



**IRAN HERLANDERSON NEVES DE SANTANA**

**IRAN JOSÉ NEVES DE SANTANA**

**ESTRATÉGIAS UTILIZADAS PELOS ALUNOS DA PÓS-GRADUAÇÃO  
DA UNILAB DIANTE DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE NO  
RECÔNCAVO DA BAHIA**

SÃO FRANCISCO DO CONDE – BA

2015

**IRAN HERLANDERSON NEVES DE SANTANA**  
**IRAN JOSÉ NEVES DE SANTANA**

**ESTRATÉGIAS UTILIZADAS PELOS ALUNOS DA PÓS-GRADUAÇÃO  
DA UNILAB DIANTE DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE NO  
RECÔNCAVO DA BAHIA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Especialização em Gestão Pública Municipal da  
Universidade da Integração Internacional da Lusofonia  
Afro-Brasileira, requisito para obtenção do grau de  
Especialista em Gestão Pública Municipal.

Orientador: Prof.<sup>ª</sup>(a). Dr. Carlindo Fausto Antonio

SÃO FRANCISCO DO CONDE – BA

2015

Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro- Brasileira  
Direção de Sistema Integrado de Bibliotecas da Unilab (DSIBIUNI)  
Biblioteca Setorial Campus Liberdade  
Catalogação na fonte

**Bibliotecário: Gleydson Rodrigues Santos – CRB-3 / 1219**

---

S223e Santana, Iran Herlanderson Neves de.

Estratégias utilizadas pelos alunos da pós-graduação da UNILAB diante dos problemas de mobilidade no Recôncavo da Bahia. / Iran Herlanderson Neves de Santana; Iran José Neves de Santana. São Francisco do Conde, 2015.

45 f.: il.; 30 cm.

Monografia do curso de Especialização em Gestão Pública Municipal da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-brasileira – UNILAB.

Orientador: Prof. Dr. Carlindo Fausto Antonio  
Inclui Gráficos, Referências e Apêndice.

1. Transporte. 2. Políticas estudantis. 3. Mobilidade I. Título. II. Santana, Iran José Neves de.

CDD 625

---

SANTANA, Iran Herlanderson Neves; SANTANA, Iran José Neves: As estratégias utilizadas pelos alunos da Pós-Graduação da UNILAB diante dos problemas de mobilidade no Recôncavo da Bahia. 44páginas. 2015. Trabalho de Conclusão da Especialização em Gestão Pública Municipal – Centro de Humanidades, Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, 2015.

## RESUMO

Motivado pelos problemas de mobilidade urbana presentes na região do Recôncavo da Bahia, sobretudo no que diz respeito a transporte, o objetivo do presente estudo é identificar as estratégias de permanência nos estudos utilizadas pelos alunos do *campus* de São Francisco do Conde da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira (UNILAB) diante desses problemas. A expansão do ensino superior no Brasil permitiu o aumento do número de vagas e a entrada de novos alunos, muitos de baixa renda e oriundos de famílias sem escolarização. Entretanto garantir a permanência desse aluno ainda é um grande desafio. Isto vale para a Graduação e para Pós-Graduação. Com o objetivo de identificar as estratégias desses alunos, foi utilizada uma abordagem quantitativa-descritiva e como instrumento de coleta de dados foi utilizado um questionário, aplicado com os alunos da Especialização em Gestão Pública Municipal. Adicionalmente, foi levantado o panorama de oferta de transporte regular a partir de dados da AGERBA e das duas empresas de ônibus que têm rota na região. Identificam-se duas principais estratégias: transporte alternativo e utilização de veículos fretados ou particulares, na falta de ônibus e trabalho como fonte de obtenção de renda para financiar os gastos com os estudos. Destes elementos, destaca-se a concomitância trabalho /estudo que, se por um lado, pode garantir renda para custear as despesas, por outro lado pode influenciar negativamente o rendimento acadêmico.

**Palavras-chave:** Acesso, Permanência, Política Pública, Mobilidade.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01: Território de Identidade 21 – Recôncavo da Bahia .....	07
Figura 02: Quadro de horários da empresa Nossa Senhora das Candeias LTDA ...	18
Figura 02: Quadro de horários da empresa Viação Sol de Abrantes .....	19

## LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Cidades de residência dos alunos respondentes do questionário .....	23
Tabela 02: Falta às aulas por motivos relacionados a transporte de acordo com as respostas indicadas pelos alunos .....	24
Tabela 03: Gastos em média com transporte por mês para estudar de acordo com as respostas indicadas pelos alunos .....	25
Tabela 04: Frequência de conversa com os colegas sobre problemas de deslocamento .....	25
Tabela 05: Tempo diário gasto em média com deslocamento para a UNILAB de acordo com as respostas indicadas pelos alunos .....	26
Tabela 06: Fator transporte como condicionante à permanência nos estudos de acordo com as respostas indicadas pelos alunos .....	26
Tabela 07: Avaliação da distribuição dos horários de transporte público de acordo com as respostas indicadas pelos alunos .....	27
Tabela 08: Avaliação dos roteiros de transporte público de acordo com as respostas indicadas pelos alunos .....	28
Tabela 09: Avaliação das estradas no Recôncavo de acordo com as respostas indicadas pelos alunos .....	29
Tabela 10: Intenção do aluno em desistir dos estudos por dificuldades de deslocamento para a UNILAB .....	31
Tabela 11: Frequência em que o aluno chega à UNILAB atrasado por motivos de transporte .....	31
Tabela 12: Frequência em que o aluno sai mais cedo da aula na UNILAB para não perder o horário de transporte .....	31
Tabela 13: Estratégias de deslocamento diante dos problemas de mobilidade de acordo com as respostas indicadas nos questionários .....	32
Tabela 14: Gastos em média com transporte por mês para estudar, de acordo com as respostas indicadas nos questionários .....	34

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	06
1 AS POSSÍVEIS ESTRATÉGIAS DE PERMANÊNCIA ADOTADAS PELOS ALUNOS .....	10
1.1 ASSISTÊNCIA ESTUDANTIL: UMA ESTRATÉGIA POSSÍVEL PARA GARANTIR A PERMANÊNCIA .....	13
2 OS PROBLEMAS DE MOBILIDADE E A CONFIGURAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO RECÔNCAVO .....	16
2.1 A REALIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTES NO RECÔNCAVO: FALTA DE INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO .....	16
2.2 OS ITINERÁRIOS DO RECÔNCAVO REALIZADOS POR ALGUMAS EMPRESAS DA REGIÃO .....	18
3 MÉTODO .....	21
4 A PERCEPÇÃO DOS ALUNOS EM RELAÇÃO À OFERTA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE NO RECÔNCAVO .....	23
4.1 O PERFIL PESSOAL E FAMILIAR EM RELAÇÃO AOS ESTUDOS .....	23
4.2 PERCEPÇÃO SOBRE TRANSPORTE NO RECÔNCAVO .....	27
5 AS ESTRATÉGIAS APONTADAS PELOS ALUNOS DA UNILAB COM O PROPÓSITO DE GARANTIR A PERMANÊNCIA NOS ESTUDOS DIANTE DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE NO RECÔNCAVO .....	30
5.1 AS INFLUÊNCIAS DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE NA PERMANÊNCIA NOS ESTUDOS .....	30
5.2 AS ESTRATÉGIAS DE PERMANÊNCIA MAIS UTILIZADAS PELOS ALUNOS .....	32
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	36
REFERÊNCIAS .....	38
APÊNDICE	

## INTRODUÇÃO

A região do recôncavo da Bahia possui, em sua configuração, um problema de mobilidade urbana inserido. Esta situação influencia na rotina da população. O presente estudo propõe analisar o caso do ponto de vista dos alunos da pós-graduação da Universidade da Integração Internacional da Lusofonia Afro-Brasileira, bem como as estratégias utilizadas pelos mesmos para driblarem este problema.

Uma vez considerada a hipótese de defasagem em roteiros, frota sucateada e difícil acesso aos meios de transportes, os alunos necessitam de estratégias para se deslocarem (muitas vezes de cidades diferentes) e freqüentarem as aulas na cidade de São Francisco do Conde. Para identificar as referidas estratégias será utilizada uma abordagem quantitativa, aplicando técnica de coleta de dados por meio de survey. Será considerado também o perfil dos alunos em relação a renda, cidade onde reside e outros aspectos.

O campus dos Malês, sede da UNILAB na cidade de São Francisco do Conde, está distante aproximadamente 67 km da capital Salvador, segundo dados do IBGE. Faz limites com cidades como Santo Amaro e Candeias, estando na rota de fluxo da mesorregião região metropolitana de Salvador. Entretanto, o que na teoria favorece o cenário de mobilidade urbana, na prática não ocorre, principalmente levando em conta a particularidade das aulas nos dias de sábado.

