

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
JORNALISMO

**A CONSTRUÇÃO DA MOBILIDADE NO TRANSPORTE
COLETIVO DO RIO DE JANEIRO: O CASO DO
PASSE LIVRE PARA ESTUDANTES**

ELIS DE AQUINO FERREIRA NASCIMENTO

RIO DE JANEIRO
2013

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
JORNALISMO

**A CONSTRUÇÃO DA MOBILIDADE NO TRANSPORTE
COLETIVO DO RIO DE JANEIRO: O CASO DO
PASSE LIVRE PARA ESTUDANTES**

Monografia submetida à Banca de
Graduação como requisito para obtenção
do diploma de Comunicação Social/
Jornalismo.

ELIS DE AQUINO FERREIRA NASCIMENTO

Orientadora: Profa. Dra. Janice Caiafa Pereira e Silva

RIO DE JANEIRO
2013

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO

TERMO DE APROVAÇÃO

A Comissão Examinadora, abaixo assinada, avalia a monografia **A construção da mobilidade no transporte coletivo do Rio de Janeiro: o caso do passe livre para estudantes**, elaborada por Elis de Aquino Ferreira Nascimento.

Monografia examinada:

Rio de Janeiro, no dia 15 /07/2013

Comissão Examinadora:

Orientadora: Profa. Dra. Janice Caiafa Pereira e Silva
Doutora em Antropologia pela Cornell University
Departamento de Comunicação - UFRJ

Prof. Eduardo Granja Coutinho
Doutor em Comunicação pela Escola de Comunicação - UFRJ
Departamento de Comunicação - UFRJ

Profa. Ilana Strozenberg
Doutora em Comunicação pela Escola de Comunicação - UFRJ
Departamento de Comunicação – UFRJ

RIO DE JANEIRO

2013

FICHA CATALOGRÁFICA

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, 2013.

Monografia (Graduação em Comunicação Social/ Jornalismo) –
Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Escola de Comunicação
– ECO.

Orientadora: Janice Caiafa Pereira e Silva

NASCIMENTO, Elis de Aquino Ferreira. **A construção da mobilidade no transporte coletivo do Rio de Janeiro: o caso do passe livre para estudantes.** Orientadora: Janice Caiafa Pereira e Silva. Rio de Janeiro: UFRJ/ECO. Monografia em Jornalismo.

RESUMO

Este trabalho busca examinar e investigar a gratuidade estudantil nos transportes da capital e da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. O alto custo com a passagem muitas vezes impede que os estudantes continuem na escola, ou que invistam em outras atividades para sua formação e lazer. Entende-se que a educação é um direito de todos e que o transporte é peça chave para a garantia desse direito que é, também, um dever do Estado. Analisando a legislação e observando as principais restrições ao uso do passe livre no Rio - como limite do número de viagens - e ouvindo as reivindicações dos alunos, procura-se entender como o passe livre se relaciona ao acesso à educação e, também à cultura e lazer.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha família por todo apoio e investimento na minha educação, especialmente aos meus pais Romar e Eliete. O trabalho árduo de vocês não foi em vão. Às minhas irmãs Vitória e Clara: mesmo com o barulho que vocês fazem eu as amo.

Aos meus amigos que tanto ajudaram com suas dicas de leituras, correções e revisões dos meus rascunhos, especialmente ao Celso, Camille, Daniel e Jorge: as opiniões de vocês foram essenciais para que eu começasse meu trabalho. Sou grata também à minha grande companheira, inseparável durante todos os anos da graduação, Renata. Nossas discussões filosóficas sempre me renderam ótimas reflexões e nossas viagens me deram muita história para contar. E aos meus tantos outros amigos de viagens, forrós e conversas fiadas: Saulo, Rafael Zincone, Vinícius Cunha, Rafael Lino, Marianas Bossan e Calil, Victor, Luís. Aos meus amigos de Manaus, do ensino médio e dos primeiros anos de faculdade.

Ao meu namorado Mickaël que, mesmo sem ser nativo em português, sempre se esforçou para ler meus textos e me aconselhar durante a produção do trabalho. Je t'aime très fort.

Aos meus professores que foram decisivos na minha formação. Também aos meus parceiros do Núcleo de Solidariedade Técnica (SOLTEC) da UFRJ. Poder conviver com vocês foi essencial para que eu encontrasse o meu caminho dentro da pesquisa universitária. Aos companheiros do Jornal “A notícia por quem vive” da Cidade de Deus. Através de vocês e do SOLTEC pude conhecer a comunicação comunitária entender a importância da democratização da comunicação. Não posso me esquecer dos parceiros da Cooperação Social da Fiocruz, outro grande espaço lindo do qual pude participar e aprender/ensinar. À minha orientadora Janice Caiafa. E, por fim, agradeço aos meus entrevistados. Sem a participação de vocês boa parte desse trabalho não seria possível.

SUMÁRIO

1. Introdução.....	5
2. A cidade e o acesso a direitos	8
2.1. Transporte público e mobilidade urbana.....	10
2.2. Passe livre, educação e inclusão social.....	15
2.3. Passe livre e legislação: o caso do Rio de Janeiro.....	18
2.4. Gratuidade no Rio de Janeiro: diferentes modalidades e cartões.....	19
3. Passe livre, metodologia e trabalho de campo.....	26
3.1. Entrevistas.....	28
3.1.2. Estudantes	30
3.1.3. O perfil e o papel do movimento estudantil na luta pelo passe livre	35
3.1.4. Síntese dos depoimentos	44
3.2. Observação participante: a Universidade vai às ruas.....	47
4. Conclusão	49
5. Referências Bibliográficas:.....	51
6. ANEXOS	60

1. INTRODUÇÃO

Em junho deste ano, milhares de brasileiros foram às ruas protestar contra o aumento das tarifas do transporte público e para chamar a atenção para este setor fundamental a todos. Os manifestantes ocuparam e deram um novo sentido ao espaço urbano durante os protestos. Eles ajudam a escrever um novo episódio na História das lutas pelo transporte público, travada há muitos anos no país.

Impulsionados pelo Movimento Passe livre de São Paulo e por outros grupos, essas pessoas se mobilizaram, principalmente, pelas redes sociais e levaram para as ruas de diversas cidades do país a bandeira do passe livre estudantil. Depois das grandes passeatas alguns governos municipais e estaduais reduziram o valor das tarifas, e o Senado já colocou como prioridade a votação da Lei do Passe Livre. O primeiro grande passo foi dado.

A população sente no dia a dia as consequências dos anos de abandono deste sistema pelo poder público deixando-o nas mãos das empresas, que o 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.

O momento é propício para falar em transporte, mobilidade urbana, ocupação da cidade e o passe livre. Apesar de nunca terem saído da pauta dos estudantes e dos movimentos sociais, nos últimos anos os debates e estudos sobre esses temas vêm ganhado mais força. Estudar o transporte na área de Comunicação ainda é recente, mas o interesse pelo tema tem atraído muitos pesquisadores, que veem um espaço comunicacional a ser explorado no estudo do sistema de transporte, da interação entre estranhos nos coletivos, da mobilidade, ocupação e intervenção na cidade, como fazem Janice Caiafa, Paiva e Sodré (2004), entre outros.

O transporte e a comunicação se relacionam o tempo todo: a legislação de trânsito pode ser entendida como uma comunicação escrita; os sinais e placas de trânsito são tipos de comunicação visual e/ou sonoros; o metrô, segundo Janice Caiafa (2013), pode ser considerado como um “grande circuito de dispositivos comunicacionais”, com computadores que regem o sistema com bastante autonomia e até os trens andam sem

piloto, etc. Caiafa (2004) também explora o que ela denomina “comunicação da diferença”, ou seja, como interagimos e nos comunicamos com desconhecidos no transporte coletivo.

No caso deste trabalho, extensão do meu projeto de iniciação científica orientado pela professora Janice Caiafa entre 2012 e 2013, pesquisei como funciona o passe livre estudantil nos transportes públicos da capital e da Região Metropolitana do Rio de Janeiro¹ e como ele pode permitir ou restringir o acesso à educação e à cidade.

Durante a pesquisa foram realizadas entrevistas com onze estudantes secundaristas e universitários de instituições públicas e particulares dessa região. O movimento estudantil, representado pela Aerj (Associação dos estudantes secundaristas do Estado do Rio de Janeiro), Fenet (Federação Nacional dos Estudantes de Ensino Técnico) e Une (União Nacional dos estudantes), também foi ouvido. O trabalho foi dividido em análise bibliográfica, entrevistas e observação participante. E a metodologia usada está baseada na Etnografia, método narrativo e investigativo próprio da Antropologia.

No primeiro momento discute-se o direito à cidade e como o transporte age na ocupação do meio urbano, possibilitando que as pessoas se misturem e possam se dispersar. Tratamos sobre o transporte público como facilitador do acesso a outros direitos, geralmente concentrados nas grandes cidades, tais como a saúde, educação e cultura. O sistema de transporte brasileiro é brevemente analisado, levantando discussões sobre a privatização do espaço urbano, a opção do governo em incentivar o automóvel e a monopolização do sistema de transporte, usando principalmente como exemplo o Rio de Janeiro. Em seguida é apresentada uma análise sobre o passe livre no Rio de Janeiro, passando rapidamente pela história da sua conquista, até os detalhes das leis que o garantem e o funcionamento do sistema. Há também uma análise detalhada dos cartões de gratuidade estudantis atuais.

No segundo capítulo, a metodologia e o trabalho de campo ganham destaque. Os argumentos e opiniões de diferentes alunos e militantes do movimento estudantil sobre o passe livre são apresentados, ressaltando suas particularidades e contradições.

¹ Municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Duque de Caxias, Itaguaí, Mangaratiba, Nilópolis, Nova Iguaçu, São Gonçalo, Itaboraí, Magé, Maricá, Niterói, Paracambi, Petrópolis, São João de Meriti, Japeri, Queimados, Belford Roxo, Guapimirim. Fonte Governo do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=87129> Acessado em 03/07/2013.

Também faço um breve relato da minha “observação participante” durante uma passeata pelo passe livre.

O objetivo deste trabalho é contribuir para a discussão sobre a importância do passe livre na construção da mobilidade dos estudantes. 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.

2. A CIDADE E O ACESSO A DIREITOS

O que é cidade? De acordo com o dicionário Houaiss ela é uma “aglomeração humana de certa importância, localizada numa área geográfica circunscrita e que tem numerosas casas, próximas entre si, destinadas à moradia e/ou a atividades culturais, mercantis, industriais, financeiras e a outras não relacionadas com a exploração direta do solo”. Para Park (*apud* SILVA: 1987), “a cidade é concebida como uma entidade físico-territorial empiricamente constituída e delimitada no espaço por critérios geográficos, demográficos, numéricos e político-administrativos”. (SILVA: 2012, p 48).

A cidade também “instaura um espaço de comunicação”, proporcionado pelas trocas, pelo contato com o outro e pelas informações em constante circulação. Nossos olhos são atraídos pelas diversas imagens, placas, pichações, vitrines, outdoors e outros estímulos visuais e sonoros presentes nela; “a comunicação urbana é marcada pela polifonia” (SODRÉ: 2006, p. 2).

Dentro desta perspectiva, podemos entender a cidade não apenas como palco de importantes acontecimentos sociais, políticos e culturais ou como centro de fluxos financeiros e trocas comerciais, mas como “campo semântico” e lugar de experimentação da alteridade no interior do qual, subjetividades, criadoras ou não, podem ser geradas. (SODRÉ: 2012, p 1)

Quando pensamos em cidade imaginamos prédios, empresas, trânsito, toda a sorte de pessoas e serviços. “A cidade envolve práticas cotidianas, sistema de valores e percepções, mobilidade, proximidades e distanciamentos físicos, mas também sociais, entre outros aspectos”. (SILVA: 2012, p.49).

O historiador Lewis Mumford vê a cidade como um ímã que atrai o estrangeiro, o *outsider* que busca o novo, oportunidades, etc. Em *Aventura das Cidades* Janice compartilha a definição de Mumford e afirma que a cidade é uma “convergência de trajetórias, um ponto de atração onde os circuitos se reúnem momentaneamente”. (CAIAFA: 2007, p. 117). A urbanista Raquel Rolnik também enxerga a cidade como campo magnético:

[...] a cidade contemporânea se caracteriza pela velocidade da circulação. São fluxos de mercadorias, pessoas e capital em ritmo cada vez mais acelerado, rompendo barreiras, subjugando territórios. [...] Ela é um ímã, um campo magnético que atrai, reúne e concentra os homens. (ROLNIK: 2004, p. 12).

A cidade é feita pelas pessoas, é feita pelo contato, pelo encontro, pelos fluxos. Ela é esse imã, pois, por concentrar a maior parte dos serviços, de oportunidades de empregos, escolas, etc, atrai a população. Para ter acesso aos direitos básicos do cidadão, como saúde e educação, por exemplo, é preciso locomover-se dentro da cidade, ou ir àquela que oferece mais recursos.

O deslocamento temporário, ou seja, aquele que ocorre para fins de trabalho ou estudo com retorno ao município de origem, o que chamamos de movimento pendular, está geralmente ligado à expansão de uma determinada região que exerce uma influência em termos de centralidade, em boa parte das vezes, do mercado de trabalho. (SILVA: 2012, p. 74)

A cidade é marcada pela heterogeneidade, pelos contrastes, e isso se refere também às diferentes pessoas que circulam por ela e que a ocupam. Caiafa (2007) enfatiza que nas cidades nos defrontamos com desconhecidos e nos deparamos com outros mundos. Em meio ao caos do trânsito, da pressa dos transeuntes, temos a chance de fugir do nosso gueto. Nela podemos nos misturar, e “[...] o transporte coletivo é um agente importante dessa mistura, já que leva pessoas para longe de seus núcleos familiares, de suas áreas vizinhas” (CAIAFA: 2007, p 66). Dessa forma o transporte age a favor da dessegregação

O transporte coletivo é um grande agente dos desafios da cidade porque constrói acesso aos lugares e pode criar em seu meio mesmo um tipo de ocupação coletiva do espaço urbano. A ocupação do espaço em movimento, quando nos transportamos coletivamente, envolve também um confronto com desconhecidos. O transporte coletivo, ao distribuir de alguma forma a população, ao conduzir para longe das vizinhanças, tem um aspecto dessegregante. Ocorre uma dessegregação, mesmo que provisória e local. O transporte coletivo reúne à sua maneira desconhecidos e dispersa a população, realizando por si só uma abertura. (CAIAFA: 2007, p. 119).

O transporte coletivo é agente 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. Dessa forma perdemos o direito de acessar a esses direitos fundamentais, garantidos pela Constituição Brasileira.

O acesso ao capital econômico, social e cultural tem estreita relação com as condições de mobilidade, tanto no espaço social quanto no espaço físico. Da perspectiva da localização dos grupos sociais no espaço – referindo-se a estar

em um lugar ou poder mover-se entre distintos lugares –, tal acesso remete às condições de mobilidade ou imobilidade espacial. (SILVA: 2012, p. 165)

2.1 Transporte Público E Mobilidade Urbana

A localização no espaço urbano se mostra cada vez mais de extrema importância para potencializar ou restringir o acesso a distintas oportunidades de inserção social, educacional, ocupacional. (SILVA: 2012, p. 54). 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. Por mobilidade urbana entende-se “a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade”², proporcionada pela oferta de transporte e pela infraestrutura de circulação.

A componente mobilidade, é conformada por dois elementos: sistemas de transportes em suas diversidades (coletivo x individual; público x privado; etc.) e o sistema físico de circulação, em princípio este terceiro componente deveria ser entendido como resultante dos outros dois. (SILVA: 2012, p 59)

A mobilidade urbana é fundamental para o acesso e ocupação coletiva da cidade, e para que ela seja viável é necessária uma rede de transportes públicos de qualidade, uma variedade na oferta, maior cobertura da rede viária e preços das tarifas acessíveis para a população mais pobre que, por morar distante, é a que tem mais necessidade de utilizar o coletivo. O tema é tão importante e atual que em janeiro de 2012 foi promulgada a Lei nº 12.587, mais conhecida como a “Lei da Mobilidade Urbana”. A nova legislação faz parte da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PMU)³ que busca promover entre outras coisas “a acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável das cidades, equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano”.⁴

² Definição do Greenpeace: <http://www.greenpeace.com.br/cade/sobre/> Acessado em 20/06/2013

³ A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (BRASIL: 2012, Art. 2º Lei nº [12.587](#)) Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm Acessado em 20/06/2013.

