



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL  
CAMPUS DE ERECHIM  
CURSO DE GEOGRAFIA**

**ELIEZER BERTO**

**POLÍTICA PÚBLICA DO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO: UM ESTUDO  
ACERCA DOS IMPACTOS DOS MOVIMENTOS PENDULARES ESTUDANTIS NO  
MUNICÍPIO DE PONTE PRETA - RS**

**ERECHIM**

**2016**

**ELIEZER BERTO**

**POLÍTICA PÚBLICA DO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO: UM ESTUDO  
ACERCA DOS IMPACTOS DOS MOVIMENTOS PENDULARES ESTUDANTIS NO  
MUNICÍPIO DE PONTE PRETA - RS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Geografia – Licenciatura da Universidade Federal da Fronteira Sul, como requisito para a obtenção do título de licenciado em Geografia.

Orientador (a): Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Juçara Spinelli

**ERECHIM  
2016**

## DGI/DGCI - Divisão de Gestão de Conhecimento e Inovação

BERTO, ELIEZER

POLÍTICA PÚBLICA DO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO: UM ESTUDO ACERCA DOS IMPACTOS DOS MOVIMENTOS PENDULARES

ESTUDANTIS NO MUNICÍPIO DE PONTE PRETA - RS/ ELIEZER BERTO. -- 2016.

90 f.:il.

Orientadora: Juçara Spinelli.

Trabalho de conclusão de curso (graduação) Universidade Federal da Fronteira Sul, Curso de Geografia, Erechim, RS , 2016.

1. Transporte Universitário. 2. Migração Pendular. 3. Gestão de Recursos. 4. Política Pública. I. Spinelli, Juçara, orient. II. Universidade Federal da Fronteira Sul. III. Título.

**ELIEZER BERTO**

**POLÍTICA PÚBLICA DO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO: UM ESTUDO  
ACERCA DOS IMPACTOS DOS MOVIMENTOS PENDULARES ESTUDANTIS NO  
MUNICÍPIO DE PONTE PRETA - RS.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Geografia – Licenciatura da Universidade Federal da Fronteira Sul, como requisito para a obtenção do grau de Licenciado em Geografia.

Orientador (a): Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Juçara Spinelli

Este trabalho de conclusão de curso foi defendido e aprovado pela banca em:

02 / 12 / 2016

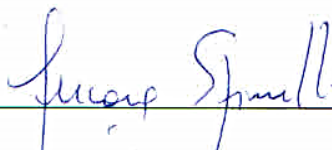
BANCA EXAMINADORA



Prof. Me. Éverton de Moraes Kozenieski - UFFS



Prof. Me. Robson Olivino Paim



Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Juçara Spinelli (Orientadora)

Dedico este trabalho às pessoas queridas que durante minha caminhada no meio acadêmico estiveram ao meu lado, apoiando, incentivando e ajudando. Agradecimento especial à minha família

## AGRADECIMENTO

Ao final desta etapa e pela concretização de um sonho, agradeço em primeiro lugar a Deus, que iluminou o meu caminho durante esta caminhada na busca pelo conhecimento. Completo esta fase agradecendo-o por não me deixar esquecer que, em meio às dificuldades sempre tenho onde buscar amparo. Desta forma, neste momento de alegria tenho muito a agradecer a Ele: pela proteção em nossos diversos deslocamentos pelas rodovias do território brasileiro e de países vizinhos, onde realizamos os trabalhos de campo, bem como no deslocamento diário para chegar à universidade e, pela força nas horas difíceis, nas privações, nas incertezas.

Na sequência, agradeço à minha esposa Graziela, pessoa a qual amo partilhar a vida. Obrigado pela paciência, pelo incentivo, pelos conselhos, pela força, principalmente por seu carinho, e por sua capacidade de me transmitir paz durante a correria de cada semestre.

Ao meu filho Rafael, que embora não tivesse conhecimento, mas iluminou de maneira especial meus pensamentos levando-me a buscar diariamente a construção do conhecimento. Querido, sei que mesmo em sua inocência de criança se importava comigo, pois me perguntava “pai como é tua escola? ”, “tem escadas? ”, “tem parquinho? ”, “como é a tua profe? ”, “como são os teus amidos? ” (querendo dizer amigos). Também peço desculpas a ele, pois me ausentei e deixei de compartilhar muitos momentos durante sua infância.

De forma grata e grandiosa agradeço a meus pais, Sergio e Fatimina, que desde a infância sempre me incentivaram a estudar, e durante este curso se dispuseram a me ofertar o suporte necessário para que eu buscasse essa formação. A meus pais rogarei pelos dias da minha existência, suas presenças significam segurança e certeza de que não estou sozinho nessa caminhada.

Não tenho como deixar de agradecer minha irmã Édine, foi ela quem me trouxe à Universidade Federal da Fronteira Sul – UFFS - me incentivou desde a inscrição no Enem. Foi minha parceira semestre a semestre, irmã e amiga, conselheira e fonte de inspiração durante minha formação. A ela só me cabe dizer muito obrigado, e parabéns pela pessoa que és.

Ao meu colega Edegar Marcos Rohde, meu amigo de longa data, companheiro de transporte e de faculdade, em nome dele quero agradecer a todos meus colegas quem convivi nestes cinco anos, posso dizer com convicção: meus amigos, pois compartilhamos diversos momentos de alegria, ansiedade, preocupação, e também alguns momentos de tristeza. Com

vocês, já fiquei com raiva, nervoso, ansioso, mas tenho certeza de que os momentos de alegrias que compartilhamos juntos foram bem maiores.

Agradeço a professora orientadora Juçara Spinelli, que aceitou o desafio de me orientar neste trabalho, a qual sempre tive grande admiração durante o curso. Obrigado pelo seu empenho e dedicação nas diversas análises deste estudo, o qual conduziu orientações em meio às suas atividades rotineiras de professora e coordenadora, com paciência, responsabilidade, carinho e amizade. Em seu nome agradeço a Universidade Federal da Fronteira Sul – UFFS - a qual farei parte pelo resto de minha vida, a todos os professores do curso, pela maneira com que nos incentivaram a trilhar um caminho de construção novos saberes que serão importantes na minha vida. Agradeço em nome da professora Juçara a todos os professores, desde que tive contato apenas restritamente em sala de aula, até os grandes amigos que fiz durante outras atividades e, especialmente, nas viagens de estudos.

A todos, **MUITO OBRIGADO!**

As políticas e programas têm vida. Nascem, crescem, transformam-se, reformam-se. Eventualmente estagnam, às vezes morrem. Percorrem, então, um ciclo vital. As políticas e os programas também têm [...] carne e osso, melhor, têm corpo e alma. São decididas e elaboradas por pessoas, são dirigidas às pessoas ou seu habitat, são gerenciadas e implementadas por pessoas e, quando isso ocorre, são avaliadas também por pessoas. (DRAIBE, 2001, *Apud* p PERGHER 2014, p.09)



## RESUMO

Este trabalho trata de uma pesquisa de campo e bibliográfica acerca dos movimentos pendulares estudantis em nível universitário, tendo como objeto de estudo esta prática no município de Ponte Preta – RS. O objetivo primordial deste estudo se refere à análise da política da gratuidade de transporte universitário implantada pelo poder público municipal no ano de 2013, buscando razões que condicionam a migração pendular diária para a obtenção da formação, bem como os impactos deste movimento para os usuários do transporte e para a municipalidade. Para atender tais questionamentos, trabalhamos com bibliografias voltadas aos movimentos pendulares e ao transporte universitário no âmbito Federal, Estadual e Municipal. Em seguida trazemos um breve estudo referente ao município alvo de nossa pesquisa onde nos detemos a história, e a geografia local. Com a análise documental construímos um estudo de caso acerca da evolução da prestação do serviço, bem como as alterações nas Leis que regem a sua execução no âmbito Municipal. A pesquisa de campo se voltou a um questionário respondido por usuários, e entrevistas com gestores. Elencamos como hipóteses que a prática da migração pendular ocorre principalmente devido à residência da família no município de Ponte Preta – RS, e, acerca dos impactos supomos que se referem à manutenção dos migrantes no município, evitando assim o êxodo, tanto rural quanto urbano, da população que realiza formação. A partir do estudo realizado, percebemos que existe um conjunto de razões operantes que condicionam os estudantes pontepretenses a se deslocarem diariamente a outros municípios ao em vez da residência no local de estudo. Dentre aos aspectos que mais pontuam temos residência da família, emprego e baixo custo de vida ao se comparar com o da cidade onde estuda e a gratuidade do transporte universitário.

Palavras-chave: Transporte Universitário. Migração Pendular. Gestão de Recursos. Política Pública.

## **ABSTRACT**

This work deals with a field and bibliographical research about the student commuting movements at university level, having as object of study this practice in the municipality of Ponte Preta - RS. The main objective of this study is the analysis of the gratuitous university transport policy implemented by the municipal public authority in the year 2013, seeking reasons that condition the daily commuting migration to obtain the training, as well as the impacts of this movement for the users of the Transportation and to the municipality. In order to answer such questions, we work with bibliographies focused on commuting movements and university transportation at Federal, State and Municipal levels. Next we bring a brief study about the municipality targeted by our research where we dwell on history, and local geography. With the documentary analysis we constructed a case study about the evolution of the service rendering, as well as the changes in the Laws that govern its execution in the Municipal scope. The field survey turned to a questionnaire answered by users, and interviews with managers. We hypothesize that the practice of pendular migration occurs mainly due to the family residence in the municipality of Ponte Preta - RS, and about the supposed impacts that refer to the maintenance of the migrants in the municipality, thus avoiding the exodus, both rural and urban, Of the training population. From the study, we realized that there is a set of operant reasons that condition the students of the bridge to move daily to other municipalities instead of the residence in the place of study. Among the most important aspects we have family residence, employment and low cost of living when comparing with the city of study and free university transportation.

Keywords: University Transport. Pendular Migration. Resource management. Public policy.

## LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 01 - Primeira Ponte sobre o Rio Jupirangava em Ponte Preta – RS.....	33
Fotografia 02- Ponte Atual sobre o Rio Jupirangava em Ponte Preta – RS.....	33
Fotografia 03- Brasão do Município de Ponte Preta.....	36
Fotografia 04- Imagens do relevo do Município de Ponte Preta.....	40
Fotografia 05– Parte do plano de governo que expõe proposta de isenção de cobrança do transporte escolar universitário.....	50
Fotografia 06 – Estradas do interior do município de Ponte Preta - RS.....	66
Fotografia 07 – Veículo lotado na Secretaria de Educação que realiza o transporte para Erechim-RS.....	68
Fotografia 08– Veículo terceirizado pela Prefeitura Municipal.....	69

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 – Posição das Atividades Econômicas do Município de Ponte Preta/RS.....	45
Gráfico 02 - Posição das Atividade Econômicas por valor atribuído no estado do Rio Grande do Sul ano de 2014.....	46
Gráfico 03 - Local de residência dos usuários do transporte escolar.....	58
Gráfico 04 - Município onde se localiza o centro de estudo.....	59
Gráfico 05 - Área do conhecimento estudada.....	60
Gráfico 06 - Tipologia do local de estudo.....	60
Gráfico 07 - Quantidade de veículos utilizados para o deslocamento diário.....	62
Gráfico 08 - Tempo de viagem de casa à universidade.....	64
Gráfico 09 - Distância da residência ao centro de estudo.....	64
Gráfico 10: Classificação quanto à qualidade do serviço oferecido.....	67
Gráfico 11 - Permanência no município após a formação acadêmica.....	70

## LISTA DE MAPAS

Mapa 01 - Localização do Município de Ponte Preta.....	31
Mapa 02 - Relevo do Município de Ponte Preta.....	39
Mapa 03 - Deslocamento intermunicipal de estudantes do município de Ponte Preta .....	65

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População total, urbana e rural do município de Ponte Preta/RS (2000 e 2010).....	42
--	----

## **LISTA DE QUADROS**

Quadro 1 – Manifestação dos usuários quanto à política do transporte universitário.....	71
---	----

## LISTA DE SIGLAS

IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal de Circulação
IDEAU	Instituto de Desenvolvimento Educacional do Alto Uruguai
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
PEATE	Programa Estadual de Apoio ao Transporte Escolar
PIB	Produto Interno Bruto
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PNATE	Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar
PNTE	Programa Nacional de Transporte Escolar
PP	Partido Progressista
PRONATEC	Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego
PROUNI	Programa Universidade Para Todos
PT	Partido dos Trabalhadores
REUNI	Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais
SEFAZ	Secretaria de Estado de Fazenda
SISU	Sistema de Seleção Unificada
UFFS	Universidade Federal Fronteira Sul
UnB	Universidade de Brasília
URI	Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões
URM	Unidade de Referência Municipal



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>16</b>
<b>2 ENSINO, MOVIMENTOS PENDULARES E POLÍTICAS DE GRATUIDADE NO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO .....</b>	<b>23</b>
<b>3 APROXIMANDO-SE DO MUNICÍPIO DE PONTE PRETA-RS.....</b>	<b>30</b>
3.1 A FORMAÇÃO DO LUGAR.....	31
3.2 O BRASÃO DO MUNICÍPIO .....	35
3.3 LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO GEOGRÁFICA DO MUNICÍPIO .....	37
<b>4 A POLÍTICA DE TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO E O SISTEMA EDUCACIONAL MUNICIPAL .....</b>	<b>47</b>
4.1 ISENÇÃO DE COBRANÇA DO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO E TÉCNICO.....	48
4.2 AMPLIAÇÃO DA FROTA DO TRANSPORTE .....	53
<b>5 AVALIAÇÃO DO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO EM PONTE PRETA- RS .....</b>	<b>57</b>
5.1 PERFIL DOS USUÁRIOS .....	57
5.2 PERFIL DO TRANSPORTE: VEÍCULOS, TEMPO E DISTÂNCIA .....	61
5.3 PERMANÊNCIA NO MUNICÍPIO.....	69
5.4 VISÃO DOS USUÁRIOS ACERCA DA MIGRAÇÃO PENDULAR FRENTE À POLÍTICA PÚBLICA DO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO .....	71
<b>6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>78</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>82</b>
<b>APÊNDICE I.....</b>	<b>86</b>
<b>APÊNDICE II .....</b>	<b>87</b>
<b>APÊNDICE III.....</b>	<b>88</b>
<b>ANEXO I.....</b>	<b>90</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Nosso tema de pesquisa aqui apresentado se refere aos movimentos pendulares estudantis em nível universitário e técnico, e tem como foco esta prática no município de Ponte Preta – RS. Aliada a este, temos a política da gratuidade do transporte universitário implantada no ano de 2013 pela Administração Municipal para este nível de ensino aos estudantes residentes no município, compreendida como um incentivo à formação e permanência dos estudantes no município para sua prática profissional.

O interesse pelo tema em questão surgiu quando de um estudo proposto pela Professora Juçara Spinelli, durante a Graduação em Licenciatura em Geografia, na disciplina de Geografia Urbana, o qual foi aprofundado posteriormente na disciplina de Política Educacional e Legislação do Ensino no Brasil, ministrado pela Professora Maria Sílvia Cristófoli. Na época, a pesquisa se restringiu a algumas breves análises de dados, documentos e leituras acerca do tema, porém, estes foram de fundamental importância para despertar o interesse pela busca de maior conhecimento acerca da temática. Ainda, a escolha desse tema está diretamente ligada ao município de residência do estudante-pesquisador e justifica-se, também, por este ser usuário do serviço de transporte universitário municipal gratuito, portanto, um membro da migração pendular que ocorre diariamente do município com destino para outros municípios da região, com o fim específico da formação profissional.

Como **objetivo principal** deste estudo busca-se analisar os movimentos pendulares estudantis em nível universitário no município de Ponte Preta – RS, com base na política de transporte universitário implantada pelo poder público desde 2013.

Perseguindo esse objetivo geral, buscam-se os resultados também por meio dos seguintes **objetivos específicos**:

- a) caracterizar a política de transporte universitário do município e sua forma de implementação (2013-2016);
- b) verificar a quantidade de usuários, a localização dos usuários, a distância entre os pontos de deslocamento dos estudantes e o tempo de viagem;
- c) caracterizar a tipologia da formação (habilitação profissional) buscada pelos estudantes;
- d) avaliar a localização (municípios) em que se encontram as instituições de vínculo dos estudantes e o enquadramento das instituições buscadas para a formação (pública, comunitária, privada);

e) verificar o número de veículos utilizados no transporte e a qualidade do serviço prestado, em termos de conforto e segurança, oferecidos pelos prestadores de serviço;

f) razões que condicionam a migração pendular para fins de formação profissional dos estudantes do município de Ponte Preta – RS;

g) análise da expectativa de permanência dos estudantes no município após a formação, bem como, a avaliação dos resultados da política pública do transporte escolar universitário em termos de contribuição ao reverso, o êxodo do município, tanto rural quanto urbano.

Para perseguir tais objetivos, por meio de elementos de análise geográfica, foram utilizados **procedimentos metodológicos** próprios da Geografia, baseando-se que se basearam no estudo bibliográfico acerca dos movimentos pendulares estudantis; na caracterização geral do município; no estudo de políticas municipais de apoio ao transporte universitário e na coleta de dados secundários e, posteriormente, em dados de fontes primárias (usuários) para a análise e interpretação dos resultados.

Com o intuito de organizar o estudo, iniciamos pelo referencial bibliográfico que versa acerca da educação como direito humano assegurado pela Constituição Federal de 1988, a oferta do transporte escolar universitário aos estudantes e a prática da migração pendular. Partindo de conceitos e discussões acerca destes, buscou-se evidenciar a ligação entre estes três mecanismos operantes na sociedade.

Na sequência, trazemos um breve estudo referente ao município alvo de nossa pesquisa – Ponte Preta - RS. Neste espaço, contamos com documentos oficiais, como o Histórico do Município de Ponte Preta – 1993, que relata a colonização da localidade, ao que nos detemos mais à história e à geografia local. Destacamos em especial o Brasão Municipal, pois este traz como lema a frase “*Educar para o Trabalho*”, a partir deste, tecemos hipóteses que desde sua emancipação, o Estado enquanto município esteve interessado em oportunizar estudo aos munícipes com vistas ao um produto final: o trabalho. Também a fim de conhecermos melhor a região estudada, pesquisamos dados referentes à localização, e caracterização geográfica do município.

Quando nos detemos especificamente à temática do transporte universitário no município de Ponte Preta – RS, realizamos a análise de documentos a fim de construir um estudo de caso acerca da evolução da execução do serviço, bem como as alterações nas Leis que regem a sua execução no âmbito municipal. Ressaltamos neste ponto que, por sermos usuários do sistema de transporte e, portanto, membros do processo de migração pendular, tivemos participação constante durante a execução da pesquisa, e por isso, utilizamos o

método participativo, para explorar o tema a fim de obter resultados qualitativos, que segundo Moresi (2003):

- **Pesquisa Qualitativa:** considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números. A interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas no processo de pesquisa qualitativa. Não requer o uso de métodos e técnicas estatísticas. O ambiente natural é a fonte direta para coleta de dados e o pesquisador é o instrumento-chave. É descritiva. Os pesquisadores tendem a analisar seus dados indutivamente. O processo e seu significado são os focos principais de abordagem. (MORESI, 2003, p.8 e 9. Grifo do autor).

Ao que se refere à bibliografia, buscou-se consultar diversos estudos produzidos que tratam da política educacional voltada ao transporte universitário no âmbito Federal, Estadual e Municipal. Ainda, destacamos estudos geográficos referentes ao tema da migração pendular e manutenção dos sujeitos no município de origem. Salientamos a dificuldade de encontrar estudiosos do tema, aliado à migração pendular estudantil, conforme Moura e Cruz (2013) colocam:

Antes de apresentarmos os resultados, deve-se destacar que, embora o transporte escolar seja um assunto de interesse de muitos, envolve um campo de investigação bastante complexo, o que acaba inibindo a realização de estudos sobre esta política. Isso fica mais evidente quando é realizado o levantamento bibliográfico sobre a temática, porque se detecta a dificuldade de encontrar pesquisas e publicações nessa área, sendo um desafio para os pesquisadores das políticas educacionais contemplar em seus estudos as políticas para o transporte escolar. (MOURA, CRUZ, 2013, p. 02-03).

As demais bibliografias pesquisadas são baseadas na pesquisa em artigos científicos, livros, levantamentos, dissertações, documentos eletrônicos, bem como materiais tornados públicos pela municipalidade. Destacamos para tanto que a fonte buscada foi confiável, além de pesquisas e análises do referencial e leis que abrangem o tema proposto.

Uma vez identificados os principais eventos, sendo este um estudo de caso, a partir dos dados obtidos com a pesquisa, buscou-se constatar motivos acerca da migração pendular e os impactos desta para a sociedade. Para tanto, elencamos como hipóteses que a referida prática ocorre principalmente devido à residência da família no município de Ponte Preta –

RS, e, acerca dos impactos supomos que se referem à manutenção dos migrantes na no município, evitando assim o êxodo ora rural, ora urbano da população que realiza formação.

Especificamente sobre os dados coletados para o estudo, os de fontes secundárias se referiram a informações e normativas municipais acerca do tema, em sua grande maioria obtida junto às Secretarias Municipais de Educação e de Administração, bem como ao Gabinete do Prefeito Municipal. Assim foram realizadas entrevistas a partir de um roteiro com tópicos semiestruturados, e aplicadas em modo dialógico não formal. Os roteiros de questões dialogadas com o chefe do executivo e com o representante da Secretaria Municipal de Educação seguem nos Apêndices I e II.

Também, buscou-se informações de base geográfica acerca do município junto aos órgãos oficiais, como o histórico do município, dados demográficos (população total, população rural e urbana, por sexo e idade e densidade demográfica) e dados socioeconômicos do PIB (Produto Interno Bruto), e do IDH (Índice de Desenvolvimento Humano). Por fim elaborou-se um instrumento de pesquisa (questionário) que foi aplicado aos usuários.

Os dados e informações de fonte primária tiveram por base a elaboração de um instrumento de pesquisa (Apêndice III), na forma de questionário que foi aplicado diretamente aos usuários do transporte coletivo. Para a formulação do questionário, em consonância com os objetivos específicos, direcionou-se o instrumento com a estruturação de nove (09) questões fechadas, com a possibilidade de marcar apenas uma alternativa, e três (03) questões abertas, para que o usuário pudesse expressar seu parecer acerca do serviço utilizado e da política de gratuidade.

As questões de ordem fechada referiram-se a: 1) município que estuda; 2) tipologia de instituição (pública ou privada); 3) distância da residência ao local de estudo; 4) quantidade de veículos usados para chegar e voltar do destino; 5) tempo de viagem de ida ou volta, 6) conforto e segurança dos veículos utilizados; 7) local de residência (zona urbana ou zona rural); 8) habilitação profissional buscada e 09) expectativa de permanência em sua residência no município de Ponte Preta –RS após a formação.

As questões de ordem aberta (dissertativas) referiram-se a um parecer pessoal sobre: 1) a política pública da gratuidade do transporte escolar no município de Ponte Preta – RS; 2) a forma de retribuição que o usuário pensa em dar ao município por essa oportunidade de usufruir do transporte gratuito e 3) a opção pela não residência no município onde se localiza o centro de estudo ao invés do deslocamento diário.

Esse questionário foi aplicado durante um período determinado (de 20 de março a 10

de abril/2015), tendo sido enviado eletronicamente aos migrantes por meio de um formulário do *software* Google Formulários – Gmail (Apêndice III). Os respondentes também enviaram suas respostas de forma eletrônica, sendo que do total de trinta e seis (36) usuários, vinte e sete (27) foram os respondentes, representando 75% do total de usuários.

Após a aplicação, os resultados foram tabulados e sistematizados na forma de gráficos e, posteriormente, analisados e expressos na forma de interpretação textual.

As entrevistas semiestruturadas (Apêndice I e II) com representantes do poder público, foram realizadas para verificar se houve consonância com os pareceres dos usuários, tanto em termos de alcançabilidade da política, quanto em termos estruturais, de qualidade e resultado da ação de condução dos estudantes aos centros de estudo de forma gratuita. As entrevistas com os gestores públicos municipais almejavam, também, auferir dados referentes aos motivos que levaram a tomada de decisão em incentivar o Ensino Superior e Técnico dos municípios, por meio do transporte gratuito.

A metodologia utilizada baseia-se no método dedutivo e interpretativo, Moresi (2003) descreve pesquisa dedutiva da seguinte forma:

Método proposto pelos racionalistas Descartes, Spinoza e Leibniz que pressupõe que só a razão é capaz de levar ao conhecimento verdadeiro. O raciocínio dedutivo tem o objetivo de explicar o conteúdo das premissas. Por intermédio de uma cadeia de raciocínio em ordem descendente, de análise do geral para o particular, chega a uma conclusão. (MORESI 2003, p.25).

Os dados exploratórios buscaram ampla participação dos usuários e envolvidos com a política pública do transporte universitário do município, a fim de se verificar o real estado desta ação e estabelecer relações com seu impacto ao município e aos usuários.

Também, buscamos por meio do estudo participativo a respeito deste tema, contribuir a respeito da trajetória do transporte escolar no município de Ponte Preta – RS. Para trabalhar na perspectiva participativa atentamos para Andrade, Sousa e Ramos (2013) que colocam:

O uso de metodologia participativa possibilita o ato comunicativo, a aquisição de conhecimentos numa visão complexa e sistêmica da realidade, favorecendo a autogestão e uma melhor visualização para os atores sociais envolvidos no processo dos pontos necessários a uma atuação planejada. (ANDRADE; SOUSA; RAMOS, 2013 p. 3205).

Partindo da prerrogativa que compreende ao município a execução do transporte aos níveis de Educação Infantil, Ensino Fundamental e Ensino Médio, em parceria com iniciativas das esferas Estadual e Federal no que se refere ao financiamento destes, temos que o município de Ponte Preta- RS oferta tais serviços de forma gratuita aos estudantes que realizam seus estudos em escolas pertencentes ao território municipal. Entretanto, a partir de um período recente o município passou a executá-lo de forma gratuita também para os estudantes do Ensino Técnico e Superior, no turno da noite, em instituições nos municípios de Erechim - RS e Getúlio Vargas - RS. Tal procedimento está assegurado conforme a Lei Municipal N°. 1.619/13, a qual se encontra na seção dos anexos deste trabalho (Anexo I).