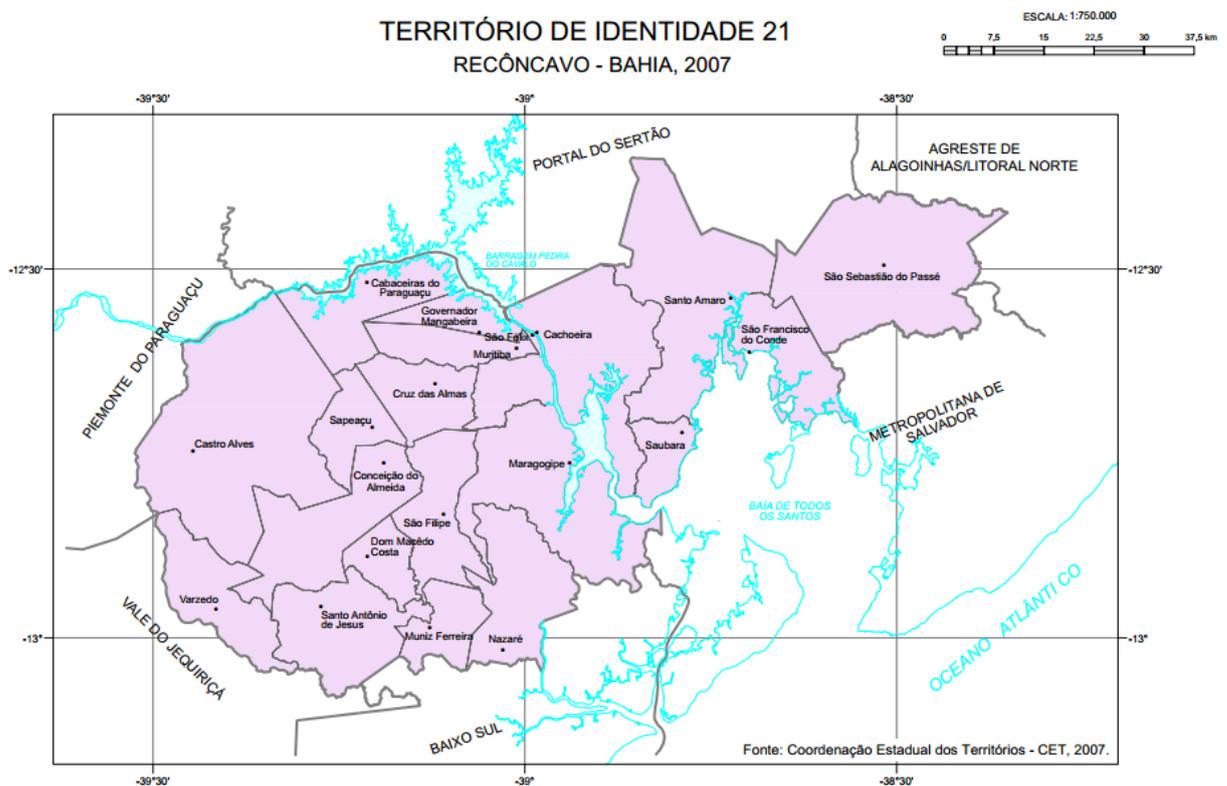
Os problemas de mobilidade presentes no Recôncavo da Bahia influenciam diretamente na permanência dos alunos da Pós-Graduação da UNILAB. Diante disso, os mesmos necessitam de estratégias de permanência para continuarem nos estudos. Mesmo se tratando de um campus situado na Região Metropolitana de Salvador, a dificuldade de transporte influencia na locomoção destes alunos, configurando assim um problema de mobilidade existente. Portanto, o objetivo do presente estudo é identificar as estratégias de permanência que os alunos matriculados em cursos de pós-graduação da UNILAB, *campus* de São Francisco do Conde, utilizam para prosseguirem nos estudos diante das particularidades que a região oferece, considerando principalmente o fator mobilidade.

Essas estratégias podem ser potencializadas por meio da mobilização de alunos para obtenção de apoio pelas prefeituras quanto ao meio de transporte, utilização de transporte alternativo, de táxi, divisão de aluguel com colegas (em caso de optar por morar em São Francisco do Conde), dentre outras. O recorte é feito para a cidade de São Francisco do

Conde, sede do campus dos Malês, distante cerca de 67 km (via BR 324) da capital, Salvador, e situada no Recôncavo da Bahia.

Segundo a definição da Secretaria de Planejamento da Bahia - SEPLAN (BAHIA,2007), o Recôncavo é composto por 20 cidades: Cabaceiras do Paraguaçu, Cachoeira, Castro Alves, Conceição do Almeida, Cruz das Almas, D. Macedo Costa, Governador Mangabeira, Maragogipe, Muniz Ferreira, Muritiba, Nazaré, Santo Amaro, Santo Antônio de Jesus, São Felipe, São Félix, São Francisco do Conde, São Sebastião do Passé, Sapeaçu, Saubara, Varzedo. Trata-se da divisão estabelecida pelo governo do Estado em 2007 que divide a Bahia em Territórios-Identidade, conforme mostra a Figura 01 a seguir:

Figura 01: Território de Identidade 21 – Recôncavo da Bahia.



Fonte: CET, 2007.

A região do Recôncavo da Bahia, historicamente rica e portadora de hegemonia política e econômica, sofreu nos últimos quarenta anos um retrocesso desenvolvimentista, pois não conseguiu acompanhar o grau de crescimento impulsionado pelo Polo petroquímico de Camaçari à região metropolitana de Salvador, iniciado a partir da segunda metade do século XX, influenciando assim num atraso socioeconômico.

A decomposição da produção escravista deu lugar a um quadro especial de regressão dos padrões de tecnologia – em termos relativos a atividades equivalentes e em termos absolutos – consequente da característica falta de formação de trabalho qualificado no ambiente do escravismo. Daí acentuaram-se as diferenças entre as atividades que passaram a fazer parte dos processos de renovação tecnológica, as que se mantiveram como adjacentes dos ramos de atividade que são localmente viáveis na escala restrita do mercado urbano da Bahia e as atividades que se reafirmam como características da pequena produção rural e aquática e do extrativismo, representando os níveis mais profundos de pobreza crônica. (PEDRÃO, 2007, pág. 11)

Ainda segundo PEDRÃO (2007), na história recente do Recôncavo destacam-se quatro movimentos que alteraram o curso da produção da sociedade da região. São os seguintes:

1. A desestruturação da produção tradicional, inclusive da produção reorganizada de açúcar e da produção modernizada de fumo. Isso aconteceu em impulsos sucessivos de declínio, com correspondentes reduções de escala e fechamento de unidades produtivas. Contribuíram fatores externos, como o fechamento do mercado do fumo, causado pelas guerras mundiais, e fatores internos, com destaque para a falta de adaptação tecnológica da produção, decorrente da atitude do capital mercantilista perante os custos da produção.
2. A desorganização do sistema multimodal de transportes de base aquática e a subsequente organização de um sistema multimodal de transportes de base rodoviária. A decadência também envolveu o transporte ferroviário, que foi o eixo central do sistema formado no começo do século XX.
3. A ascensão e o rápido fracasso do eixo Salvador - Feira de Santana como base da industrialização do Estado e a concentração das consequências negativas das transformações da indústria polarizada. Com o fracasso do complexo de Pedra do Cavalo e a subsequente perda da produção da pecuária e com a perda de competitividade, houve uma emigração de centenas de empresas durante a década de 1990.
4. A progressiva definição de um novo conjunto de produção subordinada e de organização local com a emergência de pontos de comércio. Desponta Santo Antônio de Jesus e Santo Amaro torna-se uma cidade com o dobro do tamanho de Cachoeira.

O segundo ponto, dos quatro movimentos citados acima, é o enfoque maior deste trabalho. O transporte rodoviário, carente de estrutura e políticas de integração, no modo que está configurado é ineficiente para atender à demanda da população, o que refletirá também nos estudantes da região.

Os problemas de mobilidade, sobretudo que dizem respeito a transporte, são crônicos em uma das regiões mais antigas da América (SANTOS, 2008). A configuração desses problemas de transporte está inserida no contexto de mobilidade urbana. O conceito de mobilidade, que vem sendo construído nas últimas décadas, encontra substância na articulação e união de políticas de transporte, circulação e acessibilidade com a política de desenvolvimento urbano. Tem-se, primordialmente, como finalidade proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

O conceito que será utilizado para definir mobilidade no presente estudo é o conceito definido pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, vinculado ao Ministério das Cidades, que em síntese, diz respeito à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço, segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável – PNMUS (BRASIL, 2004, pag. 3).

Devido à importância que o fator transporte possui no que diz respeito à integração no contexto da mobilidade, uma vez que é através do mesmo que as pessoas se deslocam no espaço, considerando acentuadas distâncias, torna-se pertinente analisá-lo como fator que influencia na permanência acadêmica. Diante de todas as políticas de expansão e acesso ao ensino, protagonizadas pelo governo federal nos últimos anos, necessariamente garantir acesso do aluno ao ensino superior não é sinônimo de sua permanência. A mesma sofre influência de fatores externos à universidade, entretanto, incluídos no mesmo ramo: as políticas públicas.

Ainda é importante levar em conta que, ao contrário do senso comum, diversos estudos vêm demonstrando que (...) há maior participação das camadas mais pobres nas instituições públicas que nas suas congêneres particulares. (...) Diante do quadro social e educacional deletérios, cabe questionar a efetividade de tal programa, uma vez que as camadas de baixa renda não necessitam apenas de gratuidade integral ou parcial para estudar, mas de condições que apenas as instituições públicas, ainda, podem oferecer, como: transporte, moradia estudantil, alimentação subsidiada, assistência médica disponível nos hospitais universitários e bolsas de trabalho e pesquisa. (CARVALHO, 2006, pág. 330)

Identificar as estratégias que os alunos adotam no sentido da permanência dos estudos e entender os problemas que levam os alunos a assumirem tais estratégias, diante do cenário configurado, é, respectivamente, objeto e foco do presente estudo. O recorte restringe-se às turmas da Especialização em Gestão Pública Municipal da UNILAB.

