

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PIAUÍ - UFPI  
PRÓ-REITORIA DE ENSINO DE PÓS-GRADUAÇÃO - PRPG  
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E LETRAS - CCHL  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA - PPGP  
MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO PÚBLICA - MPGP

MÁRCIO MAIA LIMA

A POLÍTICA DE TRANSPORTE DE ALUNOS DO IFPI: CONSIDERAÇÕES  
HISTÓRICAS, PRÁTICAS E INTEGRAÇÃO COM AS ASSISTÊNCIAS  
ESTUDANTIS

TERESINA - PIAUÍ  
2019

MÁRCIO MAIA LIMA

A POLÍTICA DE TRANSPORTE DE ALUNOS DO IFPI: CONSIDERAÇÕES  
HISTÓRICAS, PRÁTICAS E INTEGRAÇÃO COM AS ASSISTÊNCIAS  
ESTUDANTIS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Gestão Pública - PPGP da Universidade Federal do Piauí - UFPI, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Gestão Pública.

Área de Concentração: Gestão Pública para o Desenvolvimento Regional.

Linha de Pesquisa: Organizações e Desenvolvimento Regional.

Orientador: Antônio Fonseca dos Santos Neto

TERESINA - PIAUÍ  
2019

FICHA CATALOGRÁFICA  
Universidade Federal do Piauí  
Biblioteca Comunitária Jornalista Carlos Castello Branco  
Serviço de Processamento Técnico

L732p Lima, Márcio Maia.  
A política de transporte de alunos do IFPI :  
considerações históricas, práticas e integração com as  
assistências estudantis / Márcio Maia Lima. – 2019.  
95 f.

Dissertação (Mestrado em Gestão Pública) –  
Universidade Federal do Piauí, Teresina, 2020.  
“Orientador: Antônio Fonseca dos Santos Neto .”

1. Administração Pública. 2. Política de Transporte de  
Alunos. 3. Assistência estudantil. I. Título.

CDD 351

MÁRCIO MAIA LIMA

**A POLÍTICA DE TRANSPORTE DE ALUNOS DO IFPI: CONSIDERAÇÕES  
HISTÓRICAS, PRÁTICAS E INTEGRAÇÃO COM AS ASSISTÊNCIAS  
ESTUDANTIS.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Gestão Pública, da Universidade Federal do Piauí, como requisito à obtenção do título de Mestre em Gestão Pública.

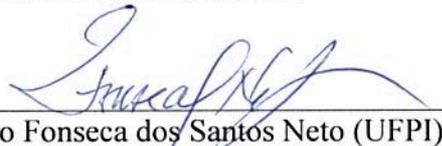
Área de Concentração: Gestão Pública para o Desenvolvimento Regional.

Linha de Pesquisa: Instituições e Políticas Públicas.

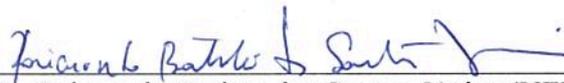
Orientador(a): Prof. Dr. Antônio Fonseca dos Santos Neto.

Aprovado em 26 de dezembro de 2019.

**BANCA EXAMINADORA**



Prof. Dr. Antônio Fonseca dos Santos Neto (UFPI)  
Orientador



Prof. Dr. Raimundo Batista dos Santos Júnior (UFPI)  
Examinador Interno



Prof. Dr. Paulo Borges da Cunha (IFPI)  
Examinador Externo à Instituição

“Desenvolvimento é a eliminação de privações de liberdade que limitam as escolhas e as oportunidades das pessoas de exercer ponderadamente sua condição de agente”.

Amartya Sen.

## AGRADECIMENTOS

Um viva à compreensão, sempre visível nos atos de minha amada esposa Bruna, resultado de amor recíproco, parceria e valores familiares.

Ao doce e inocente primogênito Ryan que, em suas puras orações, sempre lembrou o mestrado do seu “superpai”; e ao pequeno Matteo que, desde sua chegada, trouxe luz nova aos objetivos de nossa família.

Aos meus irmãos, cunhadas e afilhados agradeço a compreensão e companheirismo. Ao meu pai e mãe, ainda presentes, meus artesãos e condutores da minha educação.

## RESUMO

Este estudo analisou a política de transporte de alunos do Instituto Federal do Piauí (IFPI), como um típico “ponto fora da curva” entre as demais práticas no país, à luz de seu percurso histórico, prático e sua integração às demais ações que constituem o arcabouço da política de assistência estudantil daquela instituição. Neste sentido, especificamente se objetivou examinar como a política de transporte de alunos deste Instituto Federal se aproxima das assistências estudantis, contribuindo para o ensino e o alcance da missão institucional. O transporte escolar consiste em uma política assegurada pela Constituição Federal de (1988). De modo geral, é possível situar essa política institucional historicamente como uma ação administrativa e também como uma ação componente da assistência estudantil, ramo da assistência social dedicado à educação. A presente pesquisa tem por finalidade proporcionar maior nível de conhecimento sobre como se deu a formulação e como vem ocorrendo a transformação dessa política. A análise pretendida testou três hipóteses: o transporte casa-escola, escola-casa ainda se apresenta como barreira para o acesso à educação para estudantes nas cidades onde o IFPI está presente; o serviço de transporte de alunos desta escola ganhou destacada importância já desde sua instalação; a sensibilização dos gestores quanto ao conhecimento e uso integral das assistências estudantis são fatores essenciais para a superação de dificuldades de acesso à educação ofertada pelo Instituto Federal. Esta pesquisa se configura metodologicamente como um estudo exploratório por meio de procedimentos técnicos que mais a aproximam de uma pesquisa participante, bibliográfica, documental e de campo, com abordagem quali-quantitativa. Embora praticamente as três hipóteses encontrem evidências confirmatórias, a primeira e a segunda dão ares de serem mais manifestas enquanto a terceira convida para estudos complementares. O estudo proporciona contributos efetivos, pois constrói e discute análises, concatenando conceitos e pensamentos para assim apresentar um cenário contextualizado acerca das condições nas quais se dá a necessária oferta do serviço de transporte escolar nos *campi* do IFPI e como vem se transformando.

**Palavras-chave:** Política de transporte de alunos. Assistência estudantil. Logística. Administração pública.

## ABSTRACT

This study analyzed the student transport policy of the Federal Institute of Piauí (IFPI), as a typical “point outside the curve” among the other practices in the country, in the light of its historical, practical path and its integration with the other actions that constitute the framework of the student assistance policy of that institution. In this sense, it specifically aimed to examine how the student transport policy of this Federal Institute comes close to student assistance, contributing to teaching and the achievement of the institutional mission. School transport is a policy ensured by the Federal Constitution of (1988). In general, it is possible to situate this institutional policy historically as an administrative action and also as a component action of student assistance, a branch of social assistance dedicated to education. This research aims to provide a greater level of knowledge about how the formulation took place and how the transformation of this policy has been taking place. The intended analysis tested three hypotheses: transportation home-school, school-home still presents itself as a barrier to access to education for students in the cities where the IFPI is present; the transportation service for students at this school has gained outstanding importance since its installation; the awareness of managers regarding the knowledge and full use of student assistance are essential factors for overcoming difficulties in accessing education offered by the Federal Institute. This research is methodologically configured as an exploratory study through technical procedures that are closer to a participatory, bibliographic, documentary and field research, with a qualitative and quantitative approach. Although practically the three hypotheses find confirmatory evidence, the first and second appear to be more manifest while the third invites further studies. The study provides effective contributions, as it builds and discusses analyzes, concatenating concepts and thoughts in order to present a contextualized scenario about the conditions in which the necessary provision of the school transport service takes place on the IFPI campuses and how it has been transforming.

**Keywords:** Student Transport Policy. Student Assistance. Logistics. Public Administration.

## FIGURAS

Figura 1 - DashBoard: Evolução da Despesa 2010 a 2017 - Assistência Estudantil (Ação 2994).....	36
Figura 2 - Professora Maria de Jesus, Primeira Diretora Geral da UNED Floriano...	47
Figura 3 - Quadro Informacional - Análise Territorial do Acesso ao Ensino do IFPI..	52
Figura 4 - Microrregiões do Piauí .....	54
Figura 5 - Distância da Prefeitura ao IFPI <i>Campus</i> Uruçuí .....	59
Figura 6 - Desembarque dos Alunos no <i>Campus</i> Uruçuí .....	60
Figura 7 - Desembarque do Ônibus Cedido pela Prefeitura no <i>Campus</i> Uruçuí.....	60
Figura 8 - Distância da Prefeitura ao IFPI <i>Campus</i> Corrente .....	62
Figura 9 - Desembarque dos Alunos na Chegada da Rota da Manhã.....	62
Figura 10 - Motorista Informando Quilometragem e Número da Catraca.....	67
Figura 11 - Visão Interna da Lotação, Saída das 6 Horas da Manhã.....	68
Figura 12 - Tela de Acesso ao Sistema e-SIC .....	94
Figura 13 - Histórico de Pedido de Informações Solicitadas - Processos Individuais por IF .....	94
Figura 14 - Modelo de Tramitação - Questionário Utilizado .....	95

## TABELAS

Tabela 1 - Número de Municípios nos Territórios de Desenvolvimento por Faixa de Desenvolvimento Humano IDHm Educação - 2010 .....	26
Tabela 2 - Localização dos <i>Campi</i> por Território de Desenvolvimento .....	28
Tabela 3 - Desvio Padrão e Média das Distâncias entre os <i>Campi</i> e as Prefeituras das Cidades .....	50
Tabela 4 - Comparativo de IDHm Educação 2010 das Cidades do Piauí .....	56
Tabela 5 - Gasto Ano a Ano – Serviço de Transporte de Alunos .....	64
Tabela 6 - Resumo do Universo da Pesquisa e Amostra Utilizada. ....	72
Tabela 7 - Classificação Quanto ao Ingresso.....	74
Tabela 8 - Classificação Quanto ao Ingresso Detalhada por <i>Campus</i> . ....	76
Tabela 9 - Beneficiários de Programa de Transferência de Renda.....	75
Tabela 10 - Tipo de Escola de Origem.....	76
Tabela 11 - Meio de Locomoção.....	78
Tabela 12 - Meio de Locomoção por Público em Geral e Bolsa Família.....	78
Tabela 13 - Fatores de Desistência do Curso. ....	80
Tabela 14 - Fatores de Desistência por Grupo de <i>Campus</i> .....	81
Tabela 15 - Meio de Locomoção X Fatores de Desistência. ....	82
Tabela 16 - Análise Conjunta do Impacto Causado pela Ausência do Transporte Gratuito .....	83

## GRÁFICOS

Gráfico 1 - Percentual de Cobertura da Política de Transporte de Alunos.....	18
Gráfico 2 - Variação do IDHM das Três Últimas Edições da PNUD.....	37
Gráfico 3 - IFs não Ofertantes de Serviço de Transporte.....	40
Gráfico 4 - Percentual de IFs Ofertados no País.....	40
Gráfico 5 - Investimento Total Anual na Série Histórica 2017 – 2019 – Serviço de Transporte de Alunos .....	63
Gráfico 6 - Parâmetros Básicos do Serviço de Transporte - Valores Anuais .....	69

## QUADROS

Quadro 1 - Planificação da Pesquisa .....	24
Quadro 2 - Resumo de Informação de Imóveis Recebidos em Doação.....	65

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

CGU	Controladoria Geral da União
ECA	Estatuto da Criança e do Adolescente
e-SIC	Sistema Eletrônico de Informação ao Cidadão
FNDE	Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação
IDHm	Índice de Desenvolvimento Humano - município
IFAC	Instituto Federal do Acre
IFPI	Instituto Federal do Piauí
IFs	Institutos Federais
INEP	Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LDB	Lei de Diretrizes e Base da Educação Nacional
MEC	Ministério da Educação
PDE	Plano de Desenvolvimento da Educação
PNAES	Programa Nacional de Assistência Estudantil
PNATE	Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
POLAE	Política de Assistência Estudantil
PPGP	Programa de Pós-graduação em Gestão Pública
PROAD	Pró-reitoria de Administração
UFPI	Universidade Federal do Piauí
UNED	Unidade de Ensino Descentralizado
CEPRO	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais
QEdu	Uma Startup da Fundação Lemann
SIAG	Sistema Integrado de Gestão de Frota
CF	Constituição Federal
LDB	Lei de Diretrizes e Base da Educação Nacional
IFSP	Instituto Federal de São Paulo
PNP	Plataforma Nilo Peçanha
MEC	Ministério da Educação e Cultura
PROEX	Pró-reitoria de Extensão
PNTE	Programa Nacional do Transporte Escolar
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

FJP	Fundação João Pinheiro
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
EPT	Educação Profissional e Tecnológica
SETEC	Secretaria de Educação Profissional e Tecnológica
CEFET	Centro Federal de Educação Técnica
APLs	Arranjos Produtivos Locais
ENGERPI	Empresa de Gestão de Recursos do Piauí
IFES	Instituto Federal do Espírito Santo
ANDIFES	Associação Nacional dos Dirigentes das Instituições Federais de Ensino Superior

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
1.1 Percurso Metodológico.....	16
1.2 Procedimentos de Pesquisa.....	19
1.3 O Método.....	19
1.4 Descrição da Amostra .....	20
1.5 Descrição da Pesquisa.....	20
1.6 A Dinâmica do Trabalho de Pesquisa de Campo.....	22
<b>2 ANÁLISE CONTEXTUAL .....</b>	<b>25</b>
2.1. Contextualizando a Implantação da Política de Transporte de Aluno do IFPI. ...	25
2.2. Assistência Estudantil; a Educação como Critério para Programas de Transferência de Renda.....	28
2.3. O Transporte Escolar como Parte Integrante da Assistência Estudantil no IFPI: uma peculiaridade piauiense.....	30
2.4. O Assistencialismo Estudantil e suas Bases Históricas e Geográficas no IFPI. .	32
2.5. Transporte Escolar, a Assistência Necessária no Piauí: Concepções e Realidade.....	39
2.6. Quadro de Observação Inicial em Hipóteses. ....	42
<b>3 ANÁLISE QUALITATIVA.....</b>	<b>43</b>
3.1. Contextualizando a Transformação da Política de Transporte de Alunos do IFPI .....	43
3.2. A Vocação dos IFs; de suas Origens ao Processo de Expansão Recente. ....	44
3.3. Os <i>Campi</i> do IFPI e a Mobilidade Urbana das Cidades onde Estão Situados. ...	48
3.4. A Expansão dos Institutos Federais e as Bases da Transformação da Política de Transporte de Alunos. ....	57
<b>4 ANÁLISE QUANTITATIVA .....</b>	<b>66</b>
4.1. Avaliação sobre os Parâmetros Básicos do Funcionamento do Serviço de Transporte de Alunos no IFPI.....	67
4.2. Discussão dos Resultados, Caracterização dos Dados Obtidos.....	70
4.3. Importante Análise Marginal para Qualificação da Pesquisa. ....	73
4.4. O Foco na Análise do Serviço de Transporte de Alunos.....	76
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>85</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>89</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>94</b>

## 1 INTRODUÇÃO

No regimento do Programa de Pós-graduação em Gestão Pública (PPGP, 2015) da Universidade Federal do Piauí, em seu Capítulo V, é apontada como uma das áreas de concentração de estudos a Gestão Pública para o Desenvolvimento Regional, e uma de suas linhas de pesquisa é denominada Instituições e Políticas Públicas. Esta linha visa estudar questões relacionadas ao papel das instituições e seus impactos nas formulações, avaliações e transformações das políticas públicas.

Em sintonia com a linha um, acima apresentada, o ponto de partida desta pesquisa é a educação como direito fundamental e, mais concretamente, as ações da assistência estudantil e da garantia de acesso promovidas pelo Instituto Federal do Piauí (IFPI). Em destaque, o serviço de transporte coletivo de alunos, foco deste estudo.

Em âmbito nacional, o transporte escolar consiste em uma política assegurada pela Constituição Federal (CF) 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. Em essência, todos esses dispositivos legais possuem o mesmo objetivo, promover o acesso dos discentes às escolas, ação garantidora do direito à educação.

Fazendo um enquadramento de tal política no âmbito do Instituto Federal do Piauí, é possível situar como uma política institucional composta por um conjunto de contratos administrativos que estruturam um serviço cujo único público-alvo é o aluno. Embora não seja formalmente assim constituída, ela também se apresenta como uma ação componente da assistência estudantil, ramo da assistência social dedicado à educação. Muito presente no IFPI, ela visa apoiar o educando com base em suas necessidades mais específicas e é mais bem estruturada como política pública da educação ofertada em nível federal.

Em 2015, o IFPI formulou sua política de transporte coletivo de alunos e a executa há mais de três anos. A variável tempo tem demonstrado a consistência do serviço ofertado. Firma-se, cada vez mais, como uma importante assistência estudantil.

Esta pesquisa utiliza-se do método dedutivo, aprofundando o conhecimento sobre tal política assim como analisando seus caminhos e transformação, palavra aqui utilizada como sinônimo de aperfeiçoamento.

Assim, dois dos focos relacionados no enunciado da linha de pesquisa escolhida são aqui contemplados: a formulação, estudada através do levantamento histórico das políticas existentes em contexto nacional e institucional, a forma como se deu sua instalação e observação dos moldes praticados hoje; e também a transformação da política pública, entendida, ao tempo em que o conhecimento aqui gerado possa proporcionar, senão como um contributo concreto, já formatado, mas também como base consultiva de valor histórico ou mesmo para embasamento de ações do gestor público no sentido de tornar a política mais efetiva e sensível ao ensino e direcionada para a missão institucional.

Além dos elementos pré-textuais e da introdução, esta dissertação está estruturada em mais quatro capítulos. O segundo foca a vocação assistencial do IFPI, notória desde seu nascimento, analisando histórica e geograficamente aspectos que tornam o serviço de transporte escolar uma assistência estudantil necessária igual às demais, formalmente constituídas. Ainda nesse capítulo, são levantadas hipóteses e realizado um resgate teórico sobre o cunho formativo histórico da política nacional de transporte escolar e como ela se deu em âmbito institucional. O capítulo subsequente é dedicado ao cunho da transformação da política pública. Considerado o segundo foco desta pesquisa, levanta e discute as variáveis principais, identificando os pontos de maior relevância e representatividade atuais. A discussão proposta servirá de pano de fundo para a consolidação do conhecimento existente e abrirá caminhos para o aprimoramento e conseqüente melhoria no atendimento ao educando. O quarto capítulo é dedicado à discussão dos resultados da pesquisa quantitativa. Apresenta os números mais importantes da política, seja sobre o funcionamento dela, seja sobre o impacto do transporte na visão dos alunos. E, por fim, nas considerações finais, são resgatadas as hipóteses levantadas, apresentados os entendimentos alcançados e indicados os caminhos para outras pesquisas.

As proposições formuladas nesta pesquisa não têm objetivo meramente confirmatório, elas se apresentam como caminho que, cumprido com rigor científico, visam enriquecer e balizar as discussões. A título de encaminhamento de considerações finais, os resultados serão conseqüências. É esperado que o estudo

alcance aproximação mais fina e ajustada do leitor à política estudada. Na medida em que os entendimentos são construídos e o percurso metodológico cumprido, proposições de instrumentos concretos podem surgir ou simples discussão sobre os aspectos mais teóricos em tema principal e/ou acessórios podem ocorrer.

### 1.1 Percurso Metodológico

A escolha do método se deu pelo uso racional de preceitos de metodologia científica ao tempo em que se identificou a política como singular entre os Institutos Federais de Educação do país, uma consequência de sua escolha com vistas a ser mais bem compreendida e delineada. Esta pesquisa é fruto da inquietação e convivência do autor com atores da política estudada e oportunizada pelo mestrado profissional proporcionado pelo Instituto Federal do Piauí (IFPI), em convênio com a Universidade Federal do Piauí (UFPI), ambas as autarquias da área da educação federal.

Deste contexto nascem hipóteses empiricamente percebidas sobre o impacto, contribuição, interação de variáveis sobre as quais este estudo vai se ater, confirmando ou não as inferências prévias colocadas.

Sobre a importância dos caminhos metodológicos escolhidos, Bruyne, Herman e Schoutheete (1991, p. 29) dizem:

A metodologia deve ajudar a explicar não apenas os produtos da investigação científica, mas principalmente seu próprio processo, pois suas exigências não são de submissão estrita a procedimentos rígidos, mas antes da fecundidade na produção dos resultados.

Caracteriza-se predominantemente como qualitativa, pois, como falam Silva e Menezes (2000, p. 20):

A 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 atribuição de significados são básicos no processo qualitativo. 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. O processo e seu significado são os focos principais de abordagem.

Estudando o assunto, Denzin e Lincoln (2000, p. 1) apontam que a pesquisa qualitativa:

... envolve uma abordagem interpretativa e naturalista de seu objeto de estudo. Isso significa que pesquisadores qualitativos estudam coisas em seu cenário natural, buscando compreender e interpretar o fenômeno em termos de quais os significados que as pessoas atribuem a ele.

Para esta pesquisa, a metodologia adotada foi pautada na análise quantitativa e documental, por meio de pesquisas bibliográficas e de campo, artigos de revistas e jornais, monografias, dissertações e teses que envolvem o tema investigado. Importante considerar que a abordagem do tema se deu primeiramente de modo generalizado através da exploração dos referenciais bibliográficos e, posteriormente, direcionado às questões centrais da temática proposta, através da análise quantitativa e exploração dos dados obtidos. O método quali-quantitativo é, portanto, o mais evidenciado.

Foram realizadas visitas pessoais aos diversos *campi* do IFPI e, embora não tenha sido elaborado questionário próprio para esta pesquisa, buscou-se aproveitar grande massa de dados disponíveis. Além disso, o pesquisador utilizou-se da existência de uma fonte oficial para o número de matrículas, para os dados da política de assistência estudantil e, ainda, autorização para uso dos dados gerados com o funcionamento do serviço de transporte de alunos.

Em preparação, a escolha do método ganhou enquadramento mediante a realização de uma pesquisa exploratória em âmbito nacional, cujo universo considerado foi a totalidade dos Institutos Federais em funcionamento no país. Pôde-se identificar que, das 38 (trinta e oito) instituições espalhadas pelo território nacional, apenas 10 (dez) ofertam serviço gratuito de transporte regular de alunos em alguma medida e, destas, apenas 02 (duas) o adotam de forma massiva.

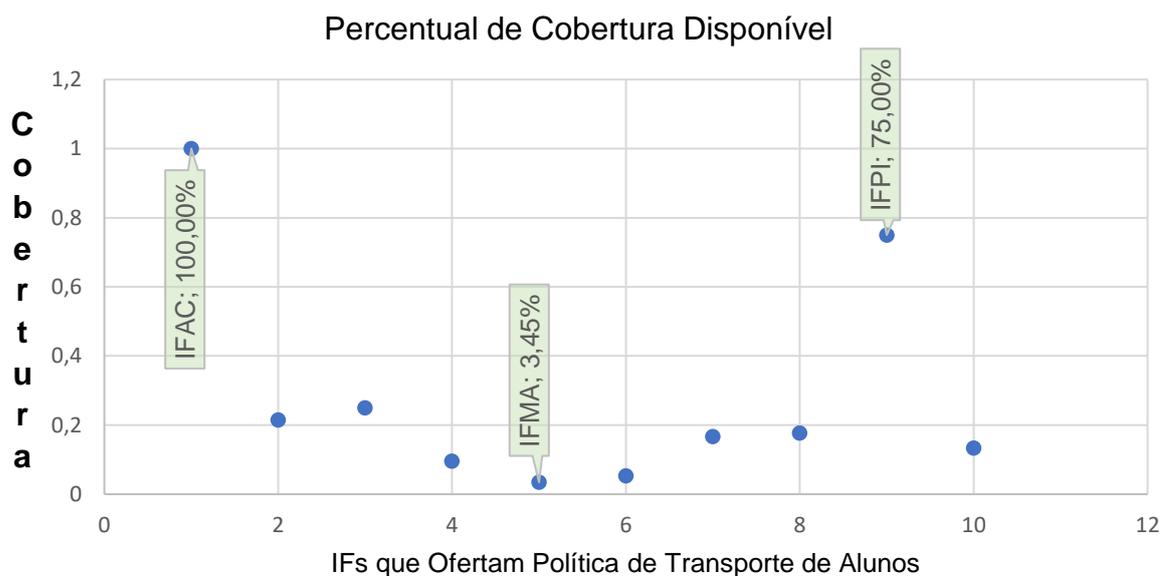
As informações desta pesquisa preliminar foram obtidas mediante uso de uma ferramenta de *accountability* vertical, neste caso, buscadas através do Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão (e-SIC). Esta ferramenta é atualmente usada no fortalecimento da transparência; também é destaque na gestão pública promovida pelo atual Ministério da Transparência e Controladoria-Geral da União (CGU). A *accountability* vertical tem definição elaborada por Monique Menezes (2016, p. 146) da seguinte forma:

*Accountability* vertical – esta dimensão garante que os políticos eleitos devem responder por suas ações aos cidadãos [...] A publicidade das informações sobre as ações do governo e da burocracia são fundamentais para que os políticos realizem ações responsáveis e que as mesmas cheguem de forma clara ao eleitor.

Os dados obtidos foram organizados e apresentados na representação gráfica a seguir, produzida pelo autor. Entre os dez IFs que possuem política de transporte de alunos, é possível afirmar que apenas o Instituto Federal do Acre (IFAC) e o Instituto Federal do Piauí (IFPI) ofertam de forma massiva o serviço. No Piauí, o percentual de cobertura chega a 75% enquanto no Acre ela alcança cobertura total. Considerando que o IFAC possui 06 (seis) *campi* e o IFPI, 20 (vinte), há que se destacar o maior esforço e emprego de recursos para manter a política em funcionamento por parte da instituição piauiense.

Outros dois destaques são possíveis. O primeiro é que os outros 08 (oito) institutos que adotam essa política têm cobertura que varia entre três e vinte e um por cento, portanto, são menos representativos. O outro destaque completa o cenário nacional, pois, além dos 10 ofertantes, a grande maioria, 27 (vinte e sete) IFs não adota a política estudada em nenhuma medida. Apenas um instituto não respondeu à pesquisa, o IFSP (Instituto Federal de São Paulo). As justificativas mais frequentes apontam limitações financeiras, disponibilidade e oferta de alternativas à política estudada, como auxílio/bolsa transporte e ainda a disponibilidade de transporte público por parte do município.