Importante destacar, que alguns municípios de pequeno porte não possuem meios ou gestores que possam desenvolver projetos consistentes e de longo prazo como a política da gratuidade do serviço de deslocamento dos estudantes de graus superior e técnico, do município de Ponte Preta - RS. A não implantação deste pode estar ligada ao fato de os administradores exercerem cargos políticos em alguns casos serem substituídos em um curto espaço de tempo. Ao que se refere aos recursos, inferimos que muitas vezes os municípios possuem certa deficiência financeira até mesmo para atender as despesas educacionais básicas. Salientamos também, que além destes fatores, existem gestores que quando da disponibilidade de recursos, voltam seus interesses a outras áreas.

Este trabalho abre a possibilidade de estudos posteriores referentes ao tema, levando em consideração o método longitudinal de pesquisa. Isto se faz possível, pois realizamos o levantamento de dados em 2016, mas poderão ser reaplicados os questionários, aos mesmos sujeitos após a conclusão dos estudos a fim de verificar se a expectativa de permanência ou não no município se confirma.

Cabe ressaltar que como munícipe, não se pretende com a pesquisa exaltar ou desmerecer a tomada de decisão dos gestores públicos, apenas buscar dados referente à prática adotada pela Administração Municipal. A pesquisa visa demonstrar aos interessados sobre o tema, se é viável a iniciativa da gestão pública, bem como busca auxiliar os gestores locais e regionais na tomada de novas decisões. Com estes propósitos, buscamos apresentar um estudo geográfico da migração pendular, atrelado relação ao surgimento da política pública municipal de incentivo à educação, neste trabalho, buscou-se um estudo da educação em nível superior, visto que a maioria dos estudos sobre o tema se refere ao investimento na educação básica. O trabalho foi estruturado em quatro capítulos, além da introdução e das considerações finais, a saber: 1º- Escolarização, movimentos pendulares e políticas de gratuidade no transporte universitário, 2º- Aproximando-se do Município de Ponte Preta- RS,

3º- A política de transporte universitário e o sistema municipal de educação e o 4º- Avaliação do transporte universitário em Ponte Preta- RS, os quais são apresentados e detalhados no contexto a seguir.



## **2 ESCOLARIZAÇÃO, MOVIMENTOS PENDULARES E POLÍTICAS DE GRATUIDADE NO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO**

Para dar início à abordagem acerca da relação entre o ensino, a mobilidade demarcada pelos movimentos pendulares e às políticas de acesso por meio de transporte universitário, enfatiza-se que embora o conceito de “migração pendular” seja antigo na Geografia, ele se ressignifica no contexto atual, dadas as necessidades alternativas de busca de postos de trabalho, de formação e das interfaces regionais decorrentes dos rearranjos intrarregionais consequentes da dinâmica econômica e populacional. A abordagem acerca dos movimentos pendulares, ressignificada parcialmente pelo debate da mobilidade, aparece nas análises de Derruau (s/d), Beaujeu-Garnier (1980) e Damiani (1980), dentre outras literaturas clássicas da Geografia Humana, com ênfase em Geografia da População.

Moura, Branco e Firkowski (2005), mencionam que dentre os estudos clássicos, observa-se certa compreensão de que os “movimentos migratórios variam quanto à duração e à escala de abrangência, e que aqueles de caráter cotidiano devem ser compreendidos no contexto em que se inserem, predominantemente urbano”.

Beaujeu-Garnier (1980, p. 292), também analisa o fenômeno dos movimentos diários no interior da discussão sobre migrações. Sua análise baseia-se nos movimentos para o trabalho e destaca, também, as migrações de temporada. A autora denomina os sujeitos desse processo como “migrantes diários”, e debate que “os movimentos diários estão constantemente aumentando, quer em número, quer em distância”. A autora ainda menciona que a principal causa desse aumento associa-se à melhoria no sistema de transportes (infraestruturais e veiculares), possibilitando e favorecendo a ampliação das distâncias percorridas diariamente. Pontua ainda a questão da inexistência ou ineficiência de políticas coordenadas entre local de moradia e de trabalho (BEAUJEU-GARNIER, 1980).

Partindo da migração pendular Jardim (2011, p.18) nos coloca “[...] o conceito de pendularidade estaria restrito aos movimentos diários para trabalho e estudo”. Neste trabalho, utilizou-se do termo migração pendular, por se entender que tal processo é apresentado em forma de um deslocamento diário, onde o migrante alterna entre sua residência e o local onde busca formação acadêmica, portanto, não ocasiona uma transferência definitiva do migrante para outro lugar. Quando relatamos a migração pendular nos remetemos a Jardim (2011):

O quesito sobre *movimentos pendulares* foi desmembrado no Censo 2010 – para estudar (6.36) e para trabalhar (6.60, 6.61 e 6.62) - no sentido que, no transcorrer de um período de 30 anos, a sociedade e a economia brasileiras passaram por grandes transformações. No Censo 1980, uma das preocupações básicas dos estudos sobre os movimentos pendulares era conhecer os movimentos populacionais relacionados com a periferização das metrópoles brasileiras. O desmembramento do quesito para trabalhar, estudar ou as duas coisas, permite construir matrizes: i) entre o lugar de residência, por lugar de estudo, trabalho e de trabalho e estudo; e ii) entre o lugar de residência, por lugar de estudo, de trabalho e de estudo, segundo a periodicidade do deslocamento. Ressalta-se, entretanto, que a mobilidade espacial da população, expressão de diferentes dimensões da economia e da sociedade, nos permite observar as mudanças ocorridas no acontecer social e econômico ao longo do tempo, as quais se manifestam na formação de novas territorialidades e na mobilidade da população. (JARDIM, 2011, p.56. Grifo do autor).

Na atualidade, vivemos em uma sociedade que recorrentemente as pessoas necessitam deslocar-se, quer por trabalho ou estudo. Tal sociedade busca a praticidade, a eficiência e a facilitação da mobilidade intrarregional. Para que ocorra esta circulação de pessoas se fazem necessárias um conjunto de redes que, atreladas aos investimentos do poder público, os quais estabelecem os meios para este deslocamento - regional ou nacional – ocorra de maneira a atender as demandas da sociedade. A este respeito, Lima e Silva (2014) expressam:

O deslocamento populacional no território é um fenômeno que tem despertado o interesse analítico de diversas ciências. A Economia, a Geografia, a Sociologia e a Demografia, são algumas das áreas do conhecimento que procuram desenvolver análises que permitam a compreensão desse processo. (LIMA e SILVA, 2014, p.3).

Levando em consideração tal aspecto e voltando-se a área do conhecimento da Geografia, este trabalho tem como principal objetivo analisar o deslocamento populacional realizado por meio das redes de transporte. Dedicando-nos para isto, a um estudo de caso acerca dos impactos dos movimentos de migrações pendulares estudantis universitários no município de Ponte Preta - RS.

O transporte para as áreas de ensino básico é um dos meios responsáveis pela plena realização de um direito humano básico de cada brasileiro: a educação. Este direito se encontra garantido na Constituição Federal de 1988:

Art. 205: A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno

desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho. (BRASIL, 1988).

Desta forma, a educação se constitui como direito necessário à realização da dignidade humana plena de todos os homens, independentemente de qualquer condição social. Fazendo um breve estudo acerca da conceituação da palavra educação, citamos o renomado filósofo e pedagogo brasileiro, Saviani (2011) que coloca “[...] o trabalho educativo é o ato de produzir, direta e intencionalmente, em cada indivíduo singular, a humanidade que é produzida histórica e coletivamente pelo conjunto dos homens” (SAVIANI, 2011 p. 13). A partir desta definição, se faz possível inferir que a educação é concebida historicamente e leva em consideração as concepções de mundo e de conhecimento, sendo os seres humanos caracterizados como mediadores do processo de ensino-aprendizagem.

Com base no Censo Demográfico do ano de 1980, a migração pendular, aumentava, no Brasil, em decorrência da nova economia urbana que surgia. A referida variável era pendular rumo à cidade para fins de trabalho ou estudo, como nos coloca JARDIM (2011) quando realizam estudos voltados às migrações:

Um dos determinantes desse processo está associado à nova economia urbana que, voltada para um mercado de trabalho e de consumo de bens e serviços, aprofunda não só as contradições internas, mas também evidencia a modalidade de desenvolvimento econômico e social, responsáveis por novas espacialidades e movimentos pendulares especialmente no interior dos grandes centros metropolitanos, para trabalhar ou estudar. (JARDIM 2011, p.52).

As redes de transporte disponíveis tendem a atender a ligação entre os diferentes pontos de interesse, dimensionando a oferta de transporte público adequado a demanda existente. Assim, temos que a rede de transporte estabelece elos e pontos de ligação entre os municípios facilitando o deslocamento e promovendo a interação das pessoas em diversos aspectos, principalmente o econômico.

Assim como os estudos de Jardim (2011) destacamos também as pesquisas do geógrafo Corrêa (1969) que ainda nos anos 1950 pesquisou acerca da temática da migração pendular. Este discorre sobre a necessidade de tais estudos para o planejamento de ações públicas, a exemplo do transporte coletivo. Nas suas palavras expressa:

Quanto às formas e aos meios de migração propõe-se um estudo visando saber as horas de partida e chegada dos migrantes, e os meios de transportes utilizados, bem como o tempo gasto na viagem e custo dos transportes e alimentação face ao salário. (CORRÊA, 1969. p.46).

Corrêa (1969) além de pontuar a importância de estudos acerca dos movimentos pendulares aponta variáveis desta prática a serem analisadas a fim de percebermos impactos do processo nos migrantes e no contexto social. Em nosso estudo de caso, trabalhamos com a aplicação de um questionário aos estudantes migrantes buscando informações referentes às questões apontadas por Corrêa (1958), para posterior análise dos dados e inferências.

Ao que se refere aos movimentos com finalidade de estudo, dialogamos com Lima e Silva (2014 p.2) que ao escreverem sobre o assunto, em um contexto brasileiro recente, especialmente após os anos 2000, defendem que “[...] Os deslocamentos diários com fins de estudos são uma modalidade crescente no âmbito da mobilidade espacial da população. [...]” E ainda acrescentam que:

Outra modalidade de deslocamento da população analisada num recorte espacial e um período de duração muito menor do que aqueles de estudantes de intercâmbio de ensino superior é o deslocamento de estudantes de ensino médio da educação básica. Esses movimentos são classificados como deslocamentos pendulares ou comutações. (LIMA; SILVA, 2014, p. 08).

Também sobre o processo de migração pendular, temos Moreira et al. (2013) que colocam:

[...] a migração pendular está ligada intrinsecamente às conotações socioespaciais construídas em dado território por uma mobilidade populacional, tendo como conceito característico a mobilidade populacional entre local de domicílio e local de desenvolvimento das atividades (trabalho, estudos) em um período determinado. Logo, faz-se necessário a observação da economia e a sociedade local como molas propulsoras de um dado fluxo migratório, sem, porém esquecermos que o estudo das interações espaciais é também indispensável para o desvelamento das possíveis causas de um determinado fluxo migratório. (MOREIRA et al., 2013 p. 09).

O deslocamento diário dos estudantes de Ponte Preta – RS se caracteriza como movimento de migração pendular ou comutação, o qual é realizado devido à inexistência de

instituições de estudo superior e técnico na cidade, o que inferimos se tratar de mobilidade por interesses econômico-sociais. Tal enquadramento se atribui ao fato de ao buscarem formação os estudantes almejam, além de um posto de emprego de nível superior, o alcance de áreas específicas à população e, em particular, a melhoria de padrão de vida. Dessa forma, temos que além da não oferta de ensino no município, os migrantes estão imersos no sistema capitalista de mundo, que busca, incessantemente, o desenvolvimento, a produtividade, a rentabilidade e a acumulação do capital, como colocado por Moreira et al. (2013) ao atentar para a “economia e a sociedade local”.

Pontuamos que as cidades de Erechim – RS e Getúlio Vargas – RS, por abrigarem Instituições de Ensino Superior e/ou Técnico, são áreas de influência ou regiões funcionais de mobilidade aos outros municípios, pois articulam as migrações, que em nossa análise se caracterizam como pendulares, mas podem promover também migrações com troca de domicílio. Branco, Firkowski e Moura (2005) discorrem a respeito da mobilidade e a relação desta com a rede de transportes:

Desse modo, a mobilidade tem relação direta com os transportes e estes com a dimensão da cidade, de tal sorte que parece oportuno reinserir na agenda de pesquisa sobre as cidades, na atualidade, a questão dos deslocamentos diários ou, como definem alguns autores, as “migrações pendulares”. (BRANCO; FIRKOWSKI; MOURA, 2005, p. 04).

Portanto, o movimento pendular objeto deste trabalho, está intrinsecamente ligado ao transporte universitário, pois este é o responsável pela mobilidade dos migrantes. E, como já apontava o Censo Demográfico do ano de 1980, mudanças na área econômica estavam surgindo e, por consequência trouxeram reflexos à vida em sociedade, como é o caso da migração pendular.

Ao mesmo tempo, baseados na instalação da Universidade Federal Fronteira Sul – UFFS em nossa região, aliada a cursos voltados para demandas regionais, possui como produto o aumento o número de migrantes. Barufi (2012 p. 04) coloca que uma “[...] maior provisão de vagas de ensino superior, tanto por parte do setor público como do privado, pode ter como reflexo adicional o desenvolvimento local.” Ou seja, quanto maior a oferta, maior a probabilidade de incremento na economia, devido a novas ideias. Outros pesquisadores do tema são Oliveira e Madeira (2013, p. 03) que defendem ser a migração pendular:

[...] decorrente da ampliação na oferta de vagas nas universidades, especialmente nas federais, a partir de programas federais como o REUNI (Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais), o SISU (Sistema de Seleção Unificada) e até mesmo o PROUNI (O Programa Universidade Para Todos) nas instituições privadas. (OLIVEIRA; MADEIRA 2013, p. 03).

Quando utilizamos somente o termo migração, logo nos vem à mente como um termo coloquial, enfatizando a ideia de troca ou mudança de residência, como por exemplo, a saída do campo para cidade, o que caracterizamos como êxodo rural e posterior mudança no espaço urbano. Porém, nosso estudo se refere à migração pendular, que após as análises de diversos estudiosos do tema, a conceituamos como o deslocamento diário para outra cidade para fins estudantis, no caso de nossa pesquisa, e posterior retorno a residência.

Dialogando com Moura e Cruz (2013), pesquisadoras da temática do transporte escolar, que somado a migração pendular formam o objeto deste estudo, destacamos:

O transporte escolar consiste em uma política assegurada pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 208, pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), no artigo 4, e pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em seu artigo 54, com o objetivo de promover o acesso do alunado às escolas, condição básica para a garantia do direito à educação. (MOURA E CRUZ, 2013, p. 02).

A Constituição Federal de 1988 apresenta que todos os brasileiros têm direito à educação, sendo dever do Estado e da família promovê-la e incentivá-la. No que se refere ao transporte escolar, nosso objeto de estudo, cabe aos municípios a busca da realização aos estudantes residentes na área rural. Oliveira e Bravin (2010, p.05) a este respeito colocam: “[...] Entretanto, na área rural ou em locais de difícil acesso, esse direito depende do cumprimento de outra obrigação: a oferta de transporte escolar.” Sendo assim, o transporte escolar se caracteriza como fator fundamental de acesso e permanência dos estudantes na Educação Básica, como expresso:

Sabe-se que o contexto social brasileiro é permeado pela desigualdade e pela falta de oportunidades ao exercício de muitos dos direitos fundamentais do cidadão. Esta realidade, por vezes, é tão forte que a simples disponibilização do ensino público e gratuito não é suficiente para assegurar o acesso e a permanência da criança e do jovem na escola. (FEIJÓ, 2007, p.1).

Desta forma pretende-se analisar o porquê ocorre diariamente a migração pendular para os centros de estudo, em vez da residência no local de estudo, como expõem:

[...] onde prevalece à assimetria espacial entre o local de residência e atividades diárias, é possível identificar grandes fluxos populacionais diários movidos pelas mais diversas intensões. Logo, merecem ser analisados do ponto de vista sócio demográfico. (LIMA e SILVA, 2014, p. 07).

Quando pensamos na variável qualidade do deslocamento diário dos estudantes para a os centros de estudos, refletimos quanto à segurança dos migrantes. Acerca da qualidade nos remetemos a Moreira, et al (2013) que descrevem:

A busca pela oportunidade para ingressar no ensino superior para grande parte da população, particularmente dos municípios de Castanhal e São Francisco do Pará, tem se materializado em um sacrifício diário que acarreta ao estudante grande gasto de tempo nas viagens, desgastes físicos que refletem em baixo desempenho nos estudos e gastos econômicos significativos que poderiam ser evitados caso não necessitassem sair de seus lugares de origem. (MOREIRA, et al 2013 p.14).

A respeito de nossa pesquisa, sendo que o local e a população a serem estudados fazem parte de um município de pequeno porte, com aproximadamente 1.700 habitantes, o que faz necessário o deslocamento diário dos estudantes universitários e de nível técnico para os centros onde se concentram os estabelecimentos de ensino, buscaremos evidenciar, dentre outras áreas já mencionadas à qualidade, o tempo de viagem entre outros aspectos ligados ao serviço oferecido que auxilia no movimento de migração pendular.

Outro estudioso que escreve a respeito do tema é Keserú (2013) ao afirmar ser “O desequilíbrio entre demanda e oferta de educação, assim como a qualidade de ensino localizado pontualmente em algumas escolas, ter gerado uma segmentação entre moradia e estudos”. (KESERÚ, 2013 *apud* LIMA; OLIVEIRA, 2014 p. 02). Esta situação vai ao encontro do que ocorre com os estudantes pontepretenses – demanda - que cotidianamente viajam a outros municípios para fins de estudo – oferta - e, possuem residência fixa em Ponte Preta – RS. Nesse sentido, o presente referencial passa a ser a base teórica das análises e interpretações que serão mencionadas nos capítulos seguintes, aprofundando o estudo nessa municipalidade.

### 3 APROXIMANDO-SE DO MUNICÍPIO DE PONTE PRETA-RS.

Este capítulo busca, de maneira breve, apresentar a região em que se encontra o município de Ponte Preta, descrevendo seus elementos físicos, sociais e econômicos. Visto que o município faz parte de nosso objeto de nosso estudo, assim posteriormente a esta breve descrição iremos detalhar nossa área específica de estudo.

Partimos então da Região Norte do Estado do Rio Grande do Sul, na faixa do território conhecido como Alto Uruguai Gaúcho e centramos nosso recorte na Microrregião Geográfica de Erechim<sup>1</sup>, assinalada por Eduardo (2016, p. 22 e 23) como uma região caracterizada:

1) pela colonização eurobrasileira (predominantemente de ascendências italiana, alemã e polonesa) reterritorializada das “colônias velhas” no início do século XX; 2) por uma rede urbana de pequenas cidades; 3) pela agricultura com base no trabalho familiar e historicamente marcada pela policultura; 4) por estrutura fundiária em que atualmente ainda predominam os pequenos estabelecimentos agropecuários (em 2006, aproximadamente 80% dos estabelecimentos agropecuários concentravam-se nos estratos de área de até 50 hectares – IBGE, 2006); 5) e ainda hoje com forte participação da agropecuária na composição dos Produtos Internos Brutos (39,8% em média, face uma média de 9,8% no estado do Rio Grande do Sul – FEE, 2007) [...]. (EDUARDO, 2016, p. 22 - 23).

Ao observar o mapa 01 na sequência, pode-se salientar que o município possui, em relação aos demais em seu entorno, uma área territorial menor. Quando pensamos o porquê da emancipação de um município deste tamanho logo nos remetemos à Constituição Federal que no período anterior ao ano de 1996, exigia estudos de Viabilidade Municipal menos rigorosos que os atuais que estão destacados no Art.18;

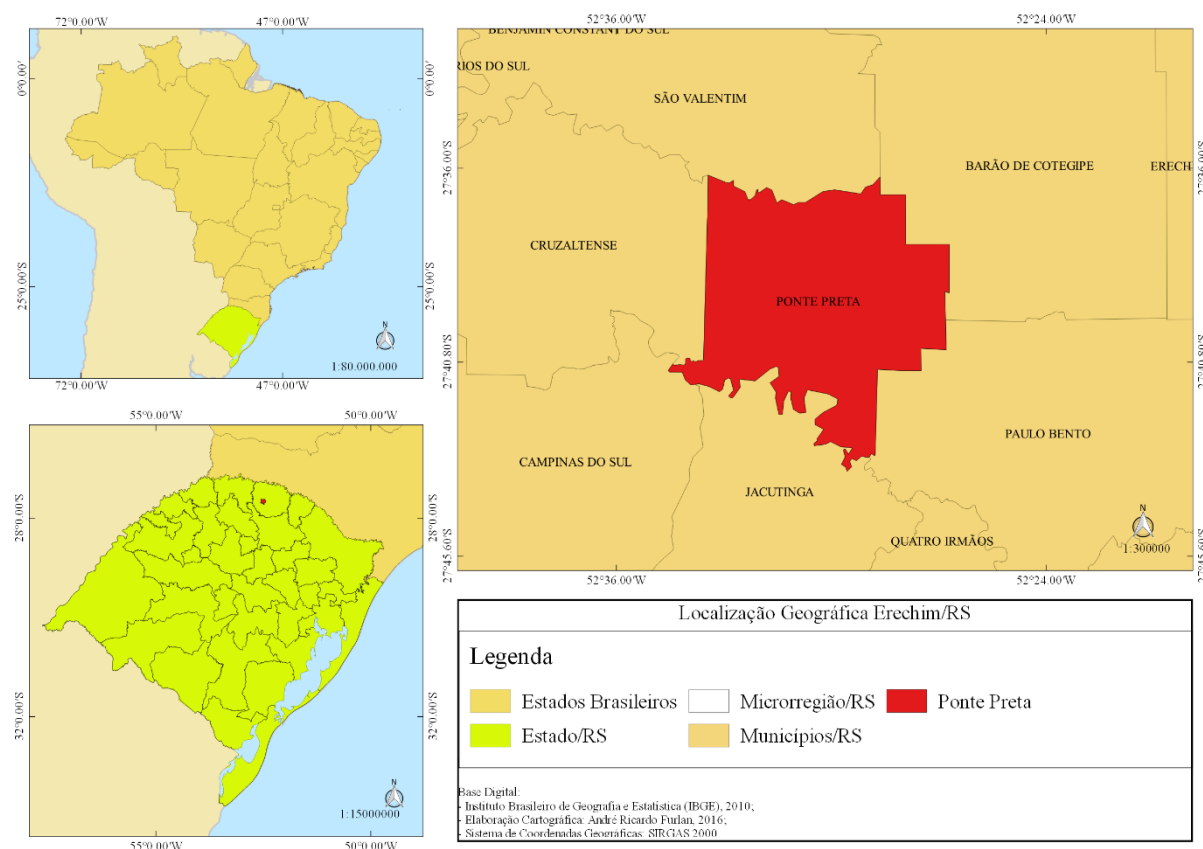
§ 4º A criação, a incorporação, a fusão e o desmembramento de Municípios, far-se-ão por lei estadual, dentro do período determinado por lei complementar federal, e dependerão de consulta prévia, mediante plebiscito, às populações dos Municípios envolvidos, após divulgação dos Estudos de Viabilidade Municipal, apresentados e publicados na forma da lei. (Constituição Federal Art. 18 § 4º).

---

<sup>1</sup>A Microrregião Geográfica de Erechim é composta pelos seguintes 30 (trinta) municípios: Aratiba, Áurea, Barão de Cotegipe, Barra do Rio Azul, Benjamin Constant do Sul, Campinas do Sul, Carlos Gomes, Centenário, Cruzaltense, Entre Rios do Sul, Erebango, Erechim, Erval Grande, Estação, Faxinalzinho, Florianópolis, Gaurama, Getúlio Vargas, Ipiranga do Sul, Itatiba do Sul, Jacutinga, Marcelino Ramos, Mariano Moro, Paulo Bento, Ponte Preta, Quatro Irmãos, São Valentim, Severiano de Almeida, Três Arroios, Viadutos.



Mapa 01 - Localização do Município de Ponte Preta



Fonte: IBGE, 2010  
 Elaborador: André Ricardo Furlan

Quando tomamos o município de Erechim como o centro da microrregião, Ponte Preta localiza-se na porção oeste da microrregião. Ponte Preta, assim, tem como municípios limítrofes, ao norte, São Valentim; a nordeste com o município de Barão de Cotegipe; a leste com o município de Paulo Bento; ao sul com município de Jacutinga; a sudoeste com o município de Campinas do Sul e a oeste com o município de Cruzaltense, conforme Mapa 01.

### 3.1 A FORMAÇÃO DO MUNICÍPIO

Segundo dados encontrados no Histórico Municipal<sup>2</sup>, a história do Município de Ponte Preta se inicia por volta de 1910, tendo como nome Lajeado Grande, devido à existência de

<sup>2</sup> Documento impresso localizado junto à Prefeitura Municipal de Ponte Preta – RS.

um grande rio que passa pela região. Os primeiros núcleos familiares a se fixarem na local eram de Guaporé, Encantado, Bento Gonçalves, entre outras cidades da Região Serrana. O Histórico do Município salienta que estes primeiros moradores encontraram “[...] local mata fechada. A maioria desta mata era da espécie araucária, ou seja, pinheiros e outras árvores nativas.” (Histórico do Município de Ponte Preta, 1993, p.01). Ainda, temos que: “[...] O motivo que aqui os levaram foram: terras férteis, o clima e o rio Jupirangava [...]” (Histórico do Município de Ponte Preta, 1993, p.01).

Com o passar dos anos, ocorreu um gradativo povoamento da região, formando assim pequenas comunidades, ao que surge a necessidade de ligar Lajeado Grande a outras localidades, como Souto Neto. Pela existência do Rio Jupirangava – divisor da região - fez-se a construção de uma Ponte sobre ele. Atentamos para os dados históricos:

Essa ponte foi construída com apoio de todas as pessoas que aqui viviam. Iniciou-se a obra, em pouco tempo, essa ponte foi concluída, sendo feita com uma suspensão aérea, totalmente de madeira, para ser melhor conservada, pintaram-na com um líquido preto, conhecido naquela época como ALCATRÃO hoje, como piche, dando origem ao nome PONTE PRETA. (Histórico do Município de Ponte Preta, 1993, p.01).