## 1 AS POSSÍVEIS ESTRATÉGIAS DE PERMANÊNCIA ADOTADAS PELOS ALUNOS

A democratização e expansão do ensino superior no Brasil, intensificado na última década pelo governo federal, garantiu o acesso a este nível de ensino, sobretudo a alunos de baixa renda. Entretanto, uma vez endereçado o problema do acesso, o maior desafio é garantir a permanência desses alunos em suas respectivas instituições de ensino e a continuidade dos estudos, o que implica, no contexto atual, a formulação e implementação de políticas públicas voltadas para assistência estudantil. É algo que começa ainda no ensino médio, atinge a graduação e vai culminar na pós-graduação, num conceito denominado pós-permanência.

Os problemas de mobilidade, que constituem difícil acesso, horários e roteiros de transportes defasados (dentre outros aspectos) obrigam os alunos a traçarem estratégias. Estratégia é um conceito militar. Na obra *A Arte da Guerra*, SunTzu(1988:149) explica que manobras estratégicas significam escolher os caminhos mais vantajosos. Segundo o dicionário Aurélio (<http://www.dicionariodoaurelio.com/Estrategia.html>), estratégia significa “a arte de combinar a ação das forças militares, políticas, morais, econômicas, implicadas na condução de uma guerra”. Significa também “habilidade, astúcia, esperteza”, ferramenta utilizada para contornar uma dificuldade. Esta é a característica do conceito mais pertinente para o presente estudo. Face aos problemas enfrentados pelos alunos para prosseguirem nos estudos, torna-se necessário contornar as dificuldades encontradas. Os problemas de mobilidade no Recôncavo se configuram como uma dificuldade a ser superada, ainda que não exclusiva.

Portanto, para esse trabalho, utiliza-se como conceito de estratégia as manobras adotadas pelos alunos para superarem os problemas que afetam sua permanência nos estudos, enfatizando o problema regional de mobilidade e analisando o comportamento desses alunos para driblarem essa dificuldade em especial.

A permanência traz, portanto, uma concepção cronológica, de algo que ocorre durante determinado espaço de tempo. Segundo REIS (2011), a permanência nos estudos pode assumir dois aspectos: o material, que diz respeito aos itens essenciais à subsistência (moradia, alimentação e outros fatores) e o simbólico, que diz respeito à vivência no ambiente acadêmico. Interessa, para o presente estudo, os aspectos da permanência material.

É necessário dinheiro para comprar livros, almoçar, lanche, pagar o transporte, etc. Mas é necessário também o apoio pedagógico, a valorização da autoestima, os referenciais docentes, etc. Sendo assim, entendemos que a permanência na Universidade é de dois tipos. (REIS, 2011. pág. 7)

No âmbito do que seriam esses dois tipos de permanência, a literatura aponta que as dificuldades para os alunos prosseguirem nos estudos começam ainda na escola, durante o ensino fundamental e o ensino médio. Segundo ZAGO (2006), as políticas públicas voltadas para a educação básica não têm contribuído para garantir um ensino de qualidade. Não adianta apenas assegurar a vaga, mas garantir que o aluno continue estudando.

Uma efetiva democratização da educação requer certamente políticas para a ampliação do acesso e fortalecimento do ensino público, em todos os seus níveis, mas requer também políticas voltadas para a permanência dos estudantes no sistema educacional de ensino [...]. Não basta ter acesso ao ensino superior, mesmo sendo público, conforme indicam os resultados da pesquisa que realizei. Assim, torna-se redutor considerar indiscriminadamente os casos de estudantes que têm acesso ao ensino superior como de 'sucesso escolar' (ZAGO, 2006, p. 228).

A necessidade de traçar estratégias começa antes mesmo de conseguir passar no vestibular e as mesmas serão necessárias durante toda a vida acadêmica, se estendendo até a pós-graduação. Ainda segundo ZAGO (2006), para que possam ser mais competitivos, os jovens dispostos a investir em sua formação fazem esforços consideráveis para pagar a mensalidade do cursinho, geralmente frequentado em período noturno e em instituições com taxas mais condizentes às suas possibilidades financeiras, ou em cursos pré-vestibulares gratuitos. Essa formação suplementar é, portanto, bastante desigual entre os candidatos do vestibular. Nem todos possuem condições de pagar as mensalidades.

As disparidades entre estudantes de baixa renda e estudantes de condição financeira mais elevada, vão muito além de fatores estritamente econômicos, caracterizando-se também como desigualdades de oportunidade entre as classes sociais. Esta discrepância, por sua vez, faz da seleção de candidatos às universidades públicas um processo predominantemente elitista, que limita as possibilidades de ingresso dos estudantes advindos de escolas públicas (VASCONCELOS E LIMA, 2004).

A preparação para o vestibular se configura como uma estratégia de permanência. Nem todos possuem condições de pagar, mas muitos fazem grandes esforços para bancar essa preparação. É importante ressaltar que, embora essa preparação tenha como objetivo em curto prazo garantir uma vaga numa Faculdade ou Universidade, a preparação fará a diferença por toda a graduação e conseqüentemente numa pós-graduação. Assim, fazem-se necessárias a utilização deste preparo para que o aluno consiga acompanhar o ritmo da graduação e posteriormente tenha um currículo construído para buscar uma especialização.

O comércio dos cursinhos pré-vestibular, aliado a uma série de investimentos familiares, contribui para a elitização do ensino superior. Certos cursos têm seu público formado essencialmente por estudantes oriundos de escolas públicas, enquanto em outros ocorre situação inversa, sugerindo a intensificação da seletividade social na escolha das carreiras. A origem social exerce forte influência no acesso às carreiras mais prestigiosas, pois a ela estão associados os antecedentes escolares e outros “*tickets* de entrada”. É amplamente conhecida a tese de que “quanto mais importantes os recursos (econômicos e simbólicos) dos pais, mais os filhos terão chances de acesso ao ensino superior e em cursos mais seletivos, mais orientados para diplomas prestigiosos e empregos com melhor remuneração” (Grignon & Gruel, 1999, p. 183 apud ZAGO; 2006).

O estudante oriundo de escola pública pode apresentar maior dificuldade com os conteúdos, ter que estudar mais para obter resultado semelhante ao de outros colegas, pode precisar da ajuda de monitorias ou aulas particulares para suprir suas deficiências, pode ser excluído de atividades extracurriculares, dentre outros desafios. Para isso, como explica ZAGO (2006), é necessário investir em preparação para o vestibular. Por outro lado, é uma realidade também da universidade pública a presença considerável de alunos originários de famílias de baixa renda. O conceito de baixa renda, segundo a Lei Orgânica de Assistência Social, é aplicado para famílias que sobrevivem com renda de até meio salário mínimo.

Esses alunos precisam financiar seus estudos e, em alguns casos, contam com uma ajuda familiar para essa finalidade. Moradia, transporte, alimentação, livros e outros custos relacionados a essa permanência passam a ser um grande desafio a ser superado. Independente da ajuda familiar para cobrir esses gastos, o aluno tende a conseguir um trabalho e isso passa a ser uma estratégia para obter renda e financiar sua permanência nos estudos.

Embora garanta os subsídios necessários para manter-se estudando, o aluno que concilia trabalho e estudo tende a encarar essa realidade como mais um desafio para a sua permanência acadêmica. Segundo ZAGO (2006, pág. 227),

O tempo investido no trabalho como forma de sobrevivência impõe, em vários casos, limites acadêmicos, como na participação em encontros organizados no interior ou fora da universidade, nos trabalhos coletivos com os colegas, nas festas organizadas pela turma, entre outras circunstâncias.

Isto influencia diretamente, por exemplo, o cumprimento das atividades complementares exigidas pelos diferentes cursos de graduação, uma vez que as inflexibilidades dos horários de trabalho coincidem com o horário de eventos, congressos e congêneres. É necessário, então, que o aluno busque outras formas de completar essa carga

horária requerida. Ainda em modalidade EAD, é necessário planejamento pois as atividades online devem ser acompanhadas, uma vez que possuem prazos.

Existem ainda outros motivos que se configuram como uma barreira para o aluno permanecer estudando. Conforme um estudo (VELOSO e ALMEIDA, 2000) realizado na UFMG, embora existam diferenças de acordo com a região demográfica, os principais motivos para a decisão de abandonar um curso superior são financeiros, acadêmicos e pessoais. Nos motivos acadêmicos está o baixo índice de aprendizagem, a dificuldade com a metodologia das aulas, o relacionamento com professores, entre outros fatores. Na questão financeira está, por definição, a falta de recursos financeiros para custear material didático, mensalidade e outros fatores de ordem econômica. Nos aspectos pessoais está a falta de maturidade, baixa satisfação em relação às matérias estudadas, entre outros.

É importante frisar que, mesmo sendo a universidade pública gratuita, o aluno possui gastos com os estudos: alimentação, material didático, transporte e outros. Em paralelo a esse contexto opõe-se o fato da maioria dos alunos pertencerem a famílias de baixa renda.

A democratização do ensino tem trazido à tona questões novas, as quais a universidade não encontrou respostas ainda, pois pressupõe a formação de grupos heterogêneos de alunos nas universidades em termos de diferenças no desempenho no ensino médio, nas condições socioeconômicas, no *background* cultural, entre outros fatores, os quais a universidade não tem ainda meios de atender em suas demandas específicas, repetindo um modelo destinado às classes média e alta, que tende a excluir grupos diversos deste padrão (RIBEIRO, 2005, p.59).