Gráfico 1 Percentual de Cobertura da Política de Transporte de Alunos



Fonte: O próprio autor.

## 1.2 Procedimentos de Pesquisa

A pesquisa pode ser caracterizada sob três aspectos: quanto à abordagem do problema (qualitativa e/ou quantitativa), quanto aos objetivos (exploratório, descritivo e explicativo) e quanto aos procedimentos técnicos (bibliográfica, documental, estudo de caso, pesquisa participante, entre outras) (MINAYO, 2009).

O presente estudo caracteriza-se como de abordagem quali-quantitativa, embora predominantemente qualitativa. Considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o objeto de estudo, isto é, a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzida em números. Além de qualitativa, também, de forma secundária, são apresentados recursos numéricos para enfatizar algumas argumentações.

## 1.3 O Método

Esta pesquisa dedica-se à análise da consolidação da política de transporte coletivo de alunos no âmbito do IFPI. Quanto aos procedimentos técnicos adotados, requer critérios estatísticos haja vista a indisponibilidade de dados de todo o universo pesquisado.

Auxiliam, na escolha das bases teóricas da pesquisa, seus objetivos, hipóteses formuladas e a elaboração do cronograma de atividades. Quanto à pesquisa de campo, Lakatos e Marconi (2011, p. 69) informam que:

a pesquisa de campo é utilizada com o objetivo de conseguir informações e/ou conhecimentos acerca de um problema, para o qual se procura uma resposta, ou de uma hipótese, que se queira comprovar, ou, ainda, de descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles. Consiste na observação de fatos e fenômenos tal como ocorrem espontaneamente, na coleta de dados a eles referentes e no registro de variáveis que se presumem relevantes, para analisá-los.

Teve como instrumentos de coleta de dados a realização de visitas aos *campi*, registro fotográfico, além de pesquisa bibliográfica e análise documental dos regulamentos existentes relativos às políticas internas das áreas de logística, administração pública, assistência social e áreas correlatas. Foram ainda buscadas informações nas diversas instâncias internas do IFPI e realizado levantamento junto a todos os Institutos Federais (IFs) acerca da disponibilidade do serviço de transporte escolar.

#### 1.4 Descrição da Amostra

A investigação se desenvolveu em torno dos seguintes sujeitos: alunos beneficiários do serviço de transporte escolar, em 15 das 18 cidades em que o IFPI está presente no Piauí, os gestores locais de cada um desses *campi*, os servidores e funcionários terceirizados que fazem o funcionamento do serviço.

Embora esta pesquisa desenvolva-se focando a política de transporte de alunos do IFPI, que atualmente está disponível em 15 de suas 20 unidades, não foram ignoradas aquelas onde a mesma não está disponível. Buscou-se, nesses casos, o entendimento sobre as razões da sua indisponibilidade. Foram analisados os comportamentos das variáveis nas realidades vivenciadas nesse contexto de contraponto.

Limitadas as condições de observação *in loco* em cada uma das cidades, a busca prioritária deu-se pelo conhecimento mais detalhados dos casos em que o serviço funciona de forma mais extrema. Supunha-se que, nesses casos, fosse facilitada a observação da realidade considerando os principais parâmetros, tais como, principais meios de locomoção disponíveis, fatores que mais contribuem para desistência dos cursos, a percepção das distâncias do *campus* ao centro populacional da cidade como uma dificuldade representativa, maior quantidade de alunos no *campus*, portanto, onde era possível observar as razões diferenciadas para esses propósitos comuns.

No capítulo dedicado à discussão dos resultados, foi possível melhor detalhar a amostragem probabilística realizada. Com a obtenção de dados da pesquisa sobre o perfil socioeconômico dos alunos, um estudo probabilístico foi viabilizado e casou com os propósitos deste estudo.

As técnicas de amostragem probabilísticas, ou aleatórias, ou ao acaso, desenvolveram-se, sob os aspectos teóricos, principalmente a partir da década de 30. Sua característica primordial é poderem ser submetidas a tratamento estatístico, que permite compensar erros amostrais e outros aspectos relevantes para a representatividade e significância da amostra (LAKATOS; MARCONI, 2011, p. 28).

#### 1.5 Descrição da Pesquisa

Em uma breve descrição, considerando a proposta deste estudo e tendo como ponto de partida os pressupostos teórico-metodológicos, a pesquisa desenvolveu-se

com base na oportunidade da observação feita sobre o funcionamento da frota de ônibus para transporte coletivo de alunos do IFPI adquirida em 2014 e posta em funcionamento a partir do início de 2015. Faz-se coerente uma breve contextualização, no sentido de apresentar a oportunidade em que a matéria se desenvolve.

É oportuno estudar a política de transporte de alunos do Instituto Federal do Piauí (IFPI) porque é uma política já consolidada, com mais de três anos de funcionamento. O investimento inicial destacado e vultoso foi tão representativo quanto o esforço orçamentário despendido na manutenção de seu funcionamento. Com base em observação realizada, foi possível ressaltar o rótulo de indispensável que ganhou dentro da estratégia montada pela direção-geral de alguns *campi* da instituição.

Alguns gestores falam da política como essencial para manter o funcionamento dos *campi*, dadas as condições de distanciamento em que se encontram em relação aos centros populacionais da cidade onde estão situados. Outros fatores também são intervenientes, como a situação de proximidade ou não das cidades circunvizinhas, as condições econômicas das famílias dos alunos e as condições de vulnerabilidade social em que se encontram. Esta última, um obstáculo representativo, ante a cultura do trabalho na lavoura ainda em tenra idade e a necessidade de auxílio no sustento familiar.

No que se refere à política de acesso à educação, ela se apresenta dentro do rol dos direitos humanos fundamentais, amparada por normas nacionais e internacionais<sup>1</sup> mas que compreende primeiramente um processo de desenvolvimento individual próprio da condição humana. Parte do interesse da família em promover a educação escolar em seu seio.

Conforme pesquisa exploratória realizada em caráter preliminar, já citada, pode-se afirmar que o estudo aqui proposto mostra especial atrativo. Por se tratar de diferenciada política em funcionamento, o estudo se propôs apresentar o contexto e as condições das práticas atuais, vinculação da política com as diversas áreas do funcionamento da instituição, tais como administração, ensino e extensão, mostrando seu impacto social e para a instituição.

---

<sup>1</sup> Alguns exemplos são o Pacto Internacional relativo aos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (1966), a Convenção sobre os Direitos da Criança (1989), a Declaração Mundial sobre Educação para Todos (1990), a Declaração de Amsterdã (2004) e a Declaração de Jacarta (2005).

Por fim, é proposto, de forma robusta e embasada, conteúdo teórico de possível proveito na transformação da política seja com fulcro em melhorias pontuais e essenciais, seja para intervenções visando maior aproximação do serviço ao usuário final e para maior impacto social, seja visando a um funcionamento mais eficiente em seus processos, seja pela busca de uma interação mais fluida e facilitada entre os elos internos.

## 1.6 A Dinâmica do Trabalho de Pesquisa de Campo

As visitas aos *campi* se deram nos meses de agosto e setembro de 2019. Um ponto de vista sobre a importância desses momentos é colocado por Kaufmann (2013) ao declarar que o encontro no campo instiga a reflexão sobre si no pesquisado, provoca um esboço reflexivo e autoexplicativo e, assim, pode nos revelar a teoria nativa. Efeito semelhante vive o pesquisador.

Cada visita teve um roteiro padrão constituído pela busca das impressões e dados de três setores: controle acadêmico, assistência social e, por fim, coordenações de transportes. A seguir, a parte mais importante foi oportunizada pelo embarque no ônibus institucional, preferencialmente na primeira rota do dia, às seis horas da manhã, realizado em cada *campus* junto aos alunos para conhecer a realidade mais próxima. Através desse momento, perceberam-se dificuldades bastante específicas tanto por parte dos alunos como da lotação e acessibilidade; e também por parte dos motoristas tais como rotas utilizadas, condições das ruas percorridas, regras de contagem dos alunos, registro de quilometragem e horários.

Na visita ao controle acadêmico,<sup>2</sup> foi possível coletar informações de matrículas por turnos: manhã, integral, tarde e noite, objetivando levantar qual a demanda real do quantitativo de alunos, supostamente a demanda máxima pelo serviço por horário. Esses números foram validados através de pesquisa confirmatória na Plataforma Nilo Peçanha (PNP), que consolida os resultados dos Institutos Federais e é utilizada pelo MEC.

---

<sup>2</sup> As visitas ocorreram em oportunas viagens agendadas com afastamento formal e aproveitando objetivos outros da gestão. Em geral, foram de curta duração objetivando realizar consulta ao serviço social, controle acadêmico e acompanhamento do próprio serviço de transporte de alunos. Todas essas observações, em alguns *campi*, se deram em apenas uma manhã ou tarde; em outros contou com um dia inteiro mais pernoite no próprio *campus*.

Nesse aspecto, buscou-se levantar um nível de atendimento/restrição ao se propor supostamente que todos os matriculados do turno da manhã querem ir ao *campus* no ônibus institucional para assistir à primeira aula do dia, mas apenas parte o faz<sup>3</sup>. Um percentual de atendimento e restrição pode ser obtido pelo cruzamento das informações de matrícula por turno com a capacidade dos veículos utilizados. Portanto, supostamente um índice é aqui idealizado pela razão entre o quantitativo de matriculados no turno e o quantitativo de alunos atendidos, parâmetro a ser monitorado. Mas como saber quantos alunos do total do turno tem interesse em usar o ônibus da instituição? Essa questão é viabilizada pelo levantamento das respostas registradas na pesquisa para o perfil socioeconômico estudantil, motivo pelo qual o setor de assistência estudantil foi procurado.

Em cada um desses setores e momentos, foi possível conhecer e conversar com os servidores que, conduzindo a pasta, possuem impressões particulares sobre a importância do serviço estudado, dos fatores relacionados. Foi através deles que se enriqueceu o estudo e se conheceram relatos que contribuiriam concretamente para o aprofundamento das discussões e alcance dos frutos desta pesquisa.

É válido salientar a especial contribuição obtida nas visitas às coordenações de transporte, através do contato pessoal, as impressões necessárias ao melhor entendimento do contexto vivenciado na execução do serviço estudado. Oportunizou conhecimento sobre os controles utilizados, a forma como se dá o acompanhamento e assim por diante. Portanto, os fatores que eram esperados em teoria puderam ser confirmados ou não.

Importante destaque diz respeito à honestidade e lisura do processo de execução e controle de funcionamento do serviço em nível institucional, não havendo empresas contratadas para locação de veículos. Tudo é feito com frota própria, somente a mão de obra de motoristas é terceirizada. Os gastos com abastecimento e manutenção são geridos de forma centralizada na reitoria e acompanhados pelos *campi*. Até então não se sabe de grandes e/ou significativos desvios; diga-se de passagem, uma satisfação inicial a ser considerada.

O Quadro 1 abaixo sintetiza toda a estrutura e planejamento desta pesquisa.

---

<sup>3</sup> Em alguns campi a quantidade de estudante é significativamente maior que a capacidade de transporte o que ocasiona o não atendimento parcial da demanda. Este transtorno tem sido evitado quando o campus possui disponibilidade de combustível para implementar a segunda rota em horário alternativo adicional.

Quadro 1 – Planificação da Pesquisa

<b>QUADRO: PLANIFICAÇÃO DA PESQUISA</b>		
TEMA:	A política de transporte de alunos do Instituto Federal do Piauí: formulação, transformação e seu impacto.	
QUESTÃO PROBLEMA:	Como a política de transporte de alunos do Instituto Federal do Piauí se aproxima das assistências estudantis, contribuindo para o ensino e o alcance da missão institucional?	
OBJETIVO GERAL:	Analisar a consolidação das bases da política de transporte de alunos como uma assistência estudantil válida e efetiva para o ensino e para a missão institucional.	
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	SUJEITOS DA PESQUISA E QUESTIONAMENTOS PRINCIPAIS:	ABORDAGEM: Quali-Quantitativa
		TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE COLETA/ANÁLISE DE DADOS
✓ Apresentar os aspectos relativos à formulação da política de transporte coletivo de alunos e situá-la no âmbito das políticas institucionais de assistência estudantil do IFPI;	Institutos Federais / Gestores Locais - O que torna este serviço importante do ponto de vista da assistência estudantil?	Pesquisa bibliográfica e documental sobre as políticas de transporte-escolar nacionais e institucionais do IFPI / Pesquisa de campo mediante uso da ferramenta e-SIC.
✓ Investigar a relação do transporte de alunos com as variáveis de controle mais significativas do ponto de vista do funcionamento da frota; ✓ Destacar o distanciamento dos <i>campi</i> aos centros urbanos das cidades explorando o contexto de expansão dos institutos federais no país assim como o contexto local;	Gestores do IFPI / Que critérios levaram à localizar os <i>campi</i> onde estão situados?	Dados de setores relativos ao funcionamento da frota / pesquisa bibliográfica, exploração de artigos, documentos institucionais, resoluções e instruções, relatórios de gestão, formulários de pesquisa institucional em uso, normativas das políticas institucionais da área no IFPI.
✓ Discutir os resultados de análises propostas por este estudo, constatar a necessidade de melhoramentos dos instrumentos de pesquisa atualmente utilizados, assim como apresentar informações estatisticamente respaldadas acerca dos impactos da política de transporte de alunos à comunidade acadêmica e para a área de ensino.	Pró-reitoria de Extensão, alunos / Qual a representatividade do ônibus institucional como meio de locomoção? A dificuldade de deslocamento representaria um fator para desistência do curso?	Observação <i>in loco</i> , pesquisa participativa / Exploração dos dados da assistência estudantil disponibilizados pela PROEX; Registro de relatos espontâneos de usuários e gestores.

## 2 ANÁLISE CONTEXTUAL

### 2.1 Contextualizando a Implantação da Política de Transporte de Aluno do IFPI.

Um documento elaborado em 2005 pelo Departamento de Políticas Educacionais da Secretaria de Educação Infantil e Fundamental, chamado *Fracasso escolar no Brasil: políticas, programas e estratégias de prevenção ao fracasso escolar*, afirma que:

O Brasil é um país de dimensões continentais e, desse modo, apresenta realidades diversas no campo educativo. A carência de escolas, sobretudo das séries finais do ensino fundamental e no ensino médio é uma realidade, sobretudo, no meio rural. Isso tem requerido dos alunos residentes nessas áreas o deslocamento para escolas no meio urbano (DOURADO, 2005, p. 23).

Ao focar a temática do deslocamento dos estudantes como forma de ter acesso à educação, o documento declara que as principais ações, por parte do Governo Federal, são promovidas através do Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) e do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate) e que este esforço visa “propiciar condições de acesso às unidades escolares” (DOURADO, 2005, p. 40).

Ao se iniciar o texto com a captura desse panorama, busca-se destacar que é admitida pelo governo federal, em alguma medida, a posição de reconhecida dificuldade de sua população em se deslocar, em especial nas cidades do interior dos estados. Em última análise, também se admitem dificuldades de acesso à educação, comumente promovida por escolas fisicamente instaladas em locais escolhidos sem antes serem observadas as condições de deslocamento disponíveis.

Seguindo a mesma linha de pensamento e considerando o senso comum, não chega a ser desarrazoada a aceitabilidade dessa condição na zona urbana de pequenos municípios. O IBGE declarou, em 2010, que a grande maioria dos municípios brasileiros (70%) tem população menor que 20 mil habitantes, condição que, via de regra, vem acompanhada de baixa arrecadação de impostos. No Piauí, apenas 25 municípios, de um total de 224, superam essa marca. Isto corresponde a 11,2%. Nesse mesmo ano, mais que no cenário nacional, o Piauí apresentou um percentual de cidades nessa categoria na ordem de 88,8%.

Pode-se inferir dessa realidade que as condições de deslocamento pioram na medida em que alguns fatores possam variar negativamente; seja pelo isolamento geográfico, seja pelas condições sociais e econômicas do município ou, mais diretamente, pela pouca oferta de serviço de transporte.

Analisando a condição oferta de serviço de transporte, pode-se constatar a indisponibilidade de transporte coletivo urbano na grande maioria das cidades do interior do Piauí. Em verificação feita pelo IFPI nas cidades onde está presente, de 18 municípios diferentes, apenas dois contam com serviço regular de transporte coletivo urbano.

Acerca da condição social e econômica, um panorama elaborado pela Fundação CEPRO com dados também de 2010 favorece a análise aqui proposta. Trata-se da distribuição do quantitativo de municípios por território de desenvolvimento considerando seus respectivos IDHms Educação.

Tabela 1 - Número de Municípios nos Territórios de Desenvolvimento por Faixa de Desenvolvimento Humano IDHm Educação - 2010

Territórios de Desenvolvimento	Total de Municípios	Muito Baixo	Baixo	Médio	Alto	Muito Alto
		0,000 - 0,499	0,500 - 0,599	0,600 - 0,699	0,700 - 0,799	0,800 - 1,000
1 Planície Litorânea	11	10	-	1	-	-
2 Cocais	22	21	1	-	-	-
3 Carnaubais	16	15	1	-	-	-
4 Entre Rios	31	16	14	-	1	-
5 Vale do Sambito	15	10	5	-	-	-
6 Vale do Rio Guaribas	23	20	2	1	-	-
7 Vale do Canindé	17	12	5	-	-	-
8 Serra da Capivara	18	14	4	-	-	-
9 Vale dos Rios Piauí e Itaueiras	19	17	1	1	-	-
10 Tabuleiros do Alto Parnaíba	12	8	4	-	-	-
11 Chapada das Mangabeiras	24	19	5	-	-	-
12 Chapada Vale do Itaim	16	16	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>224</b>	<b>178</b>	<b>42</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>-</b>

Fonte: PNUD; IPEA; FJP. Elaboração: Fundação CEPRO (2017).

Observa-se, na Tabela 1, que 178 dos 224 municípios (78%) possuem IDHm Educação considerado muito baixo pela classificação feita pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD).

Por fim, o isolamento geográfico das pequenas cidades em relação aos centros urbanos pode ser um fator a ser considerado. Após a última expansão do IFPI, foi possível chegar a 18 cidades. De Corrente, que fica a 864 km da capital do estado, a

José de Freitas, que fica a apenas 48km, cada uma tem suas limitações e busca mitigar os efeitos provocados pela necessidade de deslocamento, de materiais e condições diversas, como acesso à internet, serviço de fornecimento de água e energia de qualidade.

Consequências desfavoráveis de vários tipos podem surgir de cada uma das limitações aqui apresentadas e refletir em maior evasão ou baixa frequência. Certo que são provocadas por motivos variados, sejam eles financeiros, sociais, geográficos ou mesmo por fatores internos e externos ao IFPI, que possui maior foco e dedicação ao setor de ensino.

Estas e outras condições fizeram surgir mais efetiva e fortemente uma política que objetiva combater tais circunstâncias no sentido da promoção do acesso à educação. A política de transporte de alunos do IFPI surgiu em 2015, e sua implantação deu-se em 2016, como uma demanda da Pró-reitoria de Ensino que, juntamente com a Pró-reitoria de Administração, identificou sua necessidade e promoveu vultoso investimento, da ordem de 3,3 milhões de reais, na aquisição de 10 veículos, inicialmente, além da aquisição posterior de mais um no mesmo padrão e da adaptação de vários outros. Hoje, o serviço está disponível em 15 das 18 cidades que contam com o IFPI (83% do total) e em 75% de seus *campi*.

Com o objetivo de melhor situar os *campi* e compará-los ao nível de desenvolvimento utilizando como parâmetro o IDHm Educação 2010, é apresentado na Tabela 2, a localização de cada um nos territórios de desenvolvimento mostrando seus respectivos índices de desenvolvimento.

Observando o comparativo facilitado através da tabela apresentada, é possível destacar que a cidade de Cocal é a única provida por um *campus* do IFPI que possui IDHm Educação inferior à média do território de desenvolvimento do qual faz parte. Potencialmente, o *campus* situado nesta cidade tem maior chance de promover maior alavancagem do IDHm Educação no comparativo entre o índice de 2010 e o da próxima medição.

Resgatando as linhas apresentadas no Gráfico 2 deste estudo, sobre a Variação do IDHM Edu das Três Últimas Edições da PNUD, a tabela a seguir visa situar as cidades que tem *campus* dentro do grupo de cidades que compõe as cidades do Território de Desenvolvimento do estado. A regra geral evidencia relevante superioridade do IDHm 2010 Edu em favor destas cidades.

Tabela 2 - Localização dos *Campi* por Território de Desenvolvimento

<b>Território de Desenvolvimento</b>	<b>IDHM Edu.TD</b>	<b>Cidade com <i>Campus</i></b>	<b>IDHm 2010 Edu</b>
Carnaubais	0,4556	Campo Maior	0,5660
Chapada das Mangabeiras	0,4632	Corrente	0,5400
Cocais	0,4244	Pedro II	0,4280
		Piripiri	0,5330
Entre-Rios	0,4961	José de Freitas	0,5120
		Teresina	0,7070
		Angical do Piauí	0,5550
Planície Litorânea	0,4013	Parnaíba	0,6040
		Cocal	0,3340
Serra da Capivara	0,4542	São João do Piauí	0,5670
		São Raimundo Nonato	0,5870
Tabuleiros do Alto Parnaíba	0,4885	Uruçuí	0,5160
Vale do Canindé	0,4663	Oeiras	0,5470
Vale do Rio Guaribas	0,4525	Picos	0,6210
		Pio IX	0,4400
Vale do Sambito	0,4799	Valença do Piauí	0,5660
Vale dos Rios Piauí e Itaueira	0,4458	Floriano	0,6330
Chapada Vale do Rio Itaim	0,4201	Paulistana	0,4720

**LEGENDA**

<b>IDHM Edu.TD</b>	IDHm 2010 Médio do Território de Desenvolvimento
--------------------	--------------------------------------------------

<b>IDHM 2010 Edu</b>	IDHm 2010 da Cidade
----------------------	---------------------

Fonte: Fundação CEPRO, 2017. Adaptada pelo autor.

## 2.2 Assistência Estudantil; a Educação como Critério para Programas de Transferência de Renda.

Como preâmbulo, pode ser aqui abordado o estudo de 2018, realizado pelo Instituto Unibanco acerca da população jovem do Piauí, segundo ocupação e sexo, utilizando os dados do censo 2010, no qual é anunciado:

Assim como a responsabilidade pela casa, o trabalho está presente desde cedo na vida de muitos jovens. Alguns acumulam a dupla jornada de estudos e trabalho e outros deixam de estudar para trabalhar exclusivamente (UNIBANCO, 2018, p. 12).

Dentre outros aspectos, o mesmo estudo aponta que, na faixa etária dos 18 aos 24 anos (idade que equivale ao estudo universitário), apenas 36,4% dos piauienses seguiram estudando, dos quais, mais da metade dedicando-se exclusivamente aos estudos (22,8% apenas estudam e 13,6% estudam e trabalham).

Com indicadores de pobreza piores que os registrados nacionalmente, o estado do Piauí vê esses números refletidos também em seus indicadores sociais. A expectativa quanto ao número de anos de estudo no estado também é pior do que os registrados em âmbito federal. São 9,2 anos no estado contra os 9,5 anos observados na média nacional segundo o IDHm-PNUD (IPEA, 2010).

É com base em números como estes que vários questionamentos e discussões são levantados. Aperfeiçoar os critérios utilizados na concessão de programas como o bolsa família passa pela proposição de estudos que vislumbrem contemplar também o aperfeiçoamento de outras políticas públicas, como as visadas pelas áreas da saúde ou educação. Um exemplo é a manutenção atualizada da caderneta de vacinação, compromisso com a não repetência escolar.

Apesar disso, o programa tem recebido muitas críticas, a principal delas é por tratar de forma universalista a temática, beneficiando a toda a população que atenda a critérios mínimos estabelecidos na citada lei. Desde então, a ideia central de programas como este vem passando por modificações chegando ao que se vê hoje, regulamentos pretensamente mais consistentes, uso de um cadastro único e critérios associados a áreas críticas de governo.

Silva, Yazbek e Di Giovanni (2004, p. 48) referem-se aos programas que transferem renda no sistema de proteção social brasileiro da seguinte maneira: “esses programas entendidos como transferência monetária à família ou indivíduos, transferência está, na maioria dos programas, associada às exigências de contrapartida no campo da educação, da saúde e do trabalho”.

Diversos autores buscam, em suas análises, a definição do nível ideal de intervenção econômica. Em meio a esse debate, os diversos programas de transferência de renda se apresentam como amostras de políticas públicas mais concretas e sobre as quais resultados podem ser mais precisamente mensurados. Voltada a correção de distorções na distribuição do bolo total da riqueza, políticas como estas não possuem apenas vantagens. Muito se discute sobre a universalidade ou focalização de seus critérios e sua consequente afetação econômica.

Célia Lessa (2012) fala de Estado de Bem-estar Social como sendo um tipo de intervenção do Estado que trata a desigualdade e as vulnerabilidades econômicas e sociais dos cidadãos como problemas da sociedade e não do indivíduo. Fica subentendido, em seu livro, que mazelas, como pobreza, desemprego, incapacidade

de trabalhar decorrente de doença ou velhice, não são de responsabilidade dos indivíduos, mas que são questões que devem ser tratadas na esfera do Estado.

A alternância de partidos de direita e esquerda no cenário político proporciona o recuo e o avanço, respectivamente, da amplitude dos direitos sociais da população. De forma geral, o compromisso dos governantes com as políticas sociais, associado à criação de condições para o pleno emprego no Brasil, tem sido observado tanto por parte dos partidos ditos de esquerda quanto dos de direita.

As origens dos Programas de Transferência de Renda no Brasil, segundo alguns autores, remontam aos anos 70 do século XX. Inicialmente, eram mais voltados a assistências sociais puras que beneficiavam idosos e portadores de deficiência e de baixa renda.

Na segunda metade da década de 1990, foram criados novos programas de transferência de renda que podem ser entendidos como uma resposta do Governo Federal a diversas propostas de implantação de programas de transferência de renda, em face de um padrão de desigualdade de renda no país que tem se mantido elevada e praticamente inalterada sob as mais diferentes condições econômicas de curto e longo prazos (ROCHA, 2005, p. 156).

Programas direcionados ao combate às desigualdades econômicas e sociais movimentam a economia de nações ao redor do mundo. Ao detalhar a já falada Equação Keynesiana, afloram elos relativos ao maior percentual de consumo por parte da população mais pobre. Portanto, a injeção de recursos na economia via programas sociais ativa o consumo e duplamente beneficia o desenvolvimento quando faz uso de critérios relacionados à educação.