⁴ Texto da Lei nº [12.587/2012](#) Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm Acessado em 20/06/2013

A lei determina, como regra geral, que os Municípios com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes elaborem o Plano de Mobilidade Urbana (PMU), levando em conta as disposições do Plano Diretor. Os Municípios tem o prazo máximo de 3 anos a partir de 2012 para elaborar seus planos de mobilidade urbana, ou seja, até janeiro de 2015. Passado esse prazo, as cidades que não tiverem elaborado o plano não poderão receber do Governo Federal recursos financeiros destinados à mobilidade urbana, até que elaborem o PMU. (Greenpeace)⁵

A sociedade civil também tem se organizado em fóruns de discussão e em grupos que tratam sobre a questão do transporte, como é o caso do Fórum Permanente de Mobilidade Urbana da região Metropolitana Rio de Janeiro⁶. O Greenpeace, Organização não governamental conhecida pelas suas ações em defesa do meio ambiente, lançou a campanha “#Cadê o Plano da Mobilidade urbana?”, visando incentivar que os cidadãos participem das tomadas de decisão no planejamento urbano de suas cidades, no contexto da promulgação da Lei 12.587 e da construção dos Planos de Mobilidade. Até agora, segundo a ONG, nove capitais apresentaram seus projetos, entre elas o Rio de Janeiro, cujo projeto ainda não está disponível para consulta.

O transporte coletivo é indispensável para o acesso à cidade. A falta de mobilidade urbana, como afirma Caiafa, “pode ser operadora de exclusão social e da distribuição do poder” (CAIAFA: 2002, p. 22). 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. Mesmo nas favelas – notadamente as pacificadas – está difícil de habitar. Outrora moradia dos mais humildes, o aluguel nas comunidades subiu 7% a mais do que no resto da cidade, segundo dados divulgados pela FGV em 2011⁷. Sem condições de custear a vida na cidade os pobres migram para cada vez mais longe do coração da *urbe* e isso os deixa numa situação de vulnerabilidade social, pois eles precisam pagar mais caro para ter acesso à vida urbana.

Atualmente, no Brasil e especialmente nas áreas metropolitanas, os pobres têm migrado para espaços e até municípios mais distantes das áreas centrais, em muitos casos, afastando-se dos espaços com oportunidades maiores de

⁵ Fonte: Site Greenpeace: O que é o plano de mobilidade urbana (PMU). Disponível em: <http://www.greenpeace.com.br/cade/sobre/> Acessado em 24/05/2013

⁶ Sobre o Fórum: <http://www.mobilidadeurbanarj.org.br/>

⁷ Fonte: NERI, M. C. (org). A economia da Rocinha e do Alemão, as UPPs e o Microcrédito: Do choque de Ordem ao de Progresso. Rio de Janeiro: FGV, CPS, 2011, p. 44. Disponível em: <http://www.cps.fgv.br/cps/favela2/> Acesso em: 18/04/2013

emprego. (SILVA & RODRIGUES, 2009; BRITO & SOUZA, 2005 *apud* SILVA: 2012, p.62).

Este fenômeno é uma das consequências da privatização do espaço urbano, que também tem a ver com o incentivo ao uso do automóvel em detrimento ao transporte coletivo. “Fatos novos emergem nas cidades, tais como os condomínios fechados, os “shoppings”, as vias públicas privatizadas, a territorialização da violência, a privatização dos serviços públicos, a difusão da informalidade do trabalho e da moradia, entre outros” (MAMMARELLA & LAGO *apud* SILVA: 2012, p. 129). Caiafa também discute a privatização do espaço urbano destacando que:

A ênfase no automóvel acaba por impor esse uso inadequado do solo urbano. São quilômetros destinados à preservação da propriedade privada que não são usados para outros fins mais desejáveis em que a cidade é partilhada – por exemplo, parques públicos ou mesmo lojas ou restaurantes, onde ao menos a ocupação é coletiva. Os grandes shoppings, onde se instalem, impõem com exigência esse desperdício de espaço urbano, que é também uma forma de subsidiar o automóvel. (CAIAFA: 2002, p. 24)

Isso acontece porque vivemos uma lógica de cidade-empresa. Nessas cidades, altamente competitivas entre si, as políticas públicas já não são pensadas para o cidadão, mas para atrair os empresários à procura dos melhores locais para investir. O Estado se faz mínimo para abrir espaço ao capital, “vende-se” a cidade para a iniciativa privada. Segundo Caiafa, “no neoliberalismo [...] o Estado se ausenta”, e entrega setores estratégicos, como o transporte, “ao mercado, às vicissitudes dos investimentos do capita”. (CAIAFA: 2002, p. 31). Isso acirra as disparidades socioeconômicas, pois a maior parte da população fica fora da cidade e tem seus direitos negligenciados.

Portanto, enquanto as cidades operam como nós urbanos em uma hierarquia mundial, os Estados se reorganizam para melhorar a competitividade de suas grandes cidades e regiões, em que as próprias escalas se tornam objeto de disputa. No geral, essas intervenções “glocais”, como sugere Swyngedouw (1992, 1997), são focadas em megaprojetos, visando melhoria da capacidade produtiva dos lugares e não melhoria das condições de vida da população. As cidades, enquanto lugar de sobrevivência se torna fragmentadas e deficientes, não são pensadas enquanto um sistema onde se localizam atividades produtivas, postos de trabalho, e também pessoas com recursos e oportunidades diferenciados. (SILVA: 2012, p. 55)

A privatização do espaço urbano está relacionada também ao incentivo do uso do carro como meio de transporte diário. Em *Aventura das Cidades*, Janice Caiafa nos

diz que “o desenvolvimento das cidades brasileiras é contemporâneo da expansão do automóvel” (CAIAFA: 2007, p. 22). Nossas cidades já surgiram orientadas para o transporte individual, contribuindo para a segregação espacial e social. “O desprezo pelo transporte coletivo é figura de um desejo de segregação, conservador e familiarista, privatista e que trabalha, portanto, contra a própria cidade”, defende Janice (CAIAFA: 2007, p. 66). Políticas públicas favorecem o automóvel em detrimento dos transportes coletivos. Segundo Janice “nas cidades brasileiras encontramos o problema do subsídio ao automóvel e da privatização do espaço público” (CAIAFA: 2002, p. 43). Podemos também mencionar as constantes reduções do IPI (Imposto sobre produtos industrializados), que nos últimos anos fez as vendas de automóveis dispararem no país⁸.

“Há várias maneiras de favorecer e mesmo subsidiar o transporte individual, malgrado a presença mais expressiva de um sistema de transporte coletivo: investir predominantemente em viadutos e outras vias de escoamento do trânsito, organizar o trânsito em prol do veículo e não do pedestre e precarizar o transporte coletivo disponível. Estas características estão fortemente presentes na cidade do Rio de Janeiro” (CAIAFA: 2002, p. 23)

A saída de investir no transporte coletivo, segundo Caiafa, “é o primeiro e mais forte caminho para corrigir os problemas do trânsito e desprivatizar a cidade” (CAIAFA: 2002, p. 25). No entanto, poucos são os investimentos no setor, e as mudanças ainda estão longe de melhorar a qualidade e o acesso ao transporte público. A tarifa continuou a subir nos últimos anos e, recentemente, a insatisfação popular fez com que milhares de pessoas saíssem às ruas do país em protesto contra o valor das passagens. As manifestações que reuniram cerca de um milhão de cariocas nos dias 17 e 20 de junho no centro do Rio, fez a prefeitura e o governo do Estado voltarem atrás e reduziram o preço das passagens⁹. A revolta foi clara, nos últimos quatro anos, a passagem paga nos ônibus cariocas passou de R\$2,20 em 2009, para R\$2,75 em 2012. Ela chegou a ser reajustada para R\$ 2,95 por um pequeno período em junho de 2013, no

⁸ As vendas de veículos novos no mercado brasileiro somaram 3.141.226 unidades em 2009, o que significa uma alta de 11,35% na comparação com 2008, segundo dados divulgados hoje (2010) pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabreve). Os dados incluem automóveis, veículos comerciais leves, caminhões e ônibus. No ano fechado, considerando apenas automóveis e veículos comerciais leves, as vendas de 3.009.482 unidades representaram uma alta de 12,66% ante 2008) Fonte: http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL1435161-9356,00.html Acessado em 01/04/2013

⁹ Notícia sobre a redução dos preços e as passeatas: <http://oglobo.globo.com/rio/paes-recua-anuncia-que-passagens-voltarao-custar-275-8746258> Acessado em 25/06/2013

entanto, com a pressão social, ela voltou a custar R\$ 2,75. O mesmo aconteceu com os outros modais e cartões. O bilhete único intermunicipal, por exemplo, que funciona desde 2010, sofreu uma série de reajustes: de R\$4,40 na época do seu lançamento, para R\$4,95, depois para R\$ 5,20¹⁰. Sem falar dos aumentos das tarifas do metrô, de R\$2,80 para R\$3,50, e após a passeata de junho caiu para R\$3,10. Já as barcas, que tiveram um aumento de mais 60% no valor do bilhete, saltando de R\$2,80 para R\$ 3,30 sem Bilhete único, e R\$4,80¹¹ com Bilhete único, custam agora R\$3,10 e R\$4,50 respectivamente. E por fim o trem que, nos últimos três anos, aumentou a tarifa de R\$2,50 para R\$3,10 no início de 2013¹², reduzidas para R\$2,90 também em junho.

No Rio, como em muitas capitais brasileiras, o transporte é operado por empresas privadas e nessa lógica do lucro este direito tão básico do cidadão é negligenciado. Como afirma Caiafa “a mobilidade da população do Rio de Janeiro se encontra encaixada num esquema estrito e muito particular de produção do lucro” (CAIAFA: 2002, p. 28). No Rio de Janeiro “o transporte coletivo por ônibus é monopolizado por um pequeno número de empresas familiares” (CAIAFA: 2002, p. 28), que monopolizam o negócio há anos. Os ônibus, principal meio de transporte, “funcionam nas malhas de um modelo privado e concentracionário”. (CAIAFA: 2007, p. 128) e permitir isso “é [...] dificultar o trânsito da população e [...] dificultar também essa experiência subjetiva que está no coração da dispersão urbana (CAIAFA: 2002, p. 176).

Acessibilidade a oportunidades de emprego, recursos e serviços de bem-estar pode ser obtida por um preço, e esse preço é, geralmente, igualado ao custo de superar distâncias, de usar o tempo, etc. Mas não é fácil medir o preço que as pessoas pagam. [...] o preço social que as pessoas são forçadas a pagar, para ter acesso a certas facilidades, é algo que pode variar desde o simples custo direto envolvido no transporte até o preço emocional e psicológico imposto a um indivíduo que tem resistência intensa a fazer alguma coisa (HARVEY *apud* SILVA: 1973, p.45).

¹⁰ Fonte: <http://www.detro.rj.gov.br/?n=1718> Acessado em 01/04/2013

¹¹ Fonte: <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/04/02/tarifa-de-metro-no-rio-sobe-para-r-350-nesta-terca-barca-vai-a-r-480.htm> Acessado em 01/04/2013

¹² Fontes: <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2010/12/17/passageiros-de-trens-reclamam-de-aumento-da-tarifa/> e <http://www.supervia.com.br/noticia.php?n=nota-supervia-a%80%93-aumento-da-tarifa&cod=381> Acessado em 01/04/2013

2.2. Passe livre, educação e inclusão social

O transporte tem um potencial de atenuar as diferenças sociais quando promove “o acesso aos serviços essenciais e às oportunidades que as cidades oferecem” (GOMIDE: 2006, p. 249). Sem acesso ao transporte e com a mobilidade reduzida ou inexistente o cidadão fica excluído dos serviços urbanos

A existência de um serviço de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade, que garanta a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, pode aumentar, consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres, propiciar o acesso aos serviços sociais básicos (saúde, educação, lazer) e às oportunidades de trabalho. Nesse sentido se entende o transporte coletivo como importante instrumento de combate à pobreza urbana e de promoção da inclusão social. (GOMIDE: 2003, p.10)

Existem várias categorias à margem do acesso ao transporte por vários motivos, um deles é o alto valor das tarifas. Algumas categorias são contempladas com descontos e incentivos de empresas ou órgãos públicos que custeiam parte ou a totalidade de suas passagens. Isto acontece por que há necessidade de tentar dar iguais possibilidades de mobilidade àqueles que, teoricamente, não podem arcar com os gastos do transporte sozinhos. Um exemplo claro e clássico são os trabalhadores com carteira assinada que, desde 1985, têm direito ao vale-transporte. Instituído pela Lei nº 7.418/1985, com este benefício o trabalhador formal compromete até 6% do seu salário para despesas com transporte, sendo os 94% restantes custeados pela empresa contratante. Isto foi uma vitória para os trabalhadores, principalmente os que ganhavam até um salário mínimo, já que os gastos com a passagem consumiam até 31% de seus salários. Apesar de positiva, a mudança não afeta a todos os trabalhadores, pois existem aqueles absorvidos pela informalidade, além dos desempregados, ambos sem direito ao vale-transporte. Sem poder pagar a passagem para procurar emprego, como um trabalhador pobre vai conseguir uma renda, ter a possibilidade de sair da pobreza e incluir-se na sociedade?

A inexistência ou a precariedade na oferta dos serviços e as altas tarifas do transporte público, por exemplo, restringem as oportunidades de trabalho dos mais pobres (na procura de emprego ou no deslocamento ao local de trabalho), condicionam as escolhas do local de moradia, e dificultam o acesso aos serviços de saúde, educação e lazer. (GOMIDE: 2003, p. 10)

A acessibilidade é definida como a “facilidade disponibilizada às pessoas que

possibilite a todos a autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor”.¹³ Ela é “fator integrante do processo inclusivo, é uma questão desafiante para assegurar uma sociedade mais justa, pois diminui a desvantagem” (PIRES: 2009, p. 68). Em relação aos estudantes, foco da pesquisa, fica claro que “a escola é um dos principais meios para alcançar a inclusão social. O passe livre estudantil consiste, portanto, em garantir o acesso à educação”. (PIRES: 2009, p. 68).

Há 23 anos o passe livre é uma realidade para estudantes de escolas públicas na capital carioca. No dia 28 de março de 1990 a Câmara Municipal dos Vereadores aprovou o Artigo 151 da Lei Orgânica que institui este benefício para os estudantes do ensino médio¹⁴.

A história do Passe livre no Rio de Janeiro é resultado da organização e fortalecimento dos estudantes, através dos grêmios, que teve início do período de redemocratização do país. A aprovação, conforme Marjorie Botelho expõe em sua dissertação de Mestrado, decorreu de diferentes momentos vividos na história do país, de protestos e repressões ao movimento estudantil, que sempre pautando o aumento das tarifas no transporte.

Os estudantes, em conjunto com outros setores da sociedade civil, na segunda metade da década de 70 e início dos anos 80, começaram a se reorganizar através de partidos, sindicatos, associações e movimentos estudantis. O movimento estudantil secundarista ressurgiu nos anos 80, época de reconstrução da União Brasileira dos Estudantes Secundaristas (Ubes) e Associação Metropolitana de Estudantes Secundaristas (Ames), em 1981. (BOTELHO: 2006, p.94)

O passe livre foi criado por um motivo semelhante ao vale-transporte, com o objetivo de aliviar o orçamento familiar com os gastos nesse setor – segundo pesquisa realizada por Andrade¹⁵ (2000) *apud* GOMIDE (2003, p. 13) o transporte urbano é o principal item de despesa das famílias de baixa renda – e dar ao estudante um incentivo para frequentar a escola e permanecer nela até finalizar sua formação. O passe livre é uma política pública que garante a crianças, adolescentes e jovens de exercerem seu

¹³ ”Redação dada pela Lei 12.587, Artº 4, inciso III. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm Acessado em 24/06/2013

¹⁴ O projeto original do passe livre previa o passe livre para estudantes de escolas públicas e provadas, do ensino médio e superior (BOTELHO: 2006, p.97)

¹⁵ ANDRADE, T. A. Dispêndio domiciliar com o serviço de saneamento e demais serviços de utilidade pública: estudo da sua participação no orçamento familiar. Relatório Final (projeto BRA/92/028 PMSS). Brasília, 2000.

direito constitucional de obter educação.

O serviço de transporte público coletivo [...] é fundamental para o exercício dos direitos sociais básicos [...] em virtude da essencialidade dos serviços públicos, bem como de seus princípios norteadores, que delimitam as condições mínimas de bem-estar social. A essencialidade de um serviço decorre de sua indispensabilidade e do interesse geral que o serviço satisfaz (Grotti, 2003), estando o transporte coletivo relacionado entre os onze serviços essenciais previstos legalmente. (MARTINS: 2007, p.5)

O acesso à escola, através da mobilidade urbana conquistada com o passe livre, contribui para que esses estudantes – principalmente os mais pobres – tenham a oportunidade de mudar de vida, através da inserção em melhores postos de trabalho, por exemplo. A educação, assim como o transporte, é um agente que pode minimizar ou mesmo possibilitar a eliminação das iniquidades sociais, e inserir novos sujeitos na vida econômica e intelectual das cidades.