Políticas de assistência estudantil passam a ser possíveis estratégias com o objetivo de sanar essas disparidades. A busca pela mesma, por parte dos alunos, pode significar a obtenção de recursos que vão auxiliar a permanência.

## **1.1 ASSISTÊNCIA ESTUDANTIL: UMA ESTRATÉGIA POSSÍVEL PARA GARANTIR A PERMANÊNCIA**

Após a implementação do sistema de reserva de vagas nas universidades públicas brasileiras, pôde-se observar um elevado número de estudantes negros, pobres e de origem escolar pública, que ultrapassaram as barreiras e ingressaram na universidade. Grignon e Gruel (apud ZAGO; 2006) apontam estudos que traçam um quadro bastante detalhado de vários aspectos da condição do estudante: financiamento dos estudos, moradia, transporte, alimentação, saúde, condições e hábitos de trabalho, relações com o meio de origem e com o

meio estudantil, cultura e lazer. Nesse contexto, insere-se o conceito de ação afirmativa e de assistência estudantil.

A ação afirmativa pode ser entendida como uma medida que tem como objetivo sanar as desigualdades que foram acumuladas durante o processo histórico, garantido a igualdade de oportunidade e combatendo os diversos tipos de preconceitos religiosos, raciais e culturais decorrentes do processo de marginalização da sociedade. Têm como função, de acordo com Contins e Sant' Ana (1996), promover a igualdade de oportunidades para as pessoas vítimas dos processos discriminatórios, fazendo com que os beneficiados tenham a possibilidade de competir pelos serviços educacionais e por posições no mercado.

As políticas de assistência estudantil possuem a finalidade de destinar recursos e mecanismos para que os alunos possam permanecer na universidade e concluir seus estudos de modo eficaz. Sendo assim, tais políticas devem se voltar não só para as questões de ordem econômica, como auxílio financeiro para que o indivíduo realize as atividades diárias na instituição, mas também de ordem pedagógica e psicológica. Embora de caráter assistencialista, tratam-se de políticas públicas educacionais.

As políticas públicas são conjuntos de programas, ações e atividades desenvolvidas pelo Estado diretamente ou indiretamente, visando garantir direitos dos cidadãos. SOUZA (2006, pág. 33) diz que as políticas públicas na sua essência estão ligadas fortemente ao Estado, que determina como os recursos são usados para o benefício de seus cidadãos. Esse argumento é sustentado na visão de TEIXEIRA (2002, pág. 2).

“Políticas públicas” são diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público; regras e procedimentos para as relações entre poder público e sociedade, mediações entre atores da sociedade e do Estado. São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis, programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações de recursos públicos. Nem sempre, porém, há compatibilidade entre as intervenções e declarações de vontade e as ações desenvolvidas. Devem ser consideradas também as “não-ações”, as omissões, como formas de manifestação de políticas, pois representam opções e orientações dos que ocupam cargos. (TEIXEIRA, 2002, p. 2).

Ainda conceituando o que é política pública, Pereira e Stein (2008) afirmam que significa um conjunto de decisões e ações que resulta em ingerências do Estado e da sociedade. Nesse sentido, apresentam algumas características, entre as quais:

[...] concretizar direitos sociais conquistados pela sociedade e incorporados nas leis. Ou melhor, os direitos sociais declarados e garantidos nas leis, são, de regra, conquistas da sociedade e só têm aplicabilidade por meio de políticas públicas, as quais, por sua vez, operacionalizam-se por meio de programas, projetos e serviços. (PEREIRA; STEIN, 2008, p. 95).

Elementos como transporte, moradia estudantil, alimentação subsidiada, assistência médica disponível nos hospitais universitários e bolsas de trabalho e pesquisa são ações de políticas públicas que visam garantir a permanência acadêmica ao estudante do ensino superior. É interessante que a ampliação dessas políticas acompanhe o aumento do número de oferta de vagas, afinal de contas a presença de alunos de baixa renda nas universidades é cada vez mais comum.

O acesso à universidade, por sua vez, não garante a permanência dos estudantes nos cursos de graduação e pós-graduação que escolheram e a falta de oportunidade após a inclusão pode acarretar na retenção de modo que extrapole o tempo mínimo de integralização dos cursos, ou ainda que ocasione a evasão. Tendo em vista a necessidade de evitar a evasão ou retenção prolongada por conta das desigualdades socioeconômicas no ambiente acadêmico, as políticas nacionais de assistência estudantil para acesso e permanência, principalmente de estudantes com caracterizada vulnerabilidade social, têm recebido atenção especial para que a desistência dos cursos de graduação tão dificilmente conquistados não seja fato consumado.

## **2 OS PROBLEMAS DE MOBILIDADE E A CONFIGURAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO RECÔNCAVO**

### **2.1 A REALIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTES NO RECÔNCAVO: FALTA DE INFRAESTRUTURA E PLANEJAMENTO**

A baixa prioridade dada ao transporte urbano combinada com recursos limitados teve como consequência um baixo nível de investimento em infraestrutura nos países em desenvolvimento no que tange o transporte público e estradas. Além disso, quando os governos investem em infraestruturas de transporte, o objetivo é sempre voltado a infraestruturas rodoviárias (por exemplo: rodovias e espaço para estacionamento), não necessariamente o que é mais acessível à grande maioria da população. Baixos investimentos normalmente causam pouca manutenção, degradação, uma diminuição do nível de serviço e pobres registros de segurança.

A realidade do Recôncavo da Bahia não foge a esse contexto, uma vez que os problemas de planejamento em relação à mobilidade se iniciam na esfera federal. Precariedade de frota e baixa disponibilidade da mesma diante da demanda efetiva configuram os maiores problemas, que atingem, dessa forma, os alunos que necessitam da oferta desse serviço. Segundo os princípios e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012, prioritariamente são três os eixos estratégicos a serem objetivados como meta:

- Promoção da cidadania e a inclusão social por meio da universalização do acesso aos serviços públicos de transporte coletivo e do aumento da mobilidade urbana;
- Promoção do aperfeiçoamento institucional, regulatório e da gestão no setor;
- Desenvolvimento de ações para a integração das políticas da mobilidade e destas com as demais políticas de desenvolvimento urbano e de proteção ao meio ambiente.

São nove os princípios que regem a PNMU:

- Acessibilidade universal;
- Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da PNMU;

- Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Esses princípios são as condições necessárias para a integração harmoniosa entre transporte, pessoas, vias e todo o ambiente pelo qual as pessoas realizem deslocamentos com objetivos diversos, seja para trabalhar, seja por lazer ou para estudar. Na prática, entretanto, a falta de harmonia desses princípios ou o funcionamento inadequado compromete o sistema e quem sofre são as pessoas.

De acordo com Alvarenga e Novaes (2000; pág. 93), para se organizar um sistema de transporte é preciso ter uma visão sistêmica, que envolve planejamento, mas para isso é preciso que se conheça: os fluxos nas diversas ligações da rede; o nível de serviço atual; o nível de serviço desejado; as características ou parâmetros sobre a carga; os tipos de equipamentos disponíveis e suas características (capacidade, fabricante etc.).

Neste sentido, para Fleury (2000), um dos principais pilares da logística moderna é o conceito de logística integrada, fazendo com que as atividades e funções logísticas deixem de ser isoladas e passem a ser percebidas como um componente operacional da estratégia de marketing. Na relação Transporte e Serviço ao Cliente, o primeiro é extremamente influente no desempenho do segundo, devido às exigências de pontualidade do serviço, tempo de viagem, capacidade de prover um serviço porta a porta, à flexibilidade para o manuseio de vários tipos de cargas, gerenciamento dos riscos quanto a roubos, danos e avarias e à capacidade de o transportador oferecer mais que um serviço básico de transporte, tornando-se capaz de executar outras funções logísticas.

Entretanto, diante dos dados que serão apresentados na próxima seção, verifica-se que os princípios da PNMU não são aplicados na região do recôncavo da Bahia devido aos problemas com transporte no que diz respeito à disponibilidade de roteiros e horários. Isso também não se aplica na execução das funções logísticas apontadas por Fleury (2000), como será visto a seguir.

## 2.2 OS ITINERÁRIOS DO RECÔNCAVO REALIZADOS POR ALGUMAS EMPRESAS DA REGIÃO

Analisando a estrutura de horários de transporte rodoviário, é possível identificar 66 linhas de transporte rodoviário cadastradas na AGERBA, sendo que 23 destas trafegam pela região do Recôncavo, 16 dentro da região metropolitana. Contudo apenas uma empresa, das cidades circunvizinhas, oferece uma linha de transporte direto para São Francisco do Conde: EXPRESSO NOSSA SENHORA DAS CANDEIAS LTDA. Embora não cadastrada no site da AGERBA, a empresa RODONAVE possui linha direta Santo Amaro x São Francisco do Conde.

Numa situação hipotética, um aluno que reside em Governador Mangabeira, para deslocar-se até São Francisco do Conde deverá pegar um transporte alternativo até Cachoeira, desta cidade, pegar um ônibus (JAUÁ ou SANTANA) até Santo Amaro, e, desta cidade, um ônibus RODONAVE até São Francisco do Conde. Considerando as distâncias médias entre as cidades e os roteiros a serem percorridos, este aluno teria que sair de casa por volta das 5 horas para chegar a tempo hábil da aula em São Francisco do Conde.

