Escolar**. Lei 10.106 de 21 de fevereiro de 2011.

BELO HORIZONTE. **Plano Plurianual de Ação Governamental**

<https://prefeitura.pbh.gov.br/transparencia/contas-publicas/plano-plurianual-ppag/ppag-2018-2021> Acesso em 03/012020.

BRASIL, **Estatuto da Criança e do Adolescente**. 1990.

BRASIL, CRFB, **Constituição da República Federativa do Brasil**. 1988.

BRASIL, **Lei de Diretrizes e Bases da Educação**, Lei nº 9.394/96, de 20 de dezembro de 1996

BRASIL, **Altera a Lei nº 9.394/96**, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, para dispor sobre a formação dos profissionais da educação e dar outras providências. Lei nº12.796 de 04 de abril de 2013.

CAYRES, Giovanna Rossetto Magaroto. **Direito fundamental social ao transporte: Políticas Públicas, reserva do possível e mínimo existencial**. 118 fls. Dissertação (Mestrado em Direito) – Centro Universitário Eurípides de Marília, Fundação de Ensino Eurípides Soares da Rocha, Marília, 2017

CUNHA, J. M. P. da; JAKOB, A. A. E.; HOGAN, D. J.; CARMO, R. L. do. **A vulnerabilidade social no contexto metropolitano: o caso de Campinas**. In: CUNHA, J. M. P. da (Org.). **Novas metrópoles paulistas: população, vulnerabilidade e segregação**. Campinas: Nepo/Unicamp, 2006, p.143-168.

DISTRITO FEDERAL. Lei n.º 4.462, de 30 de julho de 2010. Altera a Lei n.º 4.462, de 13 de janeiro de 2010, que dispõe sobre o Passe Livre Estudantil nas modalidades de transporte público coletivo.

GALVÃO, Maria Cristiane Barbosa. Levantamento bibliográfico e pesquisa científica. *In*: **Fundamentos de Epidemiologia**. Barueri: Manole, 2011. Disponível em: http://www2.eerp.usp.br/Nepien/DisponibilizarArquivos/Levantamento_bibliografico_Cristiane_Galv.pdf. Acesso em: 15 de jan. De 2020.

IBGE educa jovens. Disponível em:

<https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/18318-piramide-etaria.html>

Acesso em 08 de maio de 2019.

IBGE População. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/> Acesso em 28 de junho de 2019.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDOS E PESQUISA EDUCACIONAL ANÍSIO TEIXEIRA. **Dados Indicadores Educacionais 2018**. Disponível em: <<http://portal.inep.gov.br/web/guest/indicadores-educacionais>>. Acesso em: 29 abr. 2019.

LEON, Fernanda Leite Lopes de. MENEZES FILHO, Naércio Aquino. **Reprovação, Avanço e Evasão Escolar no Brasil**. USP, 2003.

MAFFESOLI, M. (1995). A contemplação do mundo. Porto Alegre: Artes e Ofícios.

NASCIMENTO, Elis de Aquino Ferreira. **A construção da mobilidade no transporte coletivo do Rio de Janeiro: o caso do passe livre para estudantes**. Rio de Janeiro: UFRJ/ECO. Monografia em Jornalismo. Rio de Janeiro 2013 – Universidade Federal do Rio de Janeiro/Escola de Comunicação.

PARENTE, Mari Pia. O que a criança não pode ficar sem, por ela mesma. Participação infantil no plano nacional pela primeira infância São Paulo 2010. http://prattein.com.br/home/images/stories/Direitos_da_Criana_e_do_Adolescente/Oq_a_cca_nao_pode_ficar_sem.pdf Acesso em: 23 de janeiro de 2020

RIO DE JANEIRO, **Decreto n.º 38.280, de 29 de janeiro de 2014**. Institui o Passe Livre Universitário e amplia benefícios aos estudantes da Rede Pública de Ensino, alterando o Decreto n.º 32.842 de 1.º de julho de 2010, que institui o Bilhete Único Carioca.

SANTIAGO, Luísa Vieira Souto; Burgos, Marcelo Tadeu Baumann. **O Movimento Passe Livre e as Jornadas de Junho: mobilidade e direito à cidade em pautas nas ruas**. Rio de Janeiro, 2015, 94p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

SÃO PAULO, **Lei n.º 15.692, de 19 de fevereiro de 2015**. Autoriza o Poder Executivo a conceder isenção integral do pagamento de tarifa aos estudantes do ensino fundamental, médio e superior nos transportes públicos de passageiros.

SOARES, Tiago da Silva. **Movimento passe livre: das tarifas de ônibus ao direito à cidade**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense - UNESC, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Socioeconômico - CRICIÚMA/SC 2017.

SOUZA, Jessé. **A parte de baixo da sociedade brasileira**. Revista Interesse Nacional, v.14, p. 33-41,2011.