[...] a noção de universalidade da condição de cidadania não significava a plena distribuição de riqueza socialmente construída, mas a possibilidade de aquisição de um nível adequado de acessos sociais (Sposati, 1998). Nesse escopo, esse rompimento da cidadania indica tanto a limitação do acesso aos serviços essenciais quanto do exercício dos direitos sociais básicos. (MARTINS: 2007, p.2)

Durante a década de 90 e os anos 2000 até hoje a luta dos estudantes não para. Há ainda várias reclamações sobre o passe, que segundo os estudantes, não é “livre”, pois existem várias restrições quanto ao seu uso. Ano após ano eles vão às ruas para evitar que o benefício seja cortado ou reduzido, e para pedir que ele seja estendido aos outros estudantes excluídos pela Lei. Grêmios, coletivos e movimentos estudantis sempre pautaram a questão do transporte, não é à toa que existem várias organizações, entidades e movimentos que possuem essa pauta, às vezes exclusiva, como é o caso do Movimento Passe Livre de São Paulo, Florianópolis e Rio de Janeiro, que também propõem que a tarifa seja 100% gratuita para todos. Depois da aprovação do Artigo 151, em 1990, vieram outras leis e decretos que regulamentaram o passe livre no estado e município carioca, mas as manifestações estudantis recorrentes mostram que é preciso mais diálogo e reformas para fazer com que o passe seja realmente livre e atinja mais estudantes, garantindo o acesso à educação.

2.3 Passe livre e legislação: o caso do Rio de Janeiro

Durante a pesquisa foram selecionados leis e decretos estaduais, municipais e federais que versam sobre o transporte, a gratuidade e o acesso à educação. No total foram encontradas 11 leis e/ou decretos, municipais, estaduais e federais que falam sobre educação, transporte e gratuidade, cultura e lazer. No Rio de Janeiro as legislações estaduais que asseguram o passe estudantil são: Lei n° 3339/99, Lei n° 3357/2000, Lei n° 4291/2004, Lei n° 4510/2005. Existem ainda as leis ou decretos municipais: Lei n° 3.167/2001 (em vigor); Decreto n° 32842/2010, Lei n.º 5.266/2011 e a Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro. E as federais: Constituição Federal/88, Lei n° 9.394/96, Lei n° 11.947 e o Estatuto da Criança e do Adolescente.¹⁶

Os estados e municípios têm autonomia para criar Leis que regulem a tarifa e a gratuidade no transporte público. Atualmente, na cidade do Rio de Janeiro, a gratuidade no transporte por ônibus é concedida para: Idoso, Deficiente Físico, Rodoviários e estudantes do ensino básico da rede pública uniformizados. De acordo com o Decreto estadual 36992/05¹⁷ para os estudantes:

a gratuidade é exclusiva para garantir o transporte casa - escola - casa, durante o período letivo, não sendo contemplado o transporte para eventos, festas, passeios, etc., que devem ser planejados e garantidos pela direção da unidade escolar, através do uso da verba da própria escola.

Isso exclui ou limita o direito ao lazer e à cultura pleiteados pelos estudantes e garantidos pela Constituição¹⁸. Faz parte da formação do aluno ida a cinemas, teatros, shows pois:

As atividades de lazer e integração social são essenciais para o bem-estar das famílias [e reforço, do estudante], apoiando a rede de solidariedade e de contatos pessoais, fundamentais para conseguir uma colocação no mercado de trabalho. Toda pessoa necessita permanecer integrada à comunidade para preservar seu senso de valor. A segregação espacial, caracterizada pela limitação da mobilidade para fins laborais, na medida em que impede o desenvolvimento das capacidades humanas, provoca a desigualdade de acesso às oportunidades entre os grupos sociais, colabora na perpetuação do círculo vicioso da exclusão social. (GOMIDE, 2006. p, 244)

¹⁶ Ver tabelas em anexo. Páginas 60 a 64.

¹⁷ Disponível em <http://www.faecetec.rj.gov.br/dad/images/stories/decreto%2036992.05%20-%20regulamenta%20a%20lei%204510.05.pdf> Acessado em 24/06/2013

¹⁸ Constituição Federal da República: Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: V - proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm Acessado em 24/06/2013

Os alunos do Pró-uni¹⁹ e cotistas das universidades públicas no município do Rio só têm direito à meia passagem nos ônibus e apenas naqueles que circulam na capital. Eles são beneficiários do chamado “Bilhete Único Carioca Universitário”, que vigora desde 2011. Os estudantes do ensino básico têm acesso ao passe livre no metrô, trem e ônibus, mas o uso do direito se dá de maneiras diferentes nestes modais.

No Brasil não existe uma política integrada ou uma legislação federal que regulamente o passe. A única exceção é a Lei nº 11.947, que cria o Programa Nacional de Apoio ao Transporte (PNATE). No entanto ela se restringe aos “alunos da educação básica pública, residentes em área rural”²⁰. Mesmo com o aumento do número de estudantes²¹ o país ainda não está preparado para atender a demanda dos alunos no quesito transporte. Os estudantes universitários são os mais prejudicados. Mesmo com o aumento de 110%²² no número de estudantes matriculados em cursos de graduação entre os anos de 2001 a 2010 eles são pouco contemplados pela política do passe livre, principalmente no Rio de Janeiro onde o benefício do meio passe é restrito.

2.4 Gratuidade no Rio de Janeiro: diferentes modalidades e cartões

Os tipos de cartão utilizados pelos estudantes são: Bilhete único, Riocard Escolar, Bilhete Único Universitário Carioca e o Cartão de Identificação do Estudante ou Conexão educação.

Todos esses modais têm restrições quanto ao acesso (o estudante só pode se cadastrar no trem, por exemplo, se ele reside e estuda perto de uma estação. E ele só pode embarcar nas estações próximas à sua casa ou escola). Os Bilhetes únicos e

¹⁹ Estudantes bolsistas do Programa Universidade para Todos – ProUni – do Ministério da Educação, matriculados no ensino superior nos cursos de graduação.

²⁰ De acordo com o último censo do IBGE, realizado em 2010, 84% da população brasileira vive nas cidades, boa parte dela está em idade escolar
<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=1766> Acessado em 24/05/2013

²¹ Segundo a mesma pesquisa, o percentual de adolescentes de 15 a 17 anos na escola aumentou para 77,4% (em 2000) para 83,3% (em 2010).

²² Fonte: Censo da Educação Superior, novembro de 2011, Ministério da Educação (MEC). Disponível em:
http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=11799&Itemid=
Acessado em 24/05/2013

Riocard só podem ser usados em ônibus de duas portas, convencionais, sem ar condicionado; oferecem 60 viagens por mês. O Cartão de Identificação do estudante, apelidado pelos alunos de “coleira eletrônica”, além de servir para utilizar o ônibus, é usado para controlar a assiduidade dos alunos na escola – e só indo à escola é possível carregá-lo – e também para regular a distribuição da merenda. Nenhum desses cartões pode ser usado fora do período escolar, em um trajeto que não seja o que está cadastrado nos sistemas (casa-escola), os créditos ficam bloqueados nas férias, mesmo que eles não tenham sido completamente usados, etc.

Abaixo as explicitações e os detalhes do funcionamento de cada cartão, a quem eles se destinam, quais os benefícios que eles trazem e quais são as principais limitações que eles apresentam:

Modalidades de cartão de gratuidades no Rio de Janeiro

1) **Riocard Escolar** ²³:

- Aceito em todos os modais
- **Beneficiários:** Estudantes da Rede Pública de 1º e 2ª graus - Municipal, Estadual e Federal.
- **Direitos:** 60 viagens/mês nos transportes intermunicipais;

2) **Cartão de Identificação do Estudante ou Conexão Educação** ²⁴:

- Atualmente aceito apenas em ônibus
- **Beneficiários:** Estudantes da Rede Pública de 1º e 2ª graus - Municipal, Estadual e Federal.
- **Direitos:** 60 viagens/mês nos transportes intermunicipais;
- **Limitações:** A quantidade de passagens por mês está limitada em 60 (sessenta), independente do número de dias do mês; A quantidade de passagens por dia está limitada em três, e de linhas em cinco, respeitando a restrição de 60 passagens por mês; É necessário validar o Cartão de

²³ http://www.riocard.com/news/Informacoes_rioonibus_24_maiio_2012.pdf Acessado em 26/06/2013

²⁴ <http://download.rj.gov.br/documentos/10112/460849/DLFE-32530.pdf/Cartaodeidentificacaograticidade.pdf>

<http://www.rj.gov.br/web/seeduc/exibeconteudo?article-id=374757> Acessados em 26/06/2013

Identificação do Estudante nos validadores instalados nas unidades escolares diariamente; Somente funciona nos ônibus; Os créditos disponíveis não têm período de uso, porém ficam bloqueados durante o recesso escolar; O aluno, tendo em vista o que consta na Lei nº 4.510/2005 em seu art. 3º, que dispõe que a gratuidade é exclusiva em seu deslocamento entre sua residência e a unidade escolar e vice-versa, que não conste na marcação em sala de aula sua frequência pelo período de 05 (cinco) dias consecutivos, ficará com a gratuidade suspensa até o retorno à sala de aula;

- **Observações:** Alimentação: O Cartão de Identificação do Estudante é uma ferramenta para contabilizar a quantidade de refeições servidas aos alunos; é importante reforçar que o aluno pode servir-se mais de uma vez e que o único limite é o tempo de cinco minutos entre uma refeição e outra.

Presença: O Cartão de Identificação do Estudante também é uma ferramenta utilizada para registrar a presença dos alunos nas aulas. Para registrar a presença do aluno é necessário um computador instalado na sala de aula com o sistema de pauta eletrônica em funcionamento e um leitor de cartões acoplado. Caso o aluno, por algum motivo, não esteja portando o cartão, a presença pode ser registrada pelo professor diretamente no sistema. O cartão funciona como o Bilhete único nos ônibus das linhas intermunicipais, sendo que cada passagem é limitada a duas linhas, no período de duas horas e trinta minutos, com intervalo de 1 hora entre as passagens. A cada linha utilizada fora desta regra será contada uma passagem para os limites diário e mensal. Existe uma exceção para o tipo de ônibus, no município do Rio de Janeiro os cartões também funcionam como o Bilhete Único Carioca, contando uma passagem em linhas de ônibus municipais.

1 – Os alunos que moram e estudam no município do Rio de Janeiro. O Cartão de Identificação do Estudante é aceito apenas nos ônibus das linhas municipais e obedecem às regras dos limites de tempo para

contagem das passagens, os cartões destes alunos não são aceitos em nenhuma linha de ônibus intermunicipal.

2 – Os alunos que estudam no município do Rio de Janeiro e moram em outro município. O Cartão de Identificação do Estudante é aceito em ônibus das linhas intermunicipais, entre o município de residência e o Rio de Janeiro, e em linhas municipais dos dois municípios. Tanto na ida quanto no retorno será contada uma passagem quando o aluno utilizar um ônibus municipal e um ônibus intermunicipal, ou se utilizar dois ônibus de linhas intermunicipais, obedecendo sempre às regras dos limites de tempo explicadas acima.

3 – Os alunos que moram e estudam no mesmo município, que não seja o Rio de Janeiro. O Cartão de Identificação do Estudante é aceito apenas nos ônibus das linhas municipais, porém não utilizam o conceito do Bilhete Único, isto significa que para cada linha utilizada será contada uma passagem. Os cartões destes alunos não são aceitos nos ônibus das linhas intermunicipais.

4 – Os alunos que moram em um município e estudam em outro município. O Cartão de Identificação do Estudante é aceito em ônibus das linhas intermunicipais, entre o município de residência e o da unidade escolar, e em linhas municipais dos dois municípios. Tanto na ida quanto no retorno será contada uma passagem quando o aluno utilizar um ônibus municipal e um ônibus intermunicipal, ou se utilizar dois ônibus de linhas intermunicipais, obedecendo sempre às regras dos limites de tempo explicadas acima.

3) Bilhete único²⁵:

- **Beneficiários:** alunos uniformizados da rede pública de ensino fundamental e médio
- **Limitações:** apenas válido em ônibus convencionais com 02 (duas) portas; controle do itinerário e linhas de ônibus usadas pelos alunos, fiscalizando e dando acesso restrito ao deslocamento casa-escola-casa;

²⁵ <http://www.faecetec.rj.gov.br/dad/images/stories/decreto%20n%2032842.pdf> Acessado em 26/06/2013

- **Observações:** Art. 19. Para os alunos da rede municipal de ensino, a Secretaria Municipal de Educação firmará acordo com os operadores de transporte coletivo ou com a entidade por eles indicada, objetivando o controle da assiduidade escolar; §1º. O acordo entre a Secretaria Municipal de Educação e a(s) entidade(s) a que se refere o caput deverá contemplar o fornecimento de transporte para os alunos das escolas municipais da rede pública de ensino, equipamentos de controle da assiduidade e informações gerenciais para as escolas mediante contrapartida limitada ao máximo de **R\$50.000.000,00** (cinquenta milhões de reais), por ano; §2º. O repasse da contrapartida será feito em parcelas mensais, na proporção da utilização dos serviços de modo a otimizar a alocação das viagens disponibilizadas aos alunos conforme o art. 12 deste Decreto, nos termos do acordo a que se refere o caput deste artigo 19; §3º. Será obrigatória a disponibilização, diariamente, à Secretaria Municipal de Educação, consulta a relatórios com informações de assiduidade processadas, contendo, no mínimo, os seguintes dados:

I – relação de todos os alunos cadastrados contendo nome, matrícula, turma, data e hora da última validação no equipamento da escola e saldo do cartão em viagens, por escola; e II - total de viagens realizadas, por período e por escola; §4º. Os órgãos mencionados no artigo 18 deverão encaminhar, anualmente, aos operadores de transporte coletivo ou à entidade por eles indicada, para os fins de confecção e emissão dos cartões eletrônicos válidos, cadastro contendo:

I - o nome da unidade escolar;

II - o nome e qualificação do aluno;

III - a data de nascimento;

IV - o local de residência;

V - o itinerário utilizado pelo aluno no deslocamento casa-escola-casa, indicando a linha por ele utilizada, bem como as viagens complementares efetivamente necessárias ao aprendizado, com a indicação das possíveis linhas a serem utilizadas;

VI - a série por ele cursada, os dias de aulas e o respectivo turno; §5º. Qualquer alteração dos dados cadastrais deverá ser mensalmente comunicada ao responsável pela emissão do cartão eletrônico; §6º. Como condições para a renovação anual do cartão eletrônico, deverão ser atualizados os dados cadastrais de cada aluno beneficiário da gratuidade.

4) Bilhete único universitário²⁶:

- Valido apenas em Ônibus municipal do Rio de Janeiro
- **Beneficiários:** Estudantes do ensino superior matriculados nos cursos de graduação de instituições de ensino no Município do Rio de Janeiro, desde que bolsistas do Programa Universidade para Todos – ProUni – do Ministério da Educação ou alunos cotistas, beneficiários das políticas públicas afirmativas.
- **Direitos:** Permite ao aluno até duas viagens por dia, com o desconto de 50% do valor da tarifa modal. Para cada uma destas duas viagens diárias é permitido 1 (um) transbordo entre ônibus convencional, sem ar condicionado, no período de até duas horas, com o benefício de débito de uma única tarifa. São: - 2 viagens por dia; - 44 viagens ao mês; - 440 viagens ao ano;
- **Limitações: Somente** para uso nas linhas municipais da cidade do Rio de Janeiro, operadas **exclusivamente com ônibus** urbanos do tipo convencional, sem ar condicionado Não poderá ser utilizado para viagens em trens, metrô, barcas e linhas Intermunicipais ou linhas municipais fora do município do Rio. Uso exclusivo nos deslocamentos – ida e volta - às suas respectivas instituições de ensino superior. Este cartão eletrônico não estará disponível para uso nos finais de semana e feriados nacionais, estaduais e municipais. Os estudantes que não utilizarem o limite citado não poderão transferir o saldo não utilizado para os meses subsequentes.
- **Observações:** Foi garantido pela lei 5.266/2011

²⁶ <https://www.cartaoriocard.com.br/prouni/> Acessado em 26/06/2013.

5) Trem²⁷:

- **Beneficiários:** Alunos da rede pública cujas escolas encaminharam previamente uma listagem com os nomes dos prováveis beneficiários;
- **Direitos:** Não há informações sobre a quantidade de passagens por dia e o funcionamento do cartão no site da Supervia;
- **Limitações:** Só é permitido o ingresso no trem aos alunos que moram e/ou estudam perto de estações. O embarque é feito apenas nas estações cadastradas (estação da casa do aluno e estação da escola);

6) Metrô²⁸:

- **Beneficiários:** Alunos da rede pública de ensino fundamental e médio do Rio de Janeiro;
- **Direitos:** Não há informações sobre a quantidade de passagens por dia e o funcionamento do cartão no site do Metrô Rio;
- **Limitações:** Segundo depoimentos dos alunos só é permitido o ingresso no metrô aos alunos que moram e/ou estudam perto de estações. O embarque é feito apenas nas estações cadastradas (estação da casa do aluno e estação da escola), como acontece com o Trem;

²⁷ <http://www.supervia.com.br/gratuidade.php> Acessado em 26/06/2013

²⁸ <http://www.metrorio.com.br/gratuidade.htm> Acessado em 26/06/2013

3 PASSE LIVRE, METODOLOGIA E TRABALHO DE CAMPO

*“A gente não quer só comida
A gente quer comida
Diversão e arte
A gente não quer só comida
A gente quer saída
Para qualquer parte...”*

(Comida – Titãs)

Para pôr em prática a pesquisa sobre o passe-livre estudantil foi necessário definir a linha e métodos de pesquisa. Estes estão baseados na Etnografia que, segundo Caiafa (2007), é ao mesmo tempo um gênero narrativo próprio da Antropologia e um método de investigação. “Ela (a etnografia) é uma pesquisa qualitativa que lida com dados diversos, que mobilizam diferentes sentidos” (CAIAFA: 2007. p 139).