Para o presente estudo, toma-se São Francisco do Conde como destino - base / sede para a análise dos referidos roteiros, uma vez que a UNILAB, entendido como origem de destino dos estudantes, está sediado na mesma cidade.

Figura 02: Quadro de horários da empresa Expresso Nossa Senhora das Candeias LTDA

QUADRO DE HORÁRIOS:  
EXPRESSO NOSSA SENHORA DAS CANDEIAS LTDA

Linha: 802		Nome da Linha: SALVADOR - SÃO FRANCISCO DO CONDE VIA BR324												
Apostila: 4247		SALVADOR							SÃO FRANCISCO DO CONDE					
DIAS E HORÁRIOS DE PARTIDA							DIAS E HORÁRIOS DE PARTIDA							
SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM	
06:30	06:30	06:30	06:30	06:30	06:30	06:30	05:15	05:15	05:15	05:15	05:15	05:15	05:15	
08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	
10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	
12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	11:45	11:45	11:45	11:45	11:45	11:45	11:45	
13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	13:30	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	
16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	
17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:45	17:45	17:45	17:45	17:45	17:45	17:45	
20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	

Fonte: AGERBA

Considerando a distância de aproximadamente 67 km entre Salvador e São Francisco do Conde, percebe-se que o aluno possui opção de ônibus em um horário viável, uma vez que as aulas possuem início às 08:00h, respeitando sempre alguma tolerância, e o tempo de viagem compreende aproximadamente 1 hora e 10 minutos.

No que diz respeito ao roteiro Candeias – São Francisco do Conde, respeitada a proximidade de ambas as cidades (aproximadamente 20km), as opções de horário são maiores, tendo um tempo de viagem médio de 25 minutos.

Figura 03: Quadro de horários da empresa Viação Sol de Abrantes

QUADRO DE HORÁRIOS:													
VIAÇÃO SOL DE ABRANTES LTDA													
CANDEIAS							SÃO FRANCISCO DO CONDE						
DIAS E HORÁRIOS DE PARTIDA							DIAS E HORÁRIOS DE PARTIDA						
SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM
05:50	05:50	05:50	05:50	05:50	05:50	06:10	05:50	05:50	05:50	05:50	05:50	05:50	07:00
06:10	06:10	06:10	06:10	06:10	06:10	07:00	06:20	06:20	06:20	06:20	06:20	06:20	07:50
06:40	06:40	06:40	06:40	06:40	06:40	07:50	06:40	06:40	06:40	06:40	06:40	06:40	08:40
07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	07:10	08:40	07:05	07:05	07:05	07:05	07:05	07:05	09:30
07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	09:30	07:35	07:35	07:35	07:35	07:35	07:35	10:20
07:55	07:55	07:55	07:55	07:55	07:55	10:20	08:05	08:05	08:05	08:05	08:05	08:05	11:10
08:25	08:25	08:25	08:25	08:25	08:25	11:10	08:25	08:25	08:25	08:25	08:25	08:25	12:00
08:55	08:55	08:55	08:55	08:55	08:55	12:00	08:50	08:50	08:50	08:50	08:50	08:50	12:50
09:15	09:15	09:15	09:15	09:15	09:15	13:10	09:20	09:20	09:20	09:20	09:20	09:20	14:00
09:40	09:40	09:40	09:40	09:40	09:40	14:00	09:50	09:50	09:50	09:50	09:50	09:50	15:00
10:10	10:10	10:10	10:10	10:10	10:10	14:50	10:10	10:10	10:10	10:10	10:10	10:10	15:40
10:40	10:40	10:40	10:40	10:40	10:40	15:50	10:35	10:35	10:35	10:35	10:35	10:35	16:40
11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	16:30	11:05	11:05	11:05	11:05	11:05	11:05	17:20
11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	11:30	17:30	11:35	11:35	11:35	11:35	11:35	11:35	18:20
12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	18:10	11:55	11:55	11:55	11:55	11:55	11:55	19:00
12:25	12:25	12:25	12:25	12:25	12:25	19:10	12:25	12:25	12:25	12:25	12:25	12:25	20:00
12:45	12:45	12:45	12:45	12:45	12:45	-	12:55	12:55	12:55	12:55	12:55	12:55	-
13:15	13:15	13:15	13:15	13:15	13:15	-	13:15	13:15	13:15	13:15	13:15	13:15	-
13:45	13:45	13:45	13:45	13:45	13:45	-	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	13:40	-
14:05	14:05	14:05	14:05	14:05	14:05	-	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	14:10	-
14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	-	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	-
15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	-	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	-
15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	-	15:25	15:25	15:25	15:25	15:25	15:25	-

Fonte: AGERBA

Para os alunos que não residem nestas cidades (Governador Mangabeira e São Félix), os mesmos são obrigados a traçar estratégias como, por exemplo, fretar carro particular ou van (muitas vezes sem a regulamentação da AGERBA), contratar táxi ou esperar por alguma carona solidária.

Pensar a permanência vinculada ao fator mobilidade atrela a efetividade de um plano e implementação dessas políticas de integração regional, no que diz respeito a transporte rodoviário, principalmente. Não adianta implementar uma Universidade sem pensar numa política que garanta aos alunos uma opção regular de logística.

Os alunos ainda possuem algumas outras despesas. Ainda que seja estudante de instituição pública (sem mensalidade), alimentação, deslocamento, impressões (no semestre 2015.1 não foi disponibilizado material impresso para estudo por “falta de recursos do Governo Federal”) e outros custos envolvem os gastos com a educação. Além das estratégias utilizadas para “driblar” os problemas de mobilidade, os estudantes utilizam ainda outras vias para que possam seguir como alunos da UNILAB. É um problema mais recorrente aos alunos da Graduação, mas é possível encontrar este perfil nos alunos da Pós.

A seção a seguir detalha o método utilizado para levantar a percepção dos alunos sobre os problemas de mobilidade e as estratégias adotadas.

### 3 MÉTODO

A pesquisa compreendeu duas fases: I e II. Durante a fase I, foi realizada a revisão bibliográfica e a construção dos conceitos, e também a escolha da abordagem a ser utilizada, no caso, quantitativa. A fase I compreendeu os meses de janeiro, fevereiro, março e abril de 2015.

Durante a fase II, iniciada no final de agosto de 2015, foi necessária a revisão completa da bibliografia e a construção de novos conceitos. Contudo, isto não comprometeu o trabalho de tal modo como foi a aplicação dos questionários.

A amostra, previamente determinada, compreendia os alunos das turmas da Especialização em Gestão Pública Municipal 2014.1. Contudo, apenas 20% da turma devolveu o questionário preenchido, determinando assim o atraso considerável do trabalho e uma análise pouco convencional uma vez que não abrangeu número significativo de respostas.

Para identificar os possíveis problemas de mobilidade existentes no Recôncavo foi realizada a análise de dados secundários. No primeiro momento, a AGERBA foi a fonte de dados para a identificação dos itinerários. A partir desta análise, foi identificada a existência de duas empresas que realizavam as maiores rotas na região: a Viação Sol de Abrantes e a Expresso Nossa Senhora das Candeias LTDA. O conceito de mobilidade, definido pelo Ministério das Cidades, e os princípios da Política Nacional de Transportes foram norteadores para analisar o que é proposto na teoria e os problemas existentes na prática no Recôncavo, no que diz respeito ao deslocamento de pessoas. A coleta dos dados secundários ocorreu no período de junho 2015 a agosto de 2015. A análise dos mesmos ocorreu no período de setembro de 2015.

Para a identificação das estratégias de permanência, além do que foi identificado na literatura, foi utilizada a aplicação de questionário com os alunos. Em outubro de 2015 foi realizada a montagem do questionário e no início de novembro de 2015 o mesmo foi enviado para aplicação. A lista de e-mail foi fornecida pelo tutor da turma, listando, desta forma, os endereços que os alunos recebem os informativos da UNILAB, uma vez que estes mesmos endereços são cadastrados na plataforma SIGAA.

Este método foi escolhido para maior confiabilidade nas respostas e credibilidade com a turma. O que ocorreu na prática, entretanto, foi que grande parte da turma alegou não ter recebido os e-mails.

No total foram 10 respondentes (excluindo os 02 autores do presente estudo, residentes em Santo Amaro-BA). O período de coleta compreendeu os 20 primeiros dias do mês de novembro e a análise foi feita entre o dia 20 e 29 de novembro.