Segundo a cultura da história oral, transmitida às gerações, esta ponte passou por diversas reformas e por um tempo ficou sem a armação aérea original. Em 1988 construída em alvenaria e, no ano de 2012, recebeu a estrutura aérea, agora em ferro e pintada de preto fazendo, assim, menção a construção que originou o nome do município. Salientamos aqui, a grande importância atribuída ao Rio Jupirangava pelos moradores da região, que por ele motivados se instalaram no local e construíram uma ponte com características diferenciadas em sua reverência. Vale destacar que no período da colonização era primordial a busca por regiões próximas a rios onde a água era abundante, tal fato motivou os moradores a se instalarem próximo ao rio Jupirangava, o que mais tarde auxiliou para o nome do município.

Na sequência, dispomos as fotos da antiga ponte de madeira na Fotografia 01, a qual encontra-se arquivada junto à prefeitura municipal e da atual ponte. Na Fotografia 02, atual estado de conservação no momento da realização desta pesquisa. As imagens têm finalidade de ilustrar a arquitetura desta construção que deu origem ao nome do município alvo de nossa pesquisa.

Fotografia 01 - Primeira Ponte sobre o Rio Jupirangava em Ponte Preta – RS



Fonte: Site da Prefeitura Municipal ([www.pontepreta.rs.gov.br](http://www.pontepreta.rs.gov.br) acesso em 10 jun.2016).

Fotografia 02 - Ponte Atual sobre o Rio Jupirangava em Ponte Preta – RS



Fonte: Arquivo pessoal do autor. 01 de set. 2012.

Ao pesquisarmos a respeito da colonização e a caracterização dos imigrantes na região

do Alto Uruguai, nos remetemos aos estudos de Gritti (2003):

A colonização da região Alto Uruguai foi planejada pelo Estado e teve nele o principal responsável pela ocupação da colônia Erechim, criada em 1908. O Estado não impediu, ao contrário inclusive estimulou, a participação de empresas privadas no processo de colonização [...]. (GRITTI, 2003, p. 56).

Desta forma a colonização europeia que chegou a Erechim - RS, também chegou a Ponte Preta, pois a localidade pertencia a este município. A região foi povoada por pequenos agricultores e criadores de gado, que buscavam terra para viver, ou seja, a produção para o sustento e a venda do excedente, assim tendo uma economia inicialmente de subsistência. Etnias, inicialmente compostas por índios, passaram a receber descendentes de alemães, italianos, poloneses, mestiços, negros judeus os quais, com o tempo, formaram a população do Alto Uruguai. Ainda dialogando com Gritti (2003), a mesma afirma:

[...] Assim, na região do Alto Uruguai, em decorrência de suas características, mais ao sul, as áreas de campo e mais planas foram ocupadas pela criação extensiva de gado; já as áreas de mata, situadas mais ao norte, com relevo mais acidentado, iriam construir as pequenas e médias propriedades agrícolas. (GRITTI, 2003, p. 59).

Assim como nos demais municípios colonizados no período, os imigrantes buscavam estabelecer-se as margens de rios, na localidade o rio Jupirangava, tal fato em decorrência da necessidade de água para a sobrevivência. Voltando nosso olhar ao que se refere às moradias e ao sustento das famílias que iniciaram a povoação de Ponte Preta, atentamos para o Histórico do Município:

Suas primeiras moradias foram construídas de madeira lascada, sendo feito só de coberto e paredes laterais. A madeira era obtida através de trabalhos manuais, [...] eles abriram estradas, destocaram as lavouras, começando a por fogo nestas áreas. No ano seguinte recolhiam os galhos restantes, plantando alimentos para a seu consumo. Os cereais mais cultivados eram: o feijão, o milho, o trigo, o arroz, a mandioca, a batata e outros, plantados manualmente. (Histórico do Município de Ponte Preta, 1993, p.01).

A partir destes dados, percebemos que o município de Ponte Preta foi se constituindo por meio da exploração da flora existente. Tal processo por um ângulo destruiu a mata virgem e por outro, vem no passar de décadas criar um novo ente da federação brasileira.

Pela Lei N.º 045/1960, do então município de Campinas de Sul, cria-se o Distrito de Ponte Preta, que mais tarde passa a pertencer ao município de Jacutinga. A emancipação da de Ponte Preta só ocorre em 20 de março de 1992, pela Lei N.º. 9.537/1992, promulgada pelo Governador Alceu Collares, onde por meio de um plebiscito Ponte Preta deixa de ser distrito de Jacutinga, passando assim a formar um novo município.

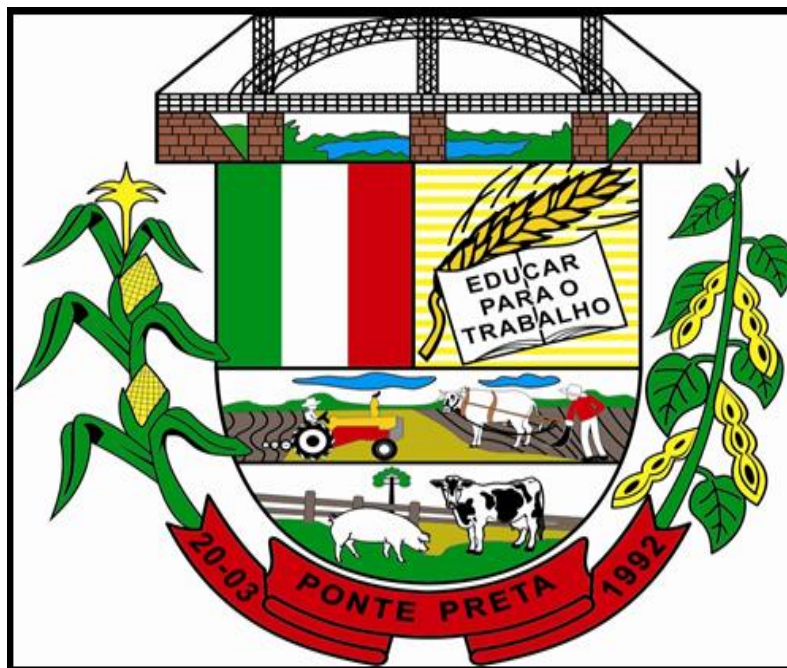
A primeira administração - 1993/1996 teve como Prefeito o Sr. Julio Capeleto– (Partido do Movimento Democrático Brasileiro) PMDB; as duas seguintes - 1997/2000 - 2001/2004 foram de autoridade do Prefeito Sr. Nelson Rosito Argenta- (Partido Progressista) PP, a quarta e a quinta administrações - 2005/2008 - 2009/2012 tiveram como chefe do Poder Executivo o Sr. Luis Carlos Parise –(Partido dos Trabalhadores)-PT. Na atual administração 2013/2016 exerce o cargo de Prefeito Municipal o Sr. Ademir Márcio Sakrezenski (PMDB).

### 3.2 O BRASÃO DO MUNICÍPIO

O município de Ponte Preta, assim como os demais, possui símbolos que o identificam como Órgão Público de Poder Municipal, sendo um destes, o Brasão que está ilustrado abaixo na Figura 03. Destacamos este pois se encontra ligado ao nosso objeto devido possuir como lema estampado a frase: *“Educar para o Trabalho”*, e ainda, contar com elementos geográficos e econômicos que representam o município.

Analisando brevemente o Brasão do Município de Ponte Preta – RS, que se trata de um desenho criado para a identificação deste, especificamente no caso de Ponte Preta, traz em sua estrutura elementos que representam o município. Desta forma, tomado pela vertical, no topo encontramos o desenho de vegetação disposta em torno de um rio, sobre o mesmo há uma ponte com modelo arquitetônico dos anos de 1900, com as cabeceiras construídas com blocos de pedras que se encaixam entre si. Esta ponte conta ainda com uma estrutura aérea trançada, que imita os moldes da primeira ponte construída pelos colonizadores, conforme mencionamos no item anterior.

Fotografia 03 - Brasão do Município de Ponte Preta



Fonte: Site da Prefeitura Municipal. ([www.pontepreta.rs.gov.br](http://www.pontepreta.rs.gov.br) acesso em 10 jun.2016).

Logo abaixo, verificamos faixas nas cores verde, branco e vermelho, as quais inferimos se tratar de uma alusão à bandeira da Itália, devido ser a colonização do município fortemente marcada pela imigração de descendentes italianos. Ao lado da bandeira da Itália, no centro, nos deparamos à imagem de um ramo de trigo, alimento considerado sagrado, e sobre ele, o lema “*Educar para o Trabalho*” escrito em um livro, ao que constatamos, por meio de nosso breve estudo, que o alimento, a educação e o trabalho sem encontram próximos no desenho, assim ocorrendo uma relação entre os mesmos.

Dando continuidade a observação, encontramos a representação da agricultura extensiva do período da colonização – 1910 – de frente a agricultura intensiva do período da emancipação, a qual está dispersa nas imagens do milho e da soja no entorno do brasão, que reforçam da importância do alimento e do trabalho. Logo abaixo, observamos uma agricultura de subsistência baseada na criação de suínos e gado de leite, ao fundo a imagem de araucária, presença marcante na região. Por fim, disposto em uma faixa, se encontra a data da emancipação e o nome do município.

Fazendo uma contextualização histórica, podemos notar que ocorreram mudanças no cenário mundial globalizado pós Revolução Industrial e, portanto com a intensificação do sistema capitalista, onde se verifica uma nova organização do mercado de trabalho que impõem desafios não confrontados no passado ao que se refere ao nível de escolarização do trabalhador. O perfil do novo trabalhador requer qualificação que possibilite a estas habilidades

e competências não só técnicas da área, mas também criatividade, criticidade e agilidade de raciocínio a fim de desenvolver novos projetos de produção.

A partir destas constatações históricas, e levando em consideração o lema de Ponte Preta – RS, “*Educar para o Trabalho*”, percebemos que este último vai ao encontro da nova organização mundial. Portanto, podemos inferir que o município desde sua emancipação motivou a educação e, portanto a qualificação profissional em vistas do trabalho. Desta forma, a política de gratuidade do transporte escolar universitário implementada pela Lei Municipal N.º 1.619/2013, também estendida ao nível de educação superior colabora com o que preconiza o lema do município e vem a fortalecer o seu significado para o desenvolvimento local.

### 3.3 LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO GEOGRÁFICA DO MUNICÍPIO

Localizando geograficamente o município de Ponte Preta, com base em dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística -IBGE- temos que a altitude da sede do município é de 547 metros do nível do mar, as coordenadas 27° 36' 11" e 27° 43' 25" de Latitude Sul (S), 52° 26' 36" e 52° 34' 33" de Longitude Oeste (W), possuindo uma área total de 99,873 Km<sup>2</sup>, representando 0.0373 % do Estado do RS, 0.0178 % da Região e 0.0012 % de todo o território brasileiro. A distância até Porto Alegre – RS, capital do Estado é de aproximadamente 390 km, de modo que município se localiza no Norte do Estado. Erechim é o principal centro da região e está a 27 Km de distância, a população do município segundo último censo demográfico (2010) é de 1.750 habitantes.

Em termos fisiográficos, daremos breve destaque descritivo à rede hidrográfica, ao relevo e ao clima, por serem elementos básicos dos aspectos físicos do espaço em estudo. A caracterização socioeconômica, da mesma forma, perseguirá os dados populacionais, do Índice de Desenvolvimento Humano (IDM-M) e Econômicos do município.

Segundo o Plano Municipal de Saneamento Básico do Município de Ponte Preta (2015. p.32) a rede hidrográfica é delimitada em:

A rede hidrográfica do município é composta pelo Rio Jupirangava que se origina no município de Barão de Cotegipe e atravessa a cidade de Ponte Preta. Além desse,

fazem parte da rede hidrográfica municipal o Rio Liso, na **divisa**<sup>3</sup> com o município de São Valentim, o Rio Erechim, na **divisa** com Jacutinga e Cruzaltense, e o Rio Cravo na **divisa** com Paulo Bento. Ainda, corta o município o Rio Lambari que tem sua origem no município de São Valentim e deságua no Rio Jupirangava. (PLANO MUNICIPAL DE SANEAMENTO BÁSICO DO MUNICÍPIO DE PONTE PRETA, 2015, p.32 grifo nosso).

Ao pesquisar a respeito do relevo do município de Ponte Preta, percebemos a escassez de análises sobre ele. Porém, nos deparamos com estudos referentes ao relevo do município de Erechim - RS, o qual tomamos como base para a identificação do relevo dos municípios em seu entorno. Desta forma, Nédio Piran, geógrafo que tem grande produção bibliográfica e de pesquisa regional destaca:

O Alto Uruguai, onde se instala a colônia Erechim, situa-se no Norte do Estado do Rio Grande do Sul, confrontando com Santa Catarina através do Rio Uruguai. A Oeste o limite natural é o rio Passo Fundo e a Leste estendendo-se, aproximadamente, até o Rio Inhandava (Rio dos Índios). No Sul o limite é mais impreciso, embora possa ser identificado como sendo a passagem, de relevo mais acidentado, para formações onduladas, ou ainda: o limiar entre a já destruída floresta subtropical com araucária e as áreas de campo. (PIRAN, 1995, p. 28-29).

Entre as poucas fontes que narram a respeito do relevo novamente nos remetemos ao Plano Municipal de Saneamento Básico do Município de Ponte Preta (2015, p.26) que nos descreve sobre a altitude do município,

De acordo com a Carta de Classes Hipsométricas, em Ponte Preta são encontradas faixas de altitudes que variam de 501-800 metros acima do nível do mar, sendo que a altitude da Sede do Município é de 547 metros acima do nível do mar. As menores elevações ocorrem junto ao vale dos rios Jupirangava, Rio Liso, Rio Erechim e Rio Cravo. (PLANO MUNICIPAL DE SANEAMENTO BÁSICO DO MUNICÍPIO DE PONTE PRETA, 2015, p.26).

Quanto ao tipo de relevo, o mesmo é predominantemente plano e ondulado, o que pode ser evidenciado através da observação do uso e ocupação do solo, onde os locais planos,

---

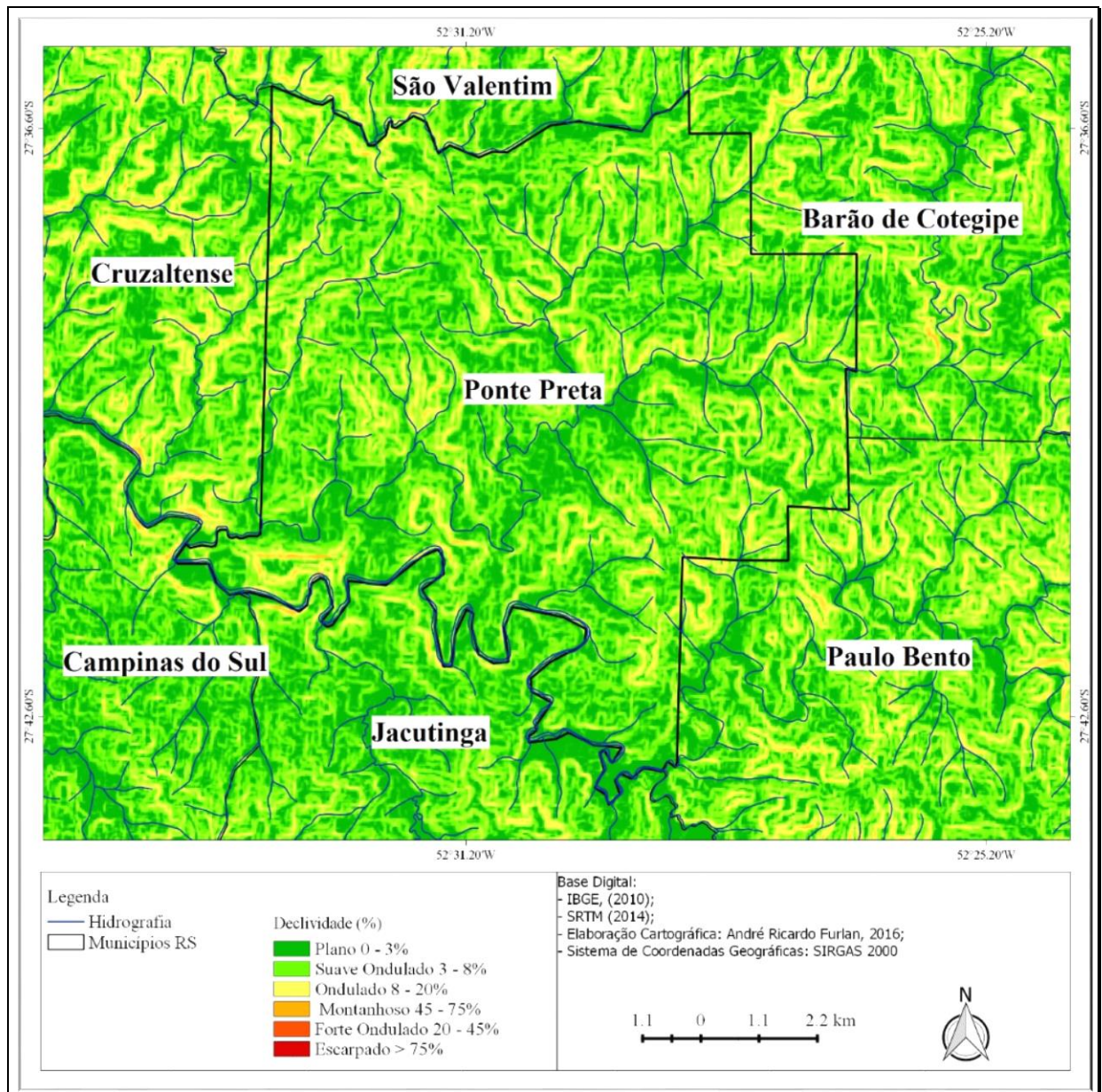
<sup>3</sup> A geografia trabalha o conceito de divisa para a separação de estados, por exemplo: a divisa entre o estado do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina. Para a citação acima usa-se a palavra limite que assim é usada para designar a separação de municípios, por exemplo: o limite entre Ponte Preta e Jacutinga.



tanto dos patamares como dos topos são exaustivamente explorados pela agricultura e pecuária.

No Mapa 02 abaixo podemos observar que o município apresenta inúmeros pequenos cursos d'água e alguns de médio tamanho, os quais já foram destacados neste trabalho. O município é pertencente à Bacia Hidrográfica do Rio Passo Fundo. Tal fato aliado a presença de vários rios faz com que no território existem diversos lagos de banhados os quais acabam sendo usados para criação de peixes.

Mapa 02 -Relevo do Município de Ponte Preta



Fonte:  
 Elaborador: André Ricardo Furlan

Perante ao relevo do município revela uma paisagem predominantemente plana e



ondulada, o que pode ser visto na Fotografia 04, e assim se desenvolvam atividades de produção familiar como a produção de grãos, leite carnes. Outra atividade a destacar na Fotografia abaixo é silvicultura se ocupa das atividades ligadas ao cultivo das árvores, neste específico caso o eucalipto, atividade que é importante instrumento que contempla práticas de reflorestamento atendendo as demandas ecológicas, ambientais, industriais e econômicas da população

Fotografia 04 - Imagens do relevo do Município de Ponte Preta -RS



Fonte: Arquivo do autor 29 de abril de 2016

Data: 03 de Outubro de 2016.

Elaborador: Eliezer Berto.

A que se refere ao clima, podemos dizer que este é predominante subtropical, sendo o inverno uma estação com a formação de geadas espessas nos meses de junho a agosto. O período mais chuvoso corresponde de maio a setembro e o período mais seco de novembro a fevereiro. A temperatura média anual prevalece no entorno dos 18°C, a precipitação pluvial média anual está na faixa de 1.650 mm, quanto as altas temperaturas no verão logo Rossato (2011) coloca sobre a região do planalto basáltico, associada aos sistemas polares e a umidade, os quais geram amplitude térmica no verão, atentamos:

No nordeste do RS, as maiores altitudes do planalto basáltico associadas aos sistemas polares e tropicais marítimos, promovem um decréscimo nas médias de temperatura, na pressão atmosférica, nas horas de insolação, incrementam os totais pluviométricos, os dias de chuva e de geada. Vales, como o do rio Uruguai, e a Depressão Central, conjugados com sistemas tropicais continentais favorecem as altas temperaturas no verão. (ROSSATO 2011 p.116).

Quanto a caracterização climática nos remetemos a Torres; Machado (2008) que nos colocam:

O Clima Subtropical (também chamado de Temperado Quente) [...], de transição entre o Tropical e o Temperado, ocorre nas áreas onde há alternância das massas mPa, mTa e mTp, com predomínio das primeiras. A temperatura média anual fica em torno dos 18°C, com invernos mais frios devido à influência da mPa mais forte nesta época. Como este tipo climático ocorre em áreas extratropicais, as amplitudes térmicas são destacadas: invernos frios e verões mais quentes, contudo, em relação a outros lugares do Planeta de mesma latitude (Hemisfério Norte), a amplitude térmica é menor, devido ao fator amenizador da quantidade de água em relação aos continentes do Hemisfério Sul (maritimidade). Geadas e quedas de neve esporádicas podem ocorrer associadas às penetrações da mPa no inverno. A precipitação se distribui por todos os meses do ano, independente da estação, ocorrendo com maior concentração no verão, visto que nesta estação, as massas de ar mais quentes se deslocam para o sul se encontrando com a mPa, formando chuvas frontais. Os índices pluviométricos variam de 1.000 a 2.000 mm/ano. (TORRES; MACHADO 2008, p. 160).

Também quando discorremos sobre classificação climática, nos remetemos Köppen o qual caracteriza o clima de forma regional e local, desta forma Rossato (2011) nos enfatiza:

Segundo este autor, o clima do Rio grande do Sul se caracteriza por ser do tipo Cfa ou subtropical e Cfb ou temperado, ou seja, chuvas durante todos os meses e temperatura média do mês mais quente superior a 22°C e do mês mais frio superior a 3°C(Cfa) e temperatura média do mês mais quente inferior a 22°C do mês mais frio superior a 3°C (Cfb). (ROSSATO, 2011, p.31).

Em termos socioeconômicos, tendo em vista que o presente estudo reflete-se sobre as bases sociais e econômicas da população local, buscaremos uma ênfase mais específica, a fim de detalhar tal caracterização. Para tanto, serão apresentadas as variáveis população, densidade demográfica, Índice de Desenvolvimento Humano-IDH- atividades econômicas por setor da economia e Produto Interno Bruto –PIB.

A tabela 1, a seguir, sintetiza esses dados, onde são destacadas as faixas etárias com maior potencial idade para os estudos em nível universitário.

Tabela 1 – População total, urbana e rural do município de Ponte Preta/RS (2000 e 2010).

Faixa etária	População Total		População Total Urbana		População Total Rural	
	2000	2010	2000	2010	2000	2010
0 a 4 anos	116	80	34	22	82	58
5 a 9 anos	208	76	47	18	161	58
10 a 14 anos	186	96	9	28	177	68
15 a 19 anos	163	160	15	49	148	111
20 a 24 anos	145	105	20	41	125	63
25 a 29 anos	121	87	50	38	71	49
30 a 34 anos	170	113	33	27	137	86
35 a 39 anos	176	101	23	26	153	75
40 a 44 anos	155	132	28	30	127	102
45 a 49 anos	148	149	21	54	127	95
50 a 54 anos	157	154	48	52	110	100
55 a 59 anos	103	122	21	26	83	96
60 a 64 anos	111	121	18	36	93	85
65 a 69 anos	73	86	18	23	54	64
70 a 74 anos	66	64	4	14	62	50
75 a 79 anos	36	62	4	16	31	46
80 anos ou mais	19	42	4	12	15	28
<b>TOTAL</b>	<b>2153</b>	<b>1750</b>	<b>397</b>	<b>512</b>	<b>1756</b>	<b>1234</b>

Fonte: IBGE/Sidra 2000 e 2010.

Organizador: Eliezer Berto

Os dados populacionais, tendo em vista que o município se emancipou em 1992 se referem aos Censos de 2000 e 2010. Sendo assim, com o intuito de verificar a camada da

população que mais tem potencial de estudos em nível universitário, optou-se por apresentar os dados populacionais referentes à população total, urbana e rural, respectivamente, por faixa etária, com base na classificação por faixa etária proposta pelo IBGE

Ao analisar os dados da Tabela 1, verifica-se que a população de Ponte Preta, como na grande maioria dos municípios do norte gaúcho, de forma geral, e da microrregião geográfica de Erechim, de forma específica, têm tido forte redução populacional. No caso do município de Ponte Preta, a redução da população total foi da ordem de 18,72% entre 2000 e 2010. A população urbana teve um incremento da ordem de 28,97% e a população de origem rural perdeu um montante de 29,72 %. A isso se infere o forte êxodo rural, com evidente migração para a própria cidade ou outros municípios e, também, ao ainda escasso potencial de permanência em postos de trabalho, fato que induz à busca destes em outros municípios.

Ainda ao analisar a tabela, chama a atenção que a população total infantil (de 0 a 14 anos) apresenta redução de 2000 a 2010, na ordem de 50,50 % no período.

Por sua vez, a população total em potencial idade de formação universitária (de 15 a 34 anos), objeto deste estudo, também diminuiu, na ordem de 22,37 % no período. Ressaltamos a maioria dos estudantes estão dispersos dentro desta faixa etária de 15 a 34 anos

A única faixa etária que vêm aumentando seu percentual são os idosos, sendo que a população entre 60 a 80 anos ou mais, teve um incremento de 22,96 %.

Ao analisar a população total urbana, percebe-se que a mesma passa por oscilações nas faixas etárias de um ano para outro, ora apresentando valores maiores em 2000, ora em 2010. De forma geral, considerando o total da população urbana, percebe-se um aumento da ordem de 28,97 % do ano de 2000 para 2010. Já a população total rural apresenta grande declínio em termos quantitativos em quase todas as faixas etárias, à exceção das faixas de 55 a 59 anos, 65 a 69 anos, 75 a 79 anos e de 80 ou mais, que tiveram leves aumentos populacionais.

Ao analisar estes dados populacionais pode-se relacionar a importância da política de transporte universitário, de gratuidade, a fim de incentivar a população como um todo e, em especial, a potencial de idade formativa de nível superior, a fim de que possam atingir uma maior qualificação e permanecer no município com vistas a oferta de serviços e atividades profissionais de alta especialização. Pelo envelhecimento populacional, também, importa a potencialização de realização de cursos superiores nas áreas da saúde e afins, dando conta da já presente e futura demanda por serviços de saúde e de qualidade de vida da população.