A pesquisa etnográfica pode ser dividida, segundo o antropólogo Ricardo Cordeiro (2000), em três etapas: *olhar, ouvir e escrever*; e cada uma delas é fundamental para a construção do conhecimento e elaboração do trabalho etnográfico.

A leitura pode ser incluída como o primeiro passo deste trabalho, logo após a definição do tema. É o momento em que o pesquisador se debruça sobre a bibliografia existente sobre o assunto. Logo em seguida, temos o trabalho de campo, que seria o “olhar e o escutar” de Cordeiro. É nesse momento que o cientista sai do seu laboratório, da universidade, de trás dos livros para entrar em contato com os atores sociais do fato estudado. É no campo que a ação se desenvolve e que assumimos o papel de “observador-participante”, assunto que será retomado a frente, no tópico homônimo.

O observar na pesquisa de campo implica na interação com o Outro evocando uma habilidade para participar das tramas da vida cotidiana, estando com o Outro no fluxo dos acontecimentos. Isto implica em estar atento (a) as regularidades e variações de práticas e atitudes, reconhecer as diversidades e singularidades dos fenômenos sociais para além das suas formas institucionais e definições oficializadas por discursos legitimados por estruturas de poder. (ROCHA & ECKERT: 2008. p.4)

O contato direto da observação participante está relacionado ao trabalho de

campo, que segundo Caiafa (2007, p. 147) é “talvez o aspecto mais marcante e definidor da pesquisa etnográfica”. Nesse momento é necessário que o antropólogo deixe de lado seu discurso de autoridade e escute com humildade e sem pré-conceitos, que observe e anote suas experiências. “Na pesquisa etnográfica, a participação do etnógrafo naquilo que investiga produz conhecimento, faz avançar a investigação” (CAIAFA: 2007,137). Para isso é fundamental estar aberto, distrair-se de si mesmo.

A pesquisa etnográfica constituindo-se no exercício do olhar (ver) e do escutar (ouvir) impõe ao pesquisador ou a pesquisadora um deslocamento de sua própria cultura para se situar no interior do fenômeno por ele ou por ela observado através da sua participação efetiva nas formas de sociabilidade por meio das quais a realidade investigada se lhe apresenta. (ROCHA & ECKERT: 2008. p 2)

O último momento, o “escrever”, é a produção de um relato feito pelo pesquisador, a partir das suas experiências, de entrevistas e das anotações no diário de campo. É importante ressaltar que a entrevista com o “informante” deve se dar da melhor maneira possível, pois ela é “tanto mais interessante como recurso quanto possa ser em alguma medida uma conversa e envolver hospitalidade” (CAIAFA: 2007, p 157), ou seja, ainda que a entrevista seja feita no famoso esquema ‘pergunta-resposta’, Caiafa destaca a necessidade de um processo de troca. Travancas (2006) reforça que, na pesquisa, a entrevista tem a particularidade de ser mais aberta que a entrevista jornalística.

Pensemos na entrevista jornalística. O repórter conversa com o entrevistado para obter informações na maioria das vezes precisas e objetivas sobre um fato ou notícia. Pode ser o Presidente da República, um cidadão na rua ou um criminoso. A entrevista na pesquisa é aberta, ou seja, novas questões podem ser levantadas na ocasião, tanto pelo entrevistado, quanto pelo entrevistador. (TRAVANCAS: 2006, p 7)

O diário de campo, pequeno caderno onde o pesquisador escreve suas observações durante a observação participante, é outro parceiro inseparável do etnógrafo. Talvez ele seja o símbolo do trabalho do etnógrafo, e, por que não do jornalista? Ao imaginar estes dois profissionais, fica difícil não se lembrar do pequeno bloco de anotações que eles sempre carregam. Isto se deve ao fato de que há muita coisa que acontece no campo e que precisa ser registrada. Mais do que as entrevistas e dados oficiais, estes dois profissionais precisam entender o ambiente no qual estão, reconhecer

detalhes que podem revelar descobertas, anotar suas impressões e sensações. Na pesquisa todos esses elementos ajudarão na elaboração do texto etnográfico. “[...] A pesquisa etnográfica leva em conta toda a profusão de impressões e informações que espocam nos encontros de campo” (CAIAFA: 2007, p 139).

Seu papel fundamental (do pesquisador²⁹) é interpretar. Interpretar o que está sendo dito, observado e sentido. O trabalho final do antropólogo – seu texto – é fruto de muitas vozes. Das vozes nativas, das vozes dos autores com quem dialoga e da sua voz. E sabe-se que o texto produzido pelo pesquisador não pode ser visto como algo separado da sua pesquisa de campo. (TRAVANCAS: 2006, p 8)

Pode-se observar que, apesar de estar em outro campo de conhecimento e ter suas próprias teorias e métodos, a antropologia não é uma ciência isolada, mas dialoga com outras áreas, como a comunicação. Ambas são interdisciplinares e têm pontos em comum: a entrevista, a investigação, a observação e anotações de impressões. Os relatos ocupam posição central na etnografia, sendo assim, diz Caiafa, “a etnografia confina com o documentário - na vizinhança com o filme etnográfico - e com o texto jornalístico que, em outros contextos, estão também às voltas com depoimentos e conversas numa situação complexa”. (CAIAFA: 2007, p. 138).

3.1 Entrevistas³⁰

*Bebida é água!
Comida é pasto!
Você tem sede de que?
Você tem fome de que?...*

(Comida – Titãs)

Como entender a dinâmica do passe livre sem ouvir seus beneficiários? Sem dar a voz aos que não são atendidos por essa política? Ou ainda sem saber quem participa da luta estudantil? Para conhecer a fundo este tema foram realizadas entrevistas com onze alunos de escolas e universidades públicas e particulares, que habitam e estudam na Região Metropolitana; e entrevistas com representantes do movimento estudantil. No caso desta pesquisa os depoimentos colhidos são de Carlos Henrique da Silva Junior, à

²⁹ Grifo da autora

³⁰ Todas as entrevistas apresentadas neste tópico foram concedidas à autora durante o ano de 2012.

época presidente da Aerj (Associação dos estudantes secundaristas do Estado do Rio de Janeiro) e atualmente tesoureiro da Fenet e diretor de Relações internacionais da Ubes (União Brasileira dos Estudantes secundaristas), Raphael Almeida, coordenador geral da Fenet (Federação Nacional dos Estudantes de Ensino Técnico), Yuri Pires, 1º vice-presidente da Une (União Nacional dos estudantes) e Esteban Crescente, ex-diretor de Assistência estudantil da Une.

Os estudantes foram divididos entre os que têm o passe livre e os que não têm o benefício. Desta forma, foram aplicados questionários com algumas perguntas diferentes para esses dois grupos de estudantes, quatorze perguntas para estudantes sem passe e dezoito questões para os alunos com passe livre. Outro questionário, com onze perguntas, foi aplicado aos representantes do movimento estudantil. Abaixo algumas das questões feitas durante a pesquisa:

Tabela 1 - Principais perguntas comuns para os estudantes

Onde você estuda?
Onde mora?
Qual o trajeto que faz de casa até a escola?
Você acha que o passe livre deve ser para todos os estudantes, independente de renda ou nível de escolaridade?
Você participa de algum movimento estudantil?
Você tem renda própria? Recebe bolsa auxílio?
Seus pais podem pagar pela locomoção de todos os que estudantes que moram na sua casa?
Você já deixou de ir à escola ou a faculdade por falta de dinheiro (ou de passe) para a passagem?

Tabela 2 - Algumas das perguntas específicas para quem não tem passe

Quanto custa a passagem? Qual o valor gasto por mês para ir à escola/faculdade?
Sobra dinheiro para investir em atividades extracurriculares (cursos) ou atividades lúdicas (cinema, teatro, museus, etc)?
Se você tivesse o passe, quais mudanças isso traria para sua vida?
Você já deixou de ir à escola ou a faculdade por falta de dinheiro para a passagem?

Tabela 3 - Perguntas específicas para quem tem o passe

Alguém já usou e/ou pediu para usar seu cartão de passe?
Que tipos de restrições você têm para o uso do passe livre?
Você tem direito a quantos passes por dia/mês?
O dinheiro que você não precisa gastar para pagar a passagem você usa para investir em cursos ou outras atividades para sua formação?
Se você não tivesse acesso ao passe livre, você poderia frequentar a escola diariamente?

Tabela 4 - Perguntas específicas para os representantes dos movimentos
estudantis

Qual a posição da/do (nome do movimento) na luta pelo Passe livre?
Quais as ações empreendidas nessa luta? Cite avanços e dificuldades encontrados até agora.
Cite as principais entidades estudantis que lutam pelo Passe livre.
Qual a categoria estudantil mais expressiva no debate pelo Passe?
Você acha que o passe livre deve ser um direito de todos os estudantes, independente de renda, instituição pública ou privada, e nível de ensino?
A gratuidade ligada às cotas é justa?

3.1.2 Estudantes

Quando a mídia diz que o jovem é alienado e não luta, isso é caô. Porque isso acontece no Rio, o jovem luta, sai das escolas e vai para a rua. Esteban Crescente³¹

Durante essa investigação foi possível perceber que, apesar da existência das Leis e de mudanças na política pelo Passe livre no Rio de Janeiro, boa parte dos alunos não está satisfeita por duas razões básicas: por não fazerem parte da parcela que tem direito à gratuidade ou por entenderem que o passe ainda é muito limitado. Os tópicos abaixo sintetizam a opinião dos dois grupos de estudantes entrevistados:

Tabela 5 - Principais reclamações dos estudantes que têm o passe livre:

³¹ Ex-diretor de Assistência Estudantil da Une. Em entrevista concedida à autora.

Limitação do número de viagens; Passes insuficientes para ir à escola (alguns alunos relataram que têm apenas três passes por dia, enquanto outros possuem cinco) e para realizar atividades extracurriculares, como estágios, e atividades lúdicas;
Cartões diferentes para usar o trem, ônibus e metrô.
Impossibilidade de usar trem ou metrô caso o aluno não more ou estude perto de uma estação;
Impossibilidade de embarcar no trem ou metrô fora das estações cadastradas (o aluno só pode embarcar nas estações próximas à sua casa e escola);
Obrigação de carregar o cartão na escola;

Sobre o passe, J. P. S. J, morador de Quintino e,   época, aluno do ensino médio do Colégio Estadual Central do Brasil, no Centro do Rio, diz:

Acho a ideia legal, mas ele tem umas coisas chatas tipo, se eu esquecer de carregar ele na escola por algum motivo, e a passagem ‘cinco’ acabar, eu fico na rua porque motorista nenhum deixa entrar. Tenho que carregar todo dia.

 s vezes não da pro m s todo, porque vou pro estágio, geralmente uso tr s passagens.

R.N, moradora de Duque de Caxias e aluna do ensino médio/técnico no Cefet Química, em São Cristóvão, aponta outros problemas:

É estranho porque eu moro em Duque de Caxias e são tenho direito a dois passes por dia no ônibus, e eu preciso pegar mais de uma condu o para chegar   escola. Os alunos da minha escola que moram no município do Rio têm direito a cinco passes no Riocard. Antes eu pegava quatro ônibus por dia para chegar   escola e os meus sessenta passes mensais acabavam. No fim do mês eu sempre pagava passagem. Para não perder aula já precisei usar o Riocard do meu pai, que   guarda municipal, pois eu estava sem passes.

A aluna, que confessa não poder frequentar a escola sem o passe, reclama de outra limita o:

Na minha escola são quatro anos de estudo (ensino médio e técnico integrado), mas quando chega no início do 4 o ano a Supervia não renova o cartão do trem porque eles entendem que o aluno cursa apenas o ensino técnico e não o médio. Agora eu preciso pagar as passagens do trem.

Tabela 6 - Principais reclama es dos estudantes sem passe livre

Alto valor das passagens;
Falta de recursos financeiros para continuar os estudos;
Pouca ou nenhuma renda para investir em atividades extracurriculares que complementem sua formação e atividades de lazer;

Os estudantes, principalmente os universitários gastam muito com a passagem, segundo dados da própria pesquisa. Aqueles que não têm bolsa de estudos ou um estágio ficam completamente dependentes dos pais. O gasto mensal só com transporte pode passar dos R\$250 reais. E os alunos de instituições particulares são os que mais sofrem. Eles estão à margem dessa discussão, pois não são contemplados pelas leis que versam sobre o passe (exceto os alunos pró-unistas das universidades cariocas, que pagam meia tarifa). O fato de estudar em uma escola ou universidade particular não prova que o aluno pode pagar o preço abusivo das tarifas, é o que acredita C.B, do Colégio Futuro, instituição particular em Duque de Caxias. “Só porque você paga a escola não significa que você tem dinheiro para passagem”, disse a aluna, que não faz atividades extracurriculares, pois seus pais pagam a escola e o transporte. No fim do mês, relata, não sobra mais dinheiro.

Vale lembrar que muitos alunos de instituições particulares têm bolsa de estudo e, se não tem, precisam arcar também com a mensalidade. R. O., aluna da Unisuam em Bonsucesso (Centro Universitário Augusto Motta) e moradora de Ramos é um desses exemplos. Ela tem renda própria e o custeio da passagem representa 90% desse valor. Segundo a aluna seus pais não podem pagar a passagem de todos que estudam em sua casa. E no final do mês a jovem não tem dinheiro para ir ao cinema, fazer um curso, etc. “O passe traria mudanças positivas para mim, com ele eu poderia então investir o dinheiro gasto em passagem na minha formação”, disse R. O.

Aluna bolsista da PUC (Pontifícia Universidade Católica) na Gávea, A. C. mora em São Gonçalo e gasta pelo menos R\$200 reais mensais para chegar à faculdade. “Se eu tivesse passe economizaria muito mais e nunca deixaria de ir à faculdade por falta de dinheiro”. Opinião semelhante à de R. M, aluna da UFRJ e moradora de Nova Iguaçu, que gasta R\$ 250 reais de passagem por mês. “A gente tem uma despesa muito grande para estar na faculdade, se esse dinheiro a gente pudesse economizar não tendo que pagar passagem, ele poderia ser revertido mais ainda para a educação”.

O alto valor do bilhete atinge a todos e mesmo quem tem o passe se preocupa,

pois precisa pagar algumas viagens para fazer cursos ou estágios. Como o passe no Rio é feito para garantir apenas o trajeto casa-escola, há o limite de passagens para usar por dia/mês, o que faz com que os estudantes que querem fazer outras atividades ou estágios tenham que custear o transporte. “A passagem ‘tá pela hora da morte’. Parece que vai pra casa dos três (reais) ano que vem (2013). Imagina?”, diz J.P.S.J, que, à época precisava ir à escola e ao estágio e pagava, pelo menos, a passagem de volta do estágio. Ele também relata que se não tivesse o passe não poderia estudar.

Mas o que você acha do passe? Quem deveria ter acesso a ele? As opiniões dos estudantes são diversas e revelam que ainda é preciso mais debate sobre o assunto. D. M, aluna da UFRJ, dá sua opinião:

Eu acho uma boa iniciativa afinal não são todos os estudantes que podem trabalhar e nem todas as famílias têm uma vida financeira estruturada. Deveria ser para todos os estudantes, mesmo de escolas particulares.

Já a estudante da PUC, A. C, acha que o benefício “deveria atender a todos os estudantes de baixa renda”, e J.P.S.J acredita que o passe deve ser “apenas para estudantes de escola pública afinal são aqueles que, teoricamente, não têm renda suficiente”, e ele questiona “na Universidade pública tem mais ricos do que pobres, porque eles deveriam ter gratuidade?”.

Para R. M o passe “tinha que ser entendido como um incentivo à educação para todos os estudantes”. E ela traz outras dúvidas, dessa vez em relação aos estudantes das universidades públicas:

Tem muita gente da classe pobre indo pra universidade particular e a universidade pública sempre foi um lugar voltado para a elite. Muitas vezes que tá na universidade pública tem mais condições de pagar – não que eu ache que tenha que gastar esse dinheiro – a passagem do que o cara que estuda na particular.