A análise dos dados do questionário foi realizada manualmente e estruturada em tabelas visando melhor identificação da quantidade de alunos, em porcentagem, para cada item de resposta. O questionário foi composto de 26 questões fechadas dividido em duas seções: *Perfil pessoal e familiar em relação aos estudos e Sua percepção sobre o transporte no Recôncavo*. O mesmo está inserido no apêndice deste trabalho. A seguir a estrutura do questionário:

Dimensão	Variáveis
Estratégia	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obtenção de renda através do trabalho para custear os estudos;</li> <li>• Ajuda financeira da família;</li> <li>• Estratégias utilizadas para deslocamento (rotas e formas de transporte).</li> <li>• Oferta de transporte pela prefeitura da cidade onde reside para ir estudar em outra cidade;</li> </ul>
Mobilidade	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo gasto em média com o deslocamento para a UNILAB;</li> <li>• Percepção sobre a distribuição de horários e roteiros;</li> <li>• Avaliação de condições de acesso a transporte, condições de frota e condições de estradas no recôncavo.</li> <li>• Atraso na chegada às aulas por motivos de transporte;</li> <li>• Necessidade de sair de casa mais cedo para não perder o transporte para ir estudar;</li> </ul>
Permanência	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessidade de sair da aula mais cedo para não perder o transporte para casa;</li> <li>• Evasão por conta dos problemas de transporte.</li> <li>• Cidade onde mora;</li> <li>• Local da cidade onde mora;</li> </ul>
Perfil do aluno	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trabalhador ou apenas estudante;</li> <li>• Ajuda da família nas despesas com os estudos;</li> <li>• Gastos em média por mês com os estudos.</li> </ul>

## 4 A PERCEÇÃO DOS ALUNOS EM RELAÇÃO À OFERTA DO SERVIÇO DE TRANSPORTE NO RECÔNCAVO

Este capítulo apresenta a percepção dos alunos respondentes quanto ao serviço de transporte no Recôncavo. O objetivo é analisar como os alunos da UNILAB avaliam a distribuição dos veículos de transporte público, as condições das frotas, a regulamentação dos veículos e os mapas de roteiros e horários, a questão do acesso, o tempo médio de espera para utilização do serviço e também os quesitos relacionados à segurança; todos esses inseridos no contexto de mobilidade e relacionados à permanência.

### 4.1 O PERFIL PESSOAL E FAMILIAR EM RELAÇÃO AOS ESTUDOS

Um total de 10 alunos preencheu o questionário. Destes, 80% são do sexo feminino e apenas 20% do sexo masculino. 40% se declararam negros, 30% pardos e 30% brancos.

Mesmo com um número baixo na amostra, um perfil interessante foi identificado: os alunos que moram nas proximidades de São Francisco do Conde (até 70 km de distância) e os que moram fora do perímetro urbano da região metropolitana de Salvador (mais de 70 km de distância). Desta forma, configurou-se um quadro da seguinte forma: alunos residentes em Santo Amaro, Camaçari e Salvador, e alunos residentes em São Félix e Governador Mangabeira.

Tabela 01: Cidades de residência dos alunos respondentes do questionário

Cidade onde o aluno reside	Número de respondentes	% dos respondentes
Salvador	3	30
Camaçari	2	20
Santo Amaro	3	30
Governador Mangabeira	1	10
São Félix	1	10
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>100</b>

Fonte: O autor, 2015

Neste aspecto, foi possível observar ainda que 80% dos alunos residem no centro de suas respectivas cidades, 10% residem na periferia e 10% na zona rural.

De acordo com as respostas indicadas, 40% dos alunos utilizam veículo próprio para ir estudar ou vão de carona. 60% dos respondentes indicaram ir de ônibus para UNILAB. Destes 60%, 20% deste número indicou mais de uma opção no questionário, na qual determinaram que além do ônibus, o transporte alternativo (regulamentado ou não), representado pelas *Vans* ou *Topics* se configuram como uma possível estratégia de deslocamento.

Quando perguntados se alguma vez já haviam faltado aula por algum motivo relacionado a transporte em, foi obtido o resultado mostrado na próxima tabela:

Tabela 02: Falta às aulas por motivos relacionados a transporte de acordo com as respostas indicadas pelos alunos

<b>Faltou aula por motivos de transporte</b>	<b>% dos respondentes</b>
Não	50
Sim, uma vez	50
Sim, algumas vezes	--
Sim, muitas vezes	--

Fonte: O autor, 2015

É possível observar, portanto, um quadro bastante dividido em relação à falta de aulas por motivo de transporte. Analisando, portanto, a questão das despesas relacionadas aos estudos, nenhum dos respondentes indicou não ser responsável pelas despesas do gênero; 40% indicaram que são parcialmente responsáveis pelas despesas e 60% indicaram que são integralmente responsáveis pelas despesas geradas pelos estudos.

Em relação ao número de alunos que trabalham, do total, 30% responderam que apenas estudam; 10% responderam que estudam e trabalham durante o dia; 50% afirmaram que trabalham durante o dia e estudam a noite e 10% afirmaram trabalhar e estudar durante o dia. Ressalta-se, ainda, que trabalhar é uma possível estratégia de permanência, visando cobrir os gastos, assim como a ajuda da família também se configura como uma possível estratégia.

Uma outra questão abordada no questionário foi a despesa mensal com transporte / deslocamento para frequentar a UNILAB em dias de encontros presenciais. A tabela a seguir apresenta esse gasto médio mensal com transporte/deslocamento com finalidade de estudos:

Tabela 03: Gastos em média com transporte por mês para estudar de acordo com as respostas indicadas pelos alunos

<b>Opção indicada</b>	<b>% dos respondentes</b>
Até R\$ 50	30
Entre R\$ 51 e R\$ 100	40
Entre R\$ 101 e R\$ 150	10
Entre R\$ 151 e R\$ 200	10
Entre 201 e R\$ 250	10

Fonte: O autor, 2015

De acordo com os dados analisados, é possível perceber um quadro bastante equilibrado em relação às despesas com deslocamento por parte dos alunos. É possível considerar também que os maiores gastos são dos alunos que residem em cidades mais distantes que 70km de São Francisco do Conde (20%), ainda que em número proporcionalmente menor na amostra. Cruzando os dados dos respondentes, percebe-se que quem se desloca de carro próprio (40%) gasta entre R\$ 100,00 e R\$ 300,00, enquanto os alunos que optam por ônibus ou transporte alternativo, gastam em média R\$ 150,00.

Uma questão indagou aos alunos sobre a oferta de transporte gratuito para a UNILAB ou para qualquer outra instituição de ensino por parte das prefeituras dos municípios onde residem; o quadro obtido foi o seguinte: 40% desconhecem qualquer tipo de programa do gênero, 40% declararam que a prefeitura da cidade onde reside oferta o serviço e 20% indicou que não. Das cidades que oferecem este tipo de serviço, estão Camaçari, Salvador e Santo Amaro. Nenhuma delas, entretanto, possui uma oferta de transporte gratuito especificamente voltado para alunos da UNILAB.

Para 40% dos respondentes, o assunto “problemas de deslocamento” é discutido sempre entre os colegas, conforme apontam os dados coletados. Já para 30%, este assunto é frequentemente discutido. Este quadro aponta para a importância do tema na percepção dos alunos e o quanto isto interfere em seus respectivos panoramas. A tabela a seguir mostra a análise completa, em números, das respostas obtidas:

Tabela 04: Frequência de conversa com os colegas sobre problemas de deslocamento

<b>Opção indicada</b>	<b>% dos respondentes</b>
Não discute	10
Raramente	10
Às Vezes	10
Frequentemente	30
Sempre	40

Fonte: O autor, 2015

Para 70% dos respondentes, abandonar os estudos da Especialização em Gestão Pública Municipal foi uma idéia jamais considerada durante o período de integração do curso, enquanto 30% declararam pelo menos já ter pensado na idéia de desistir. Contudo, apesar do número, é notória a percepção dos problemas de mobilidade no recôncavo e o impacto nas rotinas destes alunos é recorrente.

No que diz respeito ao trajeto para ir estudar, os alunos indicaram o tempo médio gasto por dia com deslocamento para a UNILAB. A tabela a seguir mostra o resultado obtido:

Tabela 05: Tempo diário gasto em média com deslocamento para a UNILAB de acordo com as respostas indicadas pelos alunos

<b>Tempo gasto em média</b>	<b>% dos respondentes</b>
Até 15 min.	--
Entre 16 min. e 30 min.	--
Entre 31 e 60 min.	30
Entre 61 e 90 min.	30
Entre 91 min. e 120 min.	10
Mais que 120 min.	30

Fonte: O autor, 2015

As respostas obtidas indicam, portanto, que o menor tempo gasto com deslocamento para UNILAB é entre 31 e 60 minutos. Para 10% o tempo compreendido é entre 91 e 120 minutos e para 30% são gastos mais que 120 minutos com deslocamento.

Em relação à avaliação do fator transporte como condicionante à permanência nos estudos, a tabela a seguir traz os resultados obtidos.

Tabela 06: Fator transporte como condicionante à permanência nos estudos de acordo com as respostas indicadas pelos alunos

<b>Resposta indicada</b>	<b>% dos respondentes</b>
Sem importância	--
Pouco importante	10
Importante	40
Muito importante	50

Fonte: O autor, 2015

Para 90% dos respondentes, o fator transporte como condicionante à permanência nos estudos é importante ou muito importante. Nesse sentido, torna-se indispensável à adoção de estratégias de deslocamento. Os alunos foram indagados sobre quais estratégias de locomoção que mais se aproximam da adotada para se deslocarem até a UNILAB. Dentre as opções apresentadas, 50% declararam usar ônibus regulares em horários comerciais, 20% declararam usar transporte alternativo regularizado, 20% usar carro / moto particular arcando com as despesas e 10% indicaram que compartilham um sistema de transporte, no qual cada colega dirige em dias pré-estabelecidos de encontros presenciais na UNILAB, dividindo assim as despesas.

#### 4.2 PERCEPÇÃO SOBRE TRANSPORTE NO RECÔNCAVO

Sustentados nos quatro princípios da política nacional de transportes utilizados para a construção dessa seção do questionário (Acessibilidade universal; Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; Segurança nos deslocamentos das pessoas; Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros), a percepção dos alunos sobre o transporte no Recôncavo está sistematizada nos dados a seguir.

Os princípios, no referido caso, dizem respeito a questões primordiais para o funcionamento eficaz dos sistemas de transporte, desde a sua estrutura ao acesso e disponibilidade para a população. No caso dos quatro itens escolhidos, estes foram julgados como essenciais para o bom funcionamento do sistema de transporte na região do Recôncavo diante da demanda da população, principalmente dos estudantes.