Os institutos e universidades federais promovem, em pequena proporção, a ativação da economia pela utilização do artifício da assistência estudantil, através do auxílio pecuniário concedido aos alunos de baixa renda familiar. Esta pesquisa vislumbra a caracterização do perfil socioeconômico dos alunos do IFPI através do acesso aos dados trabalhados pela Pró-reitoria de Extensão junto aos diversos *campi* da instituição.

### 2.3 O Transporte Escolar como Parte Integrante da Assistência Estudantil no IFPI: uma peculiaridade piauiense.

Ainda como preâmbulo ao teor deste capítulo, faz-se necessário abordar as políticas assistenciais no Brasil que, enquanto direito social, estão alicerçadas em

diversas passagens da Constituição Federal (BRASIL, 1988), decretos e outros instrumentos legais específicos. Dentre as diversas áreas focadas pelas políticas assistenciais, algumas dizem respeito à área educacional e pedagógica e são aqui exploradas.

De modo geral, as bases do assistencialismo estudantil como ramo da assistência social dedicado à educação, visa apoiar o educando com base em suas necessidades mais específicas. É certo que o cenário local de cada instituição de ensino pode apresentar configurações variadas ao longo do território nacional. Fundamentado nisso, estudos precisam ser realizados no sentido de levantar as variáveis mais importantes de cada cenário.

Atualmente, as configurações locais observadas nas cidades em que os *campi* do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí (IFPI) estão localizados apresentam desafios que precisam ser vencidos ou pelo menos mitigados, visando à entrega efetiva dos benefícios pretendidos pela política. Nesse contexto, o serviço de assistência social instalado em cada uma das unidades da instituição desempenha importante papel. É destes profissionais a responsabilidade pelo levantamento do perfil socioeconômico e familiar dos educandos, pela identificação das necessidades especiais e educacionais que precisam ganhar atendimento diferenciado, além do mapeamento das condições de vulnerabilidade social<sup>4</sup> a que os educandos estão submetidos.

A vocação assistencialista dos Institutos Federais de Educação, outrora chamados de Escola de Aprendizes Artífices, pode ser identificada já no documento que institui sua fundação. No Decreto 7.566 (BRASIL, 1909), de 23/09/1909, bem explorado neste estudo, o presidente Nilo Peçanha, em um mandato curto, mas permeado de relevantes ações políticas assistenciais, cria a rede federal de ensino profissionalizante em meio a ações explicitamente devotadas ao apoio aos filhos dos "desfavorecidos da fortuna".

Este estudo de caso debruça-se sobre o conhecimento de variáveis que ultrapassam o tema abordado pela assistência social, mas que se apresentam como ações de gestão que precisam estar em sintonia com o desempenho deste serviço.

---

<sup>4</sup> Segundo regulamento da POLAE-IFPI (LIMA, 2014), entende-se por Vulnerabilidade Social um conjunto de incertezas, inseguranças e riscos enfrentados quanto à fragilização de vínculos familiares e ao acesso e atendimento às necessidades básicas de bem-estar social, que envolvem condições habitacionais, sanitárias, educacionais, de trabalho, de renda e de bens de consumo.

Algumas se mostram com destacada importância, em certos casos mais que em outros. Atender primeiro a quem mais precisa num contexto em que todos têm algum tipo de carência constitui um desafio nas tomadas de decisões.

Busca-se dar foco a aspectos relacionados à percepção mais próxima da execução de serviços e que requer dos gestores sensibilidade além da habilidade no uso do orçamento disponível. Em primeira análise, a solução para a superlotação do refeitório escolar é a sua ampliação, mediante contratação de mais cozinheiros e aumento do espaço físico. No entanto, predominantemente, a questão orçamentária se impõe como limitadora para ações como esta e requer do gestor uma habilidade que não lhe avisaram que deveria ter para gerir uma escola pública. Assim como esta situação, diversas outras se encaixam, tal como a quantidade de bolsa de auxílio pecuniário em número fixo em meio ao crescente número de matrículas, a demanda para o uso do serviço de transporte de alunos, e assim por diante.

O uso de processos inovadores, ações criativas, pode dar solução a problemas importantes e presentes na vivência dos alunos mais carentes. A percepção do gestor quanto ao todo das assistências prestadas e a integração com as atividades do ensino pode ser um caminho para a identificação de carências já assistidas, como, por exemplo, a disponibilidade de algum auxílio por parte da gestão municipal, a boa identificação das condições econômicas gerais do público da escola e, por fim, o desenvolvimento humano das cidades, que consigo traz a percepção de esclarecimento e atendimento das necessidades mais básicas.

#### 2.4 O Assistencialismo Estudantil e suas Bases Históricas e Geográficas no IFPI

A assistência estudantil é o braço da assistência social dedicado ao conhecimento e atendimento das necessidades do educando levando em consideração seu perfil socioeconômico, vulnerabilidade social, dentre outros fatores. Importante não apenas por ser uma bolsa pecuniária, mas por representar relevante ajuda nas despesas geradas ao se frequentar uma universidade ou instituto federal. Ela, muitas vezes, apoia de forma essencial a permanência do educando em sala de aula. Neste contexto, fica claro que, sem ela, alguns educandos, de acordo com as condições financeiras da família, podem estar mais propensos a abandonar seu curso.

“A assistência estudantil é vetor de transformação da realidade dos estudantes” (SAMPAIO, 2011, p. 112).

De acordo com Dutra e Santos (2016, p. 148),

A regulamentação da assistência estudantil em âmbito governamental, admitindo-a como uma política, é um fato relativamente recente. Entretanto, as discussões e debates acerca do tema são bem antigos, com suas origens coincidindo com o período da criação das primeiras universidades brasileiras, por volta de 1930.

Como já citado, o assistencialismo está presente no IFPI. Os propósitos da criação de uma rede de escolas públicas federais de ensino profissionalizante foram explicitados nas considerações iniciais do decreto que as criou, conforme texto original publicado no Diário Oficial da União de 26/09/1909:

Considerando:

Que o aumento constante da população das cidades exige que se facilite às classes proletárias os meios de vencer as dificuldades sempre crescentes da luta pela existência;

Que para isso se torna necessário, não só habilitar os filhos dos desfavorecidos da fortuna com o indispensável preparo técnico e intelectual, como fazel-os adquirir hábitos de trabalho profícuo, que os afastará da ociosidade ignorante, escola do vício e do crime;

Que é um dos primeiros deveres do Governo da Republica formar cidadãos uteis à Nação (BRASIL, 1909).

Fica evidente, diante desses 03 (três) argumentos, o caráter assistencialista da educação técnica e profissionalizante em âmbito federal. Assim se constituem as origens dessas instituições, claramente de caráter “moral-assistencialista”<sup>5</sup> e um importante instrumento de governo para o exercício de uma política voltada para as demandas sociais e econômicas de sua época.

A partir de então, estava alicerçada a presença de escolas públicas profissionalizantes em todo o território nacional. Habilitava-se ali uma política ao mesmo tempo assistencial e educacional capaz de executar ações amplas de enfrentamento dos desafios advindos do processo de desenvolvimento econômico da nação.

Nem sempre regular entre as regiões do Brasil, o desenvolvimento, como defendido por Amartya Sen (2010, p. 28) consiste em “um processo de expansão das liberdades reais”. O autor entende que:

---

<sup>5</sup> Expressão usada em 2010 pelos autores no documento: Um novo modelo em educação profissional e tecnológica. Concepção e diretrizes. Elaborado pela Secretaria de Educação Profissional e Tecnológica do Governo Federal (SETEC).

Uma concepção adequada de desenvolvimento deve ir muito além da acumulação de riqueza, do crescimento do Produto Nacional Bruto e de outras variáveis relacionadas à renda. Sem desconsiderar a importância do crescimento econômico, precisamos enxergar muito além dele (SEN, 2010, p. 28).

Enquanto instrumento de garantia da permanência e do acesso do educando, a política de assistência estudantil procura viabilizar a universalização e inclusão social. É pensada para os IFs com os seguintes contornos, segundo o documento que formaliza esta política (LIMA *et al.*, 2014, p. 6):

No caso dos Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia, ofertam a Educação Técnica de Nível Médio e Educação Superior nas seguintes formas: Ensino Médio Integrado ao Técnico, Ensino Técnico Concomitante/Subsequente, Cursos de Tecnologia, Licenciaturas e Bacharelados, constituindo-se em uma instituição pluricurricular e multicampi que recebe estudantes com um perfil bastante diversificado, das mais variadas e longínquas regiões, oriundos das cidades, do campo inclusive pertencentes às comunidades indígenas e quilombolas, e das diversas classes sociais e faixas etárias, trazendo com isso a necessidade de uma articulação das ações no contexto dos processos sociais em curso.

O Decreto Presidencial nº 7.234, de 19 de julho de 2010, dispõe sobre o Programa Nacional de Assistência Estudantil (PNAES), regulando no seu art. 4º:

As ações de assistência estudantil serão executadas por instituições federais de ensino superior, abrangendo os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia, considerando suas especificidades, as áreas estratégicas de ensino, pesquisa e extensão e aquelas que atendam às necessidades identificadas por seu corpo discente (BRASIL, 2010).

O § 1º do artigo 3º do Decreto nº 7.234 relaciona as áreas de ação da assistência estudantil, quais sejam: moradia estudantil, alimentação, transporte, atenção à saúde, inclusão digital, cultura, esporte, creche, apoio pedagógico e acesso, participação e aprendizagem de estudantes com deficiência, transtornos globais do desenvolvimento, altas habilidades e superdotação.

Segundo o mesmo decreto, todas essas áreas são passíveis de serem contempladas com recursos específicos, cabendo à instituição definir valores das bolsas/auxílios assim como prover os meios para selecionar os assistidos. No tocante ao auxílio transporte no âmbito do IFPI, a Política de Assistência Estudantil (POLAE) se dá através da seleção de interessados via edital interno elegível para aqueles *campi* onde não há disponibilidade de transporte regular ou para os casos específicos em que o educando depende de tratamento diferenciado em virtude de condições ou agravantes sociais.

Quanto maior o número de investimentos no transporte, na merenda, em projetos e programas oferecidos aos professores e alunos, maior será o incentivo à permanência na escola, enriquecendo a educação, mas não necessariamente copiando a educação do meio urbano, mas aos moldes de uma educação voltada a cada peculiaridade local (SANTOS; SANTOS; RODRIGUES, 2015, p. 70).

Embora pareça se tratar do Piauí, o trecho acima é do livro “Condições do transporte escolar e seus impasses no ensino e aprendizagem em escolas do campo: o caso do município do Acará” e remete a um problema que acontece no estado do Pará. São realidades semelhantes em estados que receberam vultoso investimento em educação na última década por parte do governo federal.

Nem sempre regular entre as regiões do Brasil, o desenvolvimento, como defendido por Amartya Sen (2000, p. 28), consiste em “um processo de expansão das liberdades reais”. O autor entende que:

Uma concepção adequada de desenvolvimento deve ir muito além da acumulação de riqueza, do crescimento do Produto Nacional Bruto e de outras variáveis relacionadas à renda. Sem desconsiderar a importância do crescimento econômico, precisamos enxergar muito além dele (SEN, 2000, p. 28).

Conforme raciocínio de Pegoretti e Sanches (2006), sobre a acessibilidade como forma de inclusão social, também recai o importante papel para o transporte escolar que seria um elemento propulsor para a educação inclusiva. Como visto, o termo acesso, ou melhor, acessibilidade, é uma denotação não só espacial, mas também social, cultural e econômica e está próxima à área transporte.

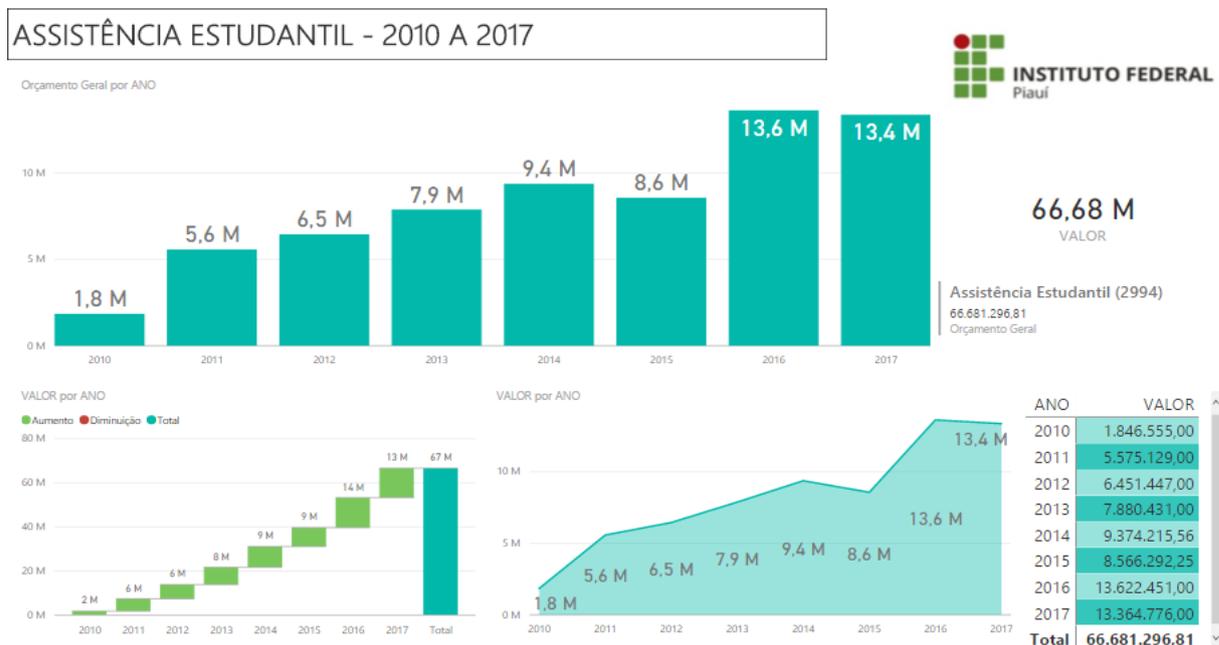
Segundo o site do Ministério da Educação (MEC, 2018):

A Rede Federal está vivendo a maior expansão de sua história. De 1909 a 2002, foram construídas 140 escolas técnicas no país. Entre 2003 e 2016 o MEC concretizou a construção de mais 500 novas unidades referentes ao plano de expansão da educação profissional (MEC, 2018).

Com base em infográfico do (MEC, 2018) constatam-se 03 expansões dos Institutos Federais após unidades pré-existentes, quer dizer, além daquelas unidades originárias quando de sua criação.

Os números atuais dão conta de 644 campi concentrados em 38 unidades diferentes. No atual contexto, o Piauí (PI) conta com um Instituto Federal do qual fazem parte 20 (vinte) campi mais uma sede administrativa, sua reitoria.

Figura 1 – Dashboard: Evolução da Despesa 2010 a 2017 – Assistência Estudantil (Ação 2994)



Fonte: PROAD (IFPI, 2018, p. 99).

Com base em consultas realizadas no site do IFPI (2018) na internet, é possível construir uma cronologia da expansão já mencionada. Em 2005, entraram em funcionamento os *campi* de Picos e Parnaíba; em 2010, foram abertos novos *campi* nas cidades de Piri-piri, Angical do Piauí, Uruçuí, Paulistana, São Raimundo Nonato, Corrente, Teresina Zona Sul e, por fim, já entre 2013 e 2016, surgiram mais seis, os *campi* de São João do Piauí, Pedro II e Oeiras, seguidos de Campo Maior, Cocal e Valença.

Em paralelo, 03 (três) unidades de menor porte, oriundas de doações de edificações já prontas, foram recebidas do governo do estado e assembleia legislativa, resultando na instalação de três *campi* avançados: Teresina *Campus* do Dirceu, José de Freitas e Pio IX. Estas unidades somadas às originalmente existentes passaram a compor a realidade atual.

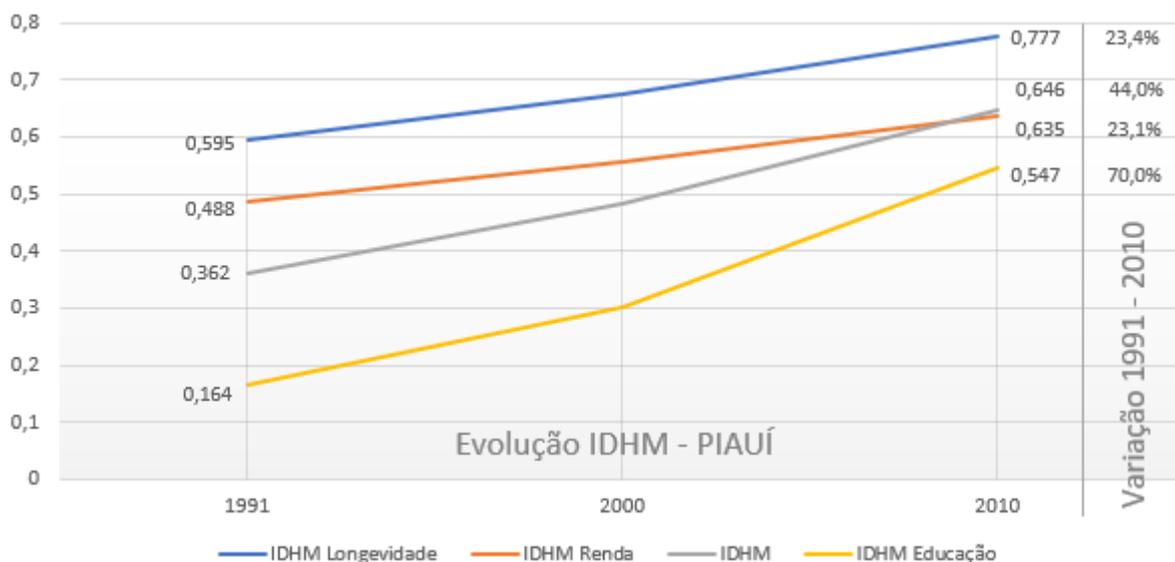
Com a finalidade de dar conhecimento e demonstrar quão importante e representativa é a política assistencial, buscaram-se números da realidade atual do investimento realizado junto às ações da assistência estudantil. Conforme apurado em dados da execução financeira (IFPI, 2018), o volume de recursos aplicados na

assistência estudantil do IFPI apresenta distribuição ano a ano, no intervalo 2010 a 2017, conforme análise que segue.

Observa-se que houve expansão no investimento realizado na ação 2994, conforme a Figura 1. Se observada sua cronologia, os anos de 2011 e 2016 são destacados como dois momentos de mais significativo aumento no volume investido. Esses “saltos” coincidem com os momentos principais da abertura de novos *campi*, quer dizer, no ano seguinte à abertura houve também um aumento da quantidade de beneficiados com a política.

Segundo o IPEA (2010), a última PNUD, realizada no ano de 2010, mostrou que, dentre os dezoito municípios contemplados com campus em território piauiense, apenas a capital tem índice geral do IDHm que se enquadra entre os 10% melhores do país. Quando a comparação se restringe aos limites do estado, observa-se que 11 dos 18 municípios contemplados com *campi* possuem IDHm inferior à média do próprio estado, considerado, por sua vez, na faixa de Índice de Desenvolvimento Humano Médio. De todas as variantes do índice, a mais baixa é a que mede o desenvolvimento da educação, que se apresenta atrás do IDH Longevidade e Renda.

Gráfico 2 - Variação do IDHM das Três Últimas Edições da PNUD.



Fonte: IPEA, 2010 (adaptado pelo autor).

Embora os números acanhados sejam de uma realidade não muito promissora, ao realizar o cruzamento dos dados das últimas duas PNUDs, pode-se falar que começa a se desenhar um quadro evolutivo de recuperação do atraso educacional no

estado. Observa-se que, embora o IDHm Educação seja o de menor valor absoluto, foi o que mais cresceu desde a pesquisa anterior (70%). Um verdadeiro salto quando comparado com os 23,1% observados na evolução da renda dos municípios, por exemplo.

Quando o assunto é a distância entre os *campi* e os centros urbanos das cidades onde estão encravados, mediante um levantamento rápido no *Google Maps*, pode-se dizer que esta é, em média, de 4,5 quilômetros. Além da condição de atraso no desenvolvimento humano e econômico nessas cidades, seria a distância um obstáculo intransponível?

Segundo o conceito de sociedade e a atuação do indivíduo como agente de mudança de sua realidade, em Giddens (2009), observa-se que é necessário que o educando busque mudar sua realidade ao transpor os obstáculos que surgem e dificultam sua permanência nos estudos. Segundo o sociólogo britânico, a sociedade é comparada a um contínuo fluxo de condutas que tendem a reproduzir ou produzir um mundo social potencialmente plástico constantemente passível de mudança. As práticas não são apenas definidas pelo tempo, mas continuamente recriadas, redefinidas pelos atores sociais.

De modo geral, sem fazer uma análise mais apurada dos fatores de atratividade estudantil, a presença de uma escola pública federal numa cidade de pequeno porte representa um avanço. Pode-se dizer que tal instrumento, se bem explorado, com uma boa gestão escolar e parcerias adequadas com a prefeitura local, é um potencial fator de atratividade.

Segundo números do Senso Escolar realizado pelo INEP/MEC (2015), a cidade de Angical do Piauí formou 103 alunos em 2015 no nono ano do ensino fundamental. Este é o público-alvo ao qual são direcionados os cursos técnicos concomitantes e subsequentes. Com base nas informações divulgadas sobre o certame classificatório 2016.1, na página da instituição na internet, nesse ano, o IFPI ofereceu um total de 280 vagas. Na ocasião, houve 744 inscritos. Uma análise superficial pode evidenciar maior oferta de vagas para o ensino técnico do que a cidade tem capacidade de preencher. Isto poderia ser um problema, mas não se consolidou à medida que se entende que a procura superou a oferta em aproximadamente 300%, ou em 3 (três) vezes.

Outra análise simples também pode dar conta que a atratividade do *campus* utilizado como exemplo ultrapassa os limites do município caracterizando-se como um núcleo educacional importante daquela microrregião.

## 2.5 Transporte Escolar, a Assistência Necessária no Piauí: concepções e realidade.

O Transporte Escolar refere-se especificamente ao transporte de estudantes de determinado ponto de origem, geralmente longe 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 estudantes residentes em áreas distantes, o transporte torna-se essencialmente importante para que consigam ter acesso à escola. Foi assegurado pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 208, pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), no artigo 4, e pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em seu artigo 54, com o objetivo de promover o acesso dos discentes às escolas e garantir, assim, o direito à educação.

Em âmbito nacional, dois importantes programas se destacam nessa política pública. Conforme art. 2º da Lei nº 10.880, de julho de 2004, foi instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE, no âmbito do Ministério da Educação, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação – FNDE (BRASIL, 2004). Ele possui o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, observadas as disposições dessa Lei. Criado em 2007, como parte do Plano de Desenvolvimento da Educação (PDE), o Programa Caminho da Escola tem entre seus objetivos renovar a frota de veículos escolares, garantir a segurança e a qualidade do transporte dos estudantes e contribuir com a redução da evasão escolar.

Ressalte-se que, na administração pública, a atuação do gestor está restrita à previsão legal, que observa todos os atos praticados tendo como base os princípios do art. 37 da Constituição (legalidade, impessoalidade, publicidade, moralidade e eficiência). Ressalta-se ainda que garantir os meios de acesso à educação, tal como o transporte escolar, não é competência exclusiva da União. O Art. 23 da Constituição de 88 e o inciso V estabelecem: “Art. 23. É competência comum da União, dos

Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: [...] V – proporcionar os meios de acesso à cultura, à educação e à ciência” (BRASIL, 1988).

Ante a discussão sobre a competência da oferta do serviço de transporte escolar, buscou-se levantar em toda a rede de Institutos Federais (IFs) do país, hoje 38 unidades distribuídas por todos os estados, a disponibilidade desse serviço. Já superficialmente mencionado no início deste capítulo, um levantamento foi feito através da Lei de Acesso à Informação (Lei nº 12.527/2011) utilizando o Sistema Eletrônico do Serviço de Informação ao Cidadão (e-SIC) e garantiu-se a resposta de pelo menos 80% delas (BRASIL, 2011).

Foram observados os resultados constantes dos quadros mostrados a seguir que apresentam grande predominância exclusivamente da oferta de auxílio-transporte como assistência estudantil, cerca de 80% dos respondentes, e não o próprio transporte escolar como serviço puro, por fora dos recursos destinados à assistência. Esta é uma das bolsas pecuniárias previstas na assistência estudantil, fato que comprova a proximidade e semelhança de seus fins com aquele buscado pelo transporte escolar. Ambos visam apoiar o educando na superação de possíveis dificuldades para seu deslocamento. Os outros 20% declararam que oferecem o serviço de transporte escolar, embora tenha sido observado que predominantemente em proporções mínimas.

Gráfico 4 - IFs não Ofertantes de Serviço de Transporte



Fonte: O próprio autor.

Gráfico 3 - Percentual de IFs Ofertantes no País.



Fonte: O próprio autor.

As justificativas acerca da não oferta do serviço, em sua maioria, apresentaram o argumento de que o município já oferecia transporte público com algum tipo de gratuidade. Se esta oferta ocorresse em todas as cidades em que o Instituto Federal

possui campus no estado, não se justificaria realizar novo gasto, dado que a finalidade já é completamente atendida. Em contrapartida, observou-se que apenas um estado, o Rio de Janeiro, alegou essa condição. Nenhum dos respondentes oferta em mais de 03 (três) de seus campi, enquanto que, no IFPI, são 15 (quinze) os *campi* beneficiados e apenas 05 (cinco) não possuem o serviço.

À exceção de Teresina, apenas Picos oferece serviço de transporte coletivo urbano pago ou com alguma gratuidade, uma limitação do ponto de vista da mobilidade urbana na grande maioria dos municípios piauienses.

Conforme assevera Bobbio (2001), o ideal da democracia está alicerçado no princípio da mais ampla publicidade dos atos do governo:

Como é bem conhecido, a democracia nasceu com a perspectiva de eliminar para sempre das sociedades humanas o poder invisível e de dar vida a um governo cujas ações deveriam ser desenvolvidas publicamente [...] (BOBBIO, 2001, p. 33).