Mas como ele deveria funcionar? Há discussões se o passe deveria ser livre ou meio passe, ou seja, se o estudante gozaria da isenção total da tarifa ou arcaria com a metade do bilhete. C.P, hoje ex-aluna da UFRJ e moradora da Ilha do Governador, diz que o passe “deveria se estender a todos os estudantes, através de duas passagens por dia” porque, segundo ela, isso “faz parte dos deveres do Estado dar condições mínimas e incentivos para qualquer pessoa conseguir se manter na escola e faculdade”. E nos fins de semana? E nos feriados e férias o estudante não pode ter acesso ao benefício? Muitos

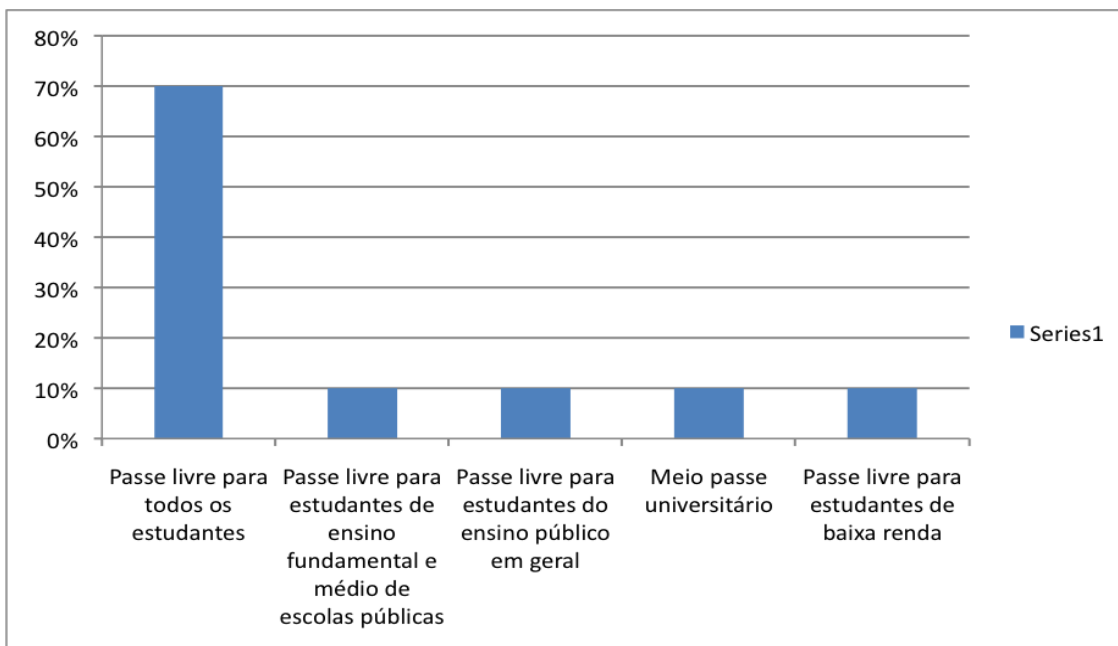
são os que questionam se o passe deve ser dado apenas para o deslocamento casa-escola durante o ano letivo, como faz a aluna R. M. “Se eu quiser ver um filme do Almodóvar? Lá em Nova Iguaçu não tem isso. Se você pensa a educação ligada à cultura é essencial que (o passe³²) seja livre”.

Quando o preço dos transportes é inacessível, as pessoas precisam procurar alternativas para se locomover, seja andar, usar a bicicleta, pegar carona, pular roleta, etc. Em sua dissertação “Quem tem direito à cidade?: lutas pelo direito de ir e vir na metrópole do Rio de Janeiro (1980-2005)”, Alice Lourenço, relata o “jeitinho” dado pelos brasileiro para não pagar passagem. Antes da implantação da bilhetagem eletrônica qualquer pessoa que vestisse o uniforme da escola pública e apresentasse a carteirinha estudantil feita de papel (facilmente achada em papelarias) poderia entrar sem pagar. E hoje, mesmo com o novo sistema, ainda existe uma brecha para enganar a catraca. Alguns estudantes emprestam seus cartões e uniformes para que terceiros possam embarcar gratuitamente, como relevou A. C, aluna do ensino médio da Escola Estadual José de Souza Herdy, em Duque de Caxias. “Já pediram meu Riocard e eu vivo emprestando. Nunca deu problema”. Já J.P.S.J é mais cauteloso: “Ninguém usou meu Riocard. Morro de medo de alguém perder, e se o cobrador pegar ele pode até quebrar”.

Sintetizando a opinião dos estudantes, todos os entrevistados durante a pesquisa são a favor do passe, porém eles têm diferentes visões de como ele deveria funcionar e, principalmente, quem deveria se beneficiar da isenção da tarifa, conforme ilustra o gráfico abaixo.

Gráfico 1 – Quem deve ter direito ao passe? Como ele deve ser?

³² Grifo da autora



3.1.3 O perfil e o papel do movimento estudantil na luta pelo passe livre³³

Como explicitado anteriormente, dentre as organizações estudantis existentes, foram entrevistados, durante a pesquisa, representantes da Fenet, Aerj e Une. São eles: Raphael Almeida, coordenador geral da Fenet; Yuri Pires 1º vice-presidente da Une e Esteban Crescente, ex-diretor de Assistência estudantil da Une, e Carlos Henrique da Silva Junior, à época presidente da Aerj e atualmente tesoureiro da Fenet e diretor de Relações internacionais da Ubes (União Brasileira dos Estudantes secundaristas). O perfil de cada movimento é apresentado a seguir.

a) Breve histórico da Fenet – Federação Nacional dos estudantes do ensino técnico³⁴

Organização estudantil criada em 23 de abril de 2011 com sede no Rio de Janeiro. Surgiu a partir de encontros estudantis organizados desde 2002, como o Enoet (Encontro Norte, Nordeste dos estudantes de Escolas Técnicas) e o Eset (Encontro Sul,

³³ Todas as entrevistas apresentadas neste tópico foram concedidas à autora em 2012

³⁴ Todas as informações do Histórico Fenet foram baseadas no depoimento de Raphael Almeida, Coordenador Geral da Fenet, dado por entrevista concedida à autora em 2012 e por e-mail no dia 23/04/2013. As demais informações também foram encontradas no blog da Fenet: <http://fenetbrasil.blogspot.com.br/>

Sudeste dos Estudantes de Escolas Técnicas). A Federação foi fundada no contexto do aumento do número de escolas técnicas³⁵ no Brasil, através das Leis dos Institutos Federais, em 2009³⁶, durante o I Encontro Nacional dos Estudantes de Escolas Técnicas, realizado em 2011. A Fenet é organizada em Diretoria executiva, cuja tarefa é executar e resolver as demandas mais imediatas; Diretoria plena subdivida nas áreas de Meio ambiente, Cultura, Esporte, Lazer, Ciência e Tecnologia, responsável por desenvolver debates temáticos nas escolas; e Diretoria Regional, composta por representantes das cinco regiões do país, com o dever de interiorizar o trabalho da Fenet. À época de sua criação a Federação tinha doze diretores, hoje são trinta e cinco, incluindo Raphael Almeida, coordenador geral da Fenet e entrevistado durante a pesquisa.

Nesses dois anos, a Fenet já ocupou dezenas de reitorias, prefeituras, secretarias de educação, já foi recebida pelo ministro e o secretário de Ciência e tecnologia algumas vezes. Organizamos o Encontro Nacional dos Estudantes de Escolas Técnicas no sertão de Pernambuco, no IF Sertão Pernambucano - Campus Petrolina. O Enet 2012 é considerado o maior encontro nacional dos estudantes de escolas técnicas da história da América latina.

A Fenet, segundo Raphael, defende a imprensa popular e o Jornal A Verdade³⁷ é um dos parceiros da Federação que divulga os principais eventos deste movimento estudantil. A Fenet também apoia o Movimento Rebele-se na Une e na Ubes³⁸. Alguns

³⁵ Em 2005, antes do início da expansão programada, a rede federal contava com 144 unidades distribuídas entre centros de educação tecnológica e suas unidades de ensino descentralizadas, uma universidade tecnológica e seus *campi*, escolas agrotécnicas e escolas técnicas vinculadas a universidades federais, além do Colégio Pedro II/RJ. O processo de expansão da rede federal – que deve alcançar 366 unidades em 2010 – colocou em evidência a necessidade de se discutir a forma de organização dessas instituições, bem como de explicitar seu papel no desenvolvimento social do país. Organização: SILVA, Caetana J. R., Institutos Federais lei 11.892, de 29/11/2008: comentários e reflexões – Nata: IFRN, 2009, p 8.

Disponível em http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=3753&Itemid= Acessado em 24/04/2013, às 14:54h

³⁶ Institutos Federais lei 11.892, de 29/11/2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2008/lei/111892.htm Acessado em: 24/04/2013, às 14:38h .

³⁷ Jornal A verdade, que é ligado ao PCR. Disponível em: <http://averdade.org.br/quem-somos/> Acessado em: 24/04/2013, às 15:31h.

³⁸ A chapa Rebele-se tem uma tese para o congresso da Ubes, chamada “Rebele-se na Ubes! Por uma Ubes rebelde e combativa!”. A tese seria um plano de trabalho pra entidade, as linhas políticas que ela vai adotar pelos próximos anos.

No congresso da União brasileira dos estudantes secundaristas, o congresso da Ubes, os grupos lançam as chapas, cada chapa com a sua tese e aí tem a defesa de tese e as pessoas votam na tese. Nós estávamos e ainda estamos apoiando a tese Rebele-se na Ubes. Nós apoiamos a Rebele-se na Une e toda a oposição de esquerda por entender que o movimento estudantil como um todo deve estar coeso pelos suas ideias. (Depoimento de Raphael Almeida, via e-mail em 24/04/2013)

dos diretores da Fenet são ligados à UJR (União da Juventude Rebelião)³⁹, juventude ligada ao Partido Comunista Revolucionário, o PCR⁴⁰. Porém, de acordo com o coordenador geral, a organização não é ligada a movimentos políticos.

Sobre o passe a Fenet defende que ele deve ser livre e para todos os estudantes.

Nossa luta é em defesa do passe livre de verdade, ou seja, ilimitado e que fique sob custódia dos estudantes. A maior parte dos jovens não tem fonte de custeio e os que trabalham muitas vezes, têm que entregar todo o seu salário (em sua maioria das vezes, baixo salário) para ajudar a sua família. A luta pelo acesso gratuito à cultura, esporte, lazer e educação ainda existe e é feita, a Fenet é uma das entidades que encabeça essa luta nacionalmente. Não só nas escolas estaduais ou federais, mas também para os estudantes que cursam técnico, são estudantes de escolas particulares e etc.

Segundo Raphael os secundaristas são os mais expressivos na luta e debate pelo passe. “Os universitários se envolvem mais com o debate acadêmico, os estudantes secundaristas estão na fase que se indignam com muita coisa, por isso vão lutar pelo seu direito”. Sobre as limitações Raphael cita o exemplo do metrô.

O acesso à gratuidade no metrô só existe se for cadastrado na estação mais próxima da casa e na mais próxima da escola. Para ganhar a gratuidade eu tenho que apresentar o comprovante de residência. O que é um problema, se perto da escola ou da casa não houver uma biblioteca ou um museu, o estudante não tem a garantia de acesso à cultura.

Em relação à gratuidade ligada às cotas, Raphael acredita que ela é justa e é um dever do Estado.

O que houve com os índios no Brasil, foi um genocídio; uma população sair de cinco milhões para 250 mil pessoas é uma questão muito grave. Houve uma perda gigante da nossa cultura, isso deve ser levado em consideração. Os negros foram escravizados no Brasil e tiveram o seu trabalho explorado da

³⁹ A União da Juventude Rebelião é uma organização de vanguarda, que tem como guia para a ação as ideias revolucionárias de Marx, Engels, Lênin, Stálin e Che. Isto é, a ciência da Revolução Socialista, o marxismo-leninismo. Disponível em: <http://www.rebeliao.org/quem-somos/> Acessado em: 24/04/2013, às 15:52.

⁴⁰ “Fundado em maio de 1966, em Recife, o Partido Comunista Revolucionário (PCR) foi organizado por um grupo de militantes egressos do PCdoB, descontentes com os rumos que este tomava. Desde o primeiro momento, o PCR enfrentou uma encarniçada luta contra os desvios do leninismo no movimento comunista internacional: de um lado, o revisionismo soviético, do outro, o misto de esquerdismo e conciliação do Partido Comunista Chinês. Junto com a refundação do PCR, é constituída, pela primeira vez na história do Partido, uma organização própria para a juventude: a União da Juventude Rebelião (UJR).”. Definição dada no site do PCR, disponível em: <http://pcrbrasil.org/pcr/historia/> Acessado em 24/04/2013, 16:25h.

piores maneira possível por 300 anos, quando lutaram e conquistaram a sua emancipação, foram esquecidos pelo poder público. Temos um dever de resgatar essa história e cultura dos povos, temos que possibilitar a eles o acesso à educação, e como já foi dito antes, possibilitar o acesso é permitir que eles possam chegar até a sua escola/universidade, portanto deve existir a gratuidade no transporte.

b) Breve histórico da Une - União Nacional dos estudantes

A Une foi fundada em 1937 foi uma das principais organizações estudantis do país e esteve presente nos acontecimentos políticos, sociais e culturais mais marcantes do Brasil, sendo lembrada até hoje pela sua luta de oposição à Ditadura Militar. Nos seus 70 anos de existência a Une já foi presidida por estudantes que hoje estão nas bancadas políticas, como o atual ministro do esporte Aldo Rebelo, o ex-governador de São Paulo José Serra, e o senador Lindbergh Farias, entre outros. Segundo a organização eles representam “todos os estudantes universitários do Brasil”, e sua bandeira principal é a “educação gratuita e de qualidade para todos”.⁴¹

Atualmente a União é composta pelo presidente Daniel Iliescu e mais vinte e um membros da diretoria, dos quais Yuri Pires, 1º vice-presidente foi entrevistado, junto com Esteban Crescente, que esteve na organização entre 2009 e 2012 como Diretor de assistência estudantil. Para ambos o passe deve ser livre e um direito de todos os estudantes.

A opinião de Yuri é pessoal e mostra que há falta de acordo dentro da instituição.

A Une poderia cumprir um papel de fundamental importância na luta pelo passe livre. Infelizmente a atual diretoria majoritária tem se limitado a aplaudir projetos do governo, ao invés de ir à luta por questões como o passe livre. Nós, que compomos a oposição dentro da entidade, vamos levando a luta através de mobilizações e passeatas, mas é óbvio que se toda a entidade estivesse envolvida com essa bandeira estaríamos mais perto da conquista [...] há algum tempo que a entidade não faz nada efetivamente sobre o tema. A barreira que os estudantes enfrentam para que esse direito seja conquistado é a privatização do setor de transporte público, pois os empresários não querem abrir mão dessa fatia significativa de lucro que vem dos estudantes.

Segundo Esteban, o papel da entidade estudantil é “organizar sua categoria para ir à luta”, através da mobilização dos estudantes para atos nas ruas e fiscalização, que,

⁴¹ Linhas de atuação da Une. Disponível em: <http://www.une.org.br/2011/09/linhas-de-atuacao/> Acessado em 24/04/2013, 23:17h.

para o ex-diretor da Une, serve para “acumular informação”.

A Une tem uma condição de pleitar, pela sua história e acúmulo de lutas, junto a parlamentares ou então os governos municipais as planilhas das empresas, quando elas não dão, aí podemos nos mobilizar, ir para rua, exigir. E é essa é a principal da Une, garantir o aspecto da mobilização na luta pelo passe.

Para Yuri, o principal entrave que esbarra na conquista do passe livre para todos são os interesses empresariais envolvidos no assunto.

Se todo o transporte fosse público e a educação fosse tratada como prioridade em nosso país, essa medida seria facilmente alcançada. O problema é que cada um quer lucrar de um lado e a produção de conhecimento e indivíduos críticos está em último plano em nossa sociedade.

Em relação ao passe para universitários e secundaristas, Esteban destaca que há discussões diferentes:

Os secundaristas tinham o que a gente chamava de passe livre, por exemplo, da cidade que eu sou, Rio de Janeiro, e hoje não tem mais. O que existe é um passe restrito. Por que são passes por dia, em número de dois, com valor de bilhete único, então são quatro na prática – duas de ida e duas de volta – e universitário tem uma coisa chamada ‘meia passagem’, mas também é restrito dentro do universo universitário. É só pra cotista e pró-unista. Portanto, recentemente do ponto de vista dos secundaristas não ocorreu avanços, na verdade a dificuldade tem aumentado, é um retrocesso. E dos universitários, aí sim, teve um avanço, porque não tinha nada. Agora, hoje só existe passe pros secundaristas porque em 2007 cinco mil estudantes foram para as ruas para garantir o passe livre.

O passe ligado às cotas também gera divergências. Yuri diz que ele é justo somente se for visto como ‘medida emergencial’. “Mas medida emergencial dura seis meses. Qualquer coisa a mais que isso é enrolação. Direito não tem cota, direito tem que ser para todo mundo”, defende.