Em relação à percepção da distribuição dos horários de transporte público (coletivo ou não) na região do Recôncavo, foram obtidos os seguintes resultados, conforme mostra a tabela abaixo:

Tabela 07: Avaliação da distribuição dos horários de transporte público de acordo com as respostas indicadas pelos alunos

<b>Resposta indicada</b>	<b>% dos respondentes</b>
São mal distribuídos e não atendem a demanda	100
Não são bem distribuídos, mas atendem a demanda	--
São bem distribuídos e suficientes para atender a demanda	--

Fonte: O autor, 2015

Na visão de 100% dos respondentes, o transporte, da forma que está configurado, é mal distribuído e não atende à demanda da população. Esta análise é comparada a proposta de dois princípios da política nacional de transportes: acessibilidade universal e a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano. No referido caso, isso não ocorre na prática. 100% dos alunos (da amostra) estão insatisfeitos com a configuração do transporte no Recôncavo. É importante ressaltar que se trata do período diurno, onde todos os horários comerciais de transporte estão em pleno funcionamento.

Analisando especificamente a questão dos roteiros do transporte público, o que corresponde ao princípio da eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, os seguintes resultados foram obtidos:

Tabela 08: Avaliação dos roteiros de transporte público de acordo com as respostas indicadas pelos alunos

<b>Resposta indicada</b>	<b>% dos respondentes</b>
São mal distribuídos e não atendem a demanda	80
Não são bem distribuídos, mas atendem a demanda	20
São bem distribuídos e suficientes para atender a demanda	--

Fonte: O autor, 2015

Estes dados confirmam que os roteiros (e que envolvem também os horários) são insuficientes para atender à demanda da população. A dificuldade de se locomover entre cidades (específicas) dentro de uma pequena distância é considerável e isto afeta diretamente o estudante da UNILAB.

Os próximos resultados dizem respeito aos outros dois princípios da política nacional de transportes abordados no questionário: Segurança nos deslocamentos das pessoas e equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Para 60% dos respondentes a frota de ônibus no Recôncavo se encontra em condições ruins; para 40% a frota se encontra em condição regular. Em relação às condições da frota de transporte alternativo, 70% consideram em condições ruins e 30% em condição regular. Nenhum respondente desta amostra indicou a opção “em boas condições”.

Quando indagados sobre as condições do transporte que os alunos utilizam para se deslocar até a UNILAB na cidade de São Francisco do Conde-BA, dentre as opções presentes no questionário, 30% dos respondentes consideraram “em condições ruins”; para 50%, se encontra “em condição regular” e para 20%, em “boas condições”.

No que diz respeito à condição das estradas no Recôncavo, a seguinte percepção foi obtida, conforme mostra a tabela a seguir:

Tabela 09: Avaliação das estradas no Recôncavo de acordo com as respostas indicadas pelos alunos

<b>Resposta indicada</b>	<b>% dos respondentes</b>
Em condições ruins	50
Em condição regular	40
Em boas condições	10

Fonte: O autor, 2015

Em relação à percepção da estrada / caminho entre o local onde o aluno mora e a UNILAB, 70% dos respondentes indicaram a opção “em condições ruins”. Para 20% o caminho se encontra em condição regular e para apenas 10% dos respondentes o caminho apresenta boas condições.

Uma vez analisada a percepção dos alunos em relação ao problema de mobilidade e constatado que o mesmo existe e interfere na rotina destes alunos, confirmando assim a hipótese do presente estudo, o próximo capítulo abordará as estratégias que estes alunos adotam para que não deixei de freqüentar as aulas da especialização na UNILAB.

## **5 AS ESTRATÉGIAS APONTADAS PELOS ALUNOS DA UNILAB COM O PROPÓSITO DE GARANTIR A PERMANÊNCIA NOS ESTUDOS DIANTE DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE NO RECÔNCAVO**

### **5.1 AS INFLUÊNCIAS DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE NA PERMANÊNCIA NOS ESTUDOS**

A falta de horários de ônibus e roteiros mais relevantes e abrangentes em horário comercial e sua configuração defasada revelam-se como problemas de mobilidade a serem considerados. Esse fenômeno pode ser expresso em números. Em 2009, existiam 81.913 veículos do Recôncavo, entre os quais 77% eram particulares, divididos pela metade entre carros e motos. Ainda nos referidos números, chama a atenção o reduzido número de ônibus e micro-ônibus: 2.223, o que daria uma média de 21 unidades por mil habitantes (IBGE CIDADES, 2012). Levando em consideração que a maior parte dessa frota estaria no eixo urbano, torna-se questionável a quantidade da mesma que realizaria o itinerário intermunicipal.

Contudo, para 50% dos respondentes, o ônibus é a estratégia de deslocamento mais utilizada. Mas, pela própria configuração dos roteiros e horários muito tempo é gasto com deslocamento para São Francisco do Conde. Pelo menos para 70% dos alunos, o roteiro entre a cidade em que reside e a UNILAB é feito em no mínimo 60 minutos.

Dos nove princípios da política nacional de transportes, quatro foram abordados no questionário com o objetivo de analisar a percepção dos alunos em relação à aplicabilidade desses princípios. Foram eles:

- Acessibilidade universal;
- Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Os problemas de deslocamento influenciam de forma significativa na permanência destes alunos. Os alunos foram indagados sobre a intenção em desistir da Pós-Graduação por conta das dificuldades de deslocamento para a UNILAB. A tabela a seguir mostra o resultado obtido:

Tabela 10: Intenção do aluno em desistir dos estudos por dificuldades de deslocamento para a UNILAB

	<b>Não se aplica</b>	<b>Sim</b>	<b>Não</b>
% dos alunos	20	50	30

Fonte: O autor, 2015

Para 50% dos respondentes, abandonar os estudos por dificuldades de deslocamento para a UNILAB já foi uma hipótese considerada. Quando questionados se alguma vez já pensaram em abandonar a Pós-Graduação por conta das despesas de deslocamento, 70% afirmaram que não e 30% que sim.

Muitos alunos também se atrasam para as aulas. O grau de frequência foi analisado através do questionário e os dados obtidos estão sistematizados na tabela a seguir:

Tabela 11: Frequência em que o aluno chega à UNILAB atrasado por motivos de transporte

<b>Resposta indicada</b>	<b>% dos respondentes</b>
Não se atrasa	20
Raramente se atrasa	--
Às vezes se atrasa	20
Frequentemente se atrasa	30
Sempre se atrasa	30

Fonte: O autor, 2015

De acordo com as respostas indicadas, 60% dos alunos possui um grau relevante de atraso para chegar nas aulas por motivo de deslocamento. Seguindo esta perspectiva, o questionário buscou investigar o roteiro inverso, procurando identificar se os alunos necessitam sair mais cedo das aulas para não perder o horário do transporte. O resultado está na tabela a seguir.

Tabela 12: Frequência em que o aluno sai mais cedo da aula na UNILAB para não perder o horário de transporte

<b>Resposta indicada</b>	<b>% dos respondentes</b>
Não necessita	60
Raramente necessita	--
Às vezes necessita	20
Frequentemente necessita	10
Sempre necessita	10

Fonte: O autor, 2015

De acordo com as respostas indicadas, 60% dos alunos não necessita sair mais cedo da aula para não perder o horário do transporte. Mas para 40% da amostra, esta é uma situação que acontece em diferentes escalas de frequência.

O que foi possível identificar com estes dados, é que os alunos entrevistados da amostra não abandonaram os estudos por causa dos problemas de mobilidade, ainda que eles interfiram em suas rotinas. A seção a seguir irá identificar as estratégias adotadas para se manter estudando.

## 5.2 AS ESTRATÉGIAS DE PERMANÊNCIA MAIS UTILIZADAS PELOS ALUNOS

Considerando as necessidades de utilizar estratégias de deslocamento para estudar, uma vez que residem fora do município onde o Campus dos Malês da UNILAB está instalado, os alunos utilizam mecanismos diferentes de transporte de acordo com as cidades de origem. A tabela a seguir mostra novamente o quadro configurado de acordo com a análise dos questionários:

Tabela 13: Estratégias de deslocamento diante dos problemas de mobilidade acordo das respostas indicadas nos questionários

<b>Estratégia de Deslocamento</b>	<b>Ônibus</b>	<b>Transporte alternativo</b>	<b>Veículo particular</b>	<b>Transporte fretado</b>	<b>Transporte da prefeitura</b>
% dos alunos	50	20	40	--	--

Fonte: O autor, 2015

O ônibus é o mecanismo mais utilizado pelos alunos. Faz-se necessário, porém, atentar para os 40% que declararam utilizar veículo particular como estratégia de deslocamento, pois neste grupo também estão incluídos os alunos que pegam carona com algum colega ou participam de um sistema de compartilhamento do transporte e também das despesas com o combustível.

Um fato que chama a atenção é a não utilização transporte gratuito ofertado por prefeitura. 40% dos alunos afirmaram que a Prefeitura da cidade onde residem oferece transporte gratuito para alunos que estudam em outras cidades. Entretanto, nenhum aluno da amostra é contemplado por esta política pública.