O quantitativo populacional de 2010 (1750 habitantes), distribuído na área do município (99,873 Km<sup>2</sup>) resulta em uma densidade populacional de 17,52 habitantes por km<sup>2</sup>, fato que demonstra uma baixa densidade populacional no município, como comentado, que

vem perdendo população, especialmente a rural. Com relação ao IDH o Plano Municipal de Saneamento Básico do Município de Ponte Preta (2015) nos expõe de maneira atualizada o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH):

**O Índice de Desenvolvimento Humano** de Ponte Preta, segundo dados extraídos no site FEE, fonte Atlas Brasil 2013, passou de 0,336 do ano de 1991 para **0,725 no ano de 2010**. No mesmo contexto, observa-se que o **IDESE** médio para **2012** apontou um índice de **0,743** para Ponte Preta - RS. Para os outros fatores, os valores encontrados foram: - **Educação:** Índice de 0,772; - **Renda:** Índice de 0,617; - **Saúde:** Índice de 0,839. A **expectativa de vida** ao nascer no município de Ponte Preta apresenta-se segundo a estatística da FEE, no ano de 2010 em **77,44 anos**. (PLANO MUNICIPAL DE SANEAMENTO BÁSICO DO MUNICÍPIO DE PONTE PRETA, 2015, p.45).

A renda *per capita* média por munícipe é de R\$ 735,35, segundo os últimos dados obtidos no ano de 2013, assim o município se encontra na 1135ª posição no ranking dos municípios brasileiros (total de 5.565 municípios). Em relação ao ranking dos municípios do Estado Gaúcho, dos 496 municípios, Ponte Preta ocupa a 214ª posição, tendo um IDH médio e o mesmo vêm aumentando cerca de 20% nos últimos 10 anos, segundo dados da Federação das Associações dos Municípios do Rio Grande do Sul- FAMURS-.

Antes de mencionarmos as atividades econômicas predominantes, atualmente, cabe retomar que a exploração do solo na época da colonização ocasionou o desmatamento desordenado de espécies nativas. A vegetação original do município, não só deste, mas dos demais da região, na maioria formada por florestas de araucária, cedros, camboatá, erva-mate, grábia, canelas, angico, açoita-cavalo entre outras, encontra-se reduzida a um pequeno percentual de remanescentes. Tal processo deu origem em um primeiro momento a uma agricultura de subsistência, e hoje tem seus horizontes na agricultura intensiva.

Assim como na maioria dos municípios da região, Ponte Preta/RS tem como principal atividade econômica a agricultura. Estas são desenvolvidas em pequenas propriedades através da agricultura familiar, sendo que contribuem com mais de 80% de toda a arrecadação municipal. Os outros 20% da arrecadação estão dispersos nas pequenas indústrias, na atividade comercial e a prestação de serviços, desenvolvidas no município, segundo dados apresentados pela Secretaria da Fazenda – Receita estadual do Rio Grande do Sul ano de 2014.

Segundo dados da Secretaria da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul, publicados no ano de 2015, os quais se referem a índices equivalentes ao ano de 2014 o município de

Ponte Preta- RS representa 0,017963% das atividades econômicas do Estado do Rio Grande do Sul. Pelo Gráfico 1 exposto na sequência, fica evidente que o setor primário da economia (Produção e extração animal, vegetal e mineral) compreende a maior parcela percentual da economia local, com quase 85% da produção municipal. Em segunda posição, destaca-se o setor terciário (comércio e serviços), com quase 12%, seguido do setor secundário (indústria), que representa apenas cerca de 3,5% do setor produtivo.

Já no Gráfico 02, evidenciamos as atividades econômicas agrupadas para o Estado do Rio Grande do Sul também índices válidos para o ano de 2014. Ao analisar as informações em conjunto, percebe-se que o município de Ponte Preta/RS difere do Estado quanto à classificação hierárquica das atividades econômicas como podemos visualizar nos Gráficos 01 e 02. Enquanto o setor primário (Produção, Extração animal, vegetal e mineral), tem maior desenvolvimento no município de Ponte Preta/RS, no Estado temos a indústria (setor secundário), que se apresenta com maior índice de desenvolvimento

Gráfico 01 – Posição das Atividades Econômicas do Município de Ponte Preta/RS

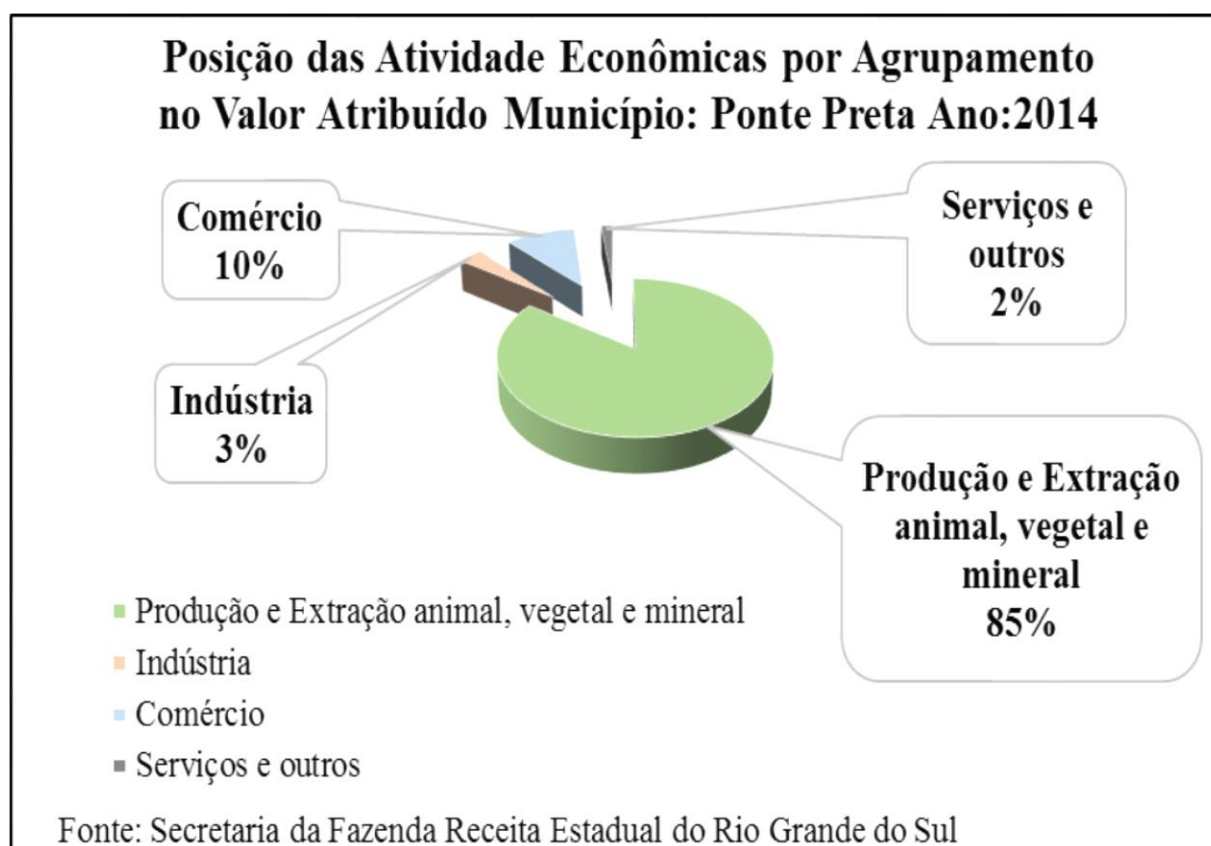
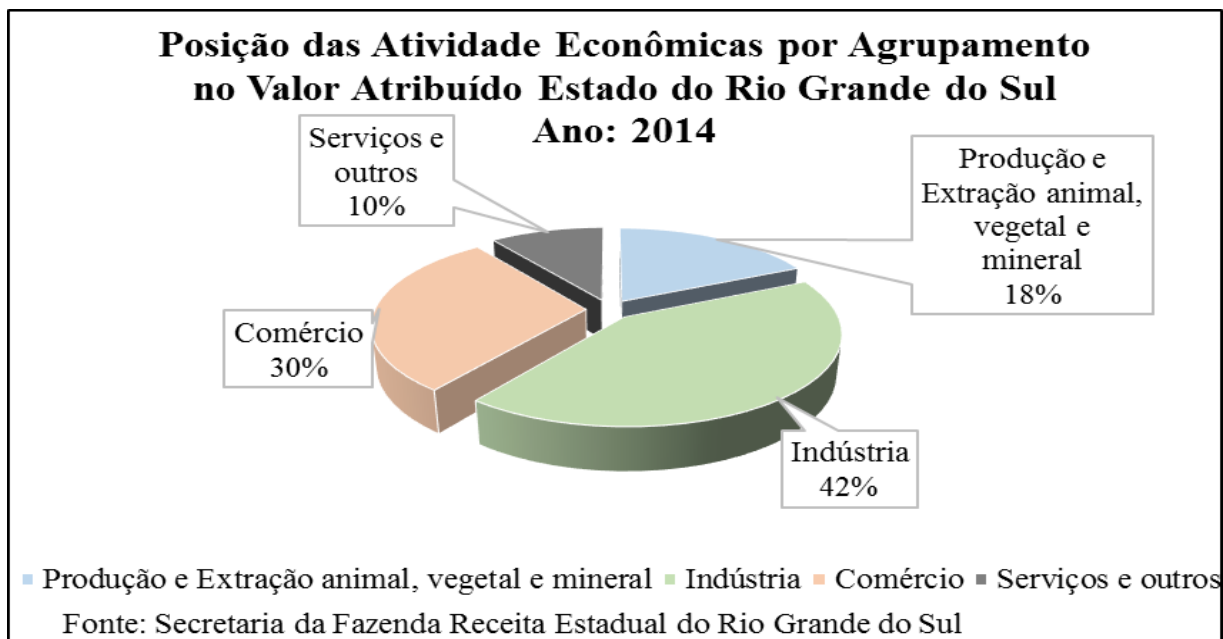


Gráfico 02 - Posição das Atividade Econômicas por valor atribuído no estado do Rio Grande



Organizador: Eliezer Berto

Com relação ao PIB – Produto Interno Bruto o qual indica o nível de renda da população de um território, e sua variação é uma medida do ritmo do crescimento econômico do determinado território. Tal índice tem relação direta com a população residente segundo dados obtidos no Plano Municipal de Saneamento Básico do Município de Ponte Preta (2015) revelam que;

O crescimento da população de bens e serviços é uma informação básica do comportamento de uma economia. O PIB per capita, por sua definição, resulta num sinalizador do estágio de desenvolvimento econômico de uma região. Segundo dados do IBGE o **PIB (R\$ mil)** e **PIB per capita (R\$)** do município de Ponte Preta, no **ano de 2012**, respectivamente, foi de **30.439** e **17.810**. (PLANO MUNICIPAL DE SANEAMENTO BÁSICO DO MUNICÍPIO DE PONTE PRETA 2015, p.47).

Com base nesses dados de ordem geográfica, pode-se melhor analisar o papel que as migrações pendulares em função do ensino universitário representam, assim como a política de gratuidade no transporte universitário e seu real significado, tópicos que serão melhor detalhados no item que segue.



## **4 A POLÍTICA DE TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO E O SISTEMA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO**

A história do município de Ponte Preta deve ser compreendida em dois momentos distintos: antes e depois da emancipação político-administrativa ocorrida em 1992. Também, paralelamente a estes períodos, faz-se necessário apontar como a educação a nível médio e superior eram acontecem no município.

Antes da emancipação de Ponte Preta (1992) os alunos que almejavam cursar o ensino médio buscavam, por meios de transporte particular, a formação nas cidades vizinhas dos municípios de Jacutinga e Barão de Cotegipe. As contribuições do governo federal na área do transporte escolar já tem um início desde os anos 1990, como nos coloca Moura e Cruz (2013) colocam:

O transporte escolar é, portanto, uma política educacional essencial para o acesso de considerável número de alunos de escolas públicas ao ambiente escolar, condição para que se garanta o direito à educação. Reconhecendo a importância do transporte escolar, o governo federal promove programas nesta área, desde o ano de 1994, mediante ações do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE). (MOURA E CRUZ, 2013, p. 10).

Nos anos de 1993 e 1994 fazendo parte do projeto de nucleação escolar, das instituições de ensino localizadas no interior de Ponte Preta, a escolarização dos alunos de 1ª Série a 8ª Série, centralizou-se na escola-núcleo – Escola São José - localizada na cidade de Ponte Preta - RS. Desta forma, os alunos da zona rural passaram a ser beneficiados com o serviço de transporte escolar da prefeitura, que na época, disponibilizava dois Micro-Ônibus e uma Kombi que percorriam todas as comunidades do município.

Neste mesmo período, a administração municipal adquiriu um Ônibus com capacidade de 42 pessoas para a realização do transporte aos alunos que desejassem cursar o Ensino, Médio ou Superior nos municípios de Barão de Cotegipe - RS e Erechim - RS. Tal serviço oferecido à municipalidade possuía um valor de apenas 3% do valor cobrado por ônibus de linha, que equivalia na época a 0,5 URM- (Unidade de Referência Municipal), ou seja, R\$ 6,60 mensais por aluno (Revista Informativa da Administração 93/96 da Prefeitura Municipal de Ponte Preta.1995, p.14).

Em revista informativa da época (1995) o então Prefeito, Sr. Júlio Capeleto<sup>4</sup> descreve que conhecia a realidade da educação, visto ter desempenhado atividades de professor durante muitos anos. No referido documento, o chefe do Executivo Municipal expõe que os valores fixados pela municipalidade ao serviço oferecido, não tinham finalidade lucrativa, mas sim, de inserir ainda mais a família na vida escolar do aluno. Outro aspecto destacado foi que, a implantação do serviço de transporte escolar viabilizou o acesso de todas as crianças, jovens e adultos, à educação: agente capaz de construir pessoas autônomas, responsáveis e solidárias para com as demais.

Como somos munícipes, conhecemos um pouco da sua história, o que nos permite afirmar que em 20 anos de administração, estas sempre mantiveram a frota de veículos para o transporte em boa qualidade, bem como, aumentando-a conforme a necessidade. Durante a quarta administração, o valor cobrado aos estudantes que se deslocavam a Erechim para realizarem sua formação, foi reajustado em 05 de Abril de 2006. Através da Lei Municipal Nº. 750/2006 ocorreu um acréscimo que resultou a um total de 2.2 URMs o qual foi revisto devido a variações fixadas pelo Índice Geral de Preços do Mercado - IGP-M- que reajusta a URM desde a Lei Municipal Nº. 367/2001 instituída em 08 de Março de 2001 (Lei Municipal 367/2001)

#### 4.1 ISENÇÃO DE COBRANÇA DO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO E TÉCNICO

Quanto ao Ensino Superior, quando pensado nos municípios de pequeno porte, os mesmos não possuem em sua sede uma Universidade, o que faz os estudantes buscarem cidades maiores que abrigam Instituições de Ensino para conquistarem a formação Superior ou Técnica. Para este deslocamento são gerados gastos aos estudantes, os quais após o final do Ensino Médio não são mais de responsabilidade do Poder Público. No município de Ponte Preta – RS, desde o ano de 2013, os estudantes residentes no território municipal não pagam mais pelo transporte escolar para cursar Ensino Técnico e Superior, é subsidiado pela Prefeitura Municipal.

A Lei Municipal Nº 1.619 de 05 de março de 2013, aprovada por unanimidade na Câmara Municipal de Vereadores, na Sessão do dia 04 de março, possui como Artigo 1º:

---

<sup>4</sup> Prefeito Municipal na gestão 1993-1996, primeira administração municipal.

Art. 1º Fica o Município de Ponte Preta, através do Poder Executivo Municipal, autorizado a realizar de forma gratuita o transporte de alunos de Cursos Técnicos e de Nível Superior, do turno da noite, regularmente matriculados em instituições sediadas nos Municípios de Erechim e Getúlio Vargas. (LEI MUNICIPAL Nº. 1.619/2013).

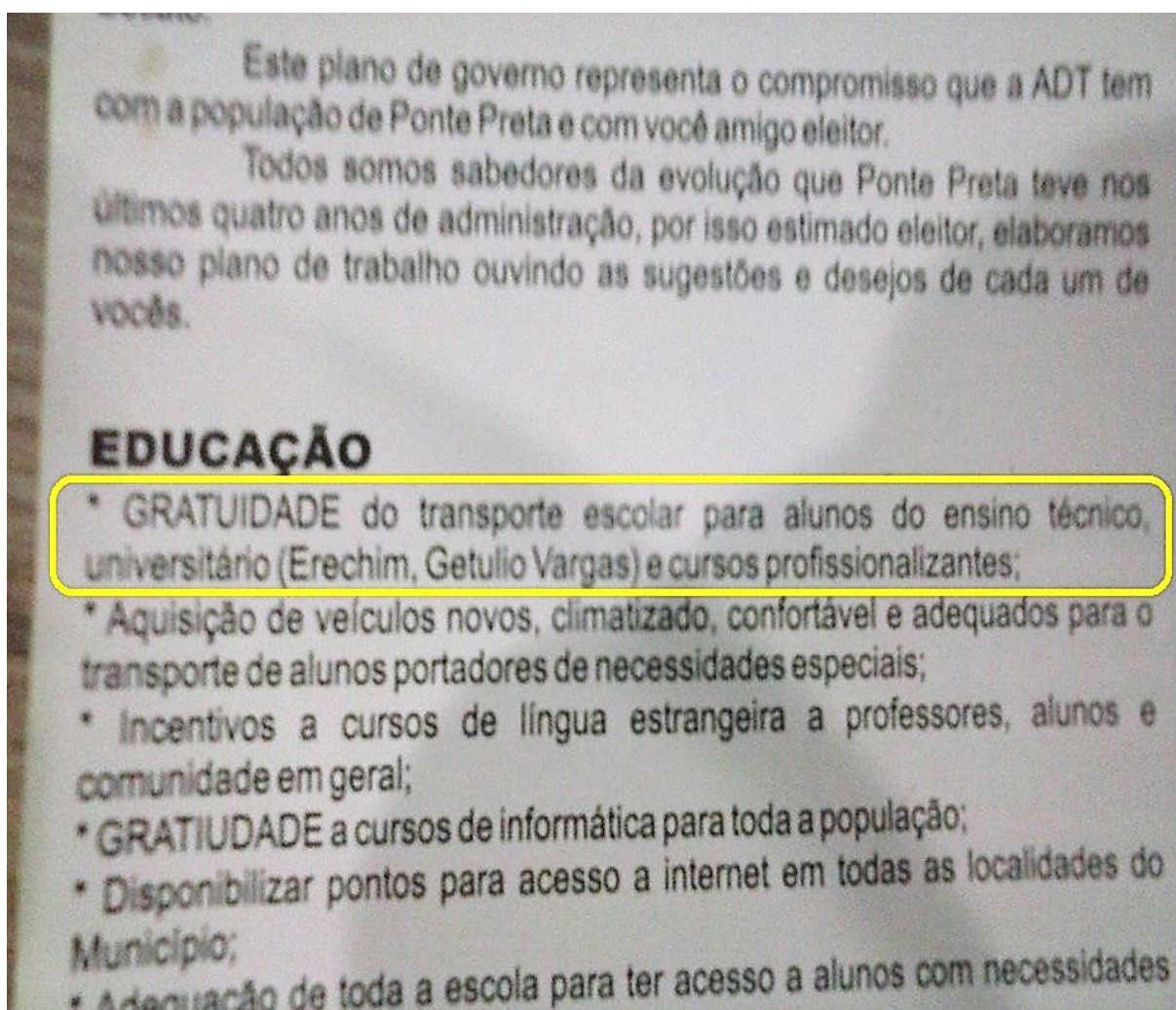
Para usufruir de tal benefício, a referida Lei Municipal em seu Artigo 2º, dispõe acerca dos requisitos que devem ser preenchido pelos interessados:

Art. 2º Para usufruir de tal benefício os interessados deverão comprovar:  
Estarem regularmente matriculados em Cursos Técnicos ou de Nível Superior, em instituições de ensino reconhecidas pelo MEC, sediadas nas cidades de Erechim ou Getúlio Vargas;  
Frequência Escolar;  
Residência no Município de Ponte Preta. (LEI MUNICIPAL Nº. 1.619/2013).

Desta forma, o transporte escolar universitário é realizado pelo município gratuitamente para os munícipes residentes na cidade ou no interior. Temos que esta prática se caracteriza por uma política pública que a gestão governamental possui para atuar diretamente em determinado setor, com o objetivo de melhorar as condições de vida da população. Cabe ressaltar, que estudante de origem pontepretense, mas que possuem residência em Erechim, por exemplo, não podem usufruir deste benefício.

Em entrevista com o Prefeito Municipal, Ademir Márcio Sacrezenski (questionário do Apêndice I), o questionamos quanto à ideia de aplicar esta política pública aos munícipes, o mesmo nos colocou que a execução da política vem a cumprir metas e objetivos traçados em sua campanha política, conforme ilustrado na Fotografia 05. O mesmo nos colocou sua preocupação com o êxodo rural para centros maiores, sendo que com a gratuidade, a administração espera incentivar a permanência do jovem no município e viabilizar a formação superior ou técnica-profissional do povo pontepretense e por consequência, desenvolver o município. Tal procedimento vem a somar aos incentivos do Poder Público Municipal em manter o jovem no Município - interior ou cidade – e evitar, assim, imigrações forçadas

Fotografia 05 – Parte do plano de governo que expõe proposta de isenção de cobrança do transporte escolar universitário.



Fonte: Arquivo pessoal do autor  
Data: 03 de Outubro de 2016.  
Elaborador: Eliezer Berto

O Prefeito Municipal também nos diz que “a isenção vem a propiciar o incentivo de toda a população que tem por objetivo a qualificação, não somente o jovem, mas a quem interessar”. Ademais, o plano de governo, apresentado na campanha política demonstra a preocupação e a apresentação de propostas para a educação como um todo, por meio de diversas iniciativas, que vão além da gratuidade do transporte escolar, a exemplo de incentivo a cursos técnicos, de informática, de idiomas; acessibilidade para estudantes, entre outros.

O Senhor Ademir também destacou a respeito da taxa cobrada antes da implantação da Lei Municipal de isenção. Segundo ele, esta era de aproximadamente R\$ 120,00 por estudante ao mês. Conforme o Prefeito, que também há poucos anos foi estudante de curso superior, o benefício vem a auxiliar os estudantes, visto que quem está à mercê de atividades acadêmicas,

possui dificuldades financeiras, devido ao custo de vida, gastos com estudo, alimentação e deslocamento.

Quando questionamos o Prefeito Municipal, a respeito da restrição do benefício aos estudantes do noturno, o mesmo nos coloca que para o turno diurno (integral) os alunos mantêm residência na cidade onde estuda, por exigir maior tempo fora de casa e normalmente não possibilitar a conciliação estudo-trabalho. Já os estudantes do turno da noite que se deslocam diariamente de Ponte Preta - RS à Erechim - RS ou Getúlio Vargas - RS, trabalham em suas propriedades rurais ou na cidade. Entretanto, nos casos de cursos técnicos do sistema Pronatec realizados no turno da tarde, a municipalidade auxilia de forma gratuita os estudantes com transporte.

Quando questionado quanto à origem do recurso que proporciona a gratuidade, o Prefeito Municipal coloca que é recurso livre, ou seja, sem vinculação valor que poderia ser gasto em qualquer área do município. O Sr. Ademir expõe que mantendo organização, previsão e controle das finanças municipais e, economizando diariamente, ocorre o fortalecimento dos cofres público e o enriquecimento das ações que auxiliam a comunidade.

Egami *et al* (2008 p.04) no PANORAMA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL, do Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes – CEFTRU, da UnB - (Universidade de Brasília), aborda sobre o transporte escolar rural das etapas básicas de escolarização, explicita que;

Além disso, grande parte dos municípios e Estados nessas condições possui orçamento limitado. Geralmente, estes não conseguem arcar sozinhos com todos os custos da administração e, por conseguinte, deixam, muitas vezes, de oferecer (ou oferecem precariamente) determinados serviços públicos politicamente menos prioritários, como o transporte escolar. Nestes casos, as pessoas que dependem desse serviço são prejudicadas e acabam abandonando os bancos escolares por não terem condições de pagar pelo transporte, ou mesmo por nem haver a prestação de tal serviço. (EGAMI, et al 2008 p.04).

Com base neste excerto e dialogando com o autor, verificamos que alguns municípios possuem dificuldades de ofertar o serviço de transporte que lhes cabe como obrigação, o que gera como produto a desistência, por parte dos alunos, da escola. Temos que o programa de gratuidade do transporte implantado em Ponte Preta - RS serve como um incentivo aos estudantes para que busquem a formação superior ou técnica.

Ainda em entrevista com o Prefeito Municipal, percebemos a preocupação da

administração em incentivar o sistema educativo municipal, quando conta a respeito da nova Escola Municipal de Ensino Fundamental inaugurada neste ano. Uma obra subsidiada pelo Governo Federal, mas desenvolvida com a contrapartida do município, a qual se encontra nas proximidades da cidade e, da Escola Estadual de Ensino Médio São José, o que para fins econômicos diminui os gastos com o transporte dos alunos. Sobre este aspecto, dialogamos novamente com Egami *et al* (2008):

Visto que o custo por passageiro do transporte escolar é diretamente proporcional à distância percorrida pelos veículos e inversamente proporcional ao número de alunos atendidos por veículo, observa-se que aqueles municípios de baixa densidade demográfica (e maior dispersão populacional) são os que teriam os maiores custos devido às maiores distâncias percorridas. Portanto, poder-se-ia inferir que os custos do transporte escolar (incluindo rural e urbano) seriam compostos por uma parcela significativa do segmento rural. (EGAMI *et AL*, 2008 p.04).

Desta forma, no município de Ponte Preta, a mesma rota de transporte escolar rural atende duas escolas que se encontram em proximidade, o que, por consequência, gera economias ao município.

O Prefeito destaca ainda os diversos serviços voltados à melhoria da qualidade de vida aos munícipes como saúde, educação, agricultura, obras, e assistência social com diversas atividades voltadas à manutenção do homem no campo e o desenvolvimento da indústria e do comércio local. Junto à Secretaria de Educação, o Prefeito Ademir destaca além do programa de transporte universitário gratuito, a existência de um Telecentro de inclusão digital junto à área urbana do município, que dispõe de equipamentos de processamento de dados conectados à rede mundial de computadores à disposição da comunidade. Quanto à área rural, por meio da Secretaria de Agricultura o município possui o Programa Agricultura Conectada, no qual o Poder Público subsidia a instalação de redes de internet aos moradores da zona rural do município, visando o acesso à toda a população. Segundo o Prefeito, este programa vem a auxiliar a permanência do jovem no campo, pois para estudar, por exemplo, se faz necessário a conexão com a internet.