Sobre as algumas limitações no passe, como a diminuição do número das passagens e impossibilidade de usar trem ou metrô (se eles não fazem parte do trajeto casa-escola do aluno), Esteban diz que houve um retrocesso no benefício dado aos secundaristas,

[...] porque antes existia a carteira estudantil que permitia que o estudante fosse para onde quisesse com o passe. Eu defendo (o passe antigo⁴²) porque eu acredito que a formação cultural, o lazer, para o jovem de baixa renda – maioria dos estudantes – nesse momento tem que ser garantido pelo passe escolar, por que as famílias não tem como pagar. [...] Hoje o passe livre no Rio retrocedeu. São cinco passes, e quatro em algumas escolas - com o bilhete único você tem uma ida de duas passagens e uma volta de duas passagens – e você é limitado. Estudantes que moram perto do metrô pode ter passe do metrô. O cara que não pode comprovar isso não pode. Se a gente

⁴² Grifo da autora

não brigar vai retroceder ainda mais.

Para Esteban, a prefeitura do Rio diminuiu o número de passes e restringiu seu uso.

Por quê? Porque os empresários de ônibus fortaleceram seu lobby, mentiram para a população, porque diziam que a passagem ia diminuir e ela aumentou. Nós temos a prova de que os estudantes podem controlar esse direito. [...] Em Pernambuco, a UESP, detém toda a emissão de carteiras e ela é dirigida pelos estudantes, e há anos o município tenta tirar. Em poucos lugares é assim hoje.

Yuri compartilha a opinião do ex-companheiro de Une, e acredita que a limitação impede o aluno de participar de outras atividades. De acordo com o 1º vice-presidente, o passe deve possibilitar mais que o acesso à escola.

Há uma absurda limitação de viagens com a justificativa de que 'o estudante só tem que ter livre acesso para ir à escola'. E a formação cultural? E o lazer, que é um direito garantido pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA)? O jovem deixa de ser estudante quando sai da escola? É absurdo.

c) Aerj – Associação dos Estudantes Secundaristas do Estado do Rio de Janeiro

Aerj é uma organização estudantil situada no Rio de Janeiro que, desde 2002, discute e organiza as lutas pela garantia dos direitos dos estudantes, tais como o passe livre, através da mobilização estudantil em passeatas e manifestações⁴³. Ela também se

⁴³ Exemplo de passeata organizado pela Aerj: O início do semestre foi marcado por inúmeros estudantes impedidos de chegar às suas escolas. Os estudantes da rede estadual ficam em situações constrangedoras quando passam o cartão no ônibus e a máquina avisa - "Vá para a escola!". Isso não acontece apenas no processo de volta às aulas. Todos os dias temos que fazer malabarismo com as poucas passagens que temos atualmente. No início do ano (2011) o prefeito, Eduardo Paes, assinou com decreto que limita nosso passe a dois por dia (procurar referência). E a intenção dos governos estadual e municipal é que todos os estudantes da cidade usem a 'Coleira Eletrônica' (Sistema Conexão Educação). Esse sistema, além de caro para os cofres públicos, é cheio de problemas. Quantas vezes passamos pelo constrangimento de receber um não, quando pedimos ao motorista para entrar pela porta de trás do ônibus? Quantas vezes temos que esperar todos os "passageiros" subirem para depois nos apertarmos no espaço que sobra? Desde a criação do RioCard, em 2002, que o governo vem cortando nossos créditos. Mal conseguimos ir e voltar da escola, muito menos ir a centros culturais, teatros, cinema ou até mesmo cursos, pré-vestibulares e estágios (em alguns casos obrigatórios à nossa formação). O passe-livre foi uma conquista dos estudantes, que muito lutaram por esse direito. E nós não vamos descansar enquanto não tivermos o "Passe-livre de Verdade Sob Controle dos Estudantes"! Pois só assim ninguém poderá tirar nosso direito. E para garantir essa conquista vamos ocupar as ruas do Rio de Janeiro no dia 25 de agosto, realizando uma grande passeata em direção à prefeitura onde entregaremos uma carta de reivindicações. – Convocação para manifestação pelo Passe – Aerj 17 de agosto de 2011. Disponível em: <http://aerj-na-luta.blogspot.com.br/2011/08/estudantes-do-rio-na-luta-pelo-passe.html> Acessado em: 24/04/2013, 22:24h.

propõe a construir grêmios e entidades municipais⁴⁴. A Aerj tem parceria com a Fenet, Rebele-se na Ubes, movimentos estudantis de São Paulo, como o Ares-Abc (Associação Regional dos estudantes secundaristas do Grande ABC) e de Minas Gerais, como a Ames-BH (União Municipal dos estudantes secundaristas de Belo Horizonte) e da Baixada Fluminense como a Umes (União Meritiense dos Estudantes Secundaristas) e Uedc (União dos estudantes de Duque de Caxias). São 15 membros da diretoria, dentre eles esteve o entrevistado Carlos Henrique da Silva Junior, à época presidente da Aerj e atualmente tesoureiro da Fenet e diretor de Relações internacionais da Ubes. Para ele a organização tem

[...] papel fundamental de organizar estudantes nas escolas nos seus espaços de discussão, de democracia, nos grêmios, nas assembleias, nas reuniões de representantes pra poder lutar pelos seus direitos, seja dentro da escola ou fora dela.

Durante as comemorações dos dez anos da Aerj, em 2012, foi realizado o ConAerj (Congresso da Aerj) que teve resoluções específicas sobre como o movimento deve trabalhar pelo passe livre. O primeiro destaque na categoria Movimento estudantil é: “Aprovar como bandeira central da Aerj para o próximo período a luta pelo Passe Livre Todo Dia e sob o controle estudantil, bem como a luta contra o aumento das passagens e a péssima qualidade do transporte público”, e no item Democracia, a resolução prevê: “Lutar para que o passe-livre garanta o acesso dos estudantes as diferentes fontes de conhecimento.”⁴⁵

Segundo Carlos Henrique⁴⁶ a Aerj defende que o passe seja livre, e que atenda a todos os estudantes sem restrição e, principalmente, que tenha a participação dos estudantes na gestão do benefício.

A Aerj tem uma bandeira no município: passe livre de verdade sobre o controle dos estudantes. Por que esse tema? Porque o controle hoje é dos empresários com a conivência do governo [...] pra fazer o que cada um quiser fazer. A Aerj acha que os estudantes têm que participar do controle pra impedir que aconteçam coisas que possam tirar os direitos dos estudantes: manobras e acordos com o direito dos estudantes.

Ele também destaca algumas mudanças que ocorreram nos últimos anos e que,

⁴⁴ Histórico baseado em depoimento de Carlos cedido à autora e informações no blog: <http://www.blogger.com/profile/07630273870903764571> Acessado em 24/04/2013, 22:31.

⁴⁵ Resoluções do 5º ConAerj. Disponível em: <http://aerj-na-luta.blogspot.com.br/p/10-anos.html> Acessado em 24/04/2013, 22:41.

⁴⁶ Entrevista cedida à autora em 2012

em sua opinião, foram ruins para os estudantes, entre elas a “coleira eletrônica⁴⁷”, como o Riocard tem sido chamado.

Antes não precisava de cartão eletrônico, passava só com a carteirinha e uniforme. Em 2003/04, quando começa a bilhetagem eletrônica começa a ter problemas porque os cartões demoram a chegar, tem a diminuição do passe. No primeiro momento tínhamos oito passagens, que não dava pra usar diariamente, depois passou pra sete, seis hoje são cinco. Tem lugares que só são três. Com essa discussão do bilhete único a ideia é transformar duas passagens que possam ser quatro, sendo bilhete único, mas se você perder o horário ou o ônibus não pegar o estudante, ele tá perdido.

Dos principais entraves encontrados pela Aerj na luta pelo passe, Carlos Henrique destaca:

A máfia do transporte no Rio é muito difícil de enfrentar pelo ponto de vista do movimento estudantil, mas nunca abrimos mão de fazer esse enfrentamento, pelo contrário, temos buscado fazer várias manifestações na Prefeitura, na Assembleia, na Câmara dos Vereadores, para que fazer pressão pra que esse direito não seja retirado. O momento histórico pros estudantes do Rio de Janeiro é o 28 de março, que é a homenagem que pudemos fazer ao Edson Luis, estudante assassinado na ditadura militar. Nesse dia costuma ter a passeata pelo passe livre, de todos os movimentos.

Carlos enfatiza a importância ‘vital’ do transporte no processo educacional, pois:

A educação é uma questão fundamental e uma das maneiras de você ter acesso a ele ⁴⁸ é o transporte. Todos os estudantes tinham que ter acesso ao benefício porque o transporte é um fator determinante no acesso à educação. E se o Estado tem a obrigação de garantir a educação, então necessariamente ele precisa garantir que o estudante tenha acesso à escola.

A Aerj, assim como os outros representantes dos movimentos entrevistados, também acredita que o passe deve ser usado para que o aluno participe de atividades culturais e ocupe a cidade em que vive.

Você não pode formar um indivíduo com uma mente atrasada, retrógrada ou alienada, que não tem condição de perceber o mundo à sua volta. Por que eu tô falando isso? Porque é fundamental o cidadão conhecer a cidade em que ele vive, adquirir cultura, adquirir conhecimento. E como ele faz isso se ele está numa cidade que não serve a ele? No Rio de Janeiro, quem dos estudantes de escolas públicas da região, se não for um projeto de um professor, não conhece o Cristo, o Pão de Açúcar, não conhece os pontos turísticos que são caríssimos de se frequentar? Tem gente da Baixada que

⁴⁷ O Riocard é chamado de coleira eletrônica por contado ‘validador amarelo’ que existe dentro das escolas. Conforme depoimento de Raphael Almeida dado à autora, “quando o estudante chega à escola ele precisa passar o Riocard lá (no validador) para liberar os créditos. E isso faz obrigatoriamente o estudante ter que passar lá”. Além disso, o cartão Conexão educação também controla a presença do aluno na escola.

⁴⁸ Grifo da autora

nunca veio conhecer Copacabana, por exemplo. Se falar um negócio desses parece brincadeira, mas é sério. A dificuldade do transporte, a dificuldade de ter acesso à cidade é muito ruim e do ponto de vista da formação. Como é que o indivíduo não vem à Biblioteca Nacional? Não conhece um centro cultural, pontos turísticos. O Rio de Janeiro é a cidade que mais tem museu, que pode fortalecer o conhecimento, a formação. E isso é tirado da juventude.

Carlos também explica como se dá o uso dos diferentes cartões que dão acesso aos transportes coletivos, como trem, metrô e ônibus.

Cada transporte, tirando as barcas - que é administrada pelo mesmo consórcio do município, então ela aceita o cartão do ônibus - e cada empresa tem o seu cartão. O metrô tem o seu cartão. Você tem que passar por todo um processo que é chato, complicado, perde-se tempo, tira foto, leva-se um monte de documento, um constrangimento. E não é nada que se faz dentro da escola, isso se faz fora da escola. E tem que levar uma série de dados das escolas, que às vezes demoram, enquanto isso o estudante fica pagando passagem. A mesma coisa no trem. E o cartão às vezes tem problemas. Eles tiraram de dentro do espaço escolar - a alegação é que falsificava muito - mas qual é o tipo de falsificação se você faz o cartão dentro da própria escola? Eles tiraram isso para terem poder de administrar essa situação, e isso dificulta bastante porque o trem tem limitações maiores do que a do ônibus. O metrô é a mesma coisa, porque você só pode pegar na estação que você mora e na estação que você estuda. Você não pode ir ao centro do Rio se você não mora no centro ou se você não estuda no centro. Por exemplo, quem estuda no Colégio Pedro II aqui no centro desce na Avenida Presidente Vargas, então só pode pegar o metrô na Presidente Vargas. Se ele tentar pegar na Uruguaiana ou na Central ele não pode. Vamos dizer que ele vá à Biblioteca Nacional ou no Teatro Municipal. Se ele for pegar o metrô na estação Cinelândia, o cartão dele não passa. Em casa é a mesma coisa. Ele (o estudante)⁴⁹ não pode ter quaisquer tipos de problemas ou possibilidade de ter um problema, seja estar na casa de um parente ou de outro lugar que tenha metrô - ele não pode pegar o metrô sem pagar se estiver em outra estação que não a da escola ou de sua própria casa⁵⁰ -. [...] No sábado dá pra pegar porque têm algumas escolas que - têm aula⁵¹. Mas esses sistemas (de bilhetagem)⁵² não são muito bons, então dá conflito, eles não funcionam por completo. Vários estudantes têm dificuldades, os próprios funcionários das empresas de transportes liberam às vezes os estudantes, com a autorização dos gerentes, das pessoas responsáveis, porque os cartões não funcionam e as pessoas têm aula sábado, no Pedro II, nas escolas técnicas em geral, Cefet, Faetec.

Nessa discussão a Aerj defende a construção de um Conselho formado pelo governo, estudantes e empresários - segundo Carlos é inevitável que eles participem das negociações, ainda que o ideal fosse apenas um acordo entre Governo e estudantes - para administrar o transporte e o passe, suas novas regras e, também discutiriam a unificação de um cartão, que servisse para 'meia entrada' (em shows, teatro, cinema,

⁴⁹ Grifo da autora

⁵⁰ Grifo da autora

⁵¹ Grifo da autora

⁵² Grifo da autora

etc), atividades esportivas além do acesso à escola. “Casa que você impede que esse benefício esteja na mão do empresário, e deixa esse benefício na mão do próprio interessado (estudantes)⁵³, com a administração juntamente com o Estado”, explica Carlos. E sobre as cotas e o passe, Carlos acredita que as duas políticas não deveriam estar relacionadas.

Eu acho que deve existir gratuidade e não acho que ela deveria condicionar uma ligação com as cotas. Porque tem vários estudantes que não conseguiram as cotas e não são ricos. Isso não resolve o problema. Há quanto tempo existe cotas? Há pouco tempo. E há quanto tempo existe gente deixando de estudar na universidade por que não tem transporte? A medida socioeconômica deveria ser benefício do transporte para todos os estudantes.

3.1.4 Síntese dos depoimentos

Apesar de diferentes, os movimentos guardam em si algumas semelhanças, seja nas opiniões e propostas sobre o passe, seja no apoio ou na ligação de seus membros com outros movimentos estudantis, como o Rebele-se, e partidos políticos através de suas juventudes organizadas, como a UJR⁵⁴ (União da Juventude Revolucionária). Assim como os estudantes, eles também tecem reclamações em relação à limitação do passe para o trajeto casa- escola- casa, pois acreditam que há outras atividades, para além da ida à escola, essenciais para a formação do aluno, inclusive o lazer. Os trechos da música “Comida”, canção de protesto dos Titãs, usados neste capítulo ilustram o desejo dos estudantes de conquistar além do básico, da “comida”. Mais do que o passe para ir à escola, eles querem acesso à cidade, diversão e arte, pois entendem a educação em conjunto com estas atividades.

A quantidade de passe por dia e do tipo de modal que cada um pode usar também são vistos como problemas. O movimento estudantil tem chamado o passe livre de “Coleira eletrônica”, e levantam vários incômodos e problemas quanto ao seu funcionamento, como afirma Esteban.

O estudante só recarrega o cartão do passe se for à escola e passar na maquininha. O que é, segundo eles (os administradores do passe)⁵⁵, uma tentativa de induzir o cara a ficar na escola. Mas eu não acho que isso funcione, na verdade isso é um problema porque a criança que mora dentro

⁵³ Grifo da autora

⁵⁴ Tanto Carlos, quanto Raphael, Esteban e Yuri são militantes da UJR, ligado ao PCR (Partido Comunista Revolucionário)

⁵⁵ Grifo da autora

de uma comunidade, tem tiroteio, como é que o cara vai fazer se ele não foi para a aula, para depois usar o passe no outro dia, sem recarregar? Eles deveriam criar métodos mais atrativos para o estudante ficar na escola, que seria dar condições básicas da manutenção dele na escola.

Mas o movimento estudantil também têm suas divisões, pois apresentam diferentes propostas que, segundo Carlos Henrique, acabam por gerar falta de unidade nas organizações.

Há setores que tem pouca responsabilidade, eles querem uma bandeira que está distante e eu não acredito que seja impossível, mas eles só falam disso e não pensam em possibilidades de conquistas mais imediatas, fazer um meio-termo em alguns momentos necessários. Você luta pelo passe livre, mas hoje nós não temos passe livre, temos cinco passes. Do ponto de vista da nossa luta, se a gente for negociar com possibilidade de aumentar de quatro pra oito, pra seis (passes)⁵⁶ é um sucesso. Nós temos que aceitar isso e continuar lutando. Tem setores que são irresponsáveis: ‘se não for o que eu quero, eu não faço isso’. Essa irresponsabilidade do movimento estudantil gera descoesão, por isso a ausência de unidade no movimento estudantil, porque cada setor do movimento tem suas defesas.