Dada a configuração local de cada cidade, em 2015, o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí (IFPI) reconheceu a relevância do transporte escolar como Política Pública em benefício da permanência do aluno nos *campi* e implantou o transporte escolar em âmbito institucional, com o intuito de amenizar as dificuldades de acesso dos discentes aos *campi* do IFPI, principalmente no interior do estado. Esta ação busca compensar a ausência da atuação do município e sanar carências que para a população local representariam um custo significativo.

Nesse sentido, Vargas (2008, p. 50) entende que:

[...] dificuldades de cunho econômico podem interferir na trajetória acadêmica de estudantes de baixa renda, seja através da falta de recursos necessários para o acesso à importantes bens e práticas culturais, seja pela necessidade de conciliar estudos e trabalho.

Mediante análise, os dados fornecidos pelo Departamento de Logística da instituição dão conta de que a oferta de transporte escolar começou de forma expressiva. Um investimento vultoso foi realizado, da ordem de 3 milhões de reais empregados na aquisição de 10 (dez) ônibus escolares. A ação foi uma resposta a questionamentos de órgãos de controle acerca de ações promovidas em favor da permanência dos alunos. Muito bem avaliada, a resposta foi dada com o recebimento de veículos de configurações ideais para realizar o transporte urbano de alunos nos trajetos já mencionados, todos com acessibilidade.

Uma incisiva e importante política pública tinha ali sido instalada e, desde que o serviço foi colocado em operação, passou a representar 1/3 (um terço) de todo o consumo de combustível da frota da instituição.

Com a crise econômica recente, ela vem sendo prioritariamente preservada em detrimento de qualquer outra atividade da frota, um elemento que comprova a importância deste objeto em estudo. Outro momento-chave dessa avaliação foi quando da ocorrência de bloqueio das operações motivado pela falta de pagamento do serviço, uma consequência das condições econômicas do país, em abril de 2017. Na ocasião, diretores-gerais pediram medidas emergenciais pela inviabilidade de continuidade de alguns cursos, dado o alto índice de ausências observado por falta do transporte, além do receio de haver perda de matrículas/alunos.

## 2.6 Quadro de Observação Inicial em Hipóteses

Ante a discussão até aqui colocada, algumas hipóteses são aventadas neste estudo. Inicialmente, elas se apresentam como assertivas não positivadas para as quais se busca maior conhecimento. São elas:

- H1: o transporte casa-escola, escola-casa ainda se apresenta como barreira para o acesso à educação para estudantes nas cidades onde o IFPI está presente;
- H2: o serviço de transporte de alunos do IFPI ganhou destacada importância desde sua instalação por possuir representativo impacto social;
- H3: a sensibilização dos gestores quanto ao conhecimento e uso integral das assistências estudantis é fator essencial para a superação de dificuldades de acesso à educação ofertada pelo IFPI.

Considera-se importante o estudo dessas hipóteses quando se coloca a necessidade de considerar as diferenças entre os diversos cenários, as configurações locais de cada cidade e os vários agentes que atuam na atividade. Isso monta um panorama de relevante complexidade.

Este estudo visa alcançar níveis de conhecimento cada vez maiores sobre a oferta de serviço de transporte escolar no ensino técnico federal focando especialmente as condições locais. Proposição importante para esta pesquisa reside também na análise acerca da importância do serviço estudado e seu impacto social e

em favor do ensino. A meta é conhecer os fatores, sejam eles históricos, geográficos ou relacionados ao ensino, que tornam este serviço essencial, a ponto de equiparar-se a todas as outras assistências estudantis tradicionalmente ofertadas.

Qualquer análise neste sentido deve ser feita à luz dos números recentes sobre os Índices de Desenvolvimento Humano dos Municípios (IDHm)<sup>6</sup> do Piauí e especialmente daquelas cidades que possuem *campus* do IFPI. Devem-se considerar ainda números da Política de Assistência Estudantil do IFPI (POLAE) sob o pressuposto de se manter o debate no foco de sua identidade vocacional. Com o intuito de expressar a importância da política em valores, se faz importante apresentar os números do orçamento da instituição empregados na assistência estudantil e no funcionamento do serviço de transporte escolar, além de abordar conceitos e definições, montar panoramas informacionais que podem contribuir, em alguma medida, no embasamento para tomada de decisão seja para realinhamento ou transformação da política já existente.

### **3 ANÁLISE QUALITATIVA**

#### **3.1 Contextualizando a Transformação da Política de Transporte de Alunos do IFPI**

O terceiro capítulo é dedicado ao aprofundamento da discussão sobre a política de transporte de alunos do IFPI iniciada no segundo capítulo desta dissertação. Agora, passa-se à discussão sobre a transformação da política pública estudada. Este é o segundo dos objetivos anunciados para esta pesquisa. Além de levar conhecimento sobre o que foi até aqui abordado e de que forma vem acontecendo a Política de Transporte de Alunos, este tópico levanta e discute algumas das variáveis mais importantes para o entendimento do contexto que levou à configuração hoje existente.

São explorados detalhes da forma como se deu a expansão recente dos institutos federais no estado do Piauí abordando os fatores considerados nas tomadas de decisão durante esse processo e montando uma visão específica sobre o mesmo.

---

<sup>6</sup> Segundo o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHm) é uma medida composta de indicadores de três dimensões do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda. O índice varia de 0 a 1. Quanto mais próximo de um, maior o desenvolvimento humano.

Acredita-se que o espectro explorado neste estudo sobre a expansão do IFPI seja inédito entre as pesquisas já realizadas. O mesmo chama atenção para pontos relevantes do processo de interiorização da oferta de ensino técnico. Tais fatores podem não ter sido considerados em sua devida importância quando da decisão de escolha não das cidades, mas das localidades onde os mesmos seriam construídos.

Pode-se falar que a representatividade do fator localização dos *campi*, assim como a dificuldade para o acesso ao ensino agora disponível nas respectivas cidades, ganha maior importância quanto maior for a medida de suas carências. Esta pesquisa, através de meios científicos, segue em busca, por meio de argumentos e números, da confirmação ou não do que foi anunciado no quadro de hipóteses no segundo capítulo.

Para isso, chama atenção para pontos que colocam a política de transporte de alunos em estreita relação com serviços que apoiam e fortalecem o ensino da instituição de forma a contribuir com a missão institucional, que é oferecer ensino público de qualidade direcionado às demandas sociais.

### 3.2 A Vocação dos IFs; de Suas Origens ao Processo de Expansão Recente

Uma breve contextualização histórica se faz necessária para aproximar fatos da história recente aos mais remotos, relacionados ao contexto de formação da Rede Federal de Educação profissional no Brasil e de sua vocação.

Fator de destaque reside logo em seu surgimento, pois se deu muito próximo ao início da própria República que, segundo Nunes (2000), caracterizou-se como um novo regime que necessitava urgentemente ser visto e aceito por todos como um sistema, a única forma de governo capaz de conferir igualdade política entre os cidadãos. Diga-se de passagem, um processo que não foi fruto de um longo movimento popular e nem contou com grande participação das camadas mais pobres, portanto uma mudança de regime político que pouco mudara a estrutura social e econômica no país. Precisava ser ela a responsável por proporcionar aos cidadãos a possibilidade de ascensão a altos cargos públicos, ou ainda possibilidade de transformá-los em donos de indústrias, até mesmo os de origem mais humilde.

Mais precisamente no dia 23 de setembro de 1909, no governo de Nilo Peçanha, um presidente descrito como mulato por uns e negro por outros, foi assinado

o Decreto 7.566 (BRASIL, 1909) criando 18 (dezoito) Escolas de Aprendizes Artífices, uma em cada capital dos estados. Nota-se que, desde a lei de sua criação, a vertente social assistencialista está presente nos Institutos Federais. Ao mencionar a necessidade de prover aos “filhos dos desfavorecidos de fortuna com indispensável preparo técnico e intelectual” o governo central pretendia levá-los a “adquirir hábitos de trabalho profícuo” que os afastassem “da ociosidade, escola do vício e do crime” (BRASIL, 1909).

Nesse contexto, segundo Côrte (2010), Nilo Peçanha (1867-1924) assumiu a Presidência da República oportunamente após o falecimento de Afonso Pena, em 14 de junho de 1909, e fez um mandato curto. Seu governo, de 14 de junho de 1909 até 15 de novembro de 1910, de quase um ano e meio, foi permeado de relevantes ações políticas assistenciais que dariam o tom daquele que pareceu ser mais homem do povo do que um político alinhado aos interesses das elites de seu tempo. De família humilde da região do Morro do Coco no interior do Rio de Janeiro, Nilo Peçanha foi filho de pai padeiro, conhecido na cidade como “Sebastião da Padaria”. Sua mãe era descendente de uma importante família na política do norte do estado. Ainda criança, teve oportunidade de estudar no tradicional Colégio Pedro II, escola pública que, atualmente, compõe a rede de ensino básico, técnico e tecnológico na qual se situam os Institutos Federais.

A primeira escola de educação profissional federal foi instalada oficialmente no Piauí, na capital Teresina, em janeiro de 1910, num imóvel particular, tratando-se de um casarão situado na Rua Paissandu nº 81, esquina da Praça Aquidabã que, em 1936, viria a ser aquela que hoje é conhecida como Praça Pedro II, conforme escritos de Castelo Branco (2013).

Embora criada para trazer as camadas mais desfavorecidas para o contexto de desenvolvimento e democracia da República, a história mostra que a escola seguiu outra orientação. Foi usada para impedir insurreições populares e como forma de controle social das pessoas empobrecidas a quem era destinado determinado lugar na divisão do trabalho. Outro aspecto que chama a atenção é o impedimento do acesso às mulheres. Segundo Castelo Branco (2013), a oferta de educação profissional às mulheres se concentrava na Escola Normal Livre, fundada em 1909, que tinha como objetivo principal preparar mulheres para serem futuras professoras primárias.

Essa modalidade de educação profissional historicamente foi vista com certo preconceito influenciado por uma herança colonial e escravista quanto às relações sociais, em especial a educação para o trabalho. Com sucessivos presidentes militares nos governos iniciais da Primeira República, a educação profissional assumiu um caráter de ordem moralista, para combater a vadiagem, ou assistencialista, para propiciar alternativas de sobrevivência aos menos favorecidos pela sorte. Reservava-se às classes menos beneficiadas da sociedade, distanciando-as da educação dedicada a “formar as elites condutoras do país” (HENRIQUES, et al, 2007, p.11)

Conforme Souza, Nunes e Oliveira (2011, p. 37), ainda em 1930, a Educação Profissional passou a ser tratada como uma política pública no Brasil, “construindo espaço de negociação e, dessa forma, disputada por diversas frações de classes sociais”. A década foi dominada pela perspectiva de avanços na área da indústria que, naquele momento, mostrou-se como o grande propulsor de incentivo para a transformação da escola primária em secundária, denominada, a partir de então, Liceu Industrial.

Em 1965, pela primeira vez, o Governo Federal passou a usar o termo “federal” na composição do nome das escolas da rede. Essa mudança permitiu que pudessem ser fundados cursos técnicos industriais, a exemplo das escolas que já eram “técnicas”, inaugurando, portanto, a denominação de Escolas Técnicas Federais. O formato educacional também acompanhava as mudanças e, em 1967, foram criados os primeiros cursos técnicos de nível médio, como o Curso de Edificações, o Curso de Agrimensura que foi transformado em Estradas, o Curso de Eletromecânica, desmembrado em Eletrônica e Mecânica, e assim por diante.

Passados 84 anos de sua instalação, começou o processo de interiorização da rede federal de educação profissional no Piauí, concretizado com a construção da Unidade de Ensino Descentralizada (UNED) de Floriano, processo demorado que se iniciou em 1987 e somente foi concluído em 1994, com inauguração no dia 16 de agosto. A construção se deu em um terreno de 13.000 m<sup>2</sup> doado pela prefeitura daquela cidade, através da Lei 564, de 25/05/1987 (FLORIANO, 1987), no governo de Manoel Simplício da Silva. O reitor, à época denominado Diretor-Geral, era o professor José Ferreira Castelo Branco e a primeira diretora da unidade foi a senhora Maria de Jesus Silva Santana.

Informações foram obtidas por meio de acesso aos documentos de registro dos imóveis da instituição e estão ilustradas em mural fixado na entrada principal do atual *Campus Floriano*.

Figura 2 - Professora Maria de Jesus, Primeira Diretora-Geral da UNED Floriano.



Fonte: Foto do mural da entrada principal do *Campus Floriano*.

Toda a estrutura da rede de Ensino Profissional e Tecnológico (EPT), existente desde 1909 até meados de 2002, é reconhecida pela Secretaria de Ensino Técnico (SETEC) como pertencente ao período de pré-expansão. O Ministério da Educação (MEC) por meio da SETEC criou, no final de 2005, o Plano de Expansão da Rede Federal de Educação Profissional. O objetivo foi ampliar a presença dessas instituições em todo o território nacional. O Piauí contava, no período pré-expansão, com as estruturas onde hoje funcionam o *Campus Teresina Central* e o *Campus Floriano*.

Dois marcos importantes merecem destaque neste momento do recorte histórico aqui realizado. O primeiro deles trata-se da proibição de criação de novas unidades de ensino profissional federais prevista no § 5º do Art. 3º da Lei nº 8.948, de 8 de dezembro de 1994 (BRASIL, 1994). Essa lei foi editada no governo do presidente Itamar Franco cujo ministro da educação foi Antônio José Barbosa. Certamente um ato de alinhamento à ideologia neoliberal da “privataria tucana”<sup>7</sup>. Ressalte-se que a

---

<sup>7</sup> A Privataria Tucana é um livro de autoria do jornalista brasileiro Amaury Ribeiro Júnior.

alcunha “privataria” trata-se de um neologismo que combina privatização a pirataria, criado pelo jornalista Elio Gaspari<sup>8</sup>. O segundo marco importante faz referência à Lei nº 11.195, de 18 de novembro de 2005, que revogou o artigo citado no primeiro destaque (BRASIL, 2005). Este último instrumento legal, editado no governo Lula, teve como ministro da educação Fernando Haddad.

Após este registro, a montagem da estrutura atualmente disponível segue com o aparecimento de três outras unidades de ensino, que hoje correspondem aos *campi* Picos, Parnaíba e Teresina Zona Sul. Ficou conhecida como fase I da expansão e assim é considerada também pelo TCU, órgão de controle interno da administração pública e responsável pela fiscalização e acompanhamento dos índices e resultados, dentre outros também da função educação do Estado brasileiro.

Sobre a fase II da expansão, a temática é bem explorada na tese de doutoramento do reitor à época, professor Francisco das Chagas Santana, em 2012. O autor realiza um apanhado do período de 2008 a 2010 quando ocorreu a implantação dos *campi*: Angical do Piauí, Corrente, Paulistana, Piri-piri, São Raimundo Nonato e Uruçuí.

Há de se destacar que, nesse período, ocorreu, com a Lei nº 11.892, de 29 de dezembro de 2008 (BRASIL, 2008), a transformação do CEFET-PI em Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia. A partir daí a instituição traz o formato multicampi e não mais um conjunto de unidades descentralizadas de ensino. Além disso, sua estrutura administrativa seguiu os padrões vistos nas universidades. Passava então a contar com uma unidade administrativa centralizada chamada reitoria e um conjunto de 05 (cinco) pró-reitorias.

Por fim a instituição ganhou a configuração atual entre 2010 e 2013, ao final da fase III da expansão, com a construção dos *Campi* Oeiras, São João do Piauí, Pedro II, Campo Maior, Cocal e Valença.

### 3.3. Os *Campi* do IFPI e a Mobilidade Urbana das Cidades onde Estão Situados.

Uma escola sem alunos é uma edificação sem vida, carente de legitimidade e sem sustentabilidade social. Invocando os conceitos de Serva (2012), na busca constante pela reafirmação de uma legitimidade construída nos seus 110 (cento e dez)

---

<sup>8</sup> Elio Gaspari (nascido em Nápoles, 1944) é jornalista e escritor ítalo-brasileiro.

anos de história, os Institutos Federais, antes CEFETs<sup>9</sup> e, em sua origem, Escolas de Aprendizizes Artífices, através do trabalho de seus gestores, atualmente planejam, elaboram e executam políticas públicas no sentido de promover uma educação de excelência direcionada às demandas sociais. Em nível local, o IFPI, assim como qualquer instituição de ensino, precisa estar respaldado em números positivos no cenário da educação no estado do Piauí para gozar de sustentabilidade.

A política pública de apoio ao discente, através do serviço gratuito de transporte coletivo de alunos, foca superar as limitações de mobilidade urbana vivenciadas nas cidades onde os *campi* estão encravados assim como possíveis limitações econômicas de seu público-alvo. Neste sentido, alterando a ordem posta localmente, respaldada pelas leis vigentes, a instituição procura sanar a lacuna estrutural existente.

A mobilidade urbana refere-se às condições de deslocamento da população no espaço geográfico das cidades. O termo é geralmente empregado para referir-se ao trânsito de veículos e também de pedestres, seja através do transporte individual (carros, motos, etc.), seja através do uso de transportes coletivos (PENA, 2019).

O tema também é bem vinculado ao transporte coletivo por Rodrigues e Sorratini (2006, p. 01) que esclarecem a total importância do transporte coletivo para seus usuários, a saber:

[...] O transporte coletivo tem importância fundamental dentro do contexto geral do transporte urbano, na medida em que é essencial para a população de baixa renda é, ao mesmo tempo, uma importante alternativa a ser utilizada como estratégia para redução das viagens por automóvel, contribuindo para a redução dos congestionamentos, da poluição ambiental, dos acidentes de trânsito e do consumo de combustível [...].

Estudar as dificuldades e possíveis causas que possam estar impactando no acesso e permanência do aluno deve ser uma constante para qualquer instituição de ensino. Estudos como este proporcionam o lastro usado para a elaboração de planos de ações e políticas públicas que se proponham a inovar como instrumento de transformação do cenário atual da educação em sua região.

A gestão escolar no âmbito da administração pública tem particularidades que passam, em parte, pela identificação dos obstáculos que se apresentam ao seu público-alvo, os alunos mais carentes. Uma ferramenta de grande valia é a assistência

---

<sup>9</sup> Os Institutos Federais foram criados por força da Lei nº 11.892, de 29 de dezembro de 2008, em sua maioria pela transformação dos Centros Federais de Educação, Ciência e Tecnologia já presentes nos diversos estados da nação.

estudantil, temática já trabalhada no capítulo 2 desta dissertação. As dificuldades decorrentes da necessidade de meios de transporte para o deslocamento casa-escola, escola-casa, podem manter relação com as condições de desenvolvimento humano e econômico das cidades.

Considerando, hipoteticamente, a sede da prefeitura das cidades o ponto mais central das mesmas, ao se realizar um levantamento das distâncias entre os *campi* e os centros urbanos das cidades onde estão encravados, utilizando a ferramenta mapas do *Google*, pode-se dizer que esta é, em média, de 4,23 quilômetros, observado ainda um desvio padrão de 2,04, como pode ser visto no quadro abaixo.

Visando atendimento dos educandos distribuídos no perímetro urbano e rural das cidades, sabe-se que o percurso do veículo de transporte coletivo precisa ir além dessas distâncias. As rotas praticadas estão apresentadas na mesma tabela para embasamento das análises.

Tabela 3 - Desvio Padrão e Média das Distâncias Entre os *Campi* e as Prefeituras das Cidades

<b>DISTÂNCIAS ENTRE <i>CAMPUS</i> E PREFEITURA (EM QUILOMETROS)</b>				
<b>IDHM</b>	<b>CIDADE</b>	<b>CAMPUS</b>	<b>Ref. (Prefeitura)</b>	<b>Rota (km)</b>
0,6180	JOSÉ DE FREITAS	IFPI CAMPUS AVAN. JOSÉ DE FREITAS	5	8
0,7510	TERESINA	IFPI CAMPUS TERESINA ZONA SUL	1,4	8
0,7000	FLORIANO	IFPI CAMPUS FLORIANO	4	14
0,6870	PARNAÍBA	IFPI CAMPUS PARNAÍBA	6,1	9
0,6310	URUCUÍ	IFPI CAMPUS URUCUÍ	8,4	17
0,6000	PAULISTANA	IFPI CAMPUS PAULISTANA	5,9	12
0,6420	CORRENTE	IFPI CAMPUS CORRENTE	0,9	21
0,6350	PIRIPIRI	IFPI CAMPUS PIRIPIRI	5,1	13
0,6610	SÃO RAIMUNDO	IFPI CAMPUS SÃO RAIMUNDO NONATO	0,8	12
0,6450	SÃO JOÃO	IFPI CAMPUS SÃO JOÃO DO PIAUÍ	0,4	8
0,6340	OEIRAS	IFPI CAMPUS OEIRAS	5,1	16
0,5710	PEDRO II	IFPI CAMPUS PEDRO II	4,3	12
0,6470	VALENÇA	IFPI CAMPUS VALENÇA	3,4	11
0,6560	CAMPO MAIOR	IFPI CAMPUS CAMPO MAIOR	5,4	18
0,4970	COCAL	IFPI CAMPUS COCAL	3,3	10
0,6300	ANGICAL DO PIAUÍ	IFPI CAMPUS ANGICAL	0,2	-
0,6980	PICOS	IFPI CAMPUS PICOS	9,2	-
0,5640	PIO IX	IFPI CAMPUS AVANÇ. PIO IX	2,5	-
0,7510	TERESINA	IFPI CAMPUS AVANÇ. DIRCEU	11,5	-
0,7510	TERESINA	IFPI CAMPUS TERESINA CENTRAL	1,3	-
<b>Média</b>			<b>4,4</b>	
<b>Desvio Padrão</b>			<b>3,0</b>	

Fonte: O próprio autor.

Ainda explorando os dados disponíveis na tabela acima, pode ser evidenciada a situação do *Campus* Uruçuí. É nesta cidade que ocorre o maior distanciamento entre o *campus* e o centro urbano, embora não tenha a maior rota. O efeito oposto ocorre com o *Campus* Corrente. O mesmo é encravado no coração da cidade, ao lado da prefeitura e a rota do ônibus é a maior. Neste caso, o transporte precisa percorrer dois trechos diferentes, um para coleta em área mais a oeste em uma “perna de rota” mais curta e, em seguida, numa segunda área, onde percorre trecho maior pela área mais central da cidade. O efeito da centralidade, neste caso, não se mostrou benéfico.

As grandes distâncias, a falta de condições econômicas de grande parte dos municípios e até mesmo o número populacional diminuto são fatores que podem ser considerados condições proibitivas quando o assunto é o acesso ao ensino técnico e superior em boa parte do país. A instalação de um campus do Instituto Federal do Piauí em uma cidade do interior do estado requer estudo preliminar de forma a buscar as garantias necessárias à sustentabilidade de suas condições de funcionamento, tais como: razoável procura, proximidade a centros urbanos, atividade econômica e assim por diante. Ainda reside, nesta análise, a diferença de condições de acesso observadas entre zonas urbanas e rurais de um mesmo município. Os critérios utilizados para a definição da localização dos campi representam importante divisor de águas para o sucesso da política educacional que se busca.

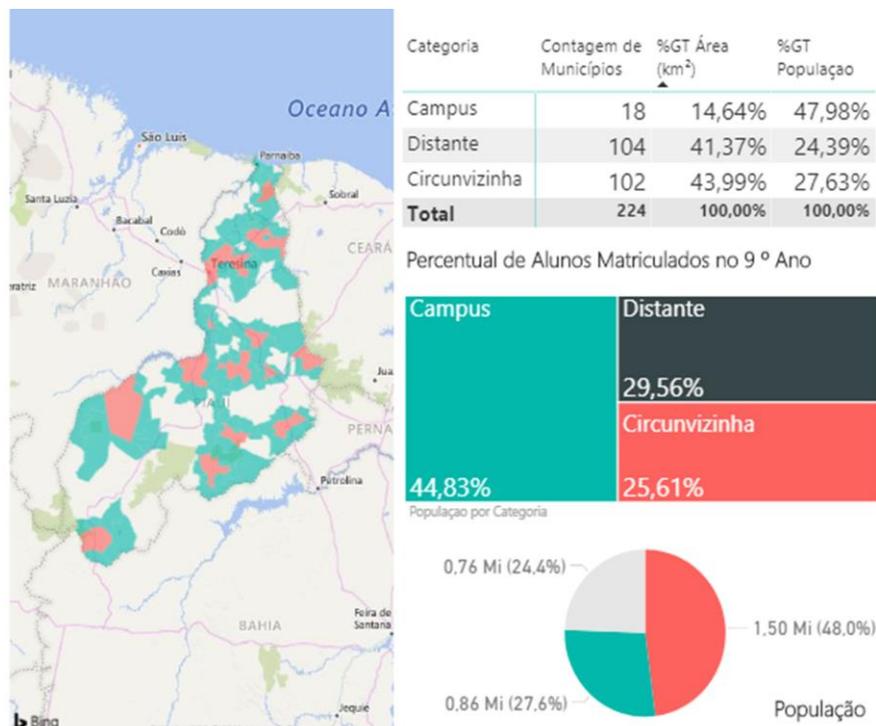
A Figura 3 foi elaborada através da utilização de software *microsoft power bi* que proporciona a montagem de quadros informacionais capazes de apresentar uma quantidade maior de informação. Foram coletados dados da população das cidades piauienses, assim como representações gráficas de suas divisas com o objetivo de analisar as proporções numéricas e territoriais quanto à oferta de ensino técnico expressa pela presença do IFPI no mapa piauiense. Na mesma representação gráfica, foram carregados dados do número de matrículas no 9º (nono) ano do ensino fundamental, o público-alvo dos institutos, quer dizer, os possíveis interessados, ingressantes nos cursos de nível técnico, profissionalizante.

Dada a capacidade da ferramenta citada em processar os dados disponíveis em seu banco de dados com base em critérios gráficos, foi possível realizar as análises que seguem.

É válido fazer destaque ao Portal QEdu, fonte dos dados utilizados no quadro informacional mostrado acima. Trata-se de uma *startup* criada pela Fundação Lemann

em 2012 que disponibiliza dados sobre a educação no país mediante uso de ferramentas tecnológicas inovadoras.

Figura 3 – Quadro Informacional – Análise Territorial do Acesso ao Ensino do IFPI



Fonte: QEDU, 2018; IBGE, 2010.