Ainda, expõe sobre a construção de um novo parque industrial no município neste presente ano, o qual depois de concluído abrigará uma empresa que irá ofertar vagas de serviço à população pontepretense e, também, no futuro, aos municípios vizinhos. Importante salientar novamente que durante a entrevista com o Prefeito Municipal, ele fala repetidas vezes que todos os programas desenvolvidos, assim como o da gratuidade do transporte visam

à permanência da população do município e o seu desenvolvimento deste.

Em entrevista com o Secretário da Educação, Cleomar Santa Catarina, (roteiro de questões segue no Apêndice II), este destaca a que a municipalidade incentiva a Escola Estadual da sede município, visto que o ensino nela oferecido é de ótima qualidade. Deste modo, a isenção não se estende para os alunos que buscam Ensino Médio em outra municipalidade, no nível público ou particular, pois o mesmo é oferecido no município de Ponte Preta.

Com a gratuidade, conforme a Administração Municipal, os cofres públicos da municipalidade deixam de arrecadar em torno de R\$ 8.000,00 mensais. Porém, o transporte não tinha fins lucrativos, pois o valor arrecadado não supria gastos com combustível, motoristas, manutenção da frota e leis que regem o transporte de passageiros. Desta maneira, o secretário Cleomar Santa Catarina, nos coloca que, a Prefeitura Municipal cumpre a legislação educacional do transporte escolar e subsidia em totalidade este programa no interior e na sede para todos os níveis de educação tendo mensalmente um gasto aproximado de R\$ 60.000,00 (sessenta mil reais) dos quais em torno de R\$ 22.000,00 (vinte e dois mil) são destinados ao transporte que se desloca para outros municípios.

Cabe novamente ressaltar, que a isenção não se estende para os alunos que buscam Ensino Médio em outra municipalidade, no nível público ou particular, pois o mesmo é oferecido no município pela Escola Estadual de Ensino Médio São José. Os resultados na íntegra das entrevistas constam em arquivo pessoal. Contudo, alguns extratos e trechos foram mencionados com destaque neste presente capítulo e no próximo.

#### 4.2 AMPLIAÇÃO DA FROTA DO TRANSPORTE

As ações do Governo Federal somadas às dos Estados e os municípios se fazem necessárias no âmbito do transporte e vem a contribuir com a educação do país, devido a vários fatores históricos da educação como o de nucleação de escolas, no qual a partir da década de 1990 onde foram fechadas a grande maioria das escolas rurais. Tal processo originou a grande demanda por transporte escolar rural, ou seja, o movimento de deslocamento das crianças do campo para as escolas da cidade ou escolas-núcleo, o que acarretou o aumento dos gastos e das responsabilidades dos municípios que, por sua vez, buscam nos Estados e na União amparo financeiros para o desenvolvimento de tais atividades.

Quando pensado no aumento desta responsabilidade do município, o Prefeito Municipal, Ademir destaca ações dos Governos Federal e Estadual, os quais repassaram ao município, por meio do Programa Caminhos da Escola, um ônibus e um micro-ônibus respectivamente. Tais veículos vieram a reforçar a frota do transporte e são utilizados dentro da área rural do município como previa a Legislação do programa no ano em que município foi beneficiado.

A respeito do Programa Caminhos da Escola, dialogamos agora com Pergher (2014) que descreve:

Este Programa foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, do FNDE, e tem como beneficiários todos os alunos da educação básica das redes públicas dos estados e dos municípios residentes em áreas rurais. Em 2009 o governo federal promulgou o decreto Nº 6.768, de 11/02/2009, que visa disciplinar o programa e que lhe atribui cinco objetivos. Os objetivos do Caminho da Escola são: renovar a frota de veículos escolares; garantir segurança e qualidade ao transporte dos estudantes, por meio de padronização e inspeção de veículos; contribuir para a redução da evasão escolar em observância ao Plano Nacional de Educação; garantir o acesso e a permanência na escola dos estudantes matriculados na educação básica da zona rural; obter a redução dos preços dos veículos e propiciar o aumento da transparência nas aquisições. [...] (PERGHER, 2014, p. 90).

Pergher (2014) é estudiosa do tema Transporte Escolar, possui sua tese de doutorado acerca do assunto onde discorre sobre diversos mecanismos auxílio: PNTE- (Programa Nacional de Transporte Escolar), o Programa Caminhos da Escola, o PNATE – (Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar), e o PEATE – (Programa Estadual de Apoio ao Transporte Escolar). Os três primeiros se referem a financiamentos da esfera Federal de governo, já o último, diz respeito ao Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Ambos os programas são de fundamental apoio para garantir à universalização do acesso à educação. Cabe ressaltar que no município de Ponte Preta – RS estes mecanismos de auxílio estão em pleno funcionamento e subsidiam grande parte das despesas com o transporte de estudantes das etapas infantil, fundamental e médio.

A respeito da relação mutua no financiamento dos recursos oriundos para o transporte escolar, dialogamos com Pergher (2011) que descreve:

A ampliação do programa de transporte escolar se institui em uma política de apoio fundamental para garantir a universalização do acesso ao direito à educação com



qualidade, historicamente reivindicada pela sociedade brasileira, o entendimento de que o transporte escolar é uma política pública intergovernamental, e que há necessidade de aprimoramento permanente nas relações entre os entes federados na oferta desse serviço,[...]”. (PERGER, 2011, p.14).

Pela Lei Federal Nº 12.816/2013, ficou autorizado aos municípios à utilização dos veículos de transporte escolar municipal também a estudantes universitários, visto que a regulamentação deste serviço se dá em cada ente federado. Como mostra a Lei:

Art. 5º - A União, por intermédio do Ministério da Educação, apoiará os sistemas públicos de educação básica dos Estados, Distrito Federal e Municípios na aquisição de veículos para transporte de estudantes, na forma do regulamento. *Parágrafo único.* Desde que não haja prejuízo às finalidades do apoio concedido pela União, os veículos, além do uso na área rural, poderão ser utilizados para o transporte de estudantes da zona urbana e da educação superior, conforme regulamentação a ser expedida pelos Estados, Distrito Federal e Municípios (BRASIL, 2013).

Podemos inferir que esta é numa inovação importante, pois vem a beneficiar pequenos municípios onde os estudantes tendem a se deslocar do interior até a sede deste para em seguida, por meio de transportes privados, viajarem a um centro maior, onde estudam em Universidades. Fato este que ocorre diariamente em Ponte Preta – RS, quando da migração pendular até a cidade de Erechim – RS ou Getúlio Vargas – RS.

Como visto, após a emancipação, a realização do transporte no sistema educacional no município de nossa pesquisa evoluiu muito. Nos dias atuais, os estudantes de todos os graus de escolarização – Educação Infantil, Ensino Fundamental, Ensino Médio e Ensino Superior - são transportados até as instituições de ensino e retornam às suas casas após o período de estudo. Quando pensamos nos repasses de veículos feitos pelos Poderes Federal e Estadual destacamos a busca por estes veículos junto a gabinetes de representantes políticos, que visam fortalecer os pequenos municípios, fato que nos remete a Castro (2009) quando nos coloca que,

O sistema representativo de base territorial permite tanto o federalismo como os regionalismos adquiram visibilidade no arcabouço institucional e sejam incorporados às agendas políticas dos diferentes governos. (CASTRO, 2005, p.192).

A partir dos dados auferidos referente às políticas públicas de transporte escolar, percebemos a vasta preocupação dos gestores dos poderes públicos em incentivar este programa de apoio aos estudantes. Salientamos que oferta de vagas em instituições de ensino deve ser acompanhada de políticas que assegurem o acesso e a permanência do estudante no ambiente escolar, sendo que uma destas é o programa de transporte universitário.

## 5 AVALIAÇÃO DO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO EM PONTE PRETA- RS

Este capítulo destina-se ao estudo específico realizado com base nos procedimentos metodológicos descritos na introdução do trabalho, tendo por base a coleta de dados de fonte primária, juntamente aos usuários do transporte universitário. Tal levantamento teve por base a aplicação de instrumento de pesquisa (questionário), que contribuiu para a verificação:

- **Do perfil dos usuários:** quanto ao local de residência, município em que realiza seus estudos e área do conhecimento;
- **Do perfil do transporte:** quanto aos veículos, qualidade do transporte, tempo e distância do deslocamento;
- **Da permanência do usuário no município:** quanto aos percentuais de formados que permanecem residindo e atuando profissionalmente no município após a conclusão de sua formação.
- **Da visão dos usuários acerca da política de transporte universitário**

A finalização desse levantamento culmina na análise e interpretação, com apontamentos de recomendações para ações futuras, tendo em vista uma primeira aproximação dos resultados da migração pendular e da política de transporte universitário em curso no município de Ponte Preta.

### 5.1 PERFIL DOS USUÁRIOS

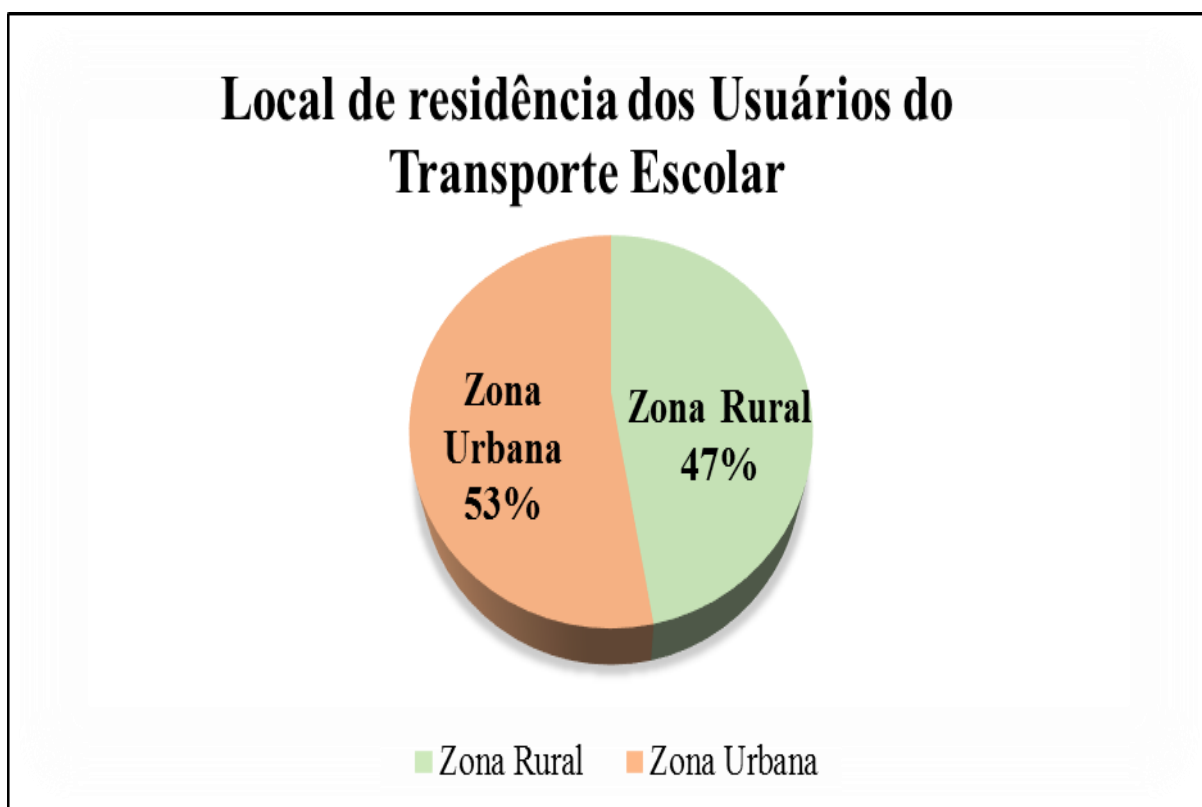
Realizamos durante os dias 20 de março a 10 de abril de 2016 a aplicação de um questionário aos usuários do transporte escolar de nível técnico e universitário de Ponte Preta – RS. O mesmo foi enviado aos migrantes por meio de um formulário eletrônico do *software* Google Formulários – Gmail. O referido instrumento utilizado se encontra disponível no Apêndice III deste trabalho. Com ele buscou-se averiguar dados referentes ao processo da migração – muitos destes sinalizados por Corrêa (1969) na seção do Referencial Bibliográfico – como residência (Urbana ou Rural), cidade onde estuda, curso de formação, distância percorrida pelo estudante até o centro de formação, quantidade de veículos utilizados, tempo de viagem, qualidade dos veículos bem como a identificação da profissão dos usuários, e a

expectativa de permanência no município após a conclusão dos estudos, conforme já mencionado nos procedimentos metodológicos descritos na introdução deste trabalho. Por julgar importante foi reservado um espaço ao final da pesquisa para os estudantes deixarem um breve relato acerca da política pública de gratuidade do transporte oferecida pelo Poder Público Municipal, assim como maneiras de como estes estudantes retribuirão ao município por este auxílio e, porque não da residência na cidade onde realizam os estudos.

Com o objetivo de traçar parte do perfil dos usuários e, por a prova as hipóteses norteadoras de nossa pesquisa, foram enviadas questões a 36 estudantes que diariamente se deslocam para fins de estudo por meio do transporte escolar universitário municipal de Ponte Preta – RS até as cidades de Erechim - RS e Getúlio Vargas – RS. Depois de decorrido o prazo estipulado foram recebidas 27 respostas, dentre as quais alguns usuários não responderam a questão descritiva que foi sugerida.

Através do questionário e da busca de dados junto à Secretaria de Educação do município constatamos que existe uma divisão relativamente proporcional entre os usuários ao que se refere à residência dos estudantes: 47% residem na área rural e 53% na área urbana do município, conforme Gráfico 03 abaixo:

Gráfico 03 - Local de residência dos usuários do transporte escolar.

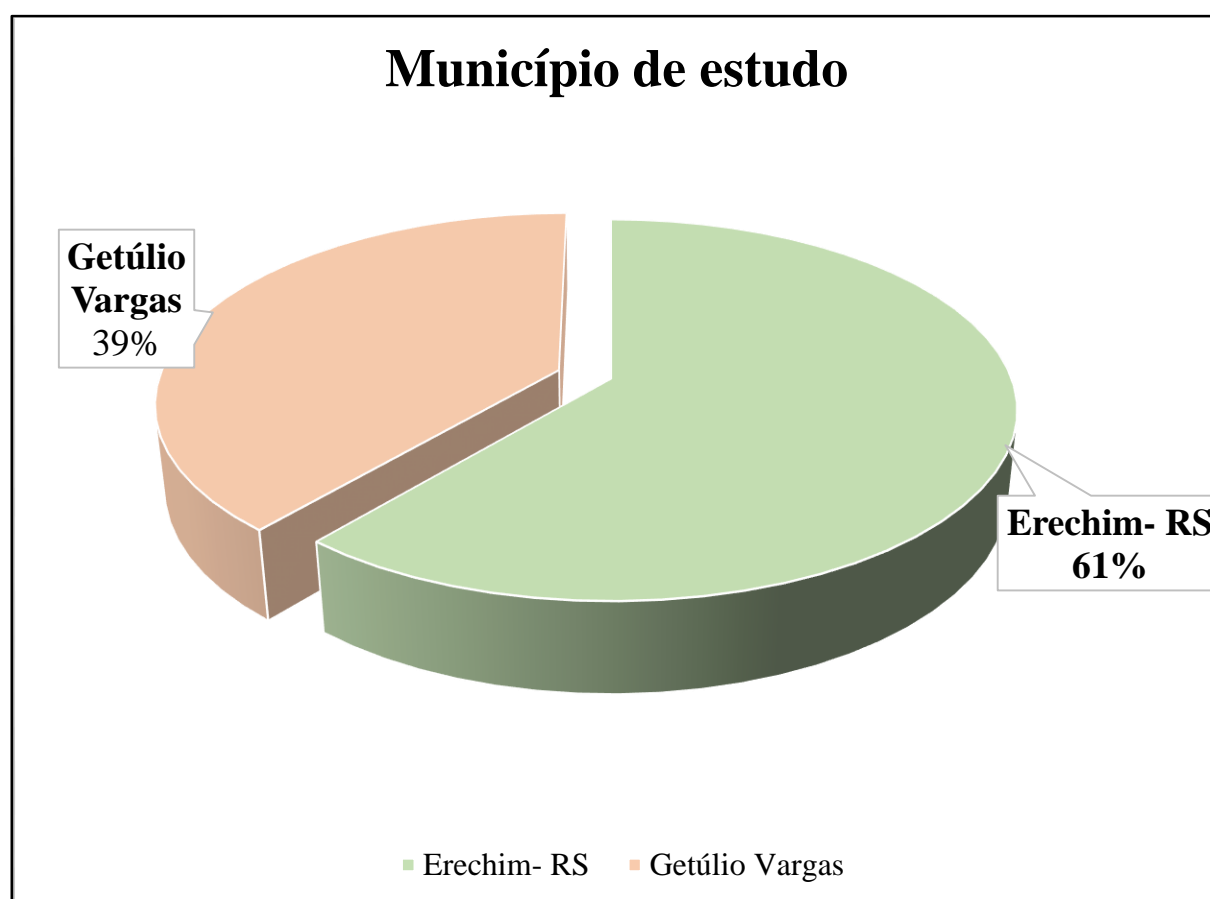


Fonte: Pesquisa realizada nos dias 20 de Março a 10 de Abril de 2016.

Organizador: Eliezer Berto

Na busca por respostas quanto ao Município onde são realizados os cursos de formação, além do questionário aplicado também buscamos informações junto à Secretaria de Educação do Município o que nos leva a afirmar que o município de Erechim – RS recebe a maioria dos usuários do serviço de transporte e, portanto, membros da migração pendular. Tal fato se dá devido ser este um polo regional de desenvolvimento e abrigar várias instituições de Ensino Privado e Ensino Público, enquanto o município de Getúlio Vargas - RS abriga somente uma Universidade Privada, mas ambos se tratam de áreas de influência ou regiões funcionais. No Gráfico 04, demonstramos a disparidade deste quesito analisado.

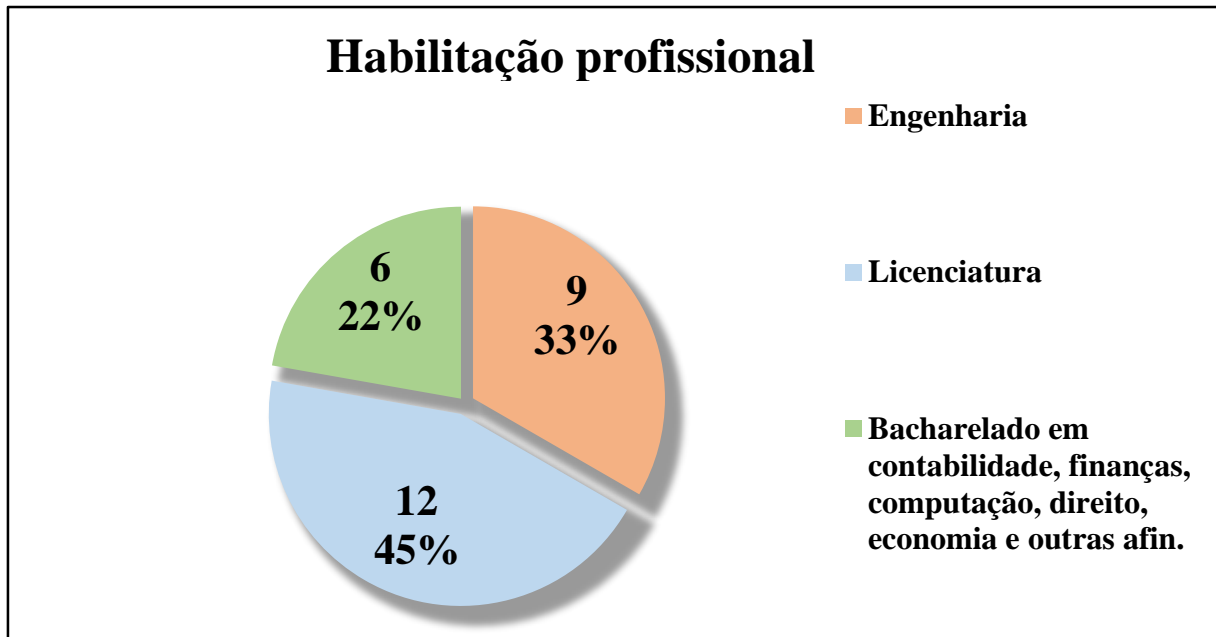
Gráfico 04 - Município onde se localiza o centro de estudo.



Fonte: Pesquisa realizada nos dias 20 de Março a 10 de Abril de 2016.  
Organizador: Eliezer Berto

Quando falamos da habilitação buscada na formação, os estudantes tiveram como respostas a sinalizar: Engenharia, Licenciatura ou Bacharelado em Contabilidade, Finanças, Computação, Direito, Economia e outras afins. A partir desta evidenciamos as respostas ilustradas no Gráfico 05:

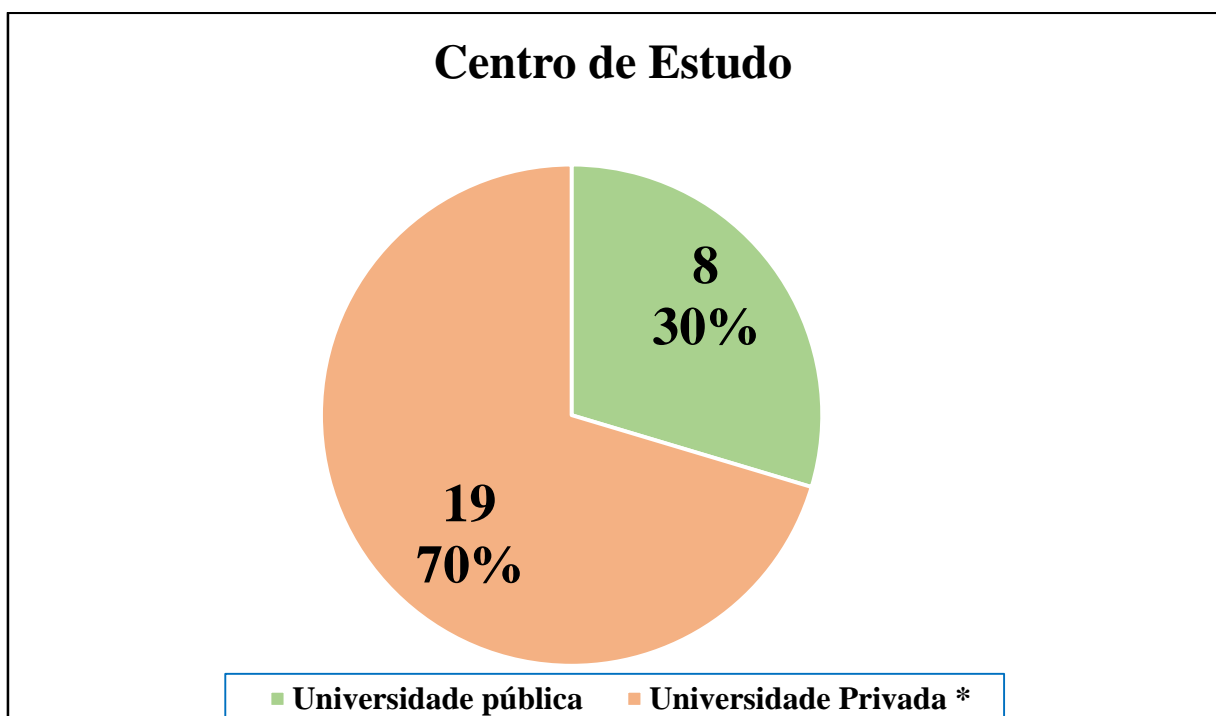
Gráfico 05 - Área do conhecimento estudada.



Fonte: Pesquisa realizada nos dias 20 de Março a 10 de Abril de 2016.  
Organizador: Eliezer Berto

Além da formação buscada, também procuramos respostas quanto a tipologia do local de estudo ao qual os usuários se deslocam, visando saber se a Instituição de Ensino é pública ou privada. Com as respostas encontramos o seguintes resultados expressos no Gráfico 06.

Gráfico 06 - Tipologia do local de estudo



Fonte: Pesquisa realizada nos dias 20 de Março a 10 de Abril de 2016.  
Organizador: Eliezer Berto

Na elaboração do Gráfico 06 acima destacamos que a Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões –URI-, foi considerada como uma universidade privada, ou como um centro educacional, onde o aluno paga para estudar.

A partir destes dados, verificamos que, mesmo sendo a maioria estudantes de Instituições de Ensino Privadas, temos um total de oito migrantes que estudam em Centros de Formação Pública, o que vai ao encontro do descrito por Barufi (2012) e, Oliveira e Madeira (2013) que o aumento das vagas na rede pública de ensino ocasiona uma maior probabilidade de surgimento de migrantes. Ressaltamos acerca deste aspecto que, durante a análise dos dados auferidos com a pesquisa, sentimos a necessidade de ter incluído no questionário, uma indagação a respeito dos estudantes de Instituições Privadas que contam com o auxílio de bolsas de estudos ou financiamentos estudantis que atualmente existem com o objetivo de assegurar a permanência do estudante no curso. Frente a este impasse, conversamos informalmente com alguns migrantes e percebemos que vários fazem uso destes subsídios para a realização da formação superior.

Sabendo que se trata de um município de pequeno porte e, por sermos membros da migração pendular que ocorre cotidianamente, dispomos de informações que nos permitiram classificar a linha de formação em três grupos. A partir dos dados obtidos, verificamos que estes estão em sintonia com o anteriormente descrito a respeito da Universidade Federal Fronteira Sul – UFFS: que oferta dos cursos de licenciatura noturnos vai ao encontro das demandas regionais. Fazemos esta inferência devido constatarmos, a partir das respostas obtidas pelo questionário, que 12 migrantes cursam licenciatura, sendo 08 que se referem a estudantes de Instituições Públicas de Ensino, a qual supomos se tratar da UFFS. Desta forma, se não fosse uma demanda regional, talvez não houvesse interessados nesta área; os demais estudantes de licenciatura - 04 - buscam a formação em Instituições Privadas, o que também auxilia para justificar a colocação a respeito de sermos moradores de uma região carente em ao que se refere a formação ao magistério.