Os movimentos estudantis são, muitas vezes, ligados às juventudes de partidos políticos. E essa ligação muitas vezes interfere na luta pelo passe livre. No caso dos representantes entrevistados todos eles são militantes da UJR, juventude do PCR. De acordo com Carlos

Os partidos (políticos)⁵⁷ organizam sua juventude e têm uma opinião política, têm partidos que intervêm no movimento estudantil, tem partidos que defendem carteira de estudante, tem partido que era contra e hoje é a favor.

Nesse contexto surgem os movimentos de oposição. Carlos também fala de ‘entidades irmãs que compartilham da mesma visão’, é o movimento Rebele-se, espalhado pelo Brasil, também comentado por Raphael Almeida e apoiado pela Fenet. Segundo Carlos o Rebele-se é “composto por entidades que decidiram não abrir mão da sua política por acordos”, explica.

Nós não abrimos mão por acordos, com ‘nego’ querer cooptar e vender. Temos uma política de rechaçar quem faz isso no movimento. Isso é muito nocivo: deseduca e vicia as pessoas a buscarem cargos e não os direitos pros estudantes. E várias entidades (estudantis)⁵⁸ fazem isso. [...] Por isso têm surgido entidades como a Aerj, a Ames BH, como outras que se constituíram e que nesse período se fortaleceram (nos últimos dez anos)⁵⁹ como entidades que fazem a luta dos estudantes, pois as outras, mais antigas, acabaram se esvaziando por conta dos acordos políticos superiores aos direitos dos

⁵⁶ Grifo da autora

⁵⁷ Grifo da autora

⁵⁸ Grifo da autora

⁵⁹ Grifo da autora

estudantes.

Existe uma diferença, levantada pelos próprios representantes entrevistados, no que diz respeito à participação estudantil, secundarista e universitária, na discussão do passe. Para eles os secundaristas são mais expressivos nesse movimento, pois, no Rio de Janeiro, são eles que já gozam desse direito. Os universitários têm uma participação diferente, mais ligada aos debates acadêmicos do que nas passeatas e manifestações. Para Carlos, a luta dos universitários hoje se dá na tentativa de conseguir o meio passe – como já acontece com os cotistas das universidades do município carioca e alunos aprovados pelo Pró-uni. Mas há também setores que defendem e buscam o passe livre para todos. Esteban concorda com a opinião de seu colega da Aerj, e acrescenta um novo cenário no movimento estudantil universitário.

Os secundaristas são muito mais mobilizados, no ponto de vista do passe, por que aquilo é necessário para ele estudar. Geralmente são estudantes de baixa renda, também é o jovem que não trabalha. E também porque eles já têm o direito. Já tendo o direito, ele quer lutar para garantir. O universitário nunca teve isso no Rio. Está brigando para ter. Com a greve dos servidores públicos federais e a greve estudantil nas universidades, os universitários têm ido muito para a rua. Talvez isso colabore na luta geral pelo passe livre.

Os representantes estudantis também relatam dificuldades de encontrar apoio de políticos na luta pelo passe livre, como explica Esteban.

É muito difícil de ter alguém com coragem para bancar um projeto de Lei desse porte. Porque é comprar uma briga muito grande. Todo mundo que a gente apresentou (o projeto)⁶⁰ ficou reticente dizendo que esse projeto precisa ser avaliado, e acabava ganhando tempo.

E os estudantes ricos? Eles também vão ter acesso ao passe. E agora? “Quem tem alta renda pega um táxi ou vai de carro, porque é uma prática cotidiana dele, cultural. E quem vai precisar mesmo é quem vai usar”, diz Esteban, que reafirma: o passe deve ser para todos.

Eu acho que é justo, mas se linha a ser seguida for essa nós vamos ter uma assistência estudantil focada. Eu defendo a universal. Se o cara entrou ali e é de baixa renda, pra mim é claro que ele tem que ter ‘n’ subsídios para continuar estudando. Porque o rico tem. Banqueiro no Brasil ganha subsídio, por que o povo não pode ganhar?

⁶⁰ Grifo da autora

3.2 Observação participante: a Universidade vai às ruas

Durante a pesquisa foi necessário mergulhar no assunto para cumprir a etapa da observação participante, um dos momentos mais interessantes da etnografia. Neste contexto estive na passeata pelo passe livre em Duque de Caxias⁶¹, realizada no dia 23/08/2012. A observação participante, assunto já comentado no início do capítulo, significa, segundo Janice Caiafa “[...] estar lado a lado e de forma atuante, mas na justeza das preocupações da pesquisa - em suma, uma forma especial de acompanhar”. (CAIAFA: 2007. p. 157).

Tive a oportunidade de observar a interação dos estudantes e dos movimentos que os representam. Realizei entrevistas com os alunos presentes e essa experiência contribuiu bastante para que eu pudesse ter um olhar mais próximo do meu tema de estudo. Alguns movimentos estudantis presentes eram a UJR (União da Juventude Rebelião), Aerj, Ubes, Anel (Associação Nacional dos Estudantes Livre) e Umes (União Meritiense dos Estudantes Secundaristas). Havia também a UEDC Rebele-se, organizadora do evento. A passeata também foi documentada através de fotos⁶² e vídeos⁶³ disponíveis online.

Como explicitado na discussão metodológica, durante a observação participante é fundamental que o pesquisador esteja atento ao que se passa à sua volta e anote suas impressões no seu diário de campo. Abaixo apresento alguns trechos das minhas anotações sobre a passeata em Caxias.

Numa tarde de sol intenso, depois de virar duas esquinas após sair de casa,

⁶¹ Convite da Passeata divulgado no Facebook: Nós, da União dos estudantes de Duque de Caxias, estamos aqui para avisar que no dia 23 de Agosto de 2012, nosso Movimento Estudantil Uedc Rebele-se, vai realizar uma manifestação no centro de Duque de Caxias, na praça Humaitá, em defesa do Passe-Livre DE VERDADE para os estudantes da cidade de Duque de Caxias e mostrar que estamos cansados de ser o município com maior variação nas tarifas de ônibus indo de R\$ 2.65 até R\$ 7.90 (!) e do descaso do prefeito "BACONZito" com os estudantes de Duque de Caxias e é por isso que o Movimento Rebele-se em Caxias, em todas as Manifestações que participou levou uma grande bancada de estudantes sendo a MAIOR bancada na manifestação que a Aerj realizou no centro do Rio de Janeiro contra a Repressão nas escolas levando 4 ônibus e com o CIEP 340 da Figueira tendo uma grande representação levando 3 ônibus!!!! E agora é a vez de tocarmos o rebu nas ruas de nosso município e pararmos a cidade realizando a maior passeata que Duque de Caxias já viu, para levarmos um Projeto de Lei do Passe-Livre na cidade. Venha construir essa luta conosco, estudantes de Duque de Caxias, pra conseguirmos mais essa vitória, porque nossa vitória só depende de nossa luta!

Disponível em: <https://www.facebook.com/events/384468124952254/> Acessado em: 24/04/2013, 23:39h

⁶² <http://migre.me/dJBb8>. Ver seleção de fotos no anexo. Páginas 65 a 67.

⁶³ <http://migre.me/dJB7B>

cheguei à Praça Humaitá. Essa praça, um dos importantes pontos de referência de Duque de Caxias, fica no bairro 25 de Agosto. Às 13h um grupo de aproximadamente 40 jovens tomava a praça. Uniformizados, com faixas, cartazes escritos com tinta guache ou pilot, eles gritavam palavras de ordem para garantir o passe livre. Cada um levou o que pode para participar da manifestação: faziam “barulho” com tampas de panela usadas como “prato”, megafones, tambores, batiam garrafas pets umas nas outras, tudo era usado para chamar atenção. [...] Conversando com alguns alunos que não eram de movimentos estudantis, perguntei por que eles estavam lá e como ficaram sabendo da passeata. Uma das entrevistadas, L.V, 15 anos, disse que foi convidada pelo grêmio da escola (Colégio Estadual Professor José de Souza Herdy), que fica há uns 150 metros da Praça Humaitá. Ela mora no mesmo bairro que estuda, portanto não faz uso do passe. Então perguntei: - Se você não precisa do passe, por que está aqui?, e a adolescente disse: - “Apoio a causa do passe livre. Tenho amigos que não têm o Riocard e isso é injusto. Eles fizeram o pedido mas até agora não receberam”. A estudante disse que se morasse longe da escola acha que os pais não poderiam pagar sua passagem. [...] Olhando ao redor percebi que não havia estudantes de escolas particulares nem universitários. A maioria dos presentes eram estudantes da rede pública local, cursando até o 3º ano do Ensino médio. Havia também estudantes de outras escolas mais distantes, como de Xerém e alguns estudantes cariocas que participam dos movimentos organizadores da passeata. [...] Esses jovens também têm ligações com partidos políticos. Mas acredito que isso seja mais evidente naqueles que estão em cargos de liderança. Eles são, em geral, associados direta ou indiretamente aos partidos de esquerda, principalmente os da extrema esquerda. Um exemplo é o PCR (Partido Comunista Revolucionário). Essas organizações estudantis têm projetos políticos. Querem eleger vereadores⁶⁴ que representem suas causas. Uma vez, conversando com um dos representantes da Aerj, ele me disse: - “Vamos apresentar nossa proposta do passe livre para todos os candidatos a prefeito (do Rio)⁶⁵. Aquele que aceitar nos apoiar, nós o apoiaremos”. (Depoimento de Carlos Henrique - Aerj).[...] Todas as bandeiras dos movimentos estudantis estavam unidas pela causa do passe livre, mas não acredito que seja apenas uma questão de “bandeira única”. Observei que as pessoas que fazem parte de uma ou outra organização são quase as mesmas que compõem as outras organizações. [...] Já em frente à Câmara e, seguindo o acordo de liberar uma pista para o trânsito, os estudantes provocavam os políticos locais. Pediam para que eles saíssem e conversassem com os jovens. Faziam até “ameaças” de não votar e não manter os atuais políticos no poder. Com um claro repúdio ao prefeito Zito⁶⁶ e ao governador Sérgio Cabral, os estudantes não se cansavam de chamá-los de ladrões. Até o momento em que estive na passeata nenhum político havia se manifestado.

⁶⁴ Como foi o caso de Esteban Crescente, ex-diretor da Une e entrevistado durante a pesquisa. Ele foi candidato à vereador pelo PCR, em 2012.

⁶⁵ Grifo da autora

⁶⁶ À época José Camilo Zito(PP) era o prefeito de Duque de Caxias, cargo que é ocupado hoje por Alexandre Cardoso (PSB).

4. CONCLUSÃO

O Brasil ainda não tem uma política nacional sobre a gratuidade estudantil no transporte público. Enquanto isso, os diferentes estados e municípios da nação têm a autonomia de dar ou não o benefício a seus estudantes. As lutas constantes travadas pelos movimentos estudantis durante anos garantiram o passe livre como direito em determinados estados, como no Rio de Janeiro. Mas aqui ele ainda está aquém das necessidades e demandas dos alunos, principalmente no que diz respeito às limitações das viagens, de seu uso exclusivo para ida e volta à escola e, também, por que há uma grande parcela de estudantes que ainda não têm esse benefício.

As recentes manifestações impulsionadas, principalmente, pelo Movimento do Passe Livre de São Paulo que, em junho deste ano, saíram das redes sociais e ocuparam as ruas em protesto contra o aumento das tarifas, colocaram o transporte na pauta do país. O debate do passe livre estudantil também veio no bojo das passeatas e conseguiu atrair a atenção para o tema levantado há anos pelos estudantes. Agora o Senado vota a Lei do Passe livre, (PLS 284/2013) que, se aprovada, pode garantir a gratuidade no transporte público local aos estudantes do ensino fundamental, médio e superior, que tenham frequência comprovada em instituições públicas e privadas. O custeio do passe livre, segundo a proposta apresentada pelo presidente do Senado Renan Calheiros (PMDB-AL), seria garantido com recursos dos royalties e da participação especial da exploração de petróleo e gás.

A mobilização popular e a ocupação da rua foram decisivas para chamar a atenção para a necessidade de discutir e repensar o transporte público no Brasil e a mobilidade urbana. Hoje, o transporte, direito do cidadão, tem servido muito mais para os interesses dos empresários que dominam o setor do que garantir à população um sistema de transporte de qualidade, eficaz e com custo acessível.

A educação é um direito de todos e o passe livre é a peça chave para garantia do desse direito, bem como do acesso à cidade. O que impede que uma política mais justa de transporte seja instaurada no Brasil é por que o transporte tem servido “[...] majoritariamente aos interesses do capital e da rentabilidade econômica” (PEREIRA, 2003. p.253). É possível instaurar a gratuidade estudantil sem prejudicar os pagantes, principalmente os de baixa renda. É preciso boa vontade e estudo para achar a melhor

solução.

Passe livre já!
A gente precisa ir pra escola
mas hoje vai ter que faltar
tem uma catraca bem no meio do caminho
e quem não paga não pode passar
A gente também não é feito de ferro
e também quer passear
mas eis que a catraca aparece de novo
e quem não paga não pode passar
A gente tem que ir e vir
o movimento não pode parar
se é público o transporte
com direito não se lucra
Passe livre já!

(Trechos da Canção para o Movimento Passe Livre - Rodolfo Valente)

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CAIAFA, Janice. Solidão povoada: viagens silenciosas no metrô do Rio de Janeiro. *Contemporânea. Revista de Comunicação e Cultura*, vol. 4, nº 2, dezembro de 2006.

——— A pesquisa etnográfica. In: CAIAFA, Janice. *Aventura das Cidades*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

——— Conversações. In: CAIAFA, Janice. *Aventura das Cidades*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

——— Comunicação e expressão nas viagens de ônibus. In: CAIAFA, Janice. *Aventura das Cidades*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

——— Povoar as cidades. In: CAIAFA, Janice. *Aventura das Cidades*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

——— Um viés comunicacional. In: CAIAFA, Janice. *Trilhos da Cidade: viajar no metrô do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora 7 Letras, 2013.

LOURENÇO, Alice. Quem tem direito à cidade?: lutas pelo direito de ir e vir na metrópole do Rio de Janeiro (1980-2005). Dissertação de mestrado defendida no Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da UFRJ. Rio de Janeiro. 2006.

MENEZES , G. V. Análise das gratuidades no transporte coletivo por ônibus. Dissertação de mestrado. COPPE, UFRJ, 1996.

BOTELHO, Marjorie. Participação juvenil na conquista do Passe Livre na cidade do Rio de Janeiro. Artigo publicado na Revista "Protagonismo da juventude brasileira: teoria e memória" do Instituto ArteCidadania (IAC) e Centro de Estudos e Memória da Juventude (CEMJ). São Paulo, 2009. Disponível em: http://www.cemj.org.br/revistasPdf/Livro_MPJB.pdf. Acessado em 02/07/2013.

——— A Ação Coletiva Dos Estudantes Secundaristas: Passe Livre Na Cidade Do Rio De Janeiro. Dissertação De Mestrado Apresentada Ao Programa De Pós-Graduação Em Educação Da Universidade Federal Fluminense. Rio De Janeiro, 2006. Disponível em <http://www.bdae.org.br/dspace/handle/123456789/1481>. Acessado em 02/07/2013.

SARAIVA, Adriana. Movimentos em movimento - uma visão comparativa de dois movimentos sociais juvenis no Brasil e Estados Unidos. Tese de Doutorado – Universidade de Brasília, Instituto de Ciências Sociais, Centro de Pesquisa e Pós-Graduação sobre as Américas da Universidade de Brasília. Brasília, 2010, v. , p. 57-93. Disponível em: http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/6974/1/2010_AdrianaCoelhoSaraiva.pdf Acessado em 02/07/2013.

PIRES, Fátima Lauria. O direito à mobilidade na cidade: mulheres, crianças, idosos e deficientes. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Serviço Social da Universidade de Brasília. Brasília, 2009, v. , p. 68-80. Disponível em: http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/4093/1/2009_FatimaLauriaPires.pdf Acessado em: 02/07/2013

ARAÚJO, M. R. M., Oliveira, J. M., Jesus, M. S., Sá, N. R., Santos, P. A. C., & Lima, T. C. (2011). Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia & Sociedade*, 23(2), 574-582. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0102-71822011000300015&script=sci_arttext Acessado em 02/07/2013.

PEREIRA, Potyara A. P. As interfaces da assistência social: destaque à relação com a política de transportes. *SER Social*, Brasília, n.12, p. 245-258, 2003. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/handle/10482/7286> Acessado em 02/07/2013.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 2004. Disponível em: <http://www.4shared.com/office/NNgeInMq/27785727-o-que-e-cidade-raquel.html> Acessado em: 02/07/2013.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Transporte Urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto de Economia Aplicada (Ipea). ISSN 1415-4765. Brasília, 2003. Disponível em:

<http://brasil.indymedia.org/media/2006/12//369497.pdf> Acessado em: 02/07/2013.

_____ Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto de Economia Aplicada (Ipea). Políticas Sociais e acompanhamento de análises. Brasília, 2006. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf Acessado em 02/07/2013.