Ainda observando a representação gráfica, pode-se indicar que a distribuição das matrículas no 9º ano, em 2015, no estado do Piauí, indica que o grupo populacional alcançado é de 70,44%. Este percentual compreende o grupo atendido diretamente com a presença de um campus do IFPI em sua cidade, que é da ordem de 44,83%, e o das cidades circunvizinhas, 25,61%. Apenas 29,56% do público-alvo dos cursos técnicos do IFPI estão em áreas em que a distância se destaca como fator proibitivo ao seu acesso à educação técnica e profissionalizante ofertada.

A racionalidade e a tomada de decisão na administração pública é tema focado por alguns estudos científicos. Conforme Costa e Silva (2016), que abordam a temática das políticas públicas baseadas em evidência, essa têm se tornado uma parte fundamental da forma de agir de muitos governos.

À primeira vista o processo de tomar decisões parece ser trivial, por ser corriqueiro, entretanto nem sempre pode ser considerado simples, uma vez que, por mais recorrente que possa parecer uma tomada de decisão, esta sempre implicará em ganhos ou/ e perdas, o que muitas vezes não é uma tarefa viável de se prever, uma vez que tomamos decisões a todo o momento, com diferentes níveis de importância, em circunstâncias mutáveis, e com diferentes níveis de consciência (COSTA; SILVA, 2016, p. 125).

As evidências funcionam, assim, como provas para a tomada de decisão, abrangendo resultados de pesquisas, bem como consenso de especialistas reconhecidos onde se incluíam fatos ou dados oriundos de análises previamente desenvolvidas (STETLER *et al.*, 1988).

O desenho final da distribuição dos *campi* no território piauiense pode não ter sido o ideal, haja vista a possibilidade de não ter havido uma análise satisfatória do ponto de vista do maior alcance e impacto social. Uma análise qualitativa mais superficial poderia indicar a inadequação da localização do *Campus* Angical, por exemplo, dada a proximidade de outros centros urbanos mais populosos em um raio de alcance não muito grande. No entanto, o que se observa, na prática, é um caso de sucesso (vide rápida análise realizada no tópico 2.4 do capítulo 2 deste trabalho). Oportunamente o citado tópico fala sobre o elevado potencial de atratividade desse *campus*.

Os IFs em sua tessitura presente guardam a natureza de relações sociais, econômicas, culturais e políticas, que mediam essa modalidade de ensino. As diferentes conjunturas, no que é estrutural, mantêm o viés da negociação pelo alto e sob um horizonte de projeto societário e de desenvolvimento de natureza modernizante conservadora. Ideário do progresso e da expansão de fronteiras para, hoje, o grande capital financeiro, industrial e do agronegócio e de serviços (FRIGOTTO, 2015, p. 92).

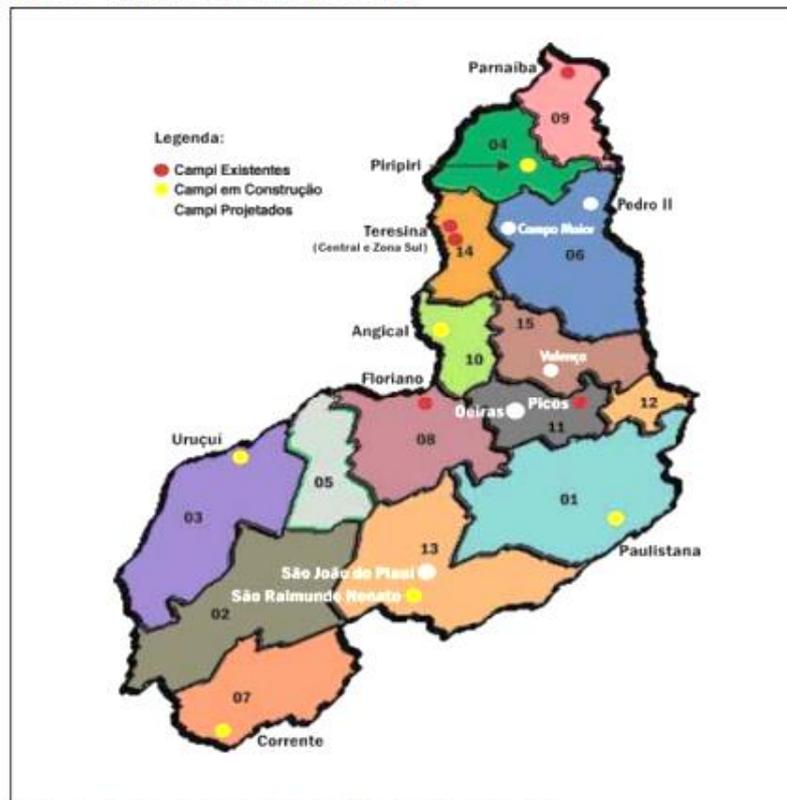
O trecho de Frigotto (2015) acima apresenta um contexto bastante divergente daquele que se observa na tese de doutorado do professor Francisco das Chagas Santana, ex-reitor do IFPI, que esteve à frente da instituição no período de expansão mais vigoroso. Segundo o ex-reitor, os critérios de escolha das cidades onde os *campi* do IFPI foram implantados a partir de 2008 se deram da seguinte forma:

No estado do Piauí, a escolha dos municípios para serem implantados os *campi* do Instituto Federal do Piauí até 2013 (mapa 09) se deu mediante critérios estabelecidos pelo Ministério da Educação (MEC). O documento criado pelo MEC, sobre o Plano de Expansão da Rede Federal de Educação Tecnológica, estabelecendo a definição da cidade-polo, define como critérios:

- distribuição territorial equilibrada das novas unidades de ensino;
- cobertura do maior número possível de mesorregiões;
- sintonia com os Arranjos Produtivos Locais (APLs);
- aproveitamento de infraestruturas físicas existentes nos municípios;
- identificação de potenciais parcerias (SANTANA, 2012, p. 88).

Figura 4 - Microrregiões do Piauí

Mapa 09 - Expansão do IFPI até 2013.

Microrregiões do Piauí: Implantação dos *campi* do IFPI

- |                                         |                                                         |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 01 - Alto Médio Canindé                 | 09 – Litoral Piauiense ( <i>Campus do IFPI</i> )        |
| 02 - Alto Médio Gurgueia                | 10 – Médio Parnaíba Piauiense ( <i>Campus do IFPI</i> ) |
| 03 - Alto Parnaíba Piauiense            | 11 – Picos ( <i>Campus do IFPI</i> )                    |
| 04 – Baixo Parnaíba Piauiense           | 12 – Pio IX                                             |
| 05 – Bertolínia                         | 13 – São Raimundo Nonato ( <i>Campus IFPI</i> )         |
| 06 – Campo Maior (IFPI)                 | 14 – Teresina (02 <i>Campi do IFPI</i> )                |
| 07 – Chapada do Extremo Sul Piauiense   | 15 – Valença                                            |
| 08 – Floriano ( <i>Campus do IFPI</i> ) |                                                         |

Fonte: Santana, 2012.

Ao fazer menção ao documento referencial do MEC, Santana (2012) argumenta a favor da objetividade da escolha sem margem para a ocorrência de negociações. Os critérios citados são melhor compreendidos quando associados à observação das áreas onde os *campi* estão situados, conforme o mapa 09 utilizado pelo autor.

Gouveia e Silva (2017) ao problematizarem o processo de expansão dos Institutos Federais em artigo relata que, à luz de Gramsci (2000 apud GOUVEIA; SILVA, 2017), o poder local materializa a prática da pequena política, em detrimento da grande política. A citada referência se faz mais concreta nas entrelinhas seguintes, ao falar sobre o poder das municipalidades quando da oportuna expansão. Segundo

eles, o jogo de poder decisório de instalação dos *campi* centrou-se na autonomia dos municípios:

[...] detentores reais do uso do solo, acaba por ser um obstáculo ao próprio avanço do nacional/global, pois sobre o poder local estão estabelecidas relações de poder historicamente produzidas, opressoras de projetos em escala nacional que possam construir relações menos desiguais na sociedade (COSTA; SILVA, 2017, p. 2).

Cabe aqui salientar que as críticas colocadas não estão a serviço da política ultraliberal demagoga praticada pelo atual governo; servem como reflexão para aqueles que acreditam no ensino público de qualidade e que pode, conhecendo estas e outras temáticas, contribuir para torná-la cada vez melhor.

Outra análise possível, embora posterior, sobre o impacto e alcance social da atual conjuntura de distribuição dos *campi* é aquela feita com base no índice de desenvolvimento humano das localidades atendidas. As desigualdades e o descompasso econômico considerado no desenvolvimento de cada microrregião não devem ser os fatores únicos para uma análise conclusiva sobre a localização para a instalação de um *campus*.

A realização desta pesquisa oportunizou o acesso e conhecimento sobre a documentação existente que formaliza o recebimento em doação de praticamente todos os imóveis onde vieram a ser instalados os *campi*. A exceção da documentação do *Campus* Teresina Zona Sul, foi possível ter acesso a 14 dos 15 *campi* que possuem transporte de alunos. Em sua grande maioria, 6 casos, foram recebidos em doação mediante autorização através de lei municipal, em 04, por meio de iniciativa própria de um particular. Neste último caso, certamente o entendimento foi construído pelo prefeito à época.

O caso do imóvel recebido na cidade de Paulistana (PI) é o que mais chama a atenção. Com base na redação que consta na escritura pública de doação, tratou-se de um terreno de 50 mil m<sup>2</sup> doados por uma professora, parte de um terreno maior recebido em herança. Trata-se de Maria Ascelina Batista que, em um ato de grande maturidade social, certamente escreveu seu nome na história da instituição. Um quadro resumo é apresentado em anexo ao final deste capítulo com as principais informações sistematizadas.

Supondo exclusiva análise sobre o IDHm, levar a instalação de um *campus* a cidades de menor posicionamento no ranking pode ocasionar um efeito muito nocivo: a falta de público-alvo da política educacional. Via de regra, as cidades menores

possuem índices de IDHm menores e formam uma quantidade pequena de alunos ao final do ensino fundamental e ensino médio, público-alvo dos IFs. É lógica a suposição de que, para uma capacidade instalada de oferta de 300 vagas anuais para cursos de nível técnico integrado ao médio ou concomitante no *campus*, seria necessário público formado em suas proximidades que, no mínimo, superasse esse quantitativo.

Fazendo um recorte com base nos dados da última PNUD, 2010, já bastante discutida no segundo capítulo desta pesquisa, é possível montar o seguinte panorama.

Tabela 4 – Comparativo de IDHm Educação 2010 das Cidades do Piauí

Ranking PI IDHM	Município	IDHM Médio do Território de Desenvolvimento	IDHM 2010	IDHM Educação 2010
1º	Teresina (PI)	0,4961	0,7510	0,7070
2º	Floriano (PI)	0,4458	0,7000	0,6330
3º	Picos (PI)	0,4525	0,6980	0,6210
4º	Parnaíba (PI)	0,4013	0,6870	0,6040
6º	São Raimundo Nonato (PI)	0,4542	0,6610	0,5870
7º	Campo Maior (PI)	0,4556	0,6560	0,5660
9º	Valença do Piauí (PI)	0,4799	0,6470	0,5660
10º	São João do Piauí (PI)	0,4542	0,6450	0,5670
11º	Corrente (PI)	0,4632	0,6420	0,5400
13º	Piripiri (PI)	0,4244	0,6350	0,5330
14º	Oeiras (PI)	0,4663	0,6340	0,5470
16º	Uruçuí (PI)	0,4885	0,6310	0,5160
17º	Angical do Piauí (PI)	0,4961	0,6300	0,5550
26º	José de Freitas (PI)	0,4961	0,6180	0,5120
42º	Paulistana (PI)	0,4201	0,6000	0,4720
104º	Pedro II (PI)	0,4244	0,5710	0,4280
117º	Pio IX (PI)	0,4525	0,5640	0,4400
221º	Cocal (PI)	0,4013	0,4970	0,3340

Fonte: IPEA, 2010.

Em artigo de 2019, do site da PNUD Brasil, o diretor do Escritório do Relatório de Desenvolvimento Humano da PNUD, Pedro Conceição, em visão contingencial, afirma:

Embora muitos concordem que a desigualdade é extremamente importante, o consenso sobre seu motivo e o que fazer a seu respeito é menor. Precisamos aprimorar os cálculos para melhor descrever o que é a desigualdade, e para ter uma compreensão mais profunda de como ela mudará devido às transformações econômicas, sociais e ambientais que estão em desdobramento em todo o mundo. Só assim, poderemos conceber as opções políticas que possam efetivamente enfrentá-la (CONCEIÇÃO, 2019).

Estas são evidências de que a tomada de decisão na administração pública, que vise garantir o maior atendimento ao interesse público, maior impacto social, não é tarefa fácil.

### 3.4 A Expansão dos Institutos Federais e as Bases da Transformação da Política de Transporte de Alunos.

A expansão do ensino superior no país e, em particular, nos Institutos Federais é temática de uma boa quantidade de estudos recentes. Dedicados ao aprofundamento desta discussão, trazem grande enfoque à transformação do cenário da educação pública em nível federal. Considerados balizadores nesta pesquisa, tais estudos apresentam perspectivas variadas sobre o contexto de mudança e a nova configuração consequência de tal mudança.

Mais adiante, os resultados desta pesquisa apresentarão as evidências que vinculam a forma como aconteceu a expansão do Instituto Federal do Piauí ao necessário surgimento da política de transporte de alunos. Este é o quebra-cabeças chave para o entendimento sobre o quão importante é a política institucional de transporte de alunos para o Instituto Federal do Piauí.

Com base na contextualização feita por Pinho (2011), cientista político, em seu artigo para o IPEA, a governança de esquerda na América Latina e, em particular, no caso brasileiro, a partir de 2003, trouxe consigo uma vertente social mais próxima da formulação de políticas em diversas áreas de atuação do Estado. Na educação, observou-se grande expansão do ensino técnico e superior, promovida diretamente pela esfera federal de governo, necessariamente fortalecida pela expansão econômica ávida por mão de obra.

Embora fortalecido nas regiões metropolitanas, este processo de expansão contemplou regiões onde até então o ensino técnico e superior não havia marcado presença. Isto evidenciou outra característica do processo, a interiorização da expansão, destacada pelo próprio MEC em seu site da seguinte forma:

A educação superior brasileira registra avanços nos últimos sete anos. Desde 2003, estão em funcionamento 106 novos *campi* universitários e outros 19 devem funcionar a partir deste ano. O número de cidades atendidas passou de 114 em 2003 para 219 no ano passado. Até o fim de 2010, serão 229 os municípios com pelo menos uma unidade federal de educação superior (MEC, 2018).

As evidências levam ao lógico raciocínio de que o gestor público, guiado pela decisão política de considerar cidades com menores índices de desenvolvimento humano, visou contemplar uma política compensatória. No Piauí, esse contexto de baixo desenvolvimento é agravado pelo fator distância dos *campi* aos centros urbanos escolhidos, ganhando especial atenção neste tópico.

Os fatores que podem ter influenciado e o impacto da tomada de decisão por oportunidade da escolha da localização dos *campi* foram aqui abordados. Sem almejar indicar qualquer culpabilidade ou julgar os atos e decisões tomadas, cabe o estudo sobre os seus efeitos.

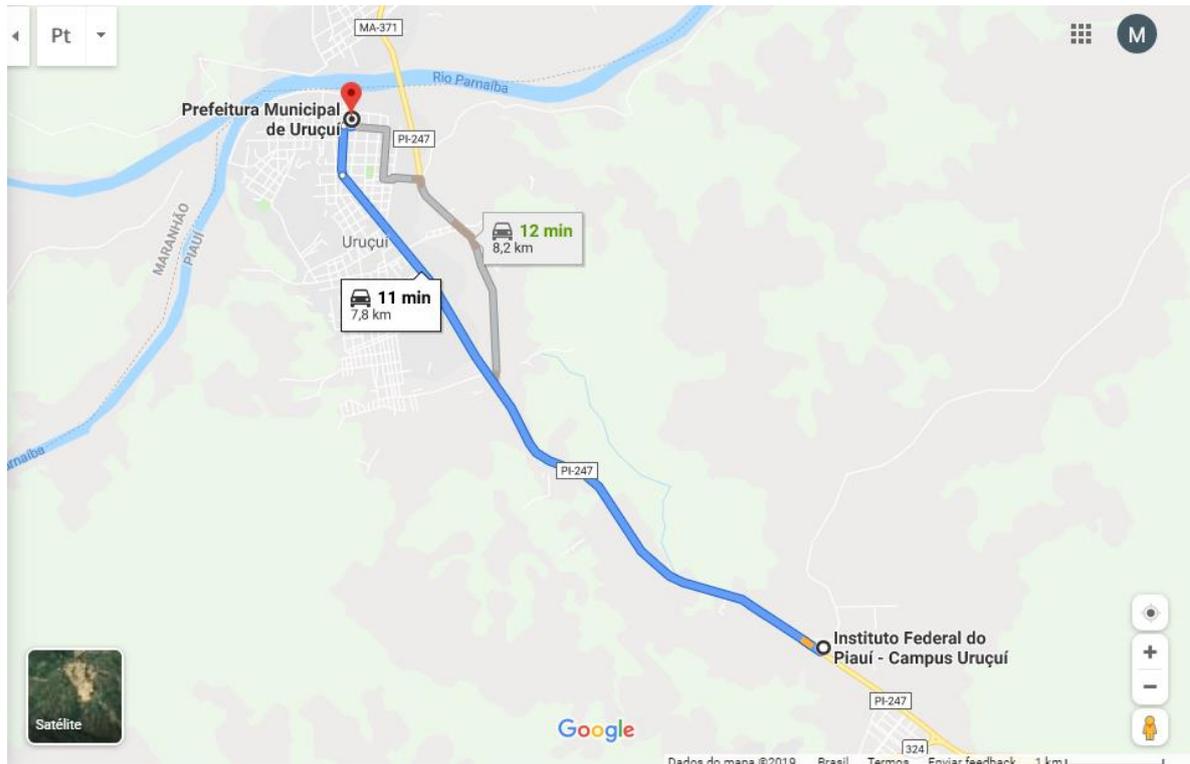
Com o objetivo de tornar o entendimento mais concreto acerca da situação, os casos mais emblemáticos foram apresentados mediante visualizações em mapas. A seguir duas imagens são apresentadas com o mesmo enquadramento, quer dizer, na mesma proporção e distância.

A noção de distanciamento é bem compreendida com a representação feita através da aplicação de mapas do *Google*, chamada *maps*. O *print* mostrado a seguir captura a cidade de Uruçuí e destaca o percurso da prefeitura, encravada no centro urbano e de maior concentração populacional daquela municipalidade, até o IFPI *Campus* Uruçuí.

Embora a cidade de Uruçuí tenha IDHm-Renda 2013 de 0,614, estando posicionado em 17º no ranking estadual, seu IDHm-Educação 2013 é de 0,516, ficando somente em 34º. Considerado mediano, este índice tende a melhorar com a presença de um *campus* do IFPI, que representa importante oferta de cursos em nível técnico e superior direcionados à vocação econômica da região.

Entre a oferta e o acesso aos cursos do *campus* existe uma distância de 7,8 quilômetros, mostrados na figura. Essa distância, segundo relatos colhidos em visita ao local, representa importante obstáculo a ser vencido pelos alunos e familiares. Não havendo disponibilidade de uma política de mobilidade urbana na cidade feita por transporte coletivo tarifado, o meio de locomoção mais usado para ir ao IFPI é o ônibus gratuito, ofertado pela instituição de ensino.

Figura 5 – Distância da Prefeitura ao IFPI Campus Uruçuí



Fonte: GOOGLE, 2019.

Além de um ônibus do IFPI, o serviço de transporte de alunos no *Campus* Uruçuí conta com outra opção disponibilizada pela prefeitura da cidade, um reforço que, segundo relatos colhidos pessoalmente no local, é fruto da reivindicação da comunidade acadêmica, acatada pelo dirigente da cidade ante a grande procura.

O veículo faz rotas extras no mesmo percurso realizado pelo ônibus do IFPI reforçando a capacidade de transporte nos horários de maior demanda, no primeiro e último horário além de outra rota às 18 horas. O *campus* conta com o transporte em pelo menos 11 (onze) horários diferentes.

É válido evidenciar que ambos os veículos são exclusivos para a finalidade discutida neste estudo: o transporte de alunos. A disponibilidade desta ferramenta mostra-se segundo os mesmos relatos como sendo uma valiosa assistência estudantil. Relatos deram conta da ocorrência de um manifesto na porta da prefeitura quando da mudança da titular do poder executivo municipal, justificado pela reivindicação da retirada do ônibus identificado na Figura 7 mostrada a seguir.

Figura 6 – Desembarque dos Alunos no *Campus Uruçuí*



Fonte: O próprio autor.

Figura 7 - Desembarque do ônibus cedido pela prefeitura no *Campus Uruçuí*



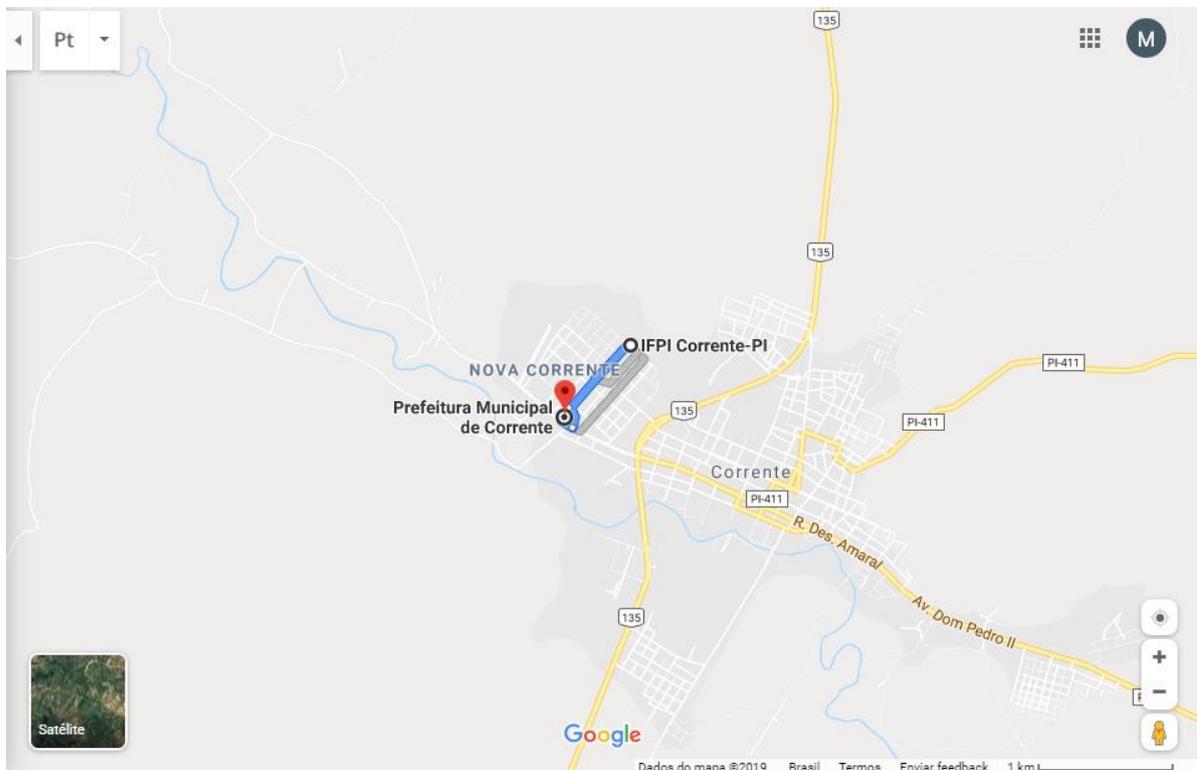
Fonte: O próprio autor.

O segundo caso emblemático, mas em situação oposta, ocorre no *Campus Corrente*, que fica situado próximo à prefeitura da cidade. Neste caso, o efeito da centralidade trouxe a necessidade de buscar as áreas mais populosas através de dois

trechos de rotas para abranger toda sua área urbana. Esta observação indica que ali ocorre uma ação compensatória da ausência de algum serviço de transporte coletivo público, não agravada pelo distanciamento do *campus*, mas pela maior efetividade de acesso com a opção de um meio de locomoção gratuito.

A cidade de Corrente, situada a 864 km da capital, teve índice IDHm-Educação 2013 de 0,540 ocupando a 21ª colocação no ranking estadual dessa área. Bom comparativo se faz pela distância que se observa no mapa mostrado a seguir, cuja escala é a mesma do mapa apresentado para a cidade de Uruçuí.

Figura 8 – Distância da Prefeitura ao IFPI *Campus* Corrente



Fonte: GOOGLE, 2019.

Enquanto uma situação configura distanciamento excessivo, outra mostra os efeitos da centralidade de sua localização. Os dois *campi* estão igualmente situados em cidades que não oferecem opção de transporte coletivo urbano. Ambas as cidades colocam o IFPI na situação de ter que suprir a ausência de tal política criando os meios de garantia de acesso à educação.

A seguir é mostrada uma imagem do desembarque dos alunos no Campus Corrente após a primeira rota, antes das 07 (sete) horas da manhã. O veículo percorre dois trechos, em sentidos opostos, com vistas a uma coleta eficaz dos alunos, e isso

proporciona ao *Campus Corrente* o título de maior percurso utilizado dentre todos os *campi*.

Figura 9 – Desembarque dos Alunos na Chegada da Rota da Manhã.



Fonte: O próprio autor.