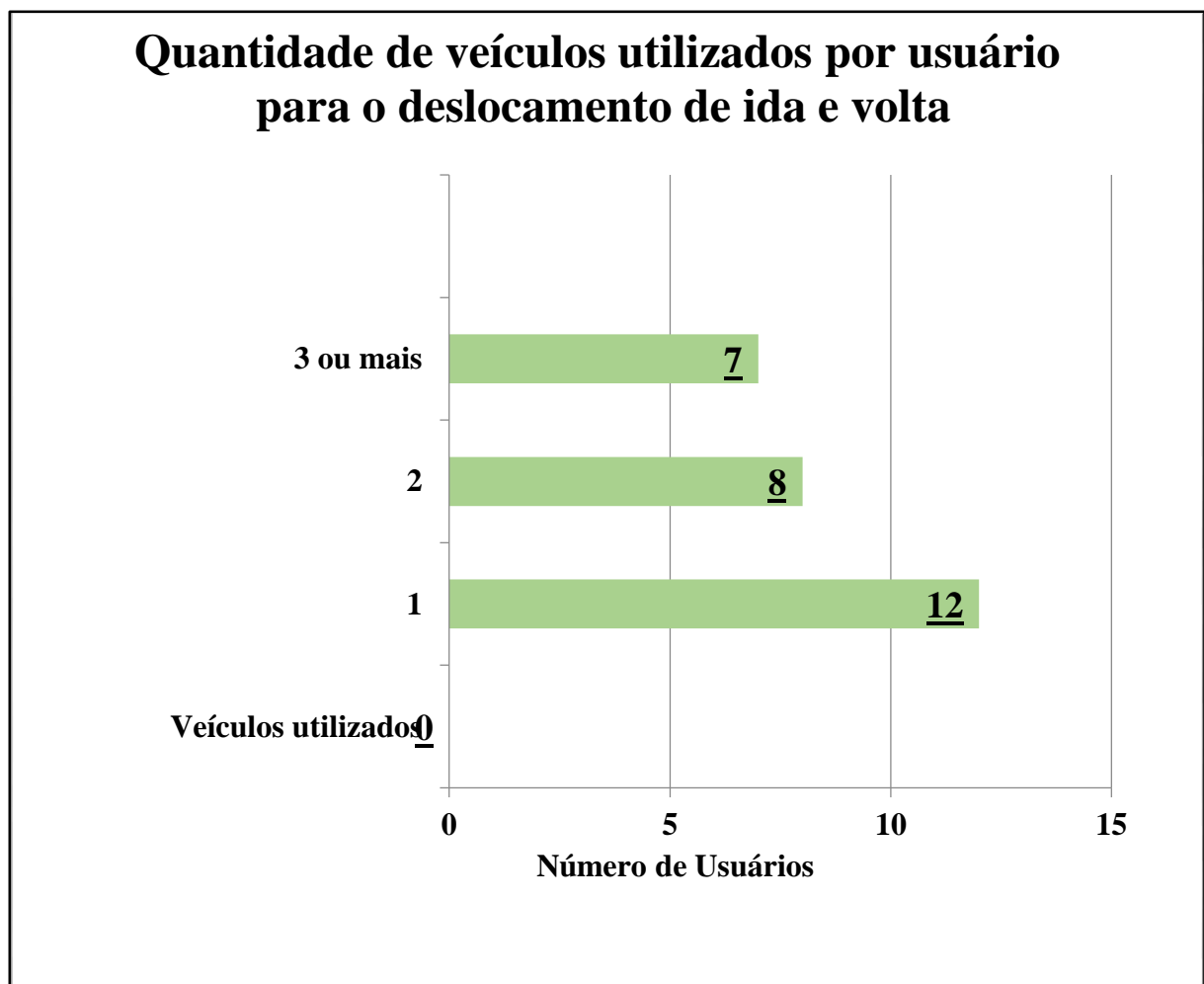
## 5.2 PERFIL DO TRANSPORTE: VEÍCULOS, TEMPO E DISTÂNCIA

Dando sequência na análise das respostas auferidas com o questionário, registramos que a partir deste ponto, estas possuem base exclusivamente nas respostas dos 27 usuários.

Portanto, não consultamos dados na Secretaria de Educação Municipal como feito anteriormente, por se tratarem da especificidade de cada usuário.

Detemo-nos agora na análise do Gráfico 07, exposto em seguida, que se trata da quantidade de veículos utilizados pelos migrantes durante o percurso realizado diariamente. Em conversa informal com um usuário, ele destaca que utiliza um veículo do transporte escolar municipal para se deslocar até o centro da cidade de Ponte Preta - RS, onde faz um novo embarque em um ônibus da empresa terceirizada até a entrada da cidade de Erechim - RS, local onde ocorre a troca de veículo para seguir viagem a Getúlio Vargas – RS. Observa-se nitidamente que em um trajeto de aproximadamente 60 km, são feitas três trocas de veículos. Ainda, o usuário expressa: “não dá nem para dormir nesse troca, troca, mas nem reclamamos, pois é de graça mesmo”. Observamos agora os dados dispostos no Gráfico 07.

Gráfico 07 - Quantidade de veículos utilizados para o deslocamento diário.



Fonte: Pesquisa realizada nos dias 20 de Março a 10 de Abril de 2016.

Organizador: Eliezer Berto



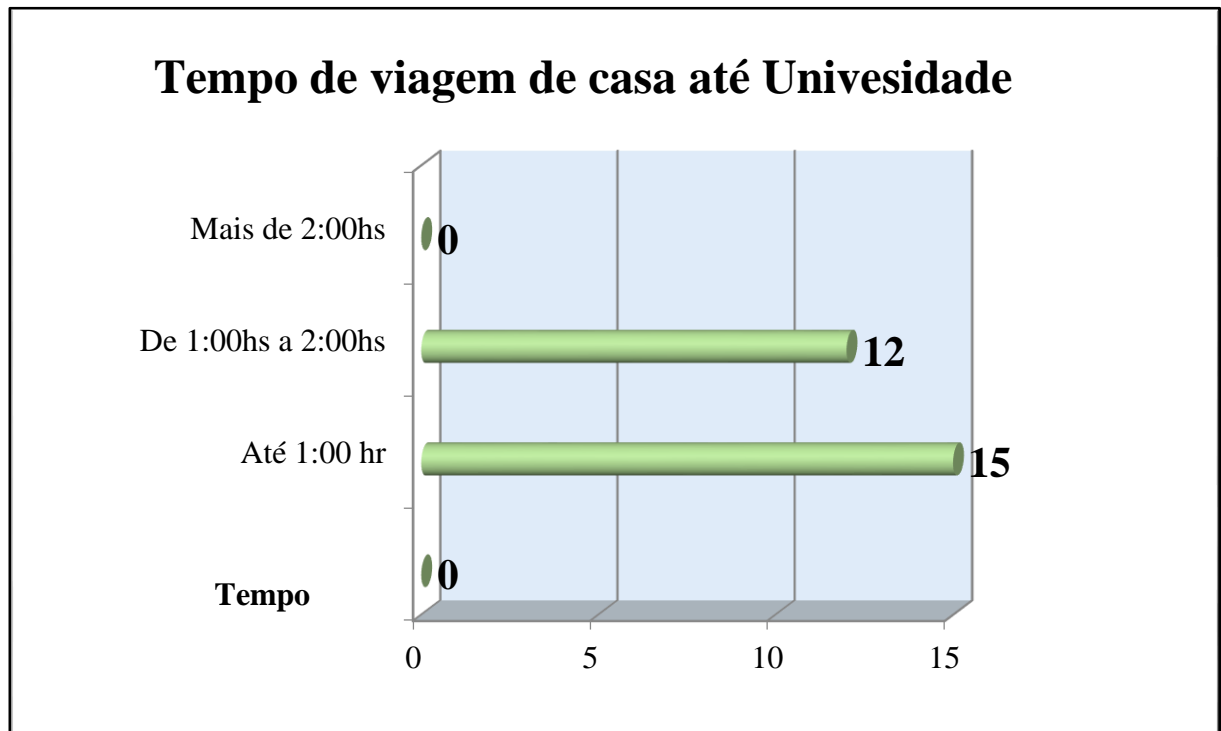
Verificamos que 12 usuários utilizam um só veículo os quais, deduzimos, se tratar de estudantes que moram na zona urbana de Ponte Preta – RS e se deslocam diariamente até a cidade de Erechim – RS; 08 usuários assinalaram que utilizam dois meios de transporte os quais inferimos que moram na cidade de Ponte Preta - RS e se deslocam a Erechim – RS onde embarcam em outro veículo para chegar à Universidade Federal da Fronteira Sul- UFFS- ou então moram no interior de Ponte Preta - RS e estudam em Erechim – RS podendo ser na Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões -URI-, na Faculdade Anglicana de Erechim –FAE-, dentre outras instituições.

Usuários que utilizam mais de 03 meios de transporte supomos que se tratem de estudantes do interior do município, que se deslocam até a sede por meio do transporte municipal, posteriormente até Erechim – RS com outro veículo, e pôr fim a trocam de veículo novamente para o deslocamento até a Instituto de Desenvolvimento Educacional do Alto Uruguai –IDEAU- em Getúlio Vargas – RS.

Quando falamos no tempo de viagem logo nos remetemos à distância que cada migrante tem a percorrer: aqueles residentes na zona rural do município partem de suas casas em torno das 17h30min quando o transporte escolar - que possui suas rotas pré-definidas pela Secretaria Municipal de Educação – faz a entrega dos estudantes do turno da tarde e ao mesmo tempo recolhe os do noturno, chegando à cidade em torno das 18h, em seguida partem para Erechim – RS ou a Getúlio Vargas - RS. Entretanto os residentes na zona urbana têm um deslocamento menor, pois a saída da sede ocorre 18h juntamente com os que chegam com os veículos que realizam o transporte na zona rural, o qual faz com que esse tempo se reduza em cerca de 30 minutos. Também é visível que os migrantes que se deslocam até a cidade de Erechim - RS possuem um tempo de viagem menor em relação aos que precisam viajar a cidade de Getúlio Vargas - RS, devido a localizar-se cerca de 30 km distante de Erechim - RS.

Ressaltamos que o movimento de retorno à sede de Ponte Preta – RS ocorre por volta das 23h45min, e os migrantes da zona rural são transportados até suas residências pela Administração Municipal conforme rotas pré-estabelecidas. Estas afirmações podem ser visualizadas nos Gráficos 08 e 09, e no Mapa 03 que estão, respectivamente, inseridos a seguir.

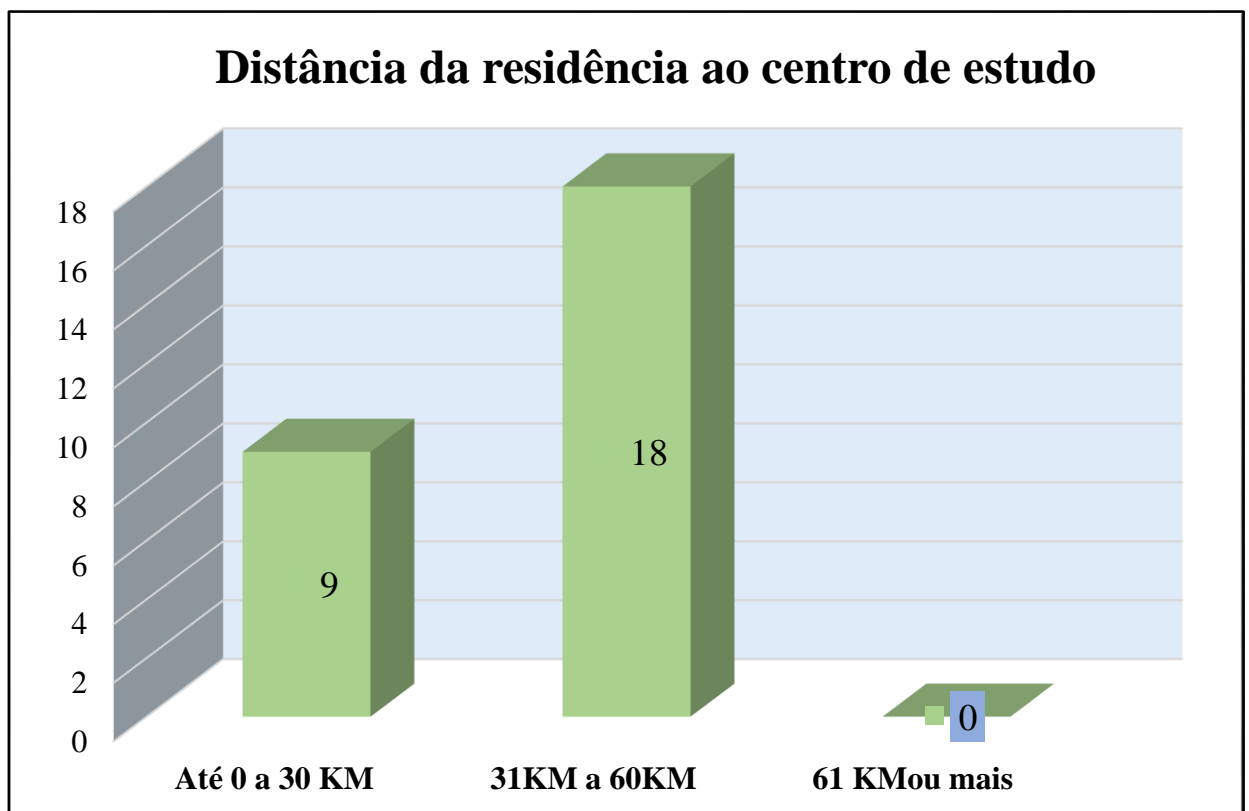
Gráfico 08 - Tempo de viagem de casa à universidade.



Fonte: Pesquisa realizada nos dias 20 de Março a 10 de Abril de 2016.

Organizador: Eliezer Berto

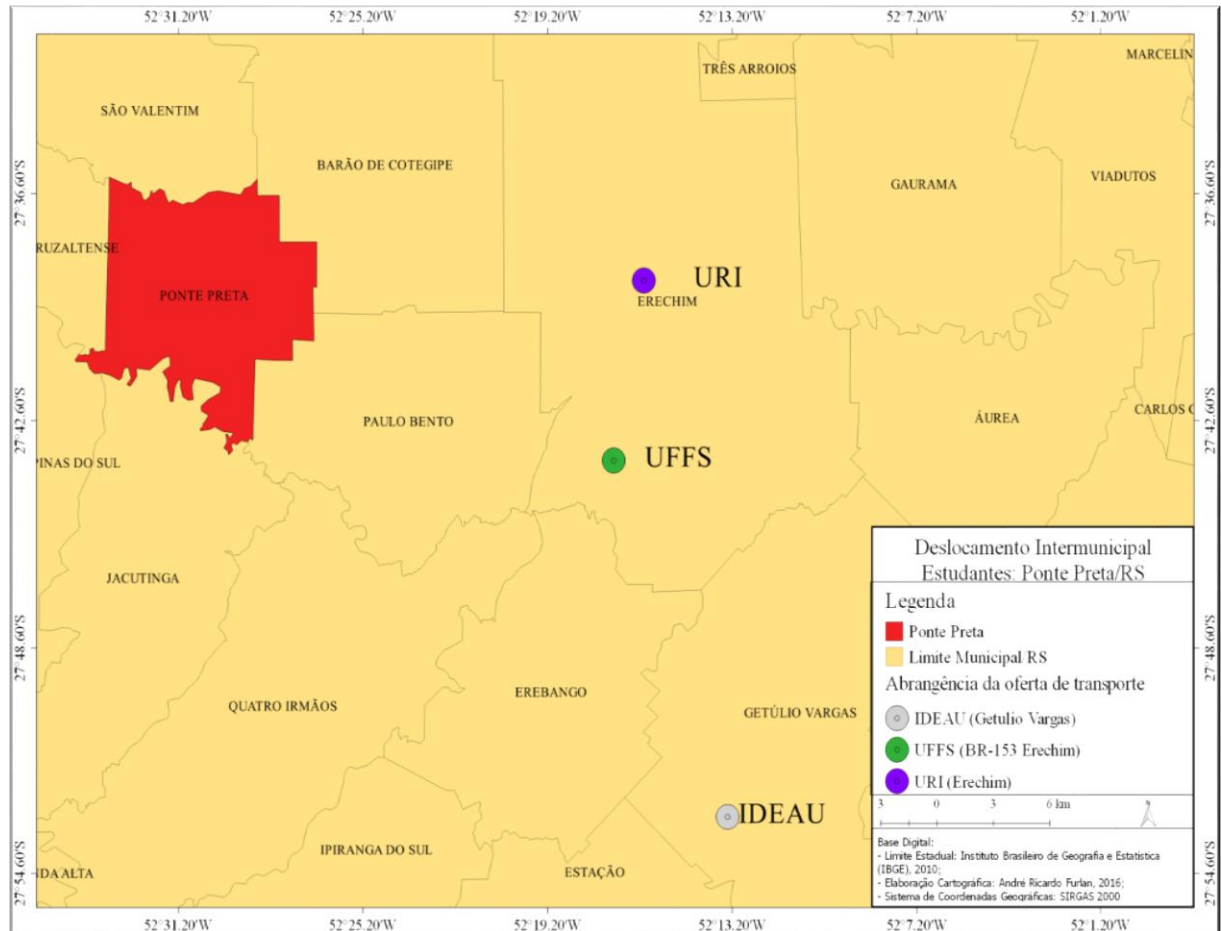
Gráfico 09 - Distância da residência ao centro de estudo.



Fonte: Pesquisa realizada nos dias 20 de Março a 10 de Abril de 2016.

Organizador: Eliezer Berto

Mapa 03 - Deslocamento intermunicipal de estudantes do município de Ponte Preta



Fonte:

Elaborador: André Ricardo Furlan

Quando pensamos no tempo de viagem de casa até o centro de estudo nos remetemos às condições dos veículos bem como as condições das estradas, o município de Ponte Preta fora da área urbana e de seu único distrito, Souto Neto, as vias não são pavimentadas sendo, feita a britagem basáltica. Assim, realizando uma avaliação visual no período de realização deste trabalho, as estradas se encontravam em bom estado de conservação. Na entrevista proferida com o Prefeito Municipal, Ademir, o mesmo nos coloca a “constante manutenção das estradas, visto que com estradas boas a manutenção a segurança dos usuários é melhor, e os gastos com manutenção de veículos são menores”. A Fotografia 06 mostra o estado de conservação dos trajetos percorridos diariamente no interior do município pelos veículos do transporte universitário. Destaca-se ainda que a maior parte do trajeto é realizada em vias asfaltadas da ERS-480 que liga Ponte Preta a Barão de Cotegipe e pela RS-480 que liga Barão de Cotegipe a Erechim.

Fotografia 06 – Estradas do interior do município de Ponte Preta - RS



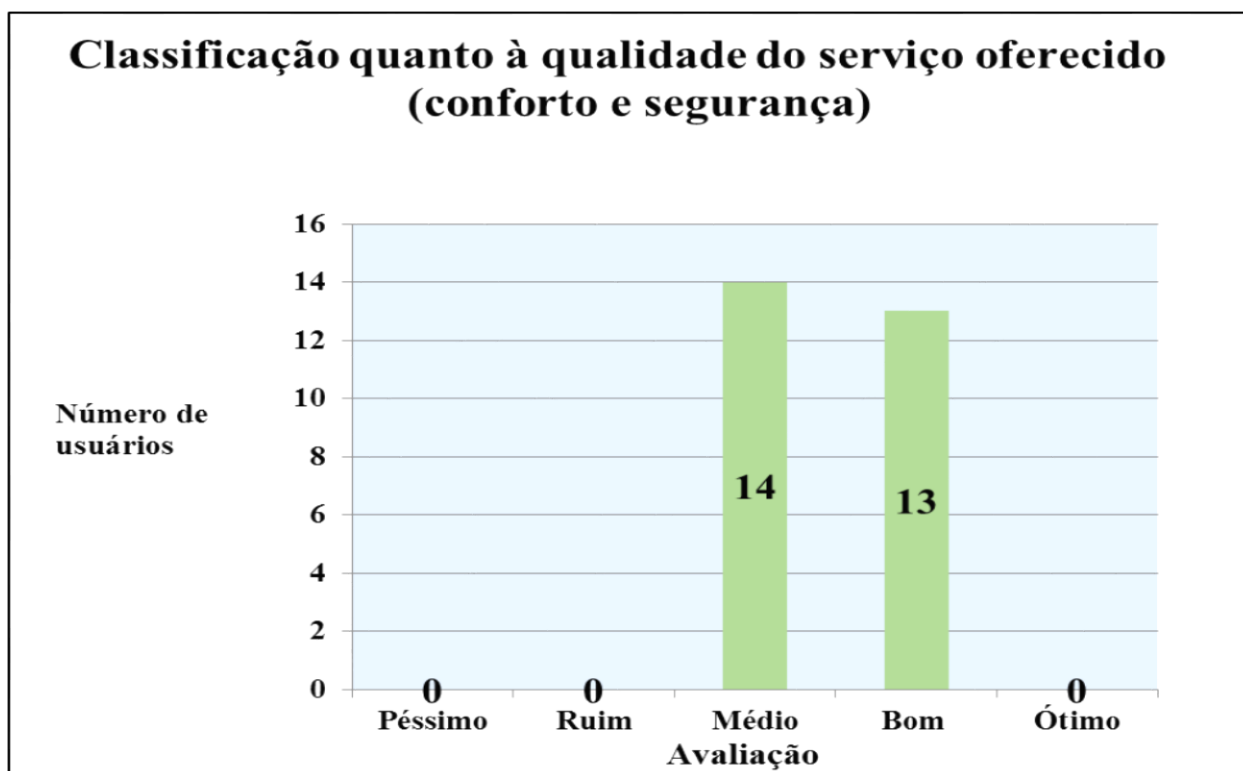
Fonte: Arquivo pessoal do autor.  
Data: 03 de Outubro de 2016.  
Elaborador: Eliezer Berto

A partir dos dados obtidos e analisados até o momento, sentimos a necessidade de pontuar a importância da Lei Federal Nº 12.816/2013, mencionada anteriormente, por ter autorizado aos municípios a utilização dos veículos de transporte escolar municipal também a estudantes universitários. Esta norma traz a possibilidade de estudantes de nível superior da zona rural se dirigem a sede do município sem haver custo para locomoção e sendo esta de qualidade e segura, visto que os veículos foram adquiridos recentemente pelo governo federal e estadual e assim se encontram em bom estado de uso. Caso contrário este deslocamento deveria ser feito à custa do estudante por meio de veículo próprio, ou terceirizado, o que dificultaria mais, pois nem todos têm carro ou habilitação, para tal, além do fato de que a ida até a cidade ocorre em horário diurno, mas a volta às residências acontece por volta das 23h45min, horário mais complicado. Sobre a importância do transporte na zona rural, dialogamos com (autores do PANORAMA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL, do Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes – CEFTRU, UnB 2003 p.3):

Tendo falado sobre o Transporte Rural, cabe falar sobre outra nuance importante: o Transporte Escolar e sua relevância social. O Transporte Escolar refere-se especificamente ao transporte de estudantes de determinado ponto de origem, geralmente próximo de sua residência, à escola em que está matriculado e, também, no sentido inverso (da escola para o ponto de origem de sua viagem). Para aqueles estudantes residentes na área rural, o transporte torna-se essencialmente importante para que se consiga ter acesso à escola. A falta de transporte escolar na área rural torna-se um problema ainda mais grave quando não existem escolas na própria área e o aluno é obrigado a frequentar a escola na área urbana. (PANORAMA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL, Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes – CEFTRU, UnB, 2003 p.03).

A garantia de segurança e qualidade ao transporte dos estudantes também ocorre com manutenção periódica de veículos, e ainda pela padronização, inspeção de veículos e constante renovação da frota de veículos. Para saber da alcançabilidade da política, quanto em termos estruturais, de qualidade e de conforto nos deslocamentos diários realizados pela política pública da gratuidade do transporte escolar universitário, busca-se assim analisar a segurança e o conforto dos veículos utilizados para os deslocamentos diários no território municipal e intermunicipal, assim os migrantes assinalam como respostas as ilustradas no Gráfico 10.

Gráfico 10: Classificação quanto à qualidade do serviço oferecido.



Fonte: Pesquisa realizada nos dias 20 de Março a 10 de Abril de 2016.

Organizador: Eliezer Berto



Para demonstrar a qualidade do serviço ofertado pelo poder público a seguir podemos observar a Fotografia 07 que demonstra o veículo da secretaria de educação que executa o serviço de transporte, e também na Fotografia 08 o veículo da empresa terceirizada pelo poder público que realiza o transporte para as cidades de Erechim-RS e Getúlio Vargas-RS.

Fotografia 07 – Veículo lotado na Secretaria de Educação que realiza o transporte para Erechim-RS.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Data: 03 de Outubro de 2016.

Elaborador: Eliezer Berto

Fotografia 08 – Veículo terceirizado pela Prefeitura Municipal.