SILVA, Érica Tavares da. Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles. Tese Doutorado no âmbito do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ), sob a orientação do professor Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em http://www.observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=523%3Atransi%C3%A7%C3%A3o-demogr%C3%A1fica-e-o-direito-de-estar-na-cidade&Itemid=167&lang=pt Acessado em 02/07/2013.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil promulgada em 5 de outubro de 1988. Organização do texto: Juarez de Oliveira. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990. 168 p. (Série Legislação Brasileira). Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/anotada/2760797/art-5-inc-xv-da-constituicao-federal-de-88>. Acesso em 03/09/2012

SODRÉ, Raquel Fontes. A comunicação na cidade: polifonia e produção de subjetividade no espaço urbano. Trabalho apresentado ao NP Comunicação e Culturas Urbanas, do VI Encontro dos Núcleos de Pesquisa do XXIX Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação – UnB – 6 a 9 de setembro de 2006. Disponível em: <http://www.portcom.intercom.org.br/pdfs/100006946131022084276719225645852218150.pdf> Acessado em 10/05/2013.

MARTINS, Francisco. et al. Diretrizes para promoção da inclusão social no âmbito do transporte coletivo de passageiros no Brasil. Portal do Tribunal de Contas da União. Disponível em: <http://portal2.tcu.gov.br/portal/pls/portal/docs/2054450.PDF> Acessado em 12/05/2013.

DAMATTA, Roberto. O Ofício de Etnólogo, ou como Ter "Anthropological Blues".. In: NUNES, E O (org.). A aventura sociológica. Rio de Janeiro: Zahar, 1978. Disponível em: <https://docs.google.com/document/d/1MCS9rXBnrmokpTQwmDQ3C4CIMDB2Fi>

[PgLyELkZwGB20/edit](#) Acessado em 12/05/2013

Rocha, Ana Luiza, & Eckert, Cornelia. Etnografia: saberes e práticas. In: PINTO, Céli & GUAZZELLI, César (org) *Ciências Humanas: pesquisa e método*. Porto Alegre: Editora da Universidade, 2008. Disponível em <http://seer.ufrgs.br/iluminuras/article/download/9301/5371%E2%80%8E> Acessado em: 12/05/2013.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso. O trabalho do antropólogo: Olhar, ouvir e escrever. In: O trabalho do Antropólogo. 2ª Ed. São Paulo: 2006. Disponível em: http://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/1370/oliveira_trabalhodeantropologo.pdf?sequence=1 Acessado em 02/07/2013.

NERI, M. C. (org). A economia da Rocinha e do Alemão, as UPPs e o Microcrédito: Do choque de Ordem ao de Progresso. Rio de Janeiro: FGV, CPS, 2011, p. 44. Disponível em: <http://www.cps.fgv.br/cps/favela2/> Acessado em: 18/04/2013.

Portal G1, de Agência do Estado. Atualizado em 05/01/10. http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL1435161-9356,00.html Acessado em 01/04/2013.

O GLOBO: <http://oglobo.globo.com/rio/paes-recua-anuncia-que-passagens-voltaraocustar-275-8746258> Acessado em 25/06/2013

DETRO RJ. Ônibus intermunicipais têm novos valores a partir de hoje. Atualizado em 02/01/2013. <http://www.detro.rj.gov.br/?n=1718> Acessado em 01/04/2013.

PORTAL UOL NOTÍCIAS. Tarifa do metrô do Rio sobe para R\$3,50 nesta terça; Barca vai a R\$4,80. Atualizado em 02/04/2013. <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/04/02/tarifa-de-metro-no-rio-sobe-para-r-350-nesta-terca-barca-vai-a-r-480.htm> Acessado em 01/04/2013.

MELO, M. L.; Passageiros de trem reclamam de aumento da tarifa. *Jornal do Brasil*: Atualizada em 17/12/2010. <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2010/12/17/passageiros-de-trens-reclamam-de-aumento-da-tarifa/>

SUPERVIA. Nota Supervia – Aumento da Tarifa: <http://www.supervia.com.br/noticia.php?n=nota-supervia-a%80%93-aumento-da-tarifa&cod=381>. Atualizado em 26/12/2012. Acessado em 01/04/2013.

ANDRADE, T. A. Dispêndio domiciliar com o serviço de saneamento e demais serviços de utilidade pública: estudo da sua participação no orçamento familiar. Relatório Final (projeto BRA/92/028 – PMSS). Brasília, 2000.

FEDERAÇÃO NACIONAL DOS ESTUDANTES DO ENSINO

TÉCNICO: <http://fenetbrasil.blogspot.com.br/> Acessado em 02/07/2013

Organização: SILVA, Caetana J. R., Institutos Federais lei 11.892, de 29/11/2008: comentários e reflexões – Natal: IFRN, 2009, p 8. Disponível em http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=3753&Itemid= Acessado em 24/04/2013.

BRASIL. Institutos Federais lei 11.892, de 29/11/2008. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2008/lei/111892.htm Acessado em: 24/04/2013.

TRAVANCAS, Isabel. Fazendo etnografia no mundo da comunicação. In BARROS, A. e DUARTE, J. (orgs.), *Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação*. São Paulo: Atlas, 2006, pp. 98-109. Disponível em:

<http://marinasaraiwa.files.wordpress.com/2013/04/etnografia-e-comunicao.pdf>

Acessado em 06/05/2013.

RIOCARD. Bilhete único universitário carioca. Disponível em: <http://www.riocard.com/prouni/faq.asp> Acessado em: 02/07/2013.

——— Gratuidade. Quem tem direito à gratuidade. Disponível em: http://www.riocard.com/news/Informacoes_rioonibus_24_maiio_2012.pdf Acessado em: 02/07/2013.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. LEI N.º 5.266, DE 5 DE MAIO DE 2011. Disponível em: http://www.riocard.com/prouni/arquivos/lei_5266_2011.pdf Acessado em: 02/07/2013.

BRASIL. Ministério da Educação. Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/seed/arquivos/pdf/tvescola/leis/lein9394.pdf> Acessado em 02/07/2013.

——— Lei nº 11.947. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2009/lei/111947.htm Acessado em: 02/07/2013

————— Lei nº 9.394/96. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19394.htm Acessado em: 02/07/2013

————— O PNE 2011-2020: Metas e estratégias. Disponível em:

http://fne.mec.gov.br/images/pdf/notas_tecnicas_pne_2011_2020.pdf

Acessado em: 02/07/2013.

————— Estatuto da Criança e do Adolescente. Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19394.htm Acessado em:

02/07/2013

————— Lei Nº 12.587, De 3 De Janeiro De 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm Acessado em 20/06/2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Indicadores Sociais Municipais: Uma análise dos resultados do universo do Censo demográfico 2010. Rio de Janeiro: 2011. Disponível em:

http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/indicadores_sociais_municipais/indicadores_sociais_municipais.pdf Acessado em 02/07/2013.

SUPERVIA. Gratuidades. Disponível em: <http://www.supervia.com.br/gratuidade.php>

Acessado em 02/07/2013.

CÂMARA DOS DEPUTADOS DO RIO DE JANEIRO. Projeto De Lei Nº 79, De 2011. Disponível em:

http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=6C5132AA274A73D3AEE943EA6D423610.node1?codteor=946724&filename=Parecer-CVT-02-12-2011 Acessado em 02/07/2013.

METRO RIO. Gratuidades. Disponível em:

<http://www.metrorio.com.br/en/gratuidade.htm> Acessado em 02/07/2013.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Riocard Gratuidade para estudante.

Disponível em: <http://www.rj.gov.br/web/poupatemporj/exibeconteudo?article-id=244589>. Acessado em 02/07/2013.

——— Secretaria de Estado de Educação. Educação. Gratuidade. Disponível em:

<http://www.rj.gov.br/web/seeduc/exibeconteudo?article-id=374799>

Acessado em 02/07/2013.

———. Faq: Gratuidade nos transportes coletivos urbanos para alunos da rede estadual de ensino. Disponível em:

http://www.rj.gov.br/c/document_library/get_file?uuid=d590ecea-660b-4a14-854b-f37d38ecc0bd&groupId=91317 Acessado em 02/07/2013.

——— Secretaria de Estado de Transportes. Serviço do Vale Social. Disponível em:

<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=225389> Acessado em 02/07/2013.

——— Tutorial. Dúvidas Frequentes. Conexão educação Gestão. Disponível em:

http://72.29.72.39/~kigraf/tutorial/faq_conexao_educacao.pdf

Acessado em 02/07/2013.

FUNDAÇÃO DE APOIO A ESCOLA TÉCNICA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Gratuidade Escolar. Disponível em:

<http://www.faetec.rj.gov.br/desup/index.php/cadastro-de-aluno-riocard>

Acessado em 02/07/2013.

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Lei N° 4510, De 13 De Janeiro De 2005. Disponível em:

<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/c8aa0900025feef6032564ec0060dfff/3b714281166c970483256f89006d268c?OpenDocument> Acessado em: 02/07/2013.

JORNAL A VERDADE. Disponível em: <http://averdade.org.br/quem-somos/> Acessado em: 24/04/2013.

UNIÃO DA JUVENTUDE REVOLUCIONÁRIA. Disponível em: <http://www.rebeliao.org/quem-somos/> Acessado em: 24/04/2013.

PARTIDO COMUNISTA REVOLUCIONÁRIO. Disponível em: <http://pcrbrasil.org/pcr/historia/> Acessado em 24/04/2013.

UNIÃO NACIONAL DOS ESTUDANTES. Disponível em: <http://www.une.org.br/2011/09/linhas-de-atuacao/> Acessado em 24/04/2013.

ASSOCIAÇÃO DOS ESTUDANTES SECUNDARISTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Disponível em: <http://www.blogger.com/profile/07630273870903764571> Acessado em 24/04/2013.

RESOLUÇÕES DO 5º CONAERJ. Disponível em: <http://aerj-na-luta.blogspot.com.br/p/10-anos.html> Acessado em 24/04/2013.

FACEBOOK. CONVITE PASSEATA DUQUE DE CAXIAS: DISPONÍVEL em: <https://www.facebook.com/events/384468124952254/> Acessado em: 24/04/2013.

GREENPEACE: <http://www.greenpeace.com.br/cade/sobre/> Acessado em 20/06/2013

——— O que é o plano de mobilidade urbana (PMU) Disponível em: <http://www.greenpeace.com.br/cade/sobre/> Acessado em 24/05/2013

FÓRUM PERMANENTE DE MOBILIDADE URBANA DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO. Disponível em: <http://www.mobilidadeurbanarj.org.br/> Acessado em: 02/07/2013.

MOVIMENTO PASSE LIVRE SÃO PAULO. Disponível em: <http://saopaulo.mpl.org.br/> Acessado em: 02/07/2013.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Lei n° 3339/99. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/c8aa0900025feef6032564ec0060dfff/d9caad983c72b084032568570070c59e?OpenDocument> Acesso em: 03/07/2013

————— Lei n° 3357/2000. Disponível em:

<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/bc008ecb13dcfc6e03256827006dbbf5/4e6dc952848179b0325686300642932?OpenDocument> Acessado em: 03/07/2013.

————— Lei n° 4291/2004. Disponível em:

<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/69d90307244602bb032567e800668618/4a67b20c38c0f82283256e620067711f?OpenDocument> Acessado em: 03/07/2013.

————— Lei n° 4510/2005. Disponível em:

<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/c8aa0900025feef6032564ec0060dfff/3b714281166c970483256f89006d268c?OpenDocument> Acessado em: 03/07/2013

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO

————— Lei n° 3.167/2000. Disponível em:

<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/b24a2da5a077847c032564f4005d4bf2/9cff20d887157f96032576ac0072e837?OpenDocument> Acessado em: 03/07/2013

————— Lei n.º 5.266/2011. Disponível em:

http://www.riocard.com/prouni/arquivos/lei_5266_2011.pdf Acessado em: 02/07/2013

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Decreto n° 32842/2010.

Disponível em:

<http://www.faecet.rj.gov.br/dad/images/stories/decreto%20n%2032842.pdf>

Acessado em: 03/07/2013

————— Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro. Disponível em:

<http://200.141.78.79/dlstatic/10112/1659124/DLFE-222901.pdf/LeiOrganica.pdf>

Acessado em: 03/07/2013

6. ANEXOS

I. Tabelas explicativas sobre as leis

TABELA 1

Leis Estaduais sobre Gratuidade Estudantil

Lei	Regulamentação	Limitações	Observações
Lei nº 3339/99	Dispõe sobre a regulamentação do artigo 245 da constituição do estado do rio de janeiro, assegura a gratuidade nos transportes coletivos urbanos intermunicipais (...) Aos alunos de 1º e 2º graus uniformizados da rede pública municipal, estadual e federal, portadores de carteira de identidade estudantil	Gratuidade exclusivamente para percursos de até 70 (setenta) km. Linhas intermunicipais com duas portas e roleta. Nos catamarãs, por se tratar de transporte seletivo, a gratuidade é concedida no limite de 10% (dez por cento) de sua lotação.	
Lei nº 3357/2000	Obriga as empresas que operam o serviço de transporte público intermunicipal urbano, através de micro-ônibus, a inscreverem na parte lateral direita externa dos veículos, inscrição com os seguintes dizeres: livre acesso aos maiores de 65 anos, alunos uniformizados da rede pública		
Lei nº 4291/2004	Institui o sistema de bilhetagem eletrônica nos serviços de transporte coletivo de passageiros por ônibus, de competência do estado do rio de janeiro e dá outras providências.	No modal rodoviário, a gratuidade somente é obrigatória nos ônibus convencionais de duas portas.	

<p>Lei nº 4510/2005</p>	<p>Dispõe sobre a isenção do pagamento de tarifas nos serviços de transporte intermunicipal de passageiros por ônibus do estado do rio de janeiro, para alunos do ensino fundamental e médio da rede pública estadual de ensino...</p>	<p>Apenas para alunos do ensino fundamental e médio da rede pública estadual; 60 vales mensais, reduzidas as quantidades no intervalo das férias; Usado apenas no deslocamento casa-escola; Exceto seletivos;</p>	
-----------------------------	--	---	--

TABELA 2

Leis e Decreto municipais.

Lei/Decreto	Regulamentação	Limitações	Observações
Decreto nº 32842/2010	Regulamenta a Lei nº 5211, de 01 de julho de 2010, que institui o Bilhete Único no Município do Rio de Janeiro, bem como a Lei nº 3167, de 27 de dezembro de 2000, que disciplina a Bilhetagem Eletrônica nos serviços de Transporte Público de Passageiros do Município do Rio de Janeiro, incluído o exercício das gratuidades legalmente instituídas.	Apenas ônibus convencionais com 02 (duas) portas, por intermédio da apresentação de cartão eletrônico. (Art. 9) até 3 (três) vagas simultâneas por viagem nos microônibus. (Art. 9 §1º) não podendo no cômputo global ultrapassar o total de 60 (sessenta) passageiros	§4º e Inciso V
Lei n.º 5.266/2011	Institui o benefício do desconto de cinquenta por cento nas tarifas de transportes coletivos, por ônibus, tipo regular, operados por concessão do Poder Público Municipal, para estudantes do ensino Superior do Município do Rio de Janeiro que menciona e dá outras providências.	Ida-volta à universidade Não pode ser usado fins de semana e feriados; férias. Quarenta e quatro meias passagens por mês e quatrocentos e quarenta meias passagens de ônibus por ano. Os alunos não poderão transferir o saldo não utilizado para os meses subsequentes.	Art. 1º*
Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro			Art. 393* Art. 401 II*

Lei nº 3.167/2000	Assegura o exercício das gratuidades previstas no artigo 401 da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro, mediante a instituição do Sistema de Bilhetagem Eletrônica nos serviços de transporte público de passageiros por ônibus do Município do Rio de Janeiro, e dá outras providências.		Art. 1º * Art. 3º * Art. 21 *
----------------------	--	--	-------------------------------------

TABELA 3

Lei Federal, ECA e Constituição Federal.

Leis	Regulamentação	Limitações	Observações
Constituição da República Federativa do Brasil de 1988		Não fala sobre a gratuidade no transporte para estudantes, apenas sobre o acesso à escola, cultura, lazer, etc.	Art. 205 Art. 208 Inciso VII Art. 23. Inciso V
Lei nº 11.947	Cria o Programa Nacional de Apoio ao Transporte (PNATE)	É direcionada apenas “alunos da educação básica pública, residentes em área rural”	Art. 2º
Lei nº 9.394/96	Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional.	Não se refere ao transporte como elemento fundamental para acesso à escola	Art. 3º Inciso I, X XI Art. 4º Inciso VIII Art. 5º § 2º
Estatuto da Criança e do Adolescente Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990			Art. 3º Art. 4º Art. 53 I, VII

II. Fotos da Passeata em Duque de Caxias de 23/08/2012. Créditos: Elis de Aquino.

IMAGEM 1



IMAGEM 2



IMAGEM 3