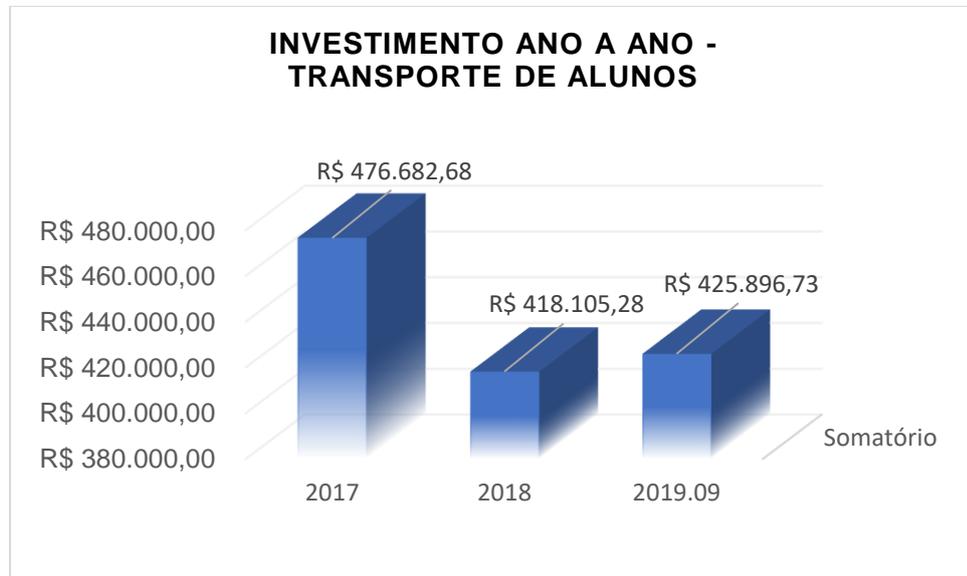
Todas as soluções possíveis passam pela maior disponibilidade de recursos, seja para adequação da rota, aumento da frequência de saídas, contratação de mais motoristas ou aquisição de outro ônibus. Ao ser questionada sobre a situação, a direção-geral informou já ter procedido a readequação de horários das aulas do ensino médio e ensino técnico subsequente para que o ônibus fosse melhor aproveitado e reduzisse o número de saídas. A saída que é feita para deixar os alunos que saem do turno da manhã é a mesma que traz os alunos para aulas no começo da tarde.

O imperativo da disponibilidade de recursos se mostra como um fator externo à instituição, uma variável de controle, dado que as políticas gerais sobre o ensino básico, técnico e tecnológico são de controle da União. A seguir o estudo se debruça sobre os dados da execução da despesa obtidos mediante consulta às diversas frações internas da gestão do IFPI.

Com base nos dados obtidos no sistema SIAG, sistema utilizado para realização dos abastecimentos e manutenção dos veículos em geral, a evolução da

despesa com a frota institucional ocorreu como se apresenta em elementos gráficos abaixo.

Gráfico 5 – Investimento Total Anual na Série Histórica 2017 – 2019 – Serviço de Transporte de Alunos



Fonte: SIAG (IFPI, 2018).

A apresentação gráfica de uma informação proporciona melhor percepção, motivo pelo qual se optou por utilizar esse formato. A seguir, são mostrados ainda os dados detalhados por serviço, seja abastecimento ou manutenção em forma de tabela.

Conforme relatórios anuais de gestão do IFPI consultados, período de 2017, 2018 e 2019, sobre informações do Departamento de Logística, fonte oficial de informações acerca das ações da gestão dos valores investidos na frota de veículos, essas ações se dividem em três tipos de atividade, quais sejam: administrativa, visita técnica e transporte de alunos, possuindo paridade aproximada entre elas.

Outro custo representativo, segundo o relatório de gestão (IFPI, 2018), é realizado com pessoal; aquele dedicado ao pagamento dos motoristas que realizam a condução dos veículos. Em 2018, alcançou a cifra de R\$ R\$ 1.925.078,55 enquanto esta mesma despesa, no ano anterior, foi de R\$ 1.636.423,08. Enquanto as despesas com abastecimento e manutenção representam um percentual do investimento total da ordem de 44,05%, somente o gasto com pessoal chega a 55,75%. Outras despesas representaram apenas 0,19% nesse mesmo ano.

Foi destacada, no mesmo relatório, a evolução de 2017 para 2018 da seguinte forma:

Quanto às despesas associadas ao funcionamento da frota, ocorreu um aumento de R\$ 297.935,45 no total de gastos no Setor de Transporte no ano de 2018 em relação a 2017, com destaque para o crescimento do custo em combustíveis (R\$ 203.251,43) em virtude do aumento do valor dos combustíveis no mercado, e no contrato de condução (R\$ 288.655,47) (IFPI, 2018).

A considerar apenas o serviço de transporte de alunos, os dados apresentados pelo Setor de Transportes são os seguintes:

Tabela 5 – Gasto Ano a Ano – Serviço de Transporte de Alunos

<b>Investimento Ano a Ano - Transporte de Alunos</b>					
<b>Ano</b>	<b>Abastecimento</b>		<b>Manutenção</b>		<b>Somatório</b>
2017	R\$	253.635,84	R\$	223.046,84	R\$ 476.682,68
2018	R\$	300.280,17	R\$	117.825,11	R\$ 418.105,28
2019.09*	R\$	240.506,37	R\$	185.390,36	R\$ 425.896,73
<b>Total Geral</b>	<b>R\$</b>	<b>794.422,38</b>	<b>R\$</b>	<b>526.262,31</b>	<b>R\$ 1.320.684,69</b>

\*Valores de 2019 apurados até o fim do mês de setembro.

Fonte: SIAG (IFPI, 2018).

O gráfico 5 e a tabela 5, acima, além de apresentarem a noção real do consumo dos veículos utilizados, mostram que a despesa com manutenção é significativa em relação ao valor gasto com combustível. Constatam-se, dessa forma, a tendência de que em 2019 o valor anual supere o dos anos anteriores.

Outra informação inferida ao se analisarem os dados obtidos é a de que, tendo a frota de ônibus utilizada no serviço idade média de 2,8 anos, conforme o relatório de gestão (IFPI, 2018), os gastos com manutenção se justificam menores que aqueles observados com abastecimentos.

Quadro 2 – Resumo / Informação de Imóveis Recebidos em Doação

Campus	Doador	Titular	Cartório	Comarca	Ranking Tamanho	Área (m²)	Localidade	Endereço	Reitor	Observação
IFPI CAMPUS AVANÇADO JOSÉ DE FREITAS	Governo do Estado	José Wellington Barroso de Araújo Dias	--	--	1	233.767,02	PI 115, Km 02, José de Freitas	Rodovia PI 115, Km 02.	Paulo Henrique Gomes de Lima	Já como IFPI, trâmite realizado na ENGERPI.
IFPI CAMPUS CAMPO MAIOR	Particular	Carlos Augusto Melo Carneiro da Cunha	Único de Notas	Campo Maior	2	100.200,00	Fazendinha	Prolongamento da Av. Nilo de Santana Oliveira, S/N.	Francisco das Chagas Santana	Já como IFPI, terreno recebido diretamente da propriedade de um particular.
IFPI CAMPUS ZONA SUL	Prefeitura				18	0			Francisco das Chagas Santana	A instituição ainda se chamava CEFET-PI.
IFPI CAMPUS FLORIANO	Prefeitura	Manoel Simpício da Silva	3º Ofício - Maria Gonçalves de Carvalho	Floriano	16	13.000,00	Meladão	Rua Francisco Urquiza Machado, 462	José Ferreira Castelo Branco	A instituição ainda se chamava ETFPI.
IFPI CAMPUS PARNAÍBA	Particular	Francisco das Chagas Oliveira Fontenele	1º Ofício	Parnaíba	12	50.012,70	BR 402	Rodovia BR 402 Km 3 s/n, Est. Parnaíba/Chaval	Francisco das Chagas Santana	Ainda como CEFET-PI, terreno recebido diretamente da propriedade de um particular.
IFPI CAMPUS URUCUI	Prefeitura	Francisco Donato Linhares de Araújo Filho	1º Ofício	Uruçuí - Joarez Maia Sobrinho	8	65.000,00	Tucuns	Rodovia PI 247, Km 07, s/n	Francisco das Chagas Santana	A instituição ainda se chamava CEFET-PI.
IFPI CAMPUS PAULISTANA	Particular	Maria Ascelina Batista	1º Ofício	Paulistana	14	50.000,00	Lagoa dos Canudos	Rodovia BR 407, s/n	Francisco das Chagas Santana	Já como IFPI, chama atenção a doadora ser uma professora; propriedade de herança.
IFPI CAMPUS CORRENTE	Prefeitura	João Cavalcante Barros	2º Ofício	Corrente	7	71.793,00	Bairro Nova Corrente	Rua 6, S/Nº	Francisco das Chagas Santana	A instituição ainda se chamava CEFET-PI
IFPI CAMPUS PIRIPIRI	Prefeitura	Odival José de Andrade	1º Ofício	Piripiri	14	50.000,00	Salgado, Bairro Germano	Avenida Rio dos Matos, 1167	Francisco das Chagas Santana	A instituição ainda se chamava CEFET-PI.
IFPI CAMPUS SÃO RAIMUNDO	Prefeitura	Avelar de Castro Ferreira	1º Ofício	São Raimundo Nonato - Abmerval Gomes Dias	4	81.815,50	Primavera	Rodovia BR 020, S/N	Francisco das Chagas Santana	Ainda como CEFET-PI, doado mediante compra da propriedade de Teresa Francisca da Silva.
IFPI CAMPUS SÃO JOÃO DO PI	Secretaria de Agricultura do Piauí	José Wellington Barroso de Araújo Dias			6	71.900,00		Avenida Luís Carvalho, S/N	Francisco das Chagas Santana	Já como IFPI, onde funcionou um parque de exposições na cidade.
IFPI CAMPUS OEIRAS	Prefeitura	Benedito de Carvalho Sá	4º Ofício	Oeiras	3	100.000,00	Uberaba II	Rua Projetada, S/N	Francisco das Chagas Santana	Já como IFPI.
IFPI CAMPUS PEDRO II	Paróquia São José Operário	Sem menção	1º Ofício	Pedro II	18	0	Engenho Novo	Rua Manuel Jorge da Cruz, S/N	Francisco das Chagas Santana	IFPI, prefeito Alvimar Oliveira de Andrade, E.P.D. rerratificada, omitida a área.
IFPI CAMPUS VALENÇA	Prefeitura	Francisco de Assis Alcântara	2º Ofício	Valença do Piauí	9	62.500,00	Bairro Novo Horizonte	Avenida Joaquim Manuel, S/N	Francisco das Chagas Santana	Já como IFPI, realizada desapropriação de propriedade de Geraldo Martins Portela Nunes no valor de R\$ 15.312,50.
IFPI CAMPUS COCAL	Particular	Maria do Livramento Rocha Portela	Wladimir Lopes	Cocal	10	60.000,00	Tanque Velho	Rodovia PI 211, S/N	Francisco das Chagas Santana	Já como IFPI, terreno recebido diretamente da propriedade de um particular.

Fonte: Acesso direto à Documentação dos Imóveis.

## 4 ANÁLISE QUANTITATIVA

O quarto capítulo visa apresentar os números principais obtidos nesta pesquisa. As análises quantitativas realizadas buscam demonstrar o impacto do serviço de transporte de alunos no funcionamento da instituição e dimensionar a importância do mesmo em meio à política de permanência do estudante na instituição.

Nesta fase do estudo são explorados os resultados da pesquisa de campo. Nela, o pesquisador inevitavelmente se depara com as necessidades vividas pelos alunos, todas elas vistas como básicas para sua vida de estudante. Analisar as variáveis de controle mais significativas do ponto de vista do funcionamento da frota vai além de verificar parâmetros, como gastos, rotas, percentual de atendimento. Muitas vezes se observa que as dificuldades vividas pelos alunos vão além da falta de recursos para o deslocamento casa-escola-casa; faltam também recursos para subsistência da família, segundo relatos.

Prova disso foi alcançada em conversas diretas com assistentes sociais dos *campi* que relatam existirem alunos que optam por ficar nas dependências do *campus* desde o início da manhã, quando assistem a suas aulas, até o fim da noite, para assim terem acesso a todas as refeições do dia nos refeitórios da instituição.

Aqui, a proximidade do serviço de transporte às diversas assistências estudantis fica mais que evidente. Esta pesquisa também se utilizou de dados já coletados e disponíveis, referentes ao trabalho de levantamento continuamente realizado pela Pró-reitoria de Extensão. Trata-se de um formulário eletrônico cuja finalidade é específica: conhecer o perfil socioeconômico e educacional dos alunos do IFPI, mas que se mostrou de grande proveito para esta pesquisa. Isto foi possível dada a proximidade das assistências estudantis à política de transporte de alunos.

Para a extensão, a importância deste levantamento reside na necessidade de melhor conhecer o perfil dos alunos e usar as informações na seleção das diversas bolsas pecuniárias concedidas pela instituição conforme regulamentos da Política de Assistência Estudantil (POLAE). Para este estudo, alguns questionamentos existentes no formulário de pesquisa despertaram especial interesse.

O primeiro deles faz referência ao meio de locomoção que os alunos usam ou, no caso dos ingressantes, usarão para se deslocar até o IFPI. O outro questionamento despertou especial interesse em virtude da frequência com que uma resposta se

apresentou. Algo relativamente esperado pela equipe de assistentes sociais. Uma vez que elencaram algumas alternativas como sugestão, a alternativa está posta. Ocorre que, ao questionar sobre possíveis fatores que fariam o aluno desistir do curso, a alternativa: *Dificuldade no deslocamento até o IFPI* obteve importante destaque e será a seguir analisada, assim como outros parâmetros.

#### 4.1 Avaliação sobre os Parâmetros Básicos do Funcionamento do Serviço de Transporte de Alunos no IFPI

Ao procurar as coordenações de transportes de cada *campus*, seção formalmente responsável pela gestão e acompanhamento das atividades do serviço de transporte de alunos em nível local, foram percebidos níveis diferentes de rigor quanto aos controles estabelecidos pelo poder central da instituição. Um formulário básico impresso é o responsável pela captura dos dados que são apurados. Eles fornecem os parâmetros principais do discutido funcionamento, tais como dias e horários de saída e chegada, quilometragem do veículo na saída e chegada, número da catraca na saída e na chegada, além do estado de conservação do veículo a cada passagem de motorista.

Figura 10 – Motorista informando quilometragem e número da catraca



Fonte: O próprio autor.

Observou-se que algumas coordenações utilizam e outras não utilizam o citado formulário, já outras até utilizam, mas não repassam as informações para o Microsoft

Excel para fins de acompanhamento e geração de estatísticas. Outros já fazem o trabalho ideal, realizando a captura dos dados e repassando os formulários preenchidos ao coordenador que, por sua vez, os digita em planilha eletrônica dedicada a este fim e obtém os benefícios de todas as informações estratégicas para tomada de decisão.

Figura 11 – Visão Interna da Lotação, Saída das 6 Horas da Manhã.



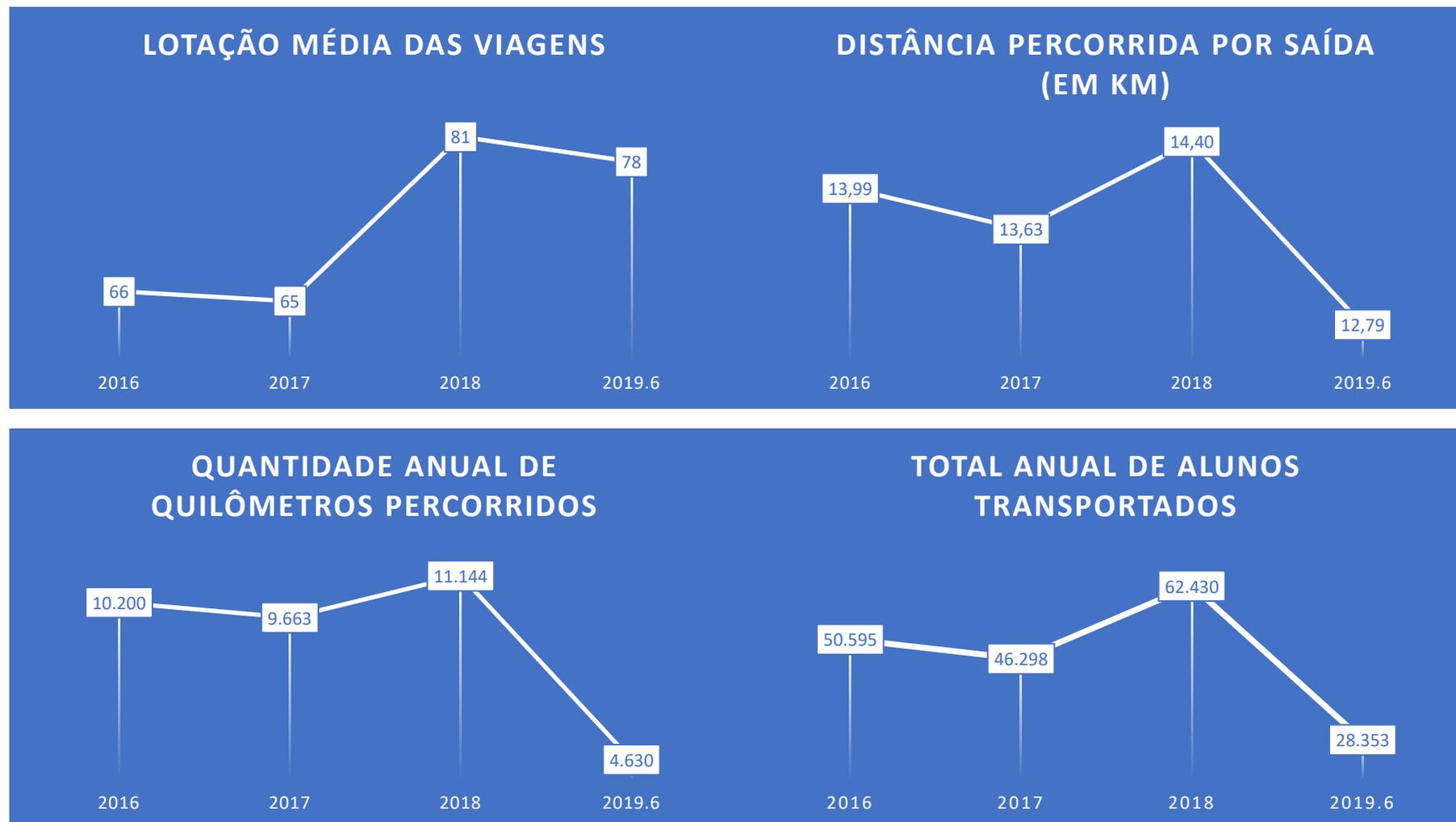
Fonte: O próprio autor.

São exemplos dessas informações os dados de quantidade de saídas por dia, por motorista, quantidade de horas trabalhadas, velocidade média do veículo por motorista, tempo médio do veículo em rota, quantidade de quilômetro percorrido e alunos transportados por rota, dia, mês, ano.

A seguir, um grupo de gráficos são apresentados, como exemplo. Eles trazem a consolidação dos dados gerados pelo funcionamento do serviço no *Campus Oeiras*. Exemplifica um dos casos em que a gestão é levada a rigor, utilizando e seguindo os controles e ferramentas fornecidas pela gestão central da frota, na reitoria, o Departamento de Logística.

Os parâmetros básicos do serviço monitorados e apresentados a seguir são: lotação média das viagens; distância média percorrida por saída (em quilômetro); quantidade total de quilômetros percorridos e total anual de alunos transportados.

Gráfico 6 – Parâmetros Básicos do Serviço de Transporte – Valores Anuais



Fonte: Dados do *Campus* Oeiras – Adaptados pelo autor.

## 4.2 Discussão dos Resultados, Caracterização dos Dados Obtidos

Tratando-se de dados de terceiros, buscou-se uma análise criteriosa da amostra, através de técnicas estatísticas cientificamente respaldadas para que as informações obtidas representem a verdade quando considerada a integralidade da população.

Hoje, a utilização da estatística está disseminada nas universidades, nas empresas privadas e públicas. Gráficos e tabelas são apresentados na exposição de resultados das empresas. Dados numéricos são usados para aprimorar e aumentar a produção. Censos demográficos auxiliam o governo a entender melhor sua população e organizar seus gastos com saúde, educação, saneamento básico, infraestrutura, entre outros. Com a velocidade da informação, a estatística passou a ser uma ferramenta essencial na produção e disseminação do conhecimento. O grau de importância atribuído a ela é tão grande que praticamente todos os governos possuem organismos oficiais destinados à realização de estudos estatísticos (IGNÁCIO, 2011, p. 177).

Em artigo para a Revista Paranaense de Desenvolvimento sobre a importância da estatística para o processo de conhecimento e tomada de decisão, Ignácio (2011) buscou contextualizar a representatividade do uso de métodos estatísticos ao citar Rao (1997), um dos mais importantes estatísticos do século XX. Para este, a estatística pode ser definida, de forma simples e objetiva, pela equação: “conhecimento incerto + conhecimento sobre a incerteza = conhecimento útil” (IGNÁCIO, 2010, p.4). Neste sentido, o objetivo da estatística é analisar os dados disponíveis e que estão sujeitos a certo grau de incerteza no planejamento e obtenção de resultados.

Utilizou-se, neste estudo, uma amostra bastante representativa, considerando que 5300 alunos foram consultados, em uma população de 16.760, segundo dados de 2018 obtidos na PNP 2019 (Plataforma Nilo Peçanha), o que perfaz um percentual de 31,62%. Foram considerados estudantes matriculados e cursando a partir do primeiro ao último semestre dos diversos cursos ofertados nos *campi* do IFPI. A consulta, que é feita anualmente, foi realizada durante os primeiros meses após o início das aulas. Os questionários foram aplicados por meio eletrônico – Google Forms® e disponibilizados nos laboratórios de informática para o preenchimento. Após coletados os formulários preenchidos, o serviço de assistência social de cada campus informou o fechamento da pesquisa e o link gerado pela PROEX tornou-se indisponível para receber novas respostas, fechando a coleta.

Das diversas informações levantadas no questionário, apenas 15 (quinze) foram requisitadas e utilizadas nesta análise. Embora o foco e objetivo principal da pesquisa promovida pela PROEX seja a construção do perfil dos alunos do IFPI, dada a necessidade de informações complementares, outros parâmetros são levantados e que não aproveitados de forma mais intensa por aquela pró-reitoria, oportunamente serviram de lastro para a realização da análise aqui proposta sobre a política de transporte de alunos da instituição.

Por meio da amostra, a tão verbalizada importância do serviço de transporte de alunos para o ensino foi transformada em números que, de forma respaldada, falam sobre a realidade atual. A temática debatida no segundo e terceiro capítulos está numericamente apresentada neste.

A seguir, uma tabela resumo apresenta em detalhes os números de matrículas ativas por *campus*, identificando o universo da pesquisa, assim como a quantidade de respondentes da amostra obtida, classificados como veteranos ou ingressantes.

Tabela 6 - Resumo do Universo da Pesquisa e Amostra Utilizada

Distribuição de Matrículas Ativas por <i>Campus</i> / Turno										
(STA) Serviço de Transporte de Alunos										
STA	SIGLA	Campus	Manhã (m)	Integral (i)	Tarde (t)	Noite (n)	TOTAL	Ingressante	Veterano	Amostra
Não	ANG	IFPI CAMPUS ANGICAL	148	0	160	300	608	372	65	437
Sim	JFT	IFPI CAMPUS JOSÉ DE FREITAS	22	0	68	0	90	24	18	42
Não	PIX	IFPI CAMPUS PIO IX	58	0	9	61	128	0	1	1
Não	DIR	IFPI CAMPUS DIRCEU	136	0	108	0	244	115	52	167
Sim	CAM	IFPI CAMPUS CAMPO MAIOR	55	154	63	131	403	214	46	260
Sim	COC	IFPI CAMPUS COCAL	355	35	141	39	570	227	34	261
Sim	COR	IFPI CAMPUS CORRENTE	271	20	198	352	841	203	81	284
Sim	FLO	IFPI CAMPUS FLORIANO	220	53	316	527	1.116	197	147	344
Sim	OEI	IFPI CAMPUS OEIRAS	152	188	125	206	671	394	79	473
Sim	PAR	IFPI CAMPUS PARNAÍBA	261	0	296	308	865	433	84	517
Sim	PLT	IFPI CAMPUS PAULISTANA	114	12	208	271	605	205	118	323
Sim	PII	IFPI CAMPUS PEDRO II	241	0	105	181	527	52	15	67
Não	PIC	IFPI CAMPUS PICOS	334	0	115	452	901	4	0	4
Sim	PIR	IFPI CAMPUS PIRIPIRI	189	7	91	376	663	154	80	234
Sim	SJP	IFPI CAMPUS SAO JOÃO DO PI	151	0	0	390	541	1	0	1
Sim	SRN	IFPI CAMPUS SAO RAIMUNDO	158	0	163	336	657	369	16	385
Não	TCE	IFPI CAMPUS TERESINA CENTRAL	833	241	1.576	1.996	4.646	544	308	852
Sim	TZS	IFPI CAMPUS TERESINA ZONA SUL	404	16	542	540	1.502	160	119	279
Sim	URU	IFPI CAMPUS URUCUÍ	182	112	89	312	695	16	9	25
Sim	VLC	IFPI CAMPUS VALENÇA	195	49	91	152	487	279	65	344
<b>Totalização</b>			<b>4.479</b>	<b>887</b>	<b>4.464</b>	<b>6.930</b>	<b>16.760</b>	<b>3.963</b>	<b>1.337</b>	<b>5.300</b>
Representação percentual da amostra no total:										31,62%

Embora não tenha impactado nos resultados, os *campi* destacados em amarelo tiveram amostra inexpressiva.

Fonte: O próprio autor.

### 4.3 Importante Análise Marginal

Com a finalidade de melhor qualificar a amostra, acerca da identificação do estudante, eles foram categorizados em duas situações: veteranos e ingressantes. Este componente é importante porque, enquanto o veterano conhece mais os serviços ofertados pelo campus, assim como possui maior clareza acerca de seu local de moradia, o ingressante não tem este entendimento bem formado, podendo ser levado a responder de forma equivocada os questionamentos que envolvam a utilização do serviço de transporte de alunos.

Tabela 7 - Classificação Quanto ao Ingresso

Identificação do Estudante	Total	%
Estudante ingressante	3.963	70,89%
Estudante veterano	1.337	23,92%
(vazio)	290	5,19%
<b>Total Geral</b>	<b>5.590</b>	<b>100%</b>

Fonte: O próprio autor.

Embora não esteja no centro do interesse desta pesquisa, o resultado observado quanto ao ingresso, mostrado na Tabela 7 acima, merece ser destacado. Esta é uma pesquisa cuja realização é orientada pela PROEX e foca os ingressantes do período 2018.1, que representam 70,89% da amostra; no entanto, diversos *campi* obtiveram dados de todos os seus estudantes, outros 23,92% são veteranos e ainda 5,19% não responderam a essa pergunta. Isto não prejudica a análise a que se propõe este estudo, na verdade, o enriquece, mas percebe-se a existência de um ruído de comunicação. Observou-se que alguns *campi* não realizaram as coletas utilizando o mesmo formulário da forma como foi recomendada ou não realizaram a aplicação por motivos ainda desconhecidos.