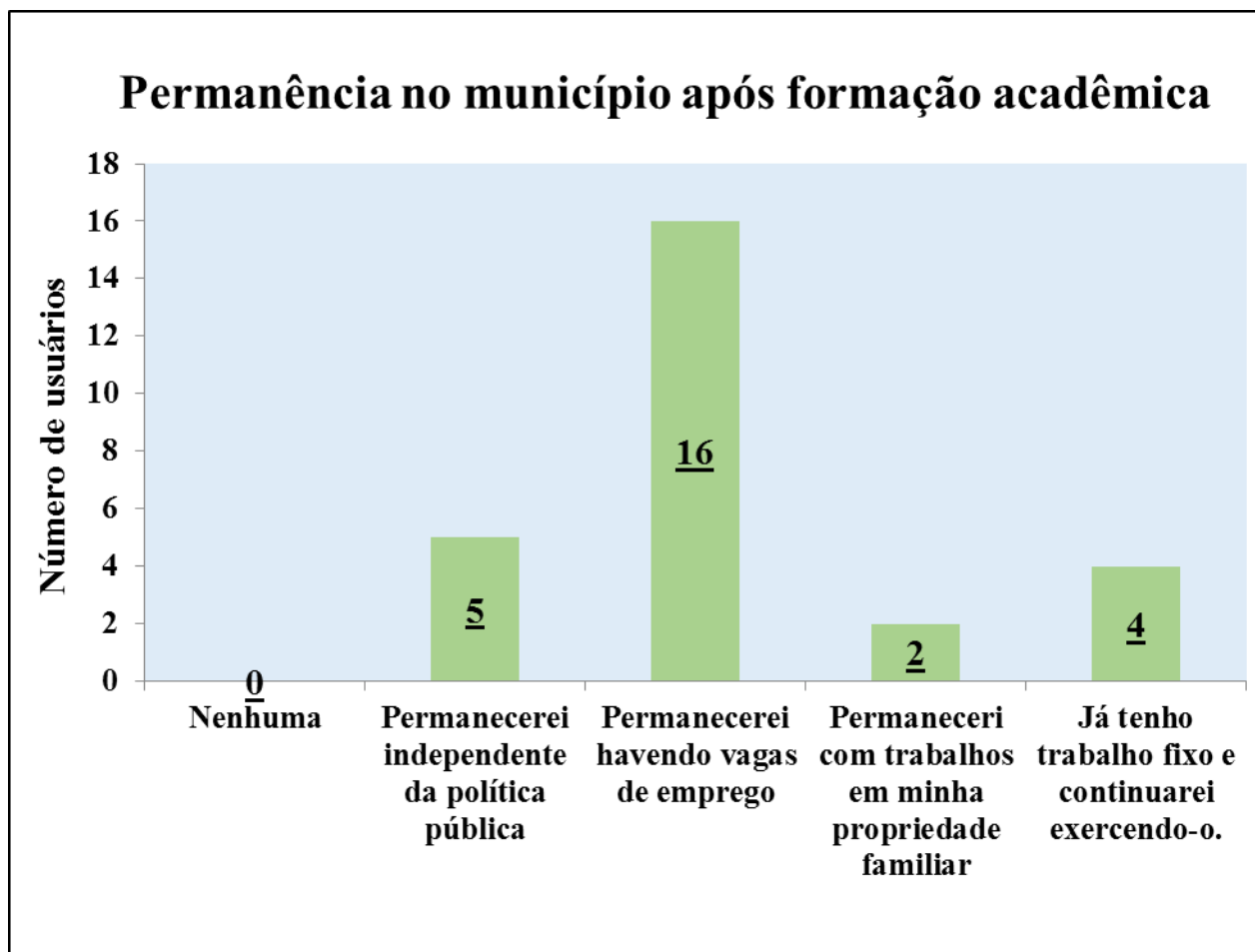
Fonte: Arquivo pessoal do autor.  
 Data: 03 de Outubro de 2016.  
 Elaborador: Eliezer Berto

### 5.3 PERMANÊNCIA NO MUNICÍPIO

Outro ponto que acreditamos ser de suma importância para o desenvolvimento do município, objeto de nossa pesquisa se refere à expectativa de permanência da residência no município de Ponte Preta – RS após a formação acadêmica. A partir desta perspectiva, incluímos no questionário uma pergunta acerca da expectativa de permanência no município após a formação, e colocamos justificativas para a resposta conforme descritas no Gráfico 11. Na sequência, quando referente à permanência após a formação, constatamos que de uma amostra de 27 migrantes pesquisados, 16 manterão a residência no município se o mercado de trabalho local proporcionar vagas. Outros 06 migrantes sinalizaram que permanecerão, pois já possuem trabalho ou na propriedade familiar ou emprego fixo na cidade e, 05 dentre os 27 que responderam o questionário, assinalaram que permanecerão no município.

Atentamos para os dados obtidos:

Gráfico 11 - Permanência no município após a formação acadêmica.



Fonte: Pesquisa realizada nos dias 20 de Março a 10 de Abril de 2016.

Organizador: Eliezer Berto

Podemos inferir que a busca por uma vaga de emprego está diretamente relacionada ao sistema capitalista, fazendo com que cada vez mais cedo as pessoas iniciem no mercado de trabalho devido ao custo de vida e, a garantia da vaga. Conhecendo os entrevistados, temos que a grande maioria já possui trabalho, seja na propriedade familiar, comércio, indústria ou no serviço público, porém atividades estas que em diversos casos não se encontram ligadas à área de formação em curso. Assim, a permanência de 16 migrantes, ocorrerá se houverem vagas de trabalho direcionadas às suas áreas de formação. Ainda, ressaltamos que tais dados vão ao encontro do lema do município “*Educar para o Trabalho*”.

Nesta perspectiva dialogamos com Barufi (2012) quando colocamos que a formação pode ter como produto o desenvolvimento do lugar:



Em relação à maioria dos estudos mencionados, são propostos avanços no sentido de incluir tanto variáveis que afetam a decisão de migração dos pais (que levam seus filhos junto) como variáveis que determinam a decisão dos jovens migrarem em busca de maiores oportunidades de estudo de nível superior. Os avanços realizados no Brasil nas últimas décadas (mencionados na primeira seção do trabalho) permitem avaliar em que medida a expansão de vagas de ensino superior conseguiu manter mais famílias em seus municípios de origem, o que pode ter relevância para proporcionar maior desenvolvimento desses locais nos próximos anos. (BARUFI, 2012, p. 09).

A partir deste panorama, constatamos que a grande maioria dos migrantes busca a formação em nível técnico ou superior com vistas à qualificação profissional para a inserção no mercado de trabalho, pois somente 05 permanecerão independente deste. Destacamos que a possível resposta “Nenhuma” foi inexistente dentre os migrantes, o que é um ponto positivo, pois assim, todos têm pelo menos, interesse em permanecer no município. Frente a este panorama, é plausível sinalizar que a migração pendular dos estudantes de Ponte Preta – RS os mantem os estudantes no município durante a formação e, também age como propulsora de intenções de manutenção da residência no município.

#### 5.4 VISÃO DOS USUÁRIOS ACERCA DA MIGRAÇÃO PENDULAR FRENTE À POLÍTICA PÚBLICA DO TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO

Para finalizar o questionário foi buscado que os usuários deixassem um breve relato sobre a sua visão acerca da Política Pública da gratuidade do transporte escolar no município de Ponte Preta –RS. Bem como a retribuição que poderá ser dada ao município pela oportunidade pessoal que lhe foi oferecida e, ao que se refere a nosso objeto de estudo – migração pendular - foi direcionada uma pergunta sobre o porquê da não residência no centro de estudo (Erechim ou Getúlio Vargas) em vez do deslocamento diário. As 19 respostas recebidas, são destacadas no Quadro 1 abaixo:

Quadro 1 – Manifestação dos usuários quanto a política do transporte universitário:

<b>Usuário</b>	<b>Resposta</b>
Usuário I:	“Com a implantação do projeto para estudantes de universidades com transporte gratuito torna se mais viável permanecer em casa até a conclusão do curso. ”
Usuário II:	“Acredito que a gratuidade do transporte escolar esteja incluída no projeto político do Município, portanto uma das formas é cumprindo com meu dever de cidadão exercendo o voto, pagando os impostos devidos ao Município. A não residência no centro de estudo, se

	deve ao fato de que exerço atividade remunerada no Município de Ponte Preta, sendo inviável residir no Município em outro município, sendo que o custo de vida em outra cidade seria inviável”
Usuário III:	“Eu vejo a gratuidade do transporte escolar como mais um incentivo a qualificação profissional, sendo que com as mudanças que enfrentamos no mercado de trabalho estão cada vez mais abruptas, onde que para se colocar ou se manter no mesmo é necessária uma qualificação contínua. Desejo responder a este incentivo com os frutos de meu trabalho diário. E optei pelo deslocamento diário até a instituição de ensino devido ao meu emprego e a moradia de meus pais estarem neste município.”
Usuário IV:	“O transporte gratuito é de extrema importância, pois faz com que o estudante de uma forma ou outra, faça um esforço em morar no município para poder ter a regalia de ter o transporte gratuito, assim faz com que os jovens permanecem por mais tempo no município. A Retribuição é através de melhorias no trabalho que exerce, e acima de tudo, depois de formado permanecer no município para retribuir o favor prestado pela Prefeitura, de uma maneira ou outra. A minha permanência no município ocorre pelo fato de possuir um emprego fixo no local, sem precisar trabalhar em outras cidades, e o transporte gratuito contribui muito para continuar estudando e residindo no município.”
Usuário V:	“Na minha opinião, retribuo a este município com retorno de ICMS atuando no mesmo. O deslocamento diário se deve ao fato do meu emprego no interior do município, onde resido e saio a noite para estudar.”
Usuário VI:	“Acredito que esta iniciativa é válida e super interessante um belo exemplo que deveria ser seguido por mais municípios, pois incentiva a permanecer no Município durante o dia desenvolvendo as atividades e no período da noite se qualificar.”
Usuário VII:	“Trabalho no município, em uma empresa familiar, na minha área de formação acadêmica, não sendo viável residir no município do centro de estudos.”
Usuário VIII:	“Acredito ser uma boa iniciativa dos governantes, para incentivar a permanência dos jovens acadêmicos no município, com isso, no caso dos agricultores motivando os mesmos continuarem a realizar suas tarefas diárias nas propriedades rurais. Já na área urbana, aprimorando os conhecimentos para usarem em seus trabalhos ou futuramente montarem suas próprias empresas.”
Usuário IX: “	“Permanecendo com minha família trabalhando no município, pois estudo na área voltada para a agricultura o que irá me auxiliar para trabalhar na minha propriedade.”
Usuário X:	“Permanecerei morando com minha família, buscando concursos públicos voltados para a área de licenciatura no meu município, assim se não houver vagas no meu município buscarei em outros lugares, e continuarei no meu município, assim acho muito bem válida esta política pública de incentivo, pois para quem estuda as dificuldades aparecem e o auxílio é bem válido, parabéns assim a gestão pública pela isenção, pois para um município de pequeno porte como o nosso, em meio a uma crise, bancar a gratuidade, são poucos que pensam em incentivar quem está se qualificando.”
Usuário XI:	“Me desloco todos os dias daqui para Erechim por residir e trabalhar aqui e acredito que este incentivo do município veio a colaborar muito com os estudantes, pois é uma forma de incentivar que continuem estudando e assim possam retribuir ao município trabalhando e permanecendo aqui.”
Usuário XII:	“É uma boa iniciativa investir o dinheiro gerado pelos próprios habitantes em transporte para as universidades. Se torna mais barato ir de transporte do que alugar um imóvel na cidade da universidade.”
Usuário XIII:	“Em relação a não residência no centro de estudos, pesou a favor de permanecer em Ponte Preta, fatores como: aluguel de baixo custo, atrelado a isso o transporte gratuito e a segurança de uma cidade pequena. Como mencionado na questão anterior, permanecerei havendo vagas de trabalho, a minha contribuição se restringe ao interesse de permanência, mas para isso necessita-se uma contrapartida do município em proporcionar vagas de trabalho.”
Usuário XIV:	“O Município de Ponte Preta é um dos poucos que oferece essa oportunidade aos acadêmicos e os incentiva a ficar no local. Oportunidade essa que para muitos se torna gratificante poder estudar, pois, com o dinheiro que gastaria com o transporte pode aplicá-lo nas mensalidades da sua graduação. O fato de residir no Município e não no local de onde é feita a graduação, se deve pelo fato de familiares residirem no local e pela oportunidade de

	emprego oferecida.”
Usuário XV:	“Acredito que a gratuidade de transporte no terceiro grau, é muito valida. Até mesmo por saber que não é de obrigação do município o fornecimento deste tipo de serviço. Porém em questão a "retribuição ao município", isso é algo que não cabe somente ao estudante, mas deve partir do município, com a implementação de políticas mais efetivas de permanência desta não de obra, ou de qualquer pessoa que tem como preferencia residir no interior. Afinal mesmo para pessoas com um grau de instrução menor a oferta de vagas de trabalho é muito pequena. E falo é claro de investimentos no setor privado e não no público. Referente ao porque resido em Ponte Preta, há várias questões, entre elas, o valor gasto com aluguel e demais despesas, e a segurança que ainda se tem hoje nesta cidade.”
Usuário XVI:	“A Política Pública da gratuidade do transporte escolar no município de Ponte Preta é uma ótima iniciativa, pois contribui para a permanência no município e a redução de gastos atribuído ao transporte escolar para o deslocamento dos estudantes. A não residência no município que estudo, Erechim pelo fato de que o custo de vida é caro. Por isso é preferível continuar residindo no interior de Ponte Preta, e dessa forma consigo conjugar trabalho e estudo.”
Usuário XVII:	“Como estudante e me desloco diariamente, por mais que estudo em Universidade Pública, os gastos em material, vestuário, alimentação, xérox entre outros são constantes. Desta forma com o valor que pagaria o transporte supro os custos das despesas acima que mencionei. Resido no local com minha família independentemente da gratuidade. A retribuição é dada pela permanência no local onde resido e também como estudante de licenciatura acredito que em algum momento poderá surgir uma nova oportunidade de emprego nesta área. Parabênizo a administração pela política da gratuidade acho ótima iniciativa de incentivo a qualificação profissional e também, é uma forma de fazer política, e ao mesmo tempo critico a permanência de aposentados em cargos públicos, tal fato nos deixa fora do mercado de trabalho.”
Usuário XVIII:	“Acredito que esse projeto foi de grande importância para o município, foi uma maneira encontrada para segurar os jovens no município sem ter muito custo. Não sendo assim o alto custo de deslocamento dos alunos implicaria em sua formação acadêmica”
Usuário XIX:	“Podemos inferir que os agentes políticos municipais possuem interesse no crescimento intelectual dos munícipes, assim como, no desenvolvimento do município. Acrescenta-se que o período como estudante universitário gera diversos gastos, e a gratuidade do transporte vem a contribuir para a permanência nos estudos. Retribuição ao município: divulgar a política de gratuidade para que outros municípios que possuam verbas disponíveis invistam na educação; participar de eventos municipais ligados a área de estudo disseminando aprendizagens; trabalhar no município pós formação a fim de colocar em prática as aprendizagens e desenvolver a localidade. A residência em Ponte Preta se deve por já ser portador de diploma de nível técnico e superior (graduação em nível superior realizada no período de implantação da gratuidade do transporte escolar 2010-2014); ser servidora de carreira da Prefeitura Municipal, assim como, por residência da família. Outro fator importante referente a residência se deve ao fato de Ponte Preta ser um local bom para viver e por possuir, nos últimos anos, administrações municipais voltadas em desenvolver o município e por consequência assegurar a moradia dos munícipes neste.”

Fonte: Levantamento de dados (2016)

Organizado pelo Autor

A partir das colocações transcritas no Quadro 1, ressaltamos a importância de cada uma delas para nosso estudo, a respeito da temática da migração pendular, atrelada a gratuidade do transporte escolar no município de Ponte Preta- RS. Ainda, ficamos satisfeitos pela participação dos migrantes nas considerações sobre o tema, pois nem todos os que participaram da pesquisa responderam a última questão, talvez por ser ela de caráter descritivo. Para melhor explorar as informações de cada uma delas, trabalhamos pelo viés de análise referente aos três aspectos questionados: “sobre a política da gratuidade”, “possível retribuição ao município” e “o porquê da não residência no centro de estudo”.

Ao que se refere à Política Pública de gratuidade do transporte escolar, implantada no ano de 2013, os usuários/migrantes ressaltam dentre vários aspectos a importância desta para a formação superior ou técnica, pois neste período possuem diversos gastos, sendo o valor que seria pago pelo transporte, pode ser utilizado com outras demandas. Outro aspecto passível de ser ressaltado, que pontuou dentre as respostas obtidos, é o interesse da Administração Municipal em qualificar a população municipal pensando na posterior permanência dos migrantes no município para fins de desenvolvimento.

Ainda, destacamos a resposta do Usuário XII: “É uma boa iniciativa investir o dinheiro gerado pelos próprios habitantes em transporte para as universidades.” E, o Usuário X que coloca: [...] parabenizo assim a gestão pública pela isenção, pois para um município de pequeno porte como o nosso, em meio a uma crise, bancar a gratuidade, são poucos que pensam em incentivar quem está se qualificando.” A duas colocações estão ligadas a economia ora municipal e ora nacional, ou seja o município perante uma crise econômica do país, ainda dispõe de recursos para subsidiar o serviço de transporte escolar.

Voltando nossa análise ao que se refere a uma possível retribuição dos migrantes ao município, as respostas obtidas assinalam disparidades. Por um lado, verificamos posicionamentos que dizem respeito a obrigações, como o voto nas eleições municipais, o pagamento de impostos e o retorno do ICMS provido da produção. Por outro lado, percebemos o interesse dos migrantes em permanecer no município e por meio do trabalho colocar em prática o conhecimento auferido na formação. Ainda, alguns dos migrantes, discorrem acerca de divulgar esta política da gratuidade do transporte a outros municípios, para que havendo disponibilidade de recursos, possam realizá-la. O que acreditamos que no viés político-eleitoral a administração também alcança êxito, visto que para a atual administração, tal política pública foi promessa política. Desta forma com a implantação da mesma, vem-se a favorecer o lado político dos administradores.

O último tópico analisado se refere diretamente ao nosso objeto de estudo: a busca de respostas acerca de por que ocorre a migração pendular. As respostas auferidas se referem a diversos aspectos sinalizados na maioria das colocações: residência da família, emprego, baixo custo do aluguel ao se comparar com o da cidade onde estuda, gratuidade do transporte escolar e também a segurança existente no município. Constatamos que é conjunto de fatores que motivam o estudante a realizarem a migração pendular diariamente de Ponte Preta – RS a Erechim – RS ou a Getúlio Vargas – RS. Assim, ratificamos nossa hipótese de que moradia da família implica no movimento pendular diário, porém, não só esta. Existem, conforme sinalizado acima, mais fatores que propiciam a permanência dos estudantes no município.

Ressaltamos a colocação do Usuário XIII ao que se refere à migração:

Em relação a não residência no centro de estudos, pesou a favor de permanecer em Ponte Preta, fatores como: aluguel de baixo custo, atrelado a isso o transporte gratuito e a segurança de uma cidade pequena. Como mencionado na questão anterior, permanecerei havendo vagas de trabalho, a minha contribuição se restringe ao interesse de permanência, mas para isso necessita-se uma contrapartida do município em proporcionar vagas de trabalho. (USUÁRIO XIII).

A partir desta resposta e, conhecendo um pouco da realidade do município podemos realizar várias inferências a nosso estudo. Quando o usuário/migrante menciona que no município o aluguel é de baixo custo, constatamos que esta pessoa mora em Ponte Preta – RS, em casa alugada e, por isso, deduzimos que era de outro município e agora possui residência neste por motivo de trabalho, pois dificilmente alguém muda de residência sem um interesse maior. Referindo-se agora a sua expectativa de permanência no município, o usuário salienta que pretende permanecer havendo vagas de emprego (supõem-se que em sua área de formação), ao que nos voltamos a entrevista que tivemos com o Prefeito Municipal e este contou-nos dos inúmeros investimentos por parte do setor público que vem sendo realizados a fim de assegurar a permanência dos munícipes. Ainda sobre a oportunidade de emprego, temos o Usuário VI que menciona a necessidade de investimentos no setor privado que venham a aumentar a empregabilidade no município, e manter a população no município.

Ao que se refere ao incentivo, por parte da administração municipal, para a qualificação profissional dos munícipes, aliada à permanência no município, vários foram os usuários/migrantes que destacaram como sendo a economia do valor, que antes pago, utilizado em outras despesas dos estudantes. Assim, verifica-se o interesse da população em buscar a formação como é o caso do Usuário/migrante XIX:

A residência em Ponte Preta se deve por já ser portador de diploma de nível técnico e superior (graduação em nível superior realizada no período de implantação da gratuidade do transporte escolar 2010-2014); ser servidora de carreira da Prefeitura Municipal, assim como, por residência da família. Outro fator importante referente à residência se deve ao fato de Ponte Preta ser um local bom para viver e por possuir, nos últimos anos, administrações municipais voltadas em desenvolver o município e por consequência assegurar a moradia dos munícipes neste. (USUÁRIO XIX).

A partir dos dados obtidos com o questionário, as leituras de estudiosos sobre o tema da migração pendular e do transporte escolar, as entrevistas com os gestores municipais, as análises realizadas e, a vivência cotidiana, pois também somos migrantes, constatamos que a Política Pública do Transporte Universitário, por meio da migração pendular, provoca impactos sociais e econômicos no município de Ponte Preta – RS. Além disso, avaliamos como positiva a iniciativa do município acerca da gratuidade do transporte, e desejamos por meio do presente estudo e de caminhos por onde passarmos, divulgá-la para que outros municípios que dispõem de recursos a desenvolvam.

Voltando-se aos efeitos da migração, temos que esta mantém os estudantes no município, onde podem durante o dia trabalhar em empresas ou na própria residência, auxiliando a economia familiar e por consequência a municipal. Verificamos que alguns dos migrantes moram na cidade em casa alugada, o que também movimentava a economia local e gera economicidade ao estudante, conforme verificado nas respostas ao questionário proposto.

Temos que se os estudantes residissem no município onde estudam, ocasionaria o êxodo rural e urbano de Ponte Preta – RS que por consequência viria a interferir na economia municipal. Aliada à mudança de residência para o centro de estudo, temos que em cidades que atuam como áreas de influência ou regiões funcionais de mobilidade o custo de vida é mais elevado, o mercado de trabalho é pequeno para a quantidade de mão-de-obra disponível. Em muitos locais verifica-se a deficiência nos serviços públicos urbanos básicos como água, esgoto e coleta de lixo. Ainda, inferimos que a permanência do estudante durante os estudos no município de origem, pode elencar/fazer surgir possibilidades de permanência neste após a formação, uma hipótese que se plausível quando visualizamos que os migrantes possuem a intenção de permanecer no município havendo vagas de trabalho.

Este auxílio atrelado a constante evolução das políticas públicas do transporte escolar também é vista quando dialogamos com Martins (2010) que nos fala acerca do amadurecimento de programas que visam auxiliar os estudantes que buscam o estudo;

Por fim, o tempo pode ser mensurado pelo amadurecimento das políticas públicas voltadas para a garantia da permanência do aluno à escola e refletido nas interações, mudanças e acontecimentos nos sistemas políticos e socioeconômicos que transformam, e vem transformando, por exemplo, os programas de transporte escolar rural: PNTE, PNATE e o Caminhos da Escola. (MARTINS, 2010, p.50).

Ao serem questionados sobre o incentivo à permanência no município, os mesmos

frisaram que assim como existe a preocupação dos gestores em incentivar a permanência do jovem no município, tendo em vista o êxodo rural e urbano como fator crescente dentre municípios de pequeno porte, há a preocupação com recursos e com a continuidade, fato que depende de um planejamento e da continuidade da política estabelecida na forma de Lei.

Dado este contexto, os respondentes afirmam que há grande desejo de continuar com tal política de incentivo, visando a continuação das oportunidades e o futuro reflexo na qualificação profissional e na oferta de serviços especializados na cidade. Também, como muitos estudantes cursam licenciaturas, o município poderá evitar gastos com deslocamentos de docentes de outros município para atuação em escolas locais, assim como, poderá contar com profissionais da própria municipalidade.

Dialogando ainda como o referencial teórico, retoma-se o debate acerca da demanda e da oferta de educação e a conseqüente busca pela qualidade de ensino (KESERÚ, 2013 *apud* LIMA; OLIVEIRA, 2014), apontando a importante iniciativa da municipalidade em alcançar alternativas, por meio do transporte universitário, de suprir parcialmente a demanda pela formação superior.

Acredita-se, por fim, que com a colaboração de profissionais da comunidade, nas diversas áreas, pode-se contribuir com a formação cidadã e ações que interajam com a comunidade de forma a melhor conhecê-la e estabelecer mais vínculos de pertencimento.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No trabalho realizado, discutimos acerca da migração pendular que ocorre no município de Ponte Preta – RS por estudantes universitários as cidades de Erechim – RS e Getúlio Vargas - RS. Neste, foi possível verificarmos algumas características relacionadas a esta prática, a história do município assim como, aprofundarmos nosso conhecimento sobre a temática.

Nosso trabalho buscou explorar o aspecto da migração pendular para fins de formação profissional dos estudantes do município de Ponte Preta – RS. Percebemos a importância da pesquisa durante a sua execução por termos enfrentado o problema da escassez das fontes acerca do tema, tanto ao que se refere ao movimento da migração pendular dos estudantes, quanto referente ao município sede da pesquisa. O que a respeito deste último item, nos detemos muitas vezes a estudos geográficos e históricos referentes à região do Alto Uruguai, devido à carência de fontes que abordem o município. Assim, sinalizamos a necessidade de mais pesquisas de temas diversos voltadas aos municípios do interior do norte gaúcho.

Iniciamos nosso estudo, buscando conceituar a educação partimos da colocação da Constituição Federal de 1988, que a coloca como direito humano básico de cada cidadão. Na sequência da pesquisa, nos dialogamos com Saviani (2011) que a coloca como forma transmitir às gerações aquilo que é produzido pelo homem ao longo do tempo. Fazendo inferência com nosso tema de pesquisa, logo constatamos que o transporte escolar é um dos meios responsáveis pela plena realização deste direito humano.

Detendo-nos a análise da bibliografia referente à migração pendular para fins de estudo, temos que ressaltar que nos deparamos com a baixa produção acerca do tema. Dentre as possibilidades auferidas, dialogamos com alguns estudiosos da temática e percebemos os movimentos pendulares estudantis se encontram ligados a áreas de influência ou regiões funcionais de mobilidade. Em outras palavras, significa que cidades como Erechim – RS e Getúlio Vargas – RS, por abrigarem Instituições de Ensino Superior e/ou Técnico, atraem migrantes, sejam eles pendulares ou então com troca de domicílio.

Ainda, acrescentamos que o deslocamento diário dos estudantes pontepretenses ocorre devido à inexistência de centros de formação na cidade e, constatamos que buscarem formação os migrantes almejam melhoria de padrão de vida. Portanto, existe uma intrínseca relação entre educação, transporte e migração pendular.



Destacamos que ao final do questionário foi perguntado aos usuários se os mesmos autorizavam a utilização das informações, sem citação de nome ou qualquer forma de identificação pessoal, para fins exclusivos da pesquisa científica supracitada e de seus desdobramentos na forma de publicações científicas. Como resposta a esta solicitação obtivemos 100 % de autorização dos usuários.

Paralelamente ao levantamento de dados com os estudantes usuários do transporte universitário, realizou-se entrevista com o Prefeito Municipal e com representantes do serviço de transporte. Assim buscando informações do interesse da administração em ofertar de forma gratuita o transporte universitário, entrevistamos o Prefeito Municipal e o Secretário Municipal de Educação que nos explicaram que o valor antes cobrado não supria aos gastos com o serviço prestado, porém este não tinha interesse de produzir lucros. Ressaltamos que a entrevista foi conduzida de modo informal, tendo por base um roteiro de questões semiestruturadas.

Ambos representantes do poder público mencionaram que sabendo dos inúmeros gastos que afetam a vida do estudante, a política da gratuidade vem como forma de auxiliar os estudantes e, desenvolver o município.

Voltando nossa pesquisa o município dos migrantes, resgatamos um pouco da história do município de Ponte Preta – RS, verificamos que este é jovem ao que se refere a emancipação político-administrativa, porém sua colonização iniciou a muito tempo e esteve sempre voltada a agricultura e a pecuária. Atualmente, conforme verificado pelos dados da Secretaria da Fazenda do Estado do Rio Grande Do Sul, a Produção, Extração animal, vegetal e mineral pontua com 84,94% da produção econômica municipal.

Ao que se refere à educação, constatamos que o município, desde sua criação em 1992, esteve voltado a oferecer e propiciar o acesso à educação para a população. A partir da verificação do lema da do município, estampado no Brasão – *Educar para o Trabalho* – e, fazendo também parte do tema de nosso estudo, pesquisamos acerca da trajetória da educação no município ao que se refere às ações por parte do Poder Público Municipal. Verificamos que o município sempre dispôs de veículos para a realização do transporte escolar, possui escolas municipais, auxilia a escola estadual e ainda, oferta transporte aos estudantes que realizam formação fora do município.

Sobre o último aspecto descrito no parágrafo anterior, objeto de nosso estudo, nos detemos a busca de mais dados e constatamos que é ofertado pelo município desde sua emancipação, o transporte a outros municípios para estudantes que buscam formação, sendo que era cobrado um pequeno valor dos estudantes. Porém, a partir do ano de 2013, com a Lei

Municipal N° 1.619/2013 o serviço passou a ser oferecido pela Administração Municipal de forma gratuita aos estudantes pontepretenses residentes no município que buscam formação técnica ou superior nas cidades de Erechim – RS ou Getúlio Vargas - RS. Frente a estes dados, constatamos que desde o ano de 1993, na primeira administração municipal, vem ocorrendo o movimento de migração pendular de estudantes do município de Ponte Preta – RS.

A partir da análise dos dados obtidos com o questionário respondido por 27 usuários/migrantes, averiguamos que a distância percorrida diariamente é no máximo de 30Km a 60Km, sendo esta realizada em até duas horas e no máximo por três veículos, dependendo do local em que mora e instituição em que estuda. Ao que se refere a estas duas variáveis de extrema importância, ao serem pesquisadas verificamos que 53% dos migrantes/usuários residem na zona urbana e 47% na zona rural; 61% estudam em Erechim – RS e 39% em Getúlio Vargas – RS. Ainda dos 27 que participaram da pesquisa, 19 estudam em instituições privada e 08 em instituições públicas, sendo que, 12 cursam formação em Licenciatura, 09 em Engenharia e 06 Bacharelado em Contabilidade, Finanças, Computação, Direito, Economia e outras afins.

Seguindo com a análise, apuramos que existe um conjunto de razões operantes que condicionam os estudantes pontepretenses a se deslocarem diariamente a outros município ao invés da residência no local de estudo. Dentre aos aspectos que mais pontuam temos residência da família, emprego, baixo custo do aluguel ao se comparar com o da cidade onde estuda, gratuidade do transporte escolar e também a segurança/ qualidade de vida existente no município.

Voltando-nos aos impactos do movimento pendular diário, tendo em vista a oferta do transporte escolar gratuito pela Administração Municipal aos migrantes, constatamos que o movimento da migração pendular age como força mantedora dos estudantes no município, possibilitando que no período do dia possam trabalhar e durante a noite buscarem formação profissional. Mantendo o estudante durante a formação no município, pode-se agregar variáveis que o permitam permanecer neste após conclusão dos estudos, pois é muito raro que o estudante que muda de residência para realizar a formação, volte ao município de origem após a formação. Acreditamos que mantendo a residência, no período dos estudos em Ponte Preta – RS, pode o estudante visualizar perspectivas de futuros empreendimentos no município, o que vem a auxiliar no seu desenvolvimento.

Ao que se refere à análise da expectativa de permanência dos estudantes no município após a formação, constatamos que está se encontra ligada a possível empregabilidade, pois 16 manterão a residência no município se o mercado de trabalho local proporcionar vagas.

Outros 11 migrantes sinalizaram que permanecerão na no município ou porque já possuem trabalho ou na propriedade familiar ou emprego fixo na cidade ou porque permanecerão no município, não havendo justificativas.

Constatamos que o aumento do número de vagas em instituições de ensino, sejam particulares ou públicas, em cidades que atuam como áreas de influência ou regiões funcionais de mobilidade parece ser relevante para explicar a atração de um maior número de fluxos migratórios de estudantes. Aliado a este, temos o fator da política de gratuidade do transporte escolar aos estudantes pontepretenses, que com a intenção de auxiliar nas despesas do período da formação, age como um fator que promove a migração pendular a realização de um direito humano do cidadão: a educação.

A pesquisa sobre a política de transporte universitário, permitiu o reconhecer a importância da gratuidade oferecida pelo poder público, além do ensino se faz necessário oferecer meios para que os alunos cheguem até universidade ela e lá permaneçam. O surgimento de uma necessidades na sociedade, faz que nasçam políticas para atender as demandas da sociedade, e a política pública do transporte universitário no município de Ponte Preta é uma delas.

Por fim cabe o destaque de que a com a metodologia utilizada - com a participação dos usuários e representantes da gestão local, envolveu ações como a coleta de dados, aplicação de questionário com usuários do transporte, entrevistas semi-estruturadas com gestores públicos, bem como através do referencial teórico e das fontes documentais - pode-se preencher lacunas e enriquecer com preciosos detalhes a constituição e desenvolvimento deste trabalho.

Este trabalho considera-se um estudo de primeiro patamar de informações e conhecimentos dos quais o poder público e a comunidade em geral podem se basear para obter informações sobre o município, e principalmente sobre o transporte universitário atrelado a migração pendular, de forma que venha a auxiliar na criação de novas práticas e alternativas que contribuir com o desenvolvimento em nível local e regional. Procurou discutir e trazer para o meio acadêmico o tema da migração pendular para fins de estudo, a partir do estudo de caso dos migrantes de nível superior e técnico de Ponte Preta – RS que realizam formação nas cidades de Erechim – RS ou Getúlio Vargas - RS. Sabemos que existe muito ainda a ser trabalhado sobre o tema, porém o que nos propomos a realizar foi este estudo acerca do movimento pendular e o transporte escolar com o qual acreditamos ter contribuído com o melhor entendimento da temática, bem como fornecido importantes elementos para trabalhos posteriores sobre esta temática.

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, H. M. L. S. et al. **Metodologia participativa como ferramenta e estratégia utilizada pela INCUBACOOOP para a inclusão social de grupos populares em Recife-Pernambuco**, UFRPE. 2013. Disponível em: [http://www.cultura.ufpa.br/itcpes/documentos/metodologia\\_participativa\\_incubaccop.pdf](http://www.cultura.ufpa.br/itcpes/documentos/metodologia_participativa_incubaccop.pdf) . Acesso em: 21 Nov. 2015.
- BARUFI, A. M. B. **Impactos do acesso ao ensino superior sobre a migração de estudantes universitários**. In: Guilherme Mendes Resende (editor). (Org.). Avaliação de Políticas Públicas no Brasil: uma análise de seus impactos regionais Vol. 1. 1 ed. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2012, v. 1, p. 307-337. Disponível em [http://www.usp.br/nereus/wp-content/uploads/TD\\_Nereus\\_13\\_2012.pdf](http://www.usp.br/nereus/wp-content/uploads/TD_Nereus_13_2012.pdf). Acesso Nov.2015.
- BEUAJEU-GARNIER, J. **Geografia da População**. São Paulo: Editora Nacional, 1980 [1978].
- BRANCO, M. L.C. FIRKOWSKI, O. L. C.de F. MOURA, R. **Movimento Pendular: Abordagem Teórica E Reflexões Sobre o uso do Indicador**. XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós - Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR. Salvador, 23-27 de Maio de 2005 – Bahia – Brasil Disponível em: <http://unuospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/2644/2584>. Acesso em: 04 de abr.2016.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, Senado, Brasília, DF, 1988. ( Art. 205). Disponível em: <[www.presidencia.gov.br/legislacao/](http://www.presidencia.gov.br/legislacao/)>. Acesso em: 28 jul. 2016.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o código de trânsito brasileiro. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 1997. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>>. Acesso em: 01 out. 2015.
- CASTRO, I. E. de. Estado e território no Brasil contemporâneo. In: **Geografia e Política: território, escalas de ação e instituições**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.
- CORRÊA, R. L. Estudo das Relações entre Cidade e Região. In: CORRÊA, R. L. **A Nova Geografia e os Estudos Urbano-Regionais**. Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Geografia, 1969. p.43-56.
- DAMIANI, M. A. **Geografia da População**. São Paulo: Ed.Contexto. 1980.
- DERRUAU, M. **Geografia Humana I**. Portugal: Editorial Presença, s/d. Disponível em [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_nlinks&ref=000155&pid=S0102-8839200500040000800017&lng=en](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_nlinks&ref=000155&pid=S0102-8839200500040000800017&lng=en). Acesso em: 15 nov. 2016.
- EDUARDO, M. F. Campesinato e Ecologismo popular: uma leitura a partir das intervenções das ONGs CAPA e CETAP na microrregião de Erechim/RS. p. 15-46. In: SPINELLI, J & ROSA, K. K da. (orgs). **Geografias da Fronteira Sul: construindo e compartilhando experiências**. Tubarão: Ed. CopiArt/UFFS, 2016.
- EGAMI, C. Y. ET AL. Panorama das Políticas Públicas do Transporte Escolar Rural. Centro

de Formação de Recursos Humanos em Transportes – CEFTRU. Universidade de Brasília – UNB Campus Universitário Darcy Ribeiro - Caixa Postal 04516 - CEP: 70.919- 970 - Brasília (DF) 2008. Disponível em:<http://www.geperuaz.belemvirtual.com.br/arquivos>

[/File/nucleacao/panorama\\_do\\_transporte\\_escolar.pdf](#). Acesso em 04 mar. 2016

FEIJÓ, P. C. B. **Transporte escolar: a obrigação do poder público municipal no desenvolvimento do programa – aspecto jurídicos relevantes**. Jus Navigandi, ano 11, n. 1259, Teresina. 2007. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=9239>>. Acesso em: 01 out. 2015.

FEE, Fundação de Economia e Estatística. **Índice de desenvolvimento sócio-econômico (Idese)**. FEE, 2015. Disponível em: <[www.fee.gov.br](http://www.fee.gov.br)>. Acesso em: 27 maio 2016.

FNDE. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. Disponível em: <http://www.fnde.gov.br/programas/caminho-da-escola/caminho-da-escola-apresentacao>. Acesso em: 30/03/2016.

GRITTI, S. M. **Educação Rural e Capitalismo**. Passo Fundo, RS: UPF, 2003.

IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2010.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Distribuição da população por sexo, segundo grupos de idade Ponte Preta, 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. Disponível em:<<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 08 Abril 2016.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de Ponte Preta**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 08 maio 2015.

ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO MUNICIPAL BRASILEIRO. Brasília: PNUD, Ipea, FJP, 2013, 96 p. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2013**. Disponível em: <<http://www.pnud.org.br/arquivos/idhm-brasileiro-atlas-2013.pdf>>. Acesso em: 13 nov. 2015.

JARDIM, A.de P. Movimentos pendulares: reflexões sobre a mobilidade pendular. In.: **Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil. Estudos e Análises Informação Demográfica e Socioeconômica**. Nº 1. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Rio de Janeiro, 2011. P. 1-60. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/reflexoes\\_deslocamentos/deslocamentos.pdf](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/reflexoes_deslocamentos/deslocamentos.pdf)>. Acesso em: 11 nov. 2015.

Laboratório de Geoprocessamento e Planejamento ambiental da Universidade Regional e Integrada-URI-Campus de Erechim, 2007.

LIMA, W. M.; SILVA, B. L. da. Comutação diária de estudantes de ensino médio no município de Natal. Trabalho apresentado no XIX Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, **Anais...** São Pedro/SP – Brasil, de 24 a 28 de novembro de 2014. Disponível em: [http://www.abep.info/files/trabalhos/trabalho\\_completo/TC-1-5-503-405.pdf](http://www.abep.info/files/trabalhos/trabalho_completo/TC-1-5-503-405.pdf). Acesso em: 01 out. 2015.

MADEIRA, C. G.; OLIVEIRA, P. da C. Migração pendular entre São Lourenço do Sul e

Pelotas: a educação superior como polo de atração. **In: II Simpósio de estudos urbanos: A dinâmica das cidades e a produção do espaço.** 19,20 e 21 de Agosto de 2013. Campo Mourão. **Anais...** Campo Mourão; 2013. Disponível em: [http://www.fecilcam.br/anais/ii\\_seurb/realizacao.html](http://www.fecilcam.br/anais/ii_seurb/realizacao.html). Acesso em: 30 set. 2015.

MOREIRA et al. Mobilidade pendular entre as cidades de Castanhal e Igarapé-açu (PA) como alternativa para o ingresso no ensino superior. **Anais...** São Pedro/SP – Brasil, de 24 a 28 de novembro de 2014. Disponível em: [http://www.simpurb2013.com.br/wp-content/uploads/2013/11/GT05\\_Felipe.pdf](http://www.simpurb2013.com.br/wp-content/uploads/2013/11/GT05_Felipe.pdf). Acesso em: 01 out. 2015.

MORESI, E., **Metodologia da Pesquisa, Brasília**, 2003, Universidade Católica De Brasília – UCB, Pró-Reitoria De Pós-Graduação – PRPG Programa De Pós-Graduação Stricto Sensu Em Gestão Do Conhecimento E Tecnologia Da Informação. Disponível em: Acesso em: 05 jul. 2016.

MOURA, A. P. M de; CRUZ, R. E. da. **A Política do Transporte Escolar no Brasil.** 2013. Disponível em: <http://www.anpae.org.br/simposio26/1comunicacoes/AnaPaulaMonteirodeMoura-ComunicacaoOral-int.pdf>. Acesso em 20 set. 2015.

MOURA, R; BRANCO, M. L G. C.; FIRKOWSKI, O. L. C. de F. **Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos.** São Paulo em Perspectiva. Vol.19, nº.4. São Paulo, Out./Dez.2005. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88392005000400008>. Acesso em 15 nov.2016.

OLIVEIRA, A. A. V. de.; BRAVIN, L. F. N. estudo comparativo entre o transporte próprio e oterceirizado no transporte escolar público. **Revista Tekhne e Logos.** Botucatu-SP. v. 1, n. 3. 2010. Disponível em: [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/82-188-1-PB%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/82-188-1-PB%20(1).pdf). Acesso em 25 set.2015.

MARTINS, A. P. A. **Análise dos impactos das condições do transporte escolar rural no rendimento escolar dos alunos.** 2010. xi, 118 f. Dissertação (Mestrado em Transportes Urbanos) -Universidade de Brasília, Brasília,2010.Disponível em [http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/8542/1/2010\\_AnaPaulaAntunesMartinspdf](http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/8542/1/2010_AnaPaulaAntunesMartinspdf). Acesso em 07 nov.2016.

PERGHER, C .J. **Itinerários Da Política De Transporte Escolar.** [2010?]Disponível em: <http://www.anpae.org.br/simposio26/1comunicacoes/CalincaJordaniaPergher-ComunicacaoOral-int.pdf>. Acesso: 20 set. 2015.

PERGHER, C. J. **Análise da política de transporte escolar do Rio Grande do Sul: Configurações de competências (inter) governamentais na oferta e no financiamento.** Porto Alegre UFRGS. 2011. 83 f. Projeto de Tese (Doutorado em Educação) – Programa de Pós-graduação em Educação, Faculdade de Educação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/94766/000916423.pdf?sequence=1> Acesso em: 20 set. 2015.

PERGHER, C. J. **Análise da política de transporte escolar do Rio Grande do Sul: Configurações de competências (inter) governamentais na oferta e no financiamento.** Porto Alegre UFRGS. 2014. 238 f. Dissertação (Mestrado em Educação), – Programa de Pós-graduação em Educação, Faculdade de Educação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2014. Disponível em:

<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/94766/000916423.pdf?sequence=1>. Acesso em: 12 nov. 2016.

PIRAN, N. **Perspectivas dos camponeses no Alto Uruguai**. IGCE/UNESP, Rio Claro, 1995.

PONTE PRETA. **Plano Municipal de Saneamento Básico de Ponte Preta - RS**. 2015. Disponível em : <http://www.pontepreta.rs.gov.br/uploads/planoscontroller/2/upload20150423150547.pdf>. Acesso em 10 marc.2016.

PONTE PRETA (Município). Lei Municipal nº 1.619/12 de 05 de Março de 2013. Dispõe sobre a autorização ao poder executivo a realizar de forma gratuita o transporte de alunos de Cursos Técnicos e de Nível Superior, do turno da noite, regularmente matriculados em instituições sediadas nos Municípios de Erechim e Getúlio Vargas. **Lei Municipal**. Ponte Preta, RS, 2013.

PONTE PRETA (Município). Lei Municipal Nº. 367/2001. Dispõe o reajuste do valor cobrado no transporte escolar para transporte de alunos do Ensino Médio de Cursos Técnicos e de Nível Superior, do turno da noite. **Lei Municipal**. Ponte Preta, RS, 2011.

PONTE PRETA. **Lei Orgânica Municipal**. Ponte Preta - RS, atualizada em 08 abr. 2016.

PONTE PRETA. **Arquivo Histórico Municipal de Ponte Preta - RS**, localizado junto a Prefeitura Municipal.

REVISTA INFORMATIVA DA ADMINISTRAÇÃO 93/96 DA PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTE PRETA. Erechim. Edelma.1995

SUERTEGARAY, M. R. **Os Climas do Rio Grande do Sul: variabilidade, tendências e tipologia** - Porto Alegre: UFRGS-PPGEA, 2011.

SAVIANI, D. **Pedagogia Histórico-Crítica: primeiras aproximações**. 11ªed. rev. Campinas, SP: Autores Associados, 2011.

SEFAZ, Secretaria da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul. **Posição das Atividades Econômicas do Município de Ponte Preta/RS**. Sefaz RS, 2014. Disponível em: <[www.sefaz.rs.gov.br](http://www.sefaz.rs.gov.br)>. Acesso em: 07 jun. 2016.

SEFAZ, Secretaria da Fazenda do Estado do Rio Grande do Sul. **Posição das Atividades Econômicas do Estado do Rio Grande do Sul**. Sefaz RS, 2014. Disponível em: <[www.sefaz.rs.gov.br](http://www.sefaz.rs.gov.br)>. Acesso em: 07 jun. 2016

SEVERINO, A. J. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Cortez, 2000. Disponível em: <http://www.uc.pt/fmuc/gabineteeducacaomedica/recursoseducare/livro28>Acesso em: 05 jul. 2016.

TORRES, F. T. P. ; MACHADO, P. J. O. **Introdução à climatologia**. Ubá: Ed. Geographica, 2008.



## APÊNDICE I

### INSTRUMENTO DE PESQUISA

#### ROTEIRO DE ENTREVISTA PREFEITO MUNICIPAL

- 1- Qual foi o fator que impulsionou os senhores gestores a implantação da política pública?
- 2- Qual o objetivo da Política Pública da gratuidade do transporte escolar universitário no município de Ponte Preta - RS.
- 3- Como gestor como você imagina que o estudante retribuirá ao município, por essa oportunidade pessoal que lhe foi alcançada?
- 4- Economicamente é viável para os cofres públicos tal política de isenção do transporte?
- 5- Aproximadamente qual o valor que a prefeitura investe mensalmente com esse transporte?
- 6- Na manutenção do programa quais são os recursos utilizados?
- 7- O município é auxiliado com recursos pelas esferas estadual e federal?
- 8- Politicamente como gestor público você espera retorno?





## APÊNDICE II

### **INSTRUMENTO DE PESQUISA**

#### **ROTEIRO DE ENTREVISTA SECRETÁRIO MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO**

- 1- Qual o objetivo da Política Pública da gratuidade do transporte escolar universitário no município de Ponte Preta - RS.
- 2- Economicamente é viável para os cofres públicos tal política de isenção do transporte?
- 3- Aproximadamente qual o valor que a prefeitura investe mensalmente com esse transporte?
- 4- Na manutenção do programa quais são os recursos utilizados?
- 5- O município é auxiliado com recursos pelas esferas estadual e federal?
- 6- Politicamente como gestor público você espera retorno?

## APÊNDICE III



### INSTRUMENTO DE PESQUISA - QUESTIONÁRIO

Olá, sou Eliezer Berto e no presente ano finalizarei minha graduação em Geografia, pela Universidade Federal da Fronteira Sul - Campus de Erechim/RS. Para a realização do meu trabalho de conclusão de curso estarei realizando o questionário a seguir. Solicito, como acadêmico, que contribuam respondendo as questões que comporão a análise da pesquisa intitulada **POLÍTICA PÚBLICA TRANSPORTE UNIVERSITÁRIO: UM ESTUDO ACERCA DOS IMPACTOS DOS MOVIMENTOS PENDULARES ESTUDANTIS NO MUNICÍPIO DE PONTE PRETA – RS<sup>5</sup>**.

#### I. Responda as questões assinalando apenas UMA alternativa:

##### 1- Em qual município você estuda?

- (a) Erechim (b) Getúlio Vargas

##### 2 - Quanto ao centro de estudo?

- (a) Universidade Pública (b) Universidade Privada

##### 3 - Qual a distância de sua residência até o local de estudo?

- (a) Até 30 Km  
(b) De 30 Km a 60 Km  
(c) Mais de 60Km

##### 4 - Quantidade de veículos usados para chegar e voltar do destino?

- (a) 1  
(b) 2  
(c) 3  
(d) Mais de 3

##### 5 - Tempo de viagem de ida ou volta?

- (a) Até 1 h  
(b) De 1h a 2hs  
(c) Mais de 2hs

##### 6 - Conforto e segurança dos veículos utilizados?

- (a) 1 – Péssimo  
(b) 2 – Ruim  
(c) 3 – Médio

---

<sup>5</sup> Todas as respostas serão utilizadas de forma subjetiva, não identificando o respondente.

- (d) 4 – Bom
- (e) 5 - Ótimo

**7 - Local de residência?**

- (a) 1-Zona Urbana
- (b) 2-Zona rural

**8 - Qual a grande área do curso que você estuda?**

- (a) 1 – Engenharia
- (b) 2 – Licenciatura
- (c) 3 - Bacharelado em contabilidade, finanças, computação, direito, economia e outras afins.

**09 - Após sua formação acadêmica qual é a expectativa de permanência em sua residência no município de Ponte Preta -RS?**

- (a) 1 - Nenhuma
- (b) 2 – Permanecerei independentemente da política pública
- (c) 3 - Permanecerei havendo vagas de emprego
- (d) 4 - Permanecerei com trabalhos em minha propriedade familiar
- (e) 5 - Já tenho trabalho fixo e continuarei exercendo-o.

**II. Responda as questões de forma dissertativa expressando seu parecer pessoal:**

1 - Em poucas palavras deixe um breve relato sobre a Política Pública da gratuidade do transporte escolar universitário no município de Ponte Preta - RS.

2 - Na sua opinião, como você imagina retribuir ao município, por essa oportunidade pessoal que lhe foi alcançada?

3 - Por que a não residência no local de estudo (Erechim ou Getúlio Vargas) ao invés do deslocamento diário?

O usuário do transporte universitário, respondente deste questionário, AUTORIZA a utilização das informações, sem citação de nome ou qualquer forma de identificação pessoal, para fins exclusivos da pesquisa científica supracitada e de seus desdobramentos na forma de publicações científicas.

(  ) **Autorizo**                      (  ) **Não autorizo**

## ANEXO I

## Lei Municipal N°. 1.619/13



Estado do Rio Grande do Sul

**PREFEITURA MUNICIPAL DE PONTE PRETA**

Fones: (54) 3568-0002 - (54) 3568-0008 - E-mail: pontepreta@tolrs.com.br

Av. Severino Senhori, 299 - CEP: 99735-000 - Ponte Preta - Rio Grande do Sul

**LEI MUNICIPAL N°. 1.619/13, DE 05 DE MARÇO DE 2013.**

*Autoriza o Município de Ponte Preta, através do Poder Executivo, a efetuar o transporte dos Alunos de Cursos Técnicos e de Nível Superior e dá outras providências.*

**ADEMIR MÁRCIO SAKREZENSKI**, Prefeito Municipal de Ponte Preta, Estado do Rio Grande do Sul, no uso das atribuições que lhe confere a Lei Orgânica do Município,

**FAÇO SABER**, que a Câmara Municipal de Vereadores aprovou e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

**Art. 1º** Fica o Município de Ponte Preta, através do Poder Executivo Municipal, autorizado a realizar de forma gratuita o transporte de alunos de Cursos Técnicos e de Nível Superior, do turno da noite, regularmente matriculados em instituições sediadas nos Municípios de Erechim e Getúlio Vargas.

**Art. 2º** Para usufruir de tal benefício os interessados deverão comprovar:

- a) Estarem regularmente matriculados em Cursos Técnicos ou de Nível Superior, em instituições de ensino reconhecidas pelo MEC, sediadas nas cidades de Erechim ou Getúlio Vargas;
- b) Frequência Escolar;
- c) Residência no Município de Ponte Preta;

**Art. 3º** Poderá ainda o Município, em caso de restarem vagas nos transportes escolares utilizados, destinar tais vagas para alunos de outros cursos que não os abrangidos por esta lei, mediante contraprestação integral ou subsidiada.

**Art. 4º** Caso haja necessidade e não havendo disponibilidade de veículos ou pessoal suficiente para atender a demanda, fica desde já o Poder Executivo Municipal autorizado a contratar, mediante concorrência pública, empresa de transporte especializada para este fim.

**Art. 5º** As despesas decorrentes da execução da presente Lei correrão por conta de dotação orçamentária própria.

**Art. 6º** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.  
Gabinete do Prefeito Municipal de Ponte Preta, 05 de março de 2013.

*Ademir M. Sakrezenski*  
**ADEMIR M. SAKREZENSKI**,  
Prefeito Municipal.

Registre-se. Publique-se. Cumpra-se.  
Em data supra.

*Joel Marcon*  
**Joel Marcon**,  
Sec. Interino de Administração e Fazenda.