Com base nesses esclarecimentos, nas tabelas que compõem este estudo ganharam destaque os *campi* que apresentaram alguma distorção. Embora a análise detalhada *campus a campus* as evidencie, a análise global da informação permanece íntegra e sem prejuízos, dado o tamanho representativo da amostra.

Os fatos analisados a seguir na *tabela 8*, elaborada pelo autor, têm a finalidade de mostrar o detalhamento por *campus* da classificação dos alunos quanto à situação ingressante / veterano, mostrada resumidamente pela *tabela 7*.

Tabela 8 - Classificação Quanto ao Ingresso Detalhado por *Campus*

Campus	Estudante ingressante		Estudante veterano		(vazio)		Total Geral
	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	
Angical	372	85,13%	65	14,87%	0	0,00%	437
Campo Maior	214	82,31%	46	17,69%	0	0,00%	260
Cocal	227	86,97%	34	13,03%	0	0,00%	261
Corrente	203	71,48%	81	28,52%	0	0,00%	284
Dirceu	115	68,86%	52	31,14%	0	0,00%	167
Florianópolis	197	57,27%	147	42,73%	0	0,00%	344
José de Freitas	24	57,14%	18	42,86%	0	0,00%	42
Oeiras	394	83,30%	79	16,70%	0	0,00%	473
Parnaíba	433	83,75%	84	16,25%	0	0,00%	517
Paulistana	205	63,47%	118	36,53%	0	0,00%	323
Pedro II*	52	75,36%	15	21,74%	2	2,90%	69
Picos	4	1,37%	0	0,00%	288	98,63%	292
Pio IX*	0	0,00%	1	100,00%	0	0,00%	1
Piripiri	154	65,81%	80	34,19%	0	0,00%	234
São João do PI*	1	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	1
São Raimundo Nonato	369	95,84%	16	4,16%	0	0,00%	385
Teresina Central	544	63,85%	308	36,15%	0	0,00%	852
Teresina Zona Sul	160	57,35%	119	42,65%	0	0,00%	279
Uruçuí*	16	64,00%	9	36,00%	0	0,00%	25
Valença	279	81,10%	65	18,90%	0	0,00%	344
<b>Total Geral</b>	<b>3.963</b>		<b>1.337</b>		<b>290</b>		<b>5.590</b>

\* *Campi* que tiveram representatividade da amostra prejudicada, mas que dentro da análise geral não promoveu impactos significativos

Fonte: O próprio autor.

Sendo o IFPI instituição pública de ensino cuja vocação, já debatida nesta dissertação, é de direcionamento às demandas sociais e atendimento dos filhos dos desfavorecidos da fortuna, outra informação considerada neste estudo, por melhor qualificar a análise, é a condição de beneficiário de programas de transferência de renda.

O recorte a seguir apresentado visa responder qual o percentual global de beneficiários existentes na instituição e se este é coerente com sua vocação. A análise sobre o quantitativo de beneficiários de programas de transferência de renda apresentou como resultado uma pequena maioria por parte dos não beneficiários, com os seguintes números por *campus*:

Tabela 9 - Beneficiários de Programa de Transferência de Renda

Beneficiários de Programa de Transferência de Renda					
Campus	Análise detalhada por <i>campus</i>				Total Geral
	Não		Sim		
Angical	188	43,02%	249	56,98%	437
Campo Maior	135	51,92%	125	48,08%	260
Cocal	119	45,59%	142	54,41%	261
Corrente	143	50,35%	141	49,65%	284
Dirceu	128	76,65%	39	23,35%	167
Floriano	229	66,57%	115	33,43%	344
José de Freitas	22	52,38%	20	47,62%	42
Oeiras	230	48,63%	243	51,37%	473
Parnaíba	393	76,02%	124	23,98%	517
Paulistana	182	56,35%	141	43,65%	323
Pedro II*	32	46,38%	37	53,62%	69
Picos	179	61,30%	113	38,70%	292
Pio IX*	1	100,00%	0	0,00%	1
Piripiri	105	44,87%	129	55,13%	234
São João do PI *	1	100,00%	0	0,00%	1
São Raimundo Nonato	208	54,03%	177	45,97%	385
Teresina Central	558	65,49%	294	34,51%	852
Teresina Zona Sul	189	67,74%	90	32,26%	279
Uruçuí *	11	44,00%	14	56,00%	25
Valença	201	58,43%	143	41,57%	344
<b>Total Geral</b>	<b>3.254</b>	<b>58,21%</b>	<b>2.336</b>	<b>41,79%</b>	<b>5.590</b>

Fonte: O próprio autor.

Em números exatos, a amostra apresentou um percentual de 58,21% de não beneficiários de Programas de Transferência de Renda (PTR) contra 41,79% de beneficiários. Em 06 (seis) dos *campi* contemplados, a amostra expôs um percentual de alunos beneficiários maior que 50%. Do total de beneficiários dos diversos programas de transferência de renda, 96,49% são beneficiários do Bolsa Família, programa de maior capilaridade do governo.

Outro recorte possível, no qual alguma mudança poderia ser esperada, é o cenário de comparação do público da capital com o público das demais cidades do estado. No entanto, esta expectativa não se confirma, pois, se considerados na amostra apenas os *campi* do interior do Piauí, o percentual de não beneficiários fica praticamente o mesmo, caindo apenas de 58,21 para 55,43% a participação dos não beneficiários dos programas de transferência de renda.

Já o levantamento amostral sobre o tipo de escola de origem dos alunos, informação de importância mais destacada para análises relacionadas à qualidade do ensino, apresentou a seguinte dispersão por *campus*:

Tabela 10 - Tipo de Escola de Origem

Campus	Filantrópica		Particular		Pública		Total Geral
	Qtd	%	Qtd	%	Qtd	%	
Angical	2	0,46%	52	11,90%	383	87,64%	437
Campo Maior	1	0,38%	9	3,46%	250	96,15%	260
Cocal	0	0,00%	14	5,36%	247	94,64%	261
Corrente	0	0,00%	34	11,97%	250	88,03%	284
Dirceu	7	4,19%	15	8,98%	145	86,83%	167
Floriano	1	0,29%	49	14,24%	294	85,47%	344
José de Freitas	0	0,00%	0	0,00%	42	100,00%	42
Oeiras	1	0,21%	10	2,11%	462	97,67%	473
Parnaíba	4	0,77%	85	16,44%	428	82,79%	517
Paulistana	0	0,00%	11	3,41%	312	96,59%	323
Pedro II*	2	2,90%	7	10,14%	60	86,96%	69
Picos	4	1,37%	38	13,01%	250	85,62%	292
Pio IX*	0	0,00%	0	0,00%	1	100,00%	1
Piripiri	3	1,28%	10	4,27%	221	94,44%	234
São João do PI*	0	0,00%	0	0,00%	1	100,00%	1
São Raimundo Nonato	2	0,52%	50	12,99%	333	86,49%	385
Teresina Central	43	5,05%	78	9,15%	731	85,80%	852
Teresina Zona Sul	8	2,87%	15	5,38%	256	91,76%	279
Uruçuí*	0	0,00%	0	0,00%	25	100,00%	25
Valença	0	0,00%	39	11,34%	305	88,66%	344
<b>Total Geral</b>	<b>78</b>	<b>1,40%</b>	<b>516</b>	<b>9,23%</b>	<b>4.996</b>	<b>89,37%</b>	<b>5.590</b>

Fonte: O próprio autor.

Com base nos números gerais acima observados, pode-se afirmar que 90,77% dos alunos do IFPI vêm de escola pública ou filantrópica e que apenas 9,23% são oriundos de escola particular. Esta análise faz emergir um cenário que se mostra coerente com os propósitos e a vocação da instituição.

#### 4.4 O Foco na Análise do Serviço de Transporte de Alunos

Depois de qualificada a amostra e superficialmente conhecido o perfil dos alunos da instituição *locus* desta pesquisa, passa-se a analisar os dados diretamente relacionados ao serviço de transporte de alunos.

Com o objetivo de melhor compreender e qualificar a análise proposta neste estudo e levando em conta o fato de o foco da pesquisa ser o Serviço de Transporte de Alunos (STA), os *campi* foram categorizados em dois grupos: os que possuem STA e os que não possuem STA. A codificação assumida é de 0 (zero) para os *campi* cujo transporte de alunos é ausente e 1 (um) para o grupo em que o mesmo está presente.

O primeiro questionamento diretamente relacionado ao impacto do serviço na comunidade acadêmica dimensiona quão representativa é a opção oferecida pelo Instituto Federal do Piauí como meio de locomoção. Diante de toda a contextualização já feita nesta pesquisa acerca da importância da oferta deste serviço em nenhum argumento foi utilizada, até aqui, a quantificação numérica dessa representatividade / importância.

Ao serem questionados sobre que meio de locomoção utilizam ou utilizarão para ir ao IFPI, a resposta majoritária para o Grupo 1, em destaque na Tabela 11 abaixo, foi a opção do ônibus gratuito, elencada entre 10 alternativas, ofertada pela instituição. Tal política veio preencher lacunas deixadas pela ausência de políticas locais nas cidades do interior quanto à oferta de transporte público, ainda que pago.

Buscando o refinamento da análise proposta, o agrupamento dos *campi* por disponibilidade do serviço mostrou que, no grupo que não conta com a opção de ônibus gratuito ofertado pela instituição, a opção de transporte coletivo pago se sobressai. Ao se analisar a localização dos *campi* que não contam com o serviço, grupo 0, pode-se observar que alguns *campi* representativos deste grupo estão situados em cidades de grande porte e que possuem política local de mobilidade urbana.

Os *campi* mais representativos deste grupo são: Teresina Central e Picos, situados em cidades que oferecem transporte público tarifado. Os outros *campi* deste grupo possuem menor representatividade no quantitativo absoluto apurado pela amostra. São eles: *Campus Angical* e os *Campi Avançados* de Pio IX e Dirceu.

Tabela 11 - Meio de Locomoção

Meio de Locomoção	Grupo de Campus				Total Geral
	Grupo 0 (Sem STA)		Grupo 1 (Com STA)		
A pé, em situação de falta de recurso	43	2,50%	140	3,72%	183
A pé, em situação de proximidade do Instituto	66	3,84%	84	2,23%	150
Bicicleta, em situação de insuficiência de recursos	12	0,70%	34	0,90%	46
Bicicleta, em situação de proximidade do Instituto	19	1,10%	20	0,53%	39
Carro ou moto, em situação de carona	69	4,01%	270	7,18%	339
Carro próprio	8	0,47%	51	1,36%	59
Moto própria	107	6,22%	452	12,02%	559
Ônibus gratuito	232	13,49%	1979	52,63%	2211
Transporte coletivo pago	1039	60,41%	553	14,71%	1592
Transporte escolar pago	125	7,27%	177	4,71%	302
<b>Total Geral</b>	<b>1720</b>		<b>3760</b>		<b>5480</b>

Fonte: O próprio autor.

Pode-se observar que houve 110 abstenções ao responderem este questionamento, justificando a diferença de 5.590 respondentes nos itens anteriores contra 5480 neste, distorção também observada em questionários seguintes.

Ao colocar em destaque o público beneficiário do Bolsa Família, o meio de locomoção que aparece como o mais buscado é o ônibus gratuito. Obtém-se coerentemente, neste caso, um índice levemente superior, de 45,57% contra 40,35% do público em geral. É o ônibus gratuito, como meio de locomoção, que possui os maiores percentuais dentre os beneficiários do Bolsa Família e o público em geral; apresenta-se, portanto, como uma alternativa unânime.

Tabela 12 - Meio de Locomoção por Público em Geral e Bolsa Família

O Meio de Locomoção usado pelos alunos que recebem Bolsa Família (BF) X Público Geral	Benef. BF		Público Geral	
	Qtd	%	Qtd	%
A pé, em situação de falta de recurso	86	3,89%	183	3,34%
A pé, em situação de proximidade do Instituto	58	2,62%	150	2,74%
Bicicleta, em situação de insuficiência de recursos	17	0,77%	46	0,84%
Bicicleta, em situação de proximidade do Instituto	17	0,77%	39	0,71%
Carro ou moto, em situação de carona	131	5,93%	339	6,19%
Carro próprio	7	0,32%	59	1,08%
Moto própria	185	8,37%	559	10,20%
Ônibus gratuito	1.007	45,57%	2.211	40,35%
Transporte coletivo pago	562	25,43%	1.592	29,05%
Transporte escolar pago	140	6,33%	302	5,51%
<b>Total Geral</b>	<b>2.210</b>		<b>5.480</b>	

Fonte: O próprio autor.

Neste ponto das discussões, é importante destacar que os resultados apresentados foram alcançados mediante uso de dados de pesquisa já realizada por terceiros e que sobre os mesmos foram aplicados os devidos tratamentos estatísticos. Há que se considerar que, para esta análise, alguns questionamentos foram muito adequados, outros com ressalva, e que a opção por não realizar nova coleta de dados, fazendo as adequações necessárias no formulário de pesquisa, se deu para evitar maior demanda de tempo e custos envolvidos.

O elaborador do formulário de pesquisa não considerou distinguir a opção ônibus gratuito institucional de outras possíveis opções de ônibus gratuito. Entende-se que essa opção é interpretada pelo respondente como sendo o Serviço de Transporte de Alunos oferecido pela instituição, por se apresentar como opção escolhida em maior quantitativo por alunos veteranos, conhecedores da existência e disponibilidade do serviço. Justifica-se ainda a interpretação acima pela ocorrência de maior incidência dessa opção nos *campi* em que o serviço de transporte de alunos é oferecido por veículo institucional.

Para melhor ilustrar a temática a seguir abordada, faz-se importante conhecer a V Pesquisa Nacional de Perfil Socioeconômico e Cultural dos(as) Graduandos(as) das IFES – 2018. Um grande estudo conduzido pela ANDIFES, Associação Nacional dos Dirigentes das Instituições Federais de Ensino Superior. Sobre a decisão de abandonar o curso, o documento produzido pela Universidade Federal de Uberlândia assevera:

Existe uma relação entre distância percorrida e desejo de abandonar o curso, mas é uma fraca. À medida que aumenta a distância para o deslocamento, cresce a frequência com que discentes pensam em abandonar seus cursos. Os dados da V Pesquisa mostram que, entre estudantes que se deslocam “Menos de 1 km”, a metade já pensou em abandonar o curso. Entre discentes que precisam se deslocar “Entre 1 e 5 km”, 51,9% já pensaram em abandono. O deslocamento de “5 a 10 km” eleva este percentual para 52,5%; de “10 a 50 km” é de 53,9%, de “50 a 100 km” é de 55,9% e mais de 100 km permanece próximo à última faixa, com 55,8% (FONAPRACE/ANDIFES, 2019, p. 232).

Nesta pesquisa a temática ficou evidenciada pelo questionamento: “Quais fatores poderiam fazer você desistir desse curso? (Marcar até duas opções)”. A possibilidade de informar até dois fatores gera duas categorias, aquela lembrada primeiro, supostamente mais importante, e uma segunda, de importância secundária. A combinação formada pelas duas opções cria uma nova opção que, no estudo

estatístico, passa a ter destaque dada a importância da combinação de fatores, agora conjugados.

Inicialmente apresentou-se análise sobre os fatores de uma possível desistência contadas unitariamente as opções oferecidas pelo formulário. A partir daí, ocorre a seguinte distribuição conforme alternativas. Apenas os 10 (dez) fatores mais citados foram considerados, haja vista a ocorrência de inúmeros deles por ter sido disponibilizada a opção “outros” na qual o respondente poderia alegar qualquer motivo pessoal. A vantagem desse formato de questionário é deixar que algum fator não inicialmente pensado possa emergir em meio às alternativas mais citadas.

Tabela 13 - Fatores de Desistência do Curso

<b>Fatores de uma Possível Desistência do Curso</b>	<b>º</b>	<b>QTD</b>	<b>%</b>
Dificuldade no deslocamento até o IFPI	1	2.976	43,65%
Dificuldade no aprendizado somado a notas baixas e/ou reprovações	2	1.560	22,88%
Não recebe benefício	3	855	12,54%
Dificuldade em conciliar tempo de estudo e trabalho	4	514	7,54%
Falta de identificação com o curso	5	461	6,76%
Problemas de adaptação ou de relacionamento com professores e colegas	6	292	4,28%
Desinteresse pelos estudos	7	100	1,47%
Falta de confiança no IFPI e interesse em estudar em outra instituição	8	53	0,78%
Dificuldades financeiras	9	4	0,06%
Problemas de saúde	10	3	0,04%
		<b>6.818</b>	<b>100%</b>

Fonte: O próprio autor.

O fator mais relevante, com o dobro da representatividade numérica em relação ao segundo fator, foi a dificuldade no deslocamento até o IFPI, com 43,65%. Esta informação é de destacada importância na validação da afirmação empírica de que o serviço de transporte de alunos é importante para o funcionamento do *campus* e frequentemente ouvida nas visitas realizadas. Importante também foi a assertiva conferida à decisão tomada ainda em 2014 pela gestão de realizar tal investimento assim como pela necessidade de reafirmá-la e aperfeiçoá-la.

Os resultados da pesquisa somados aos da V Pesquisa Nacional de Perfil Socioeconômico e Cultural dos(as) Graduandos(as) das IFES revelaram a segunda lacuna que vem a ser preenchida pela política aqui estudada, o fator distância. Discutida e coerentemente confirmada pelos números das pesquisas, a política pública de transportes de alunos do IFPI propicia a correção de uma falha causada pela ausência de políticas locais nas cidades em que está presente.

O fator distância evidenciou-se como de grande importância. Os alunos, em suas respostas, confirmaram a necessidade de transporte para seu deslocamento, assim como sua indisponibilidade tem grande peso para uma possível desistência.

O uso dos critérios colocados pelo MEC para a escolha das cidades mostrou-se impreciso, até mesmo vago, pois, segundo a tese de doutoramento do então reitor, Francisco das Chagas Santana, acabou por validar fatores outros na escolha das localidades em que os *campi* foram edificadas. Além das barreiras motivacionais e financeiras, existe a barreira física do distanciamento.

Seguindo a análise proposta, mostrou-se válida a apresentação da distribuição de respostas considerando alternativas com até dois fatores de desistência, conjugados com o agrupamento já conhecido de oferta ou não do serviço de transporte de alunos, como segue:

Tabela 14 - Fatores de Desistência por Grupo de *Campus*

Fatores de Desistência	Grupo de Campus				Total Geral
	Grupo 0 (Sem STA)		Grupo 1 (Com STA)		
Dificuldade em conciliar tempo de estudo e trabalho	68	4,58%	199	6,25%	267
Dificuldade no aprendizado somado a notas baixas e/ou reprovações	173	11,66%	711	22,32%	884
Dificuldade no aprendizado somado a notas baixas e/ou reprovações. Falta de identificação com o curso	28	1,89%	62	1,95%	90
Dificuldade no deslocamento até o IFPI	679	45,75%	1217	38,20%	1896
Dificuldade no deslocamento até o IFPI Dificuldade em conciliar tempo de estudo e trabalho	45	3,03%	85	2,67%	130
Dificuldade no deslocamento até o IFPI Dificuldade no aprendizado somado a notas baixas e/ou reprovações	129	8,69%	202	6,34%	331
Dificuldade no deslocamento até o IFPI Não receber benefício	169	11,39%	252	7,91%	421
Falta de identificação com o curso	78	5,26%	170	5,34%	248
Não receber benefício	80	5,39%	205	6,43%	285
Problemas de adaptação ou de relacionamento com professores e colegas	35	2,36%	83	2,61%	118
<b>Total Geral</b>	<b>1484</b>		<b>3186</b>		<b>4670</b>

Fonte: O próprio autor.

A maior frequência apresentada em ambos os grupos de *campi*, conforme categorização inicialmente justificada, foi a “Dificuldade no deslocamento até o IFPI”. Este fator para desistência é mais sentido nos *campi* que não possuem a oferta do serviço de transporte, o que indica a necessidade de sua instalação, haja vista a

comprovada existência de demanda reprimida. Em números absolutos, chama atenção o grupo de campi que conta com a disponibilidade do serviço, com 1.217 ocorrências como fator exclusivo para desistência.

Ao realizar o cruzamento das informações *meio de locomoção e fatores para desistência*, chegou-se ao resultado apresentado na tabela acima. Dos 10 (dez) meios de locomoção mais citados, em 08 (oito) deles os alunos responderam que a dificuldade de deslocamento até o IFPI é o fator de desistência mais representativo. Ficou claro que esse fator de desistência é mais importante para aqueles que têm como meio de locomoção o transporte coletivo pago.

Tabela 15 - Meio de Locomoção X Fatores de Desistência

Meio de Locomoção	Fatores de Desistência (mais representativos)		
Ônibus gratuito	39,53%	Dificuldade no deslocamento até o IFPI	33,96% (633 de 1864)
Transporte coletivo pago	29,22%	Dificuldade no deslocamento até o IFPI	51,74% (713 de 1378)
Moto própria	9,84%	Dificuldade no deslocamento até o IFPI	28,23% (131 de 464)
Carro ou moto, em situação de carona	6,45%	Dificuldade no deslocamento até o IFPI	47,04% (143 de 304)
Transporte escolar pago	5,75%	Dificuldade no deslocamento até o IFPI	46,13% (125 de 271)
A pé, em situação de falta de recurso	3,46%	Dificuldade no deslocamento até o IFPI	44,79% (73 de 163)
A pé, em situação de proximidade do Instituto	2,71%	Dificuldade no aprendizado somado a notas baixas e/ou reprovações	35,94% (46 de 128)
Carro próprio	1,25%	Dificuldade em conciliar tempo de estudo e trabalho	18,64% (11 de 59)
Bicicleta, em situação de insuficiência de recursos	0,98%	Dificuldade no deslocamento até o IFPI	21,74% (10 de 46)
Bicicleta, em situação de proximidade do Instituto	0,83%	Dificuldade no deslocamento até o IFPI	23,08% (9 de 39)
<b>Total Geral</b>	<b>4.716</b>		

Fonte: O próprio autor.

O fator de desistência: "Dificuldade no deslocamento até o IFPI", apresentou maior representatividade percentual nos *campi* que não possuem STA. Este grupo de campus evidenciou 45,96% contra 36,92% do grupo de *campi* cujos alunos sabem que podem contar com o serviço de transporte.

Por fim, isolando a dificuldade no deslocamento até o IFPI como fator a ser comparado nos diversos *campi*, montou-se um panorama que se faz interessante para analisar o impacto da política dos diversos contextos. Trata-se da tentativa de

identificar que *campus* pode sentir maior prejuízo, neste caso direto ao ensino, com a falta da política de transporte gratuito de alunos.

Tabela 16 - Análise Conjunta do Impacto Causado pela Ausência do Transporte Gratuito

Análise de Fatores para Desistência				
Maiores Frequências por Campus				
º	%	Campus	Categ.	% Médio
2	53,03%	Angical	Sem STA	45,96%
3	50,36%	Dirceu	Sem STA	
6	44,38%	Teresina Central	Sem STA	
11	36,07%	Picos	Sem STA	
		Pio IX	Sem STA	
1	53,47%	Teresina Zona Sul	Com STA	36,92%
4	45,50%	Cocal	Com STA	
5	44,88%	Campo Maior	Com STA	
7	42,43%	Parnaíba	Com STA	
8	41,52%	Oeiras	Com STA	
9	40,85%	São Raimundo Nonato	Com STA	
10	36,11%	José de Freitas	Com STA	
12	35,77%	Valença	Com STA	
13	34,17%	Piripiri	Com STA	
14	33,88%	Corrente	Com STA	
15	25,45%	Pedro II*	Com STA	
16	23,66%	Floriano*	Com STA	
17	22,22%	Paulistana*	Com STA	
		São João do PI	Com STA	
		Uruçuí	Com STA	

Fonte: O próprio autor.

Por falta de representatividade no tamanho das amostras dos *campi* Uruçuí, São João do Piauí e Pio IX, a análise não se apresenta completa, no entanto é válido o resultado alcançado pelo panorama montado na Tabela 16. Nela, é possível identificar, em ordem decrescente de importância, o possível impacto que a indisponibilidade da política causaria.

Dentre os *campi* que não contam atualmente com o serviço, esta análise passa pela percepção do quanto ela é esperada pela comunidade acadêmica. Neste cenário, os alunos sentem, junto com os responsáveis, pais e familiares, a necessidade de solucionar a transposição da dificuldade do deslocamento diário até o *campus*. Na cidade de Angical do Piauí, percebeu-se a maior representatividade desse fator para uma possível desistência.

Dentre os *campi* que contam atualmente com o serviço de transporte, o destaque ficou por conta do *campus* Teresina Zona Sul, situado na capital. Mostrando um contrassenso nas análises até agora evidenciadas, os números podem revelar fatores ainda não abordados. Sabe-se que o fator que levou à disponibilidade de um veículo para o transporte escolar naquele *campus* foi a violência urbana. Tendo sido motivo de manifestações dos alunos nas dependências do *campus* e até mesmo na mídia televisiva local, relatos dão conta de que a pauta de reivindicação sempre foi a tomada de providências por parte da gestão para contrapor a violência urbana vivenciada nas proximidades do *campus*, sobretudo no deslocamento feito até as paradas de ônibus, consideradas distantes.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observando o contexto das Políticas Públicas voltadas ao atendimento da educação no IFPI assim como o assistencialismo social em suas regras mais gerais, foi oportunizado o debate de ideias e o conhecimento acerca de posicionamentos de diversos autores sobre a temática. Diante do que foi colocado e lembrando os propósitos do segundo capítulo, esclarecimentos importantes foram trazidos à luz. Buscou-se evidenciar de forma lúcida as circunstâncias que levaram o Instituto Federal do Piauí (IFPI) a adotar uma política pública mais vigorosa quanto ao transporte escolar do que em qualquer outro estado. De forma não superficial, o trabalho buscou abordar a temática principal e construir entendimentos.

O tema é merecedor de atenção, por representar “ponto fora da curva” tanto quando se trata da assistência estudantil tradicional quanto quando se fala em disponibilidade de transporte escolar em nível de governo federal. Foi possível, no início deste trabalho de pesquisa, resgatar e evidenciar o aspecto assistencialista presente desde a fundação do ensino profissionalizante no Brasil e fazer uma explanação acerca de conceitos e aspectos teóricos sobre a assistência estudantil e suas características no âmbito do IFPI. Também foi bastante explorada a cronologia da expansão do Instituto em território piauiense, as condições econômicas e de desenvolvimento humano das cidades piauienses nas quais estão encravados os diversos *campi*. Foram apresentados ainda dados acerca do volume orçamentário que a assistência estudantil empregou no período de 2010 a 2017 e pelo menos um verdadeiro caso de *campus* de sucesso, que comprovadamente transformou o cenário educacional da cidade onde foi instalado, assim como sua microrregião.

O capítulo 2 desta pesquisa explorou a política pública estudada como uma das que buscam corrigir a ausência de política pública estadual e municipal que se encarregue de uma adequada oferta de transporte urbano nas cidades do interior. Embora o atendimento se restrinja à capital de forma mais ampla e estruturada, em mais duas ou três cidades do interior piauiense a oferta existe, apesar de deficitária. A falta de políticas públicas encarregadas de dotar as cidades de melhor mobilidade urbana, sejam elas alternativas pagas ou gratuitas, trazem aos pais de alunos a necessidade de arcar com os custos do deslocamento através de meios próprios e

que comumente não são apenas através do uso de uma bicicleta ou deslocamento a pé, dado que a distância dos *campi* aos centros urbanos costuma ser grande.

Por fim, evidenciou a importância da disponibilidade e continuidade do funcionamento do serviço de transporte escolar como uma assistência singularmente necessária às condições piauienses, dadas todas as circunstâncias já discutidas.

Com vistas ao fechamento dos entendimentos apresentados nos demais capítulos, é possível evidenciar primeiramente a vocação assistencialista própria da rede federal de educação básica, técnica e tecnológica desde sua origem e apresentar os argumentos que indicam o quanto ela era revertida em favor das elites à época e o quanto os sucessivos governos militares da Primeira República imprimiram sua marca na formação dos desfavorecidos seja afastando-os da ociosidade, seja utilizando-se desta instituição como controle social das pessoas empobrecidas.

Em seguida, abordou-se o distanciamento dos *campi* do IFPI e as limitações de mobilidade urbana nas cidades onde a instituição está presente. As informações foram consolidadas por meio de levantamento em mapas das distâncias reais de cada caso comparando com o tamanho das rotas que precisam ser feitas para atender o público-alvo. A partir daí a temática passou a ser a expansão do IFPI e as dificuldades decorrentes da localização dos *campi*. Comprovadamente situados longe dos centros urbanos, os critérios recomendados pelo MEC parecem ter sido insuficientes para uma acertada tomada de decisão. Coletaram-se evidências sobre os critérios utilizados na escolha das cidades com base em trabalho científico produzido pelo reitor à época sobre o tema e foram contrapostos à lógica de outros autores que questionam a eficácia e efetividade do processo de expansão e interiorização dos Institutos Federais pelo país.

Por fim, passou-se a analisar os caminhos para o aprimoramento e consequentes melhorias no atendimento ao educando ao tempo em que se enriqueceu a discussão sobre a temática. Foram selecionados dois casos emblemáticos abordando o fenômeno causado pelo distanciamento excessivo e pela centralidade da localização dos *campi*.

Como sugestão a ser deixada, fica a possibilidade de ampliação do escopo, para que novas pesquisas busquem associar a política de transporte de alunos com a área de ensino, buscando a proposição de uma melhor aplicação de recursos, seja por adequação de percursos, horários de rotas, que se relacionem com o horário das

aulas e de funcionamento do refeitório institucional, seja por planejamento dos critérios de expansão e assim por diante.

Finalmente, resgataram-se as temáticas dos capítulos iniciais através da abordagem quantitativa, com a utilização de dados já existentes e a exploração dos mesmos no sentido da extração e produção de informações.

Falou-se sobre a metodologia empregada, como se procederam as visitas realizadas aos *campi* e a seguir oportunizou-se o melhor conhecimento sobre a dimensão da política estudada. Foi tomado como exemplo o caso concreto do *campus* Oeiras por ter maior nível de rigor nos controles. Os números apresentaram que a lotação média nas viagens, em 2019, (com 78 alunos) está muito próxima da capacidade máxima dos veículos, que é de 81 passageiros. Isso significa que o ônibus tem andado lotado em rotas que possuem em média de 12,7 a 14,4 quilômetros, e que, a cada ano, a média de alunos transportados tem sido de 46,2 a 62,4 mil alunos, em um total anual de quilômetros percorridos que chega a 11 mil.

O conhecimento passou a se formar também sobre a temática da vocação institucional: o assistencialismo. Muito provavelmente, pela primeira vez, a instituição obteve números globais estatisticamente respaldados sobre o perfil do alunado que a compõe. A pró-reitoria que detém os dados não realizara, até a presente data, consolidação dos mesmos, pois não é seu foco; apenas considerara recortes por *campus*. Ficou demonstrado que a política, na forma em que atualmente é praticada pelo IFPI, possui identificação com seu propósito que é de atender os desfavorecidos da fortuna. Os números mostram que seu alunado, em grande percentual (41,79%), é beneficiário de programas de transferência de renda, e que atende a 90,77% de alunos oriundos de escolas públicas ou filantrópicas.

Quando o foco recaiu sobre a temática específica deste estudo, que é a política de transporte de alunos praticada pelo IFPI, duas foram as questões norteadoras: a formação do conhecimento sobre o meio de locomoção usado pelos alunos, assim como os fatores que podem levar à desistência dos cursos que fazem na instituição.

Os resultados das análises quantitativas apontam para uma destacada importância do meio de locomoção: ônibus gratuito, opção disponibilizada pela instituição ao seu alunado com 52,63% nos *campi* que possuem oferta de tal meio. Nos *campi* que não a possuem, a opção mais citada foi o transporte coletivo pago, com 60,41%. Sobre o segundo questionamento pesquisado, observou-se sensível

percepção, por parte dos alunos, do fator de desistência: dificuldade no deslocamento até o IFPI, com 43,65%. A dificuldade no aprendizado, segundo mais importante fator, representou apenas 22,88%.

Retomando o quadro de hipóteses, levantado ainda no segundo capítulo, que serviram de lógicas condutoras da pesquisa, tem-se:

- H1: O transporte casa-escola, escola-casa ainda se apresenta como barreira para o acesso à educação para estudantes nas cidades onde o IFPI está presente;
- H2: O serviço de transporte de alunos do IFPI ganhou destacada importância já desde sua instalação;
- H3: A sensibilização dos gestores quanto ao conhecimento e uso integral das assistências estudantis são fatores essenciais para a superação de dificuldades de acesso à educação ofertada pelo IFPI.

Embora praticamente as três hipóteses encontrem evidências confirmatórias, H1 e H2 dão ares de serem mais manifestas enquanto H3 convida para estudos complementares.

Neste sentido, é lúcida a recomendação de maior aprofundamento das discussões colocadas, sobretudo quanto ao aperfeiçoamento da ferramenta de pesquisa e questionamentos aproveitados neste trabalho. A frequência com que os dados precisam ser obtidos e trabalhados também apresenta destacado valor nesta análise. Repetir os questionamentos ano a ano resultará na montagem de um histórico comparativo que pode servir de evidência para novas tomadas de decisão por parte da alta administração.

Outra área que pode, a partir deste estudo, formar conhecimentos outros é a integração das diversas assistências estudantis ao serviço de transporte de alunos e aos horários das aulas. A integração total dessas áreas em um novo estudo pode resultar em melhor acompanhamento das atividades acadêmicas e maiores economias de recursos.

## REFERÊNCIAS

- BOBBIO, N. **El futuro de la democracia**. [S.l.]: Fondo de Cultura Económica, 2001. 214 p.
- BRASIL. **Decreto nº 7.566, de 23 de setembro de 1909**. Cria nas capitais dos Estados da República Escolas de Aprendizes Artífices, para o ensino profissional primário e gratuito, Brasília, DF, 23 setembro 1909. 1.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Senado Federal. Brasília DF, 1988, 292 p.
- BRASIL. **Lei nº 8.948, de 8 de dezembro de 1994**. Dispõe sobre a instituição do Sistema Nacional de Educação Tecnológica e dá outras providências. Brasília, 09 dez. 1994.
- BRASIL. **Lei n. 10.880, de 09 de junho de 2004**. Institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar - PNATE e o Programa de Apoio aos Sistemas de Ensino para Atendimento à Educação de Jovens e Adultos, dispõe sobre o repasse de recursos financeiros do Programa Brasil Alfabetizado, altera o art. 4º da Lei nº 9.424, de 24 de dezembro de 1996, e dá outras providências. Brasília: Câmara dos Deputados, 2004.
- BRASIL. **Lei n. 11.195, de 18 de novembro de 2005**. Dá nova redação ao § 5º do art. 3º da Lei nº 8.948, de 8 de dezembro de 1994. Diário Oficial da União, Seção 1, Edição Extra, de 18 de novembro de 2005, p. 1.
- BRASIL. **Lei nº 11.892 de 29 de dezembro de 2008**. Institui a Rede Federal de Educação Profissional, Científica e Tecnológica, cria os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia, e dá outras providências. Brasília, 2008.
- BRASIL. **Decreto nº 7.234, de 19 de julho de 2010**. Dispõe sobre o Programa Nacional de Assistência Estudantil - PNAES, 2010.
- BRASIL. **Lei n. 12.527, de 18 de novembro de 2011**. Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências. Brasília: Casa Civil da Presidência da República, 2011.
- BRUYNE, P. D.; HERMAN, J.; SCHOUTHEETE, M. D. **Dinâmica da pesquisa em ciências sociais: os pólos da prática metodológica**. Rio de Janeiro: F. Alves, 1991. 251 p.
- CASTELO BRANCO, P. V. **Mulheres plurais: a condição feminina na Primeira República**. 3. ed. Teresina: EDUFPI, 2013. 181 p.
- CONCEIÇÃO, P. **Relatório de Desenvolvimento Humano do PNUD**. PNUD. São Paulo. 2019.

CÔRTE, A. T. D. **Nilo Peçanha e o Rio de Janeiro no cenário da Federação**. Rio de Janeiro: Niterói: FUNARJ/Imprensa Oficial, 2010. 215 p.

COSTA, G. F.; SILVA, E. V. D. O que Realmente Importa no Processo de Tomada de Decisão Considerando Políticas Públicas Baseadas em Evidência. **RAD - Revista Administração em Diálogo - PUC-SP**, São Paulo, v. 18, n. 2, p. 124 a 143, janeiro 2016. ISSN 2178-0080.

DENZIN, N.; LINCOLN, Y. **The Discipline and Practice of Qualitative Research**. Thousand Oaks - USA: Sage, 2000.

DOURADO, L. F. **Fracasso escolar no Brasil: políticas, programas e estratégias de prevenção ao fracasso**, Brasília, MEC, Documento Regional Brasil, v. 1, p. 40, maio 2005.

DUTRA, N. G. D. R.; SANTOS, M. D. F. D. S. **Assistência estudantil sob múltiplos olhares: a disputa de concepções**, Rio de Janeiro, 08 set. 2016. Disponível em: [www.scielo.br/pdf/ensaio/v25n94/1809-4465-ensaio-25-94-0148.pdf](http://www.scielo.br/pdf/ensaio/v25n94/1809-4465-ensaio-25-94-0148.pdf). Acesso em: 17/10/2019.

FLORIANO. **Lei Municipal nº 564, de 25 de maio de 1987**. Dispõe sobre a doação de uma área de 13.000 m<sup>2</sup> na área conhecida como bairro Meladão, Floriano, 1987.

FONAPRACE/ANDIFES. V Pesquisa Nacional de Perfil Socioeconômico e Cultural dos Graduandos das IFES. **Andifes**, Brasília, 15 set. 2019. Disponível em: <http://www.andifes.org.br/wp-content/uploads/2019/05/V-Pesquisa-do-Perfil-Socioecon%C3%B4mico-dos-Estudantes-de-Gradua%C3%A7%C3%A3o-das-Universidades-Federais-1.pdf>. Acesso em: 15 set. 2019.

FRIGOTTO, G. **Os Institutos Federais de Educação, Ciência e Tecnologia: gênese e indeterminação da identidade e campo de disputas**. Ofertas formativas e características regionais: a educação básica de nível médio no Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Relatório de Pesquisa apresentado à FAPERJ em julho de 2015, p. 85-99, julho 2015.

FUNDAÇÃO CEPRO. **O IDH dos municípios do Piauí por território de desenvolvimento**. Teresina: CEPRO, 2017, p. 176.

GIDDENS, A. **A Constituição da sociedade**. [S.l.]: Martins Fontes, 2009. 458 p.

GOOGLE. **Google Maps**, setembro 2019. Disponível em: <https://www.google.com/maps/dir/Instituto+Federal+do+Piau%C3%AD++Campus+Uru%C3%A7u%C3%AD,+PI-247,+s%2Fn++Portal+dos+Cerrados,+Uru%C3%A7u%C3%AD++PI,+64860-000/Prefeitura+Municipal+de+Uru%C3%A7u%C3%AD++R.+David+Caldas++Centro,+Uru%C3%A7u%C3%AD++PI,+64>. Acesso em: 10 out. 2019.

GOUVEIA, F. P. D. S.; SILVA, K. C. D. **A impossibilidade da construção da identidade dos institutos federais de educação, ciência e tecnologia sob a égide da pequena política**. IV Colóquio Nacional e I Colóquio Internacional. Natal (RN): IFRN. 2017. p. 14.

IBGE. **População Estimada 2018**. Rio de Janeiro. 2010.

IFPI. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Piauí. **Relatório Anual de Gestão**. 26 abr. 2018. Disponível em: [www.ifpi.edu.br](http://www.ifpi.edu.br). Acesso em: 13/11/2019.

IGNÁCIO, S. A. Importância da Estatística para o Processo de Conhecimento e Tomada de Decisão. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, p. 175-192, julho 2011.

INEP/MEC. **Censo Escolar**. 25 de abril de 2015. Disponível em: <http://inep.gov.br/censo-escolar>. Acesso em: 23/04/2019.

IPEA. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Mundo**, 2010. Disponível em: [http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil\\_uf/piaui](http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_uf/piaui). Acesso em: 18/04/2019.

HENRIQUES, Ricardo. et al. **CADERNO SECAD 2 - Educação do Campo: diferenças mudando paradigmas**. Brasília, DF: SECAD, 2007

KAUFMANN, J. C. **A entrevista compreensiva: um guia para pesquisa de campo**. Maceió AL: Vozes, 2013.

KERSTENETZKY, C. L. **O estado do bem-estar social na idade da razão: a reinvenção do estado social no mundo contemporâneo**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. D. A. **Metodologia Científica**. 2. ed. São Paulo: Atlas S.A., 1991.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. D. A. **Fundamentos da metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas S.A., 2011.

LIMA, Z. D. B. *et al.* **Política de assistência estudantil do IFPI**. Teresina, 08 de abril de 2014. Disponível em: <http://libra.ifpi.edu.br/area-do-estudante/assistencia-estudantil/polae>. Acesso em: 13/08/2019.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO - MEC. **Rede Federal**. 26 abr. 2018. Disponível em: <http://redefederal.mec.gov.br/expansao-da-rede-federal>. Acesso em 15/07/2019.

MENEZES, M. Controle Externo na América Latina. **Debates**, Porto Alegre, v. 10, p. 141 - 160, jan. 2016.

MINAYO, M. C. D. S. **Trabalho de campo: contexto de observação, interação e descoberta**. 28. ed. Petrópolis: Vozes, 2009.

NUNES, C. **(Des)Encantos da modernidade pedagógica**. 500 anos de educação no Brasil. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.

PEGORETTI, M. S.; SANCHES, S. D. P. Definição de um indicador para avaliar a acessibilidade dos alunos da zona rural às escolas da zona urbana. **Revista Educação e Tecnologia**, Aracruz - ES, Faculdade de Aracruz, 2006, p. 15.

PENA, R. F. A. Mobilidade urbana no Brasil. **Brasil Escola**, 2019. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>. Acesso em: 23 set. 2019.

PINHO, C. E. S. **A Governança de Esquerda na América Latina e a Retomada do Desenvolvimento Diante da Aquiescência às Instituições da Democracia Liberal e Parlamentar: o caso singular do Brasil.** [S.l.]: Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. 2011.

PPGP. Programa de Pós-graduação em Gestão Pública. **http://www.posgraduacao.ufpi.br//MPGP**, 2015. Disponível em: **http://www.posgraduacao.ufpi.br//MPGP**. Acesso em: 26 out. 2018.

QEDU. **Portal QEDu**, uma iniciativa inédita desenvolvida pela Meritt e Fundação Lemann. **https://www.qedu.org.br/**, 2018. Disponível em: **https://www.qedu.org.br/**. Acesso em: 21 set. 2018.

RAO, C. R. Statistics and truth: putting chance to work. **World Scientific**, Singapura, n. 2, 1997.

ROCHA, S. Impacto sobre a Pobreza dos Novos Programas Federais de Transferência de Renda. **Revista Economia Contemporânea**, Rio de Janeiro, 2005 p. 153-185, 2005.

RODRIGUES, M. A.; SORRATINI, J. A. **A qualidade no transporte coletivo urbano.** Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. Fortaleza: Anpet, 2008, p. 1081-1092.

SAMPAIO, S. M. R. **Observatório da Vida Estudantil: primeiros passos.** Salvador: SciELO Books, 2011. 273 p. Disponível em: **http://books.scielo.org**. Acesso em: 20 abr. 2018.

SANTANA, F. D. C. **A Expansão do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia no Estado do Piauí, de 2008 a 2010: um estudo sobre a localidade dos campi no território piauiense.** Rio Claro-SP: UNESP, 2012. 102 p.

SANTOS, K. C.; SANTOS, C.; RODRIGUES, W. L. J. **Condições do transporte escolar e seus impasses no ensino e aprendizagem em escolas do campo: o caso do município do Acará, estado do Pará.** Ananindeua: Itacaiunas, 2015. 76 p.

SEN, A. **Desenvolvimento como liberdade.** 8. ed. São Paulo: Companhia das Letras, v. 1, 2010. 464 p.

SERVA, M. **Da Sustentabilidade Social à Legitimidade: novas exigências à racionalidade do gestor público.** Barueri: Manole, 2012.

SILVA, E. L. D.; MENEZES, E. M. **Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação.** Florianópolis: Laboratório de Ensino a Distância da UFSC, 2000.

SILVA, Maria Ozanira da Silva; YAZBEK, Maria Carmelita; DI GIOVANNI, Geraldo. **A Política Brasileira no Século XXI: a prevalência dos programas de transferência de renda.** São Paulo: Cortez, 2004.

SOUZA, A. D. A.; NUNES, C. R. G. D. L.; OLIVEIRA, E. G. D. **Políticas Públicas para a educação profissional e tecnológica no Brasil.** Fortaleza: UFC, 2011.

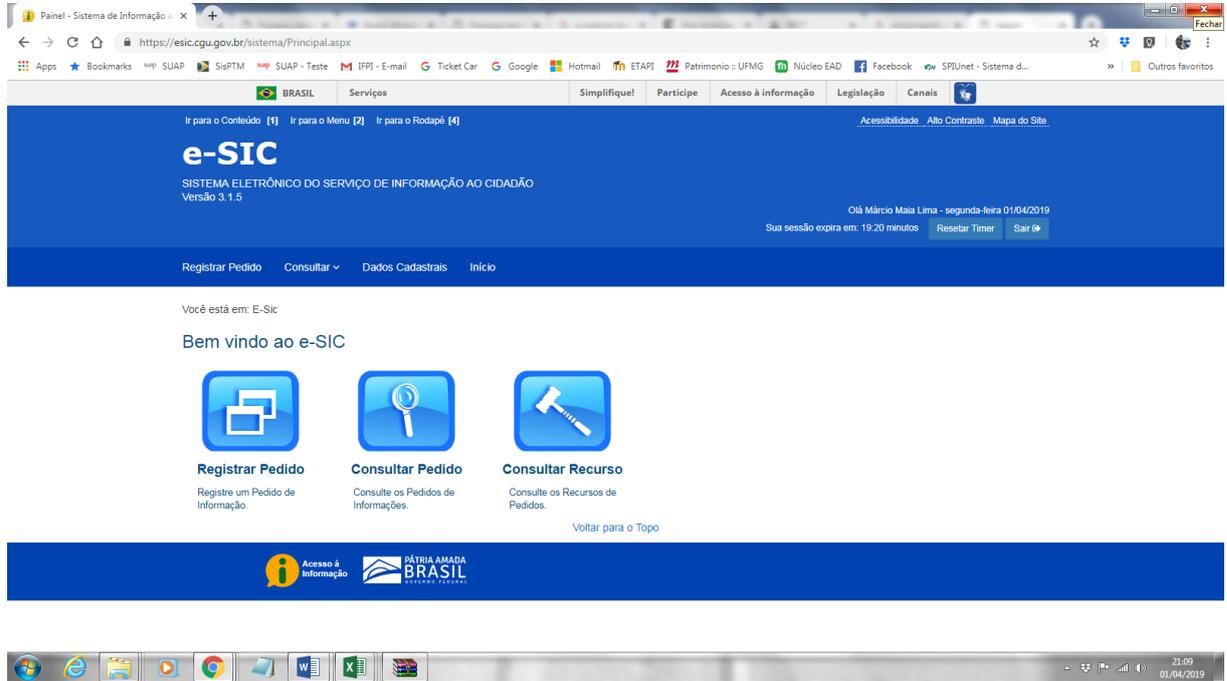
STETLER, C. B. *et al.* Evidence-based practice and the role of nursing leadership. **J Nurs Adm.**, p. 45–53, jul-ago 1998.

UNIBANCO, I. Instituto Unibanco. **institutounibanco.com.br**, out 2018. Disponível em: <http://www.institutounibanco.org.br/blog/tag/piaui/>. Acesso em: 15 set. 2019.

VARGAS, M. D. L. F. **Ensino superior, assistência estudantil e mercado de trabalho**: um estudo com egressos da UFMG. 2008. 205f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Educação da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

## ANEXOS

Figura 12 - Tela de Acesso ao Sistema e-SIC



Fonte: Portal e-SIC 2018

Figura 13 - Histórico de Pedido de Informações solicitadas - Processos individuais por IF

Ações	Protocolo	Órgão Superior	Órgão Vinculado	Data de Abertura	Prazo de Atendimento	Situação	Data da Resposta	Nome do Solicitante
<a href="#">Detalhar</a>	23480007190201873	MEC – Ministério da Educação	IFAC – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Acre	30/03/2018 09:04	03/05/2018	Respondido	15/05/2018 12:15	Márcio Maia Lima
<a href="#">Detalhar</a>	23480007191201818	MEC – Ministério da Educação	IFG – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Goiás	30/03/2018 09:06	23/04/2018	Respondido	20/04/2018 14:23	Márcio Maia Lima
<a href="#">Detalhar</a>	23480007192201862	MEC – Ministério da Educação	IFPA – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará	30/03/2018 09:08	03/05/2018	Respondido	03/05/2018 14:55	Márcio Maia Lima
<a href="#">Detalhar</a>	23480007193201815	MEC – Ministério da Educação	IFAP – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amapá	30/03/2018 09:10	23/04/2018	Respondido	09/05/2018 14:40	Márcio Maia Lima
<a href="#">Detalhar</a>	23480007194201851	MEC – Ministério da Educação	IFBA – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Bahia	30/03/2018 09:12	23/04/2018	Respondido	18/04/2018 11:35	Márcio Maia Lima
<a href="#">Detalhar</a>	23480007195201804	MEC – Ministério da Educação	IFCE – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará	30/03/2018 09:15	03/05/2018	Respondido	07/05/2018 16:56	Márcio Maia Lima
<a href="#">Detalhar</a>	23480007196201841	MEC – Ministério da Educação	IFPR – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná	30/03/2018 09:18	23/04/2018	Respondido	02/04/2018 09:47	Márcio Maia Lima
<a href="#">Detalhar</a>	23480007197201895	MEC – Ministério da Educação	IFAL – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Alagoas	30/03/2018 09:20	23/04/2018	Respondido	17/04/2018 09:05	Márcio Maia Lima
<a href="#">Detalhar</a>	23480007198201830	MEC – Ministério da Educação	IFB – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Brasília	30/03/2018 09:21	23/04/2018	Respondido	09/04/2018 16:16	Márcio Maia Lima
<a href="#">Detalhar</a>	23480007199201884	MEC – Ministério da Educação	IFC – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Catarinense	30/03/2018 09:23	23/04/2018	Respondido	05/04/2018 13:28	Márcio Maia Lima
<a href="#">Detalhar</a>	23480007200201871	MEC – Ministério da Educação	IFPB – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia da Paraíba	30/03/2018 09:24	03/05/2018	Respondido	07/05/2018 16:06	Márcio Maia Lima

Fonte: Portal e-SIC 2018

Figura 14 - Modelo de Tramitação - Questionário Utilizado

Dados do Pedido	
Protocolo	23480007190201873
Solicitante	Márcio Maia Lima
Data de Abertura	30/03/2018 09:04
Orgão Superior Destinatário	MEC – Ministério da Educação
Orgão Vinculado Destinatário	IFAC – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Acre
Prazo de Atendimento	03/05/2018
Situação	Respondido
Status da Situação	Acesso Concedido (Resposta solicitada inserida no e-SIC)
Forma de Recebimento da Resposta	Pelo sistema (com avisos por email)
Resumo	O questionamento, sobre o Transporte Escolar nos IFs, visa levantar dados para pesquisa científica sobre o tema.
Detalhamento	<p>Este Instituto Federal oferece serviço regular de transporte coletivo de alunos (transporte escolar)?</p> <p>Em caso afirmativo, responda:  qual a quantidade de campus deste instituto e em quantos deles é ofertado o serviço? (considerar também os campi avançados)  qual a quantidade de veículos que são empregados nesse serviço neste IF?  são veículos próprios ou locados?  como a gestão avalia este serviço, dentre as ações para a permanência dos alunos: de 1 a 5, onde 1 (um) seria o menor grau e 5 (cinco) o maior grau de importância?</p> <p>Em caso negativo, responda:  qual a quantidade de campus deste instituto? (considerar também os campi avançados)  o IF adota alguma política alternativa ao transporte escolar?  nunca ofertou transporte escolar?  porque atualmente não oferta o serviço?</p>

Fonte: Portal e-SIC 2018