Diferente de um perfil configurado na graduação, onde é possível encontrar muitos alunos apenas estudando e recebendo auxílio financeiro da família, o que foi observado na amostra do presente estudo é que 60% dos respondentes são responsáveis integralmente com as despesas relacionadas ao estudo (transporte, alimentação, material didático) e 40% são responsáveis parcialmente pelas despesas correspondentes, o que indica que embora recebam alguma ajuda financeira, são responsáveis por uma parte também.

Como já foi observado por ZAGO (2006), conciliar trabalho e estudo é um desafio. Se por um lado o trabalho significa a obtenção de renda para cobrir eventuais gastos com os estudos, isso pode prejudicar nos rendimentos acadêmicos. REIS (2011) afirma que, buscando condições de permanência, alguns estudantes podem também abrir mão de vivenciar a universidade em sua plenitude para poder trabalhar. As consequências dessa escolha influenciam no que a autora denomina “permanência simbólica”, fator ligado ao desempenho acadêmico. Ainda segundo REIS (2011), os alunos envolvidos em atividades que lhes consomem grande parte do tempo e que não mantêm qualquer ligação com a área de estudos enfrentam grande dificuldade em conciliar os estudos com o trabalho. Isso é consequência da falta de tempo para se dedicarem à leitura de textos e realização dos trabalhos acadêmicos, o que contribui para alguns resultados insuficientes e atraso do curso.

Em relação às estratégias de deslocamento visando à permanência, a ausência de horários de ônibus (roteiros defasados) foi um problema indicado, ainda que seja o meio de deslocamento utilizado (20%). O transporte alternativo surge também como uma opção utilizada. Em relação ao número de veículos próprios utilizados, o número corresponde a 30% da amostra.

De acordo com o que foi observado, os gastos em média com transporte por parte dos alunos possuem valores acentuados, principalmente quando se considera que os encontros presenciais ocorrem quinzenalmente, ou apenas uma vez ao mês. E isso é consequência das estratégias de deslocamento utilizadas. Veículo próprio implica despesa com combustível, veículos fretados implicam a contratação de prestação de serviço, bem como o transporte alternativo implica o valor das passagens. A tabela a seguir mostra as faixas de gastos desses alunos em média por mês com transporte.

Tabela 14: Gastos em média com transporte por mês para estudar, de acordo com as respostas indicadas nos questionários

<b>Opção indicada</b>	<b>% dos respondentes</b>
Não possui gastos	--
Até R\$ 50	30
Entre R\$ 51 e R\$ 100	40
Entre R\$ 101 e R\$ 150	10
Entre R\$ 151 e R\$ 200	--
Entre R\$ 201 e R\$ 250	10
Entre R\$ 251 e R\$ 300	--
Mais de R\$ 300	10

Fonte: O autor, 2015

Através dos dados é possível constatar que a situação do problema de mobilidade existe, a mesma influencia na rotina dos alunos e diante disto os mesmos traçam estratégias, as quais possuem um custo, muitas vezes, elevado, principalmente relacionados aos preços dos transportes.

E o transporte se configura assim no Recôncavo devido ao não cumprimento dos princípios da PNMUS. Quando analisadas as percepções dos alunos sobre o transporte no Recôncavo, conclui-se que nenhum dos quatro princípios inseridos no contexto das perguntas respondidas é cumprido.

Segundo PEDRÃO (2007, pág. 17), na história recente do Recôncavo destacam-se quatro movimentos que alteraram o curso da produção da sociedade da região. Entre eles, é pertinente dar enfoque para um em especial:

a desorganização do sistema multimodal de transportes de base aquática e a subsequente organização de um sistema multimodal de transportes de base rodoviária. A decadência também envolveu o transporte ferroviário, que foi o eixo central do sistema formado no começo do século XX.

A consolidação e os investimentos no âmbito rodoviário cresceram no sentido da ampliação de estruturas de rodovia, a exemplo da BR 101, conforme afirma o próprio autor. Entretanto, os transportes não acompanharam esse ritmo. No caso de São Francisco do Conde, localizada à beira da BR 324, o problema não foge à regra.

Refletindo sobre o conceito de mobilidade, que em síntese diz respeito à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço, segundo o Ministério das Cidades, conclui-se

que no Recôncavo isso não é efetivado no que diz respeito à demanda dos alunos em se deslocar na região para estudar.

Não há facilidade nos deslocamentos, mas os alunos adotam estratégias de deslocamentos e essas contribuem para a permanência. Mesmo diante de algumas dificuldades, os alunos não abandonam os estudos, ainda que isso implique principalmente no alto custo da adoção dessas estratégias que basicamente estão ligadas à ajuda da família com os custos, o trabalho como obtenção de renda e as estratégias de utilização de transporte.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo verificou que, embora existam problemas de mobilidade no Recôncavo, os alunos conseguem driblar esses problemas e não abandonam a Pós-Graduação. Entretanto, esse fato não minimiza os problemas de mobilidade existentes. Segundo CARMO (2011),

É impressionante constatarmos que com tantos antecedentes de planejamento urbano, o Recôncavo Baiano, não obstante todos os investimentos públicos recentes que impulsionam a cultura, educação e o acesso à saúde na região (...), não possui uma rede de transportes que assegure à população o deslocamento seguro entre as cidades vizinhas.

Isso ocorre devido aos itinerários defasados existentes na região. Segundo dados da AGERBA, há apenas duas empresas de ônibus que realizam roteiros em pelo menos cinco cidades da região. Isso é insuficiente diante da demanda posta por uma população de 20 cidades que compõem o território identidade do Recôncavo.

Os valores gastos com transporte pelos alunos no Recôncavo são acentuados e fora da realidade de um aluno oriundo de família de baixa renda. Esse cenário pode ser resultado da falta de ônibus com roteiros e horários mais amplos, mas não isso pensado de forma isolada, e sim como política de mobilidade. O transporte alternativo, opção mais adotada diante da falta de ônibus, é caro, não apresenta boas condições de frota e nem sempre é regularizado.

Pensar em uma política de articulação territorial voltada para mobilidade seria atender à plena efetividade do cumprimento dos nove princípios da PNMUS. Modificar a configuração do transporte rodoviário no Recôncavo é também mexer nas condições de rodovias e todos os fatores que envolvem estrutura e segurança.

Existem soluções possíveis de atenuar o problema de mobilidade, ao menos no que diz respeito ao deslocamento dos alunos. A Lei nº 12.816, de 5 de junho de 2013, estende o benefício do transporte escolar aos estudantes universitários, que permite às prefeituras regulamentarem esse tipo de transporte, mas isso depende de normatização no âmbito municipal e/ou estadual.

De acordo com o Art. 5º da referida Lei, a União, por intermédio do Ministério da Educação, apoiará os sistemas públicos de educação básica dos Estados, Distrito Federal e Municípios na aquisição de veículos para transporte de estudantes, na forma do regulamento, “desde que não haja prejuízo às finalidades do apoio concedido pela União, os veículos, além

do uso na área rural, poderão ser utilizados para o transporte de estudantes da zona urbana e da educação superior, conforme regulamentação a ser expedida pelos Estados, Distrito Federal e Municípios.” Com a criação da Lei Federal, os gestores municipais devem procurar o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) para regulamentar o uso do veículo oficial no transporte universitário, junto ao Governo Federal.

O que ocorre na prática, entretanto, é apenas algumas prefeituras ofertando esse serviço para os alunos, de forma limitada e pontual. Embora garantido em Lei, os alunos não são beneficiados com a prestação deste serviço por parte das prefeituras das cidades onde os mesmos residem. É necessária articulação e políticas de integração regional. A SEPLAN, ao conceituar e dividir os territórios identidade, atribui como critério a organização dos mesmos por características semelhantes, onde eles não são definidos pela objetividade dos fatores disponíveis, mas pela maneira como se organizam e devem ser entendidos como “base geográfica da existência social”. Portanto, pensar em um modelo de integração regional é também efetivar a implementação de políticas públicas que visem o desenvolvimento local.

No que diz respeito à permanência, esta também deve ser pensada por parte dos atores governamentais. Não adianta ampliar o número de vagas se o aluno não possuir condições de concluir a graduação. Isto está diretamente ligado ao fato da permanência material, aos subsídios para alimentação, moradia, transporte e outros elementos básicos.

Identificam-se, portanto, dois elementos apontados como estratégia utilizada: transporte alternativo e utilização de veículos fretados ou particulares, na falta de ônibus; e Trabalho como fonte de obtenção de renda para financiar os gastos com os estudos. Desses elementos, destaca-se a concomitância trabalho /estudo que, se por um lado, pode garantir renda para custear as despesas, por outro lado pode influenciar negativamente o rendimento acadêmico.

## REFERÊNCIAS

ALVARENGA, A. C., NOVAES, A. G. N. **Logística Aplicada – Suprimento e Distribuição Física**. 3<sup>a</sup> edição. São Paulo: Editora Edgar Blücher, 2000.

AGERBA. Agência Estadual de Regulamentação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia. **Linhas, horários e tarifas**. Disponível em: [http://www.agerba.ba.gov.br/transporte/tarifas\\_transporte.asp](http://www.agerba.ba.gov.br/transporte/tarifas_transporte.asp). Acesso em outubro de 2015

BRASIL, Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade. **Princípios e Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMUS)**, Brasília, 2004.

BAHIA. Secretaria de Planejamento. **Territórios Identidade: Recôncavo**. Disponível em: <http://www.seplan.ba.gov.br/territorios-de-identidade/mapa> Acesso em fevereiro de 2015.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Planejamento. **Territórios Identidade 21: Recôncavo**. Coordenação Estadual de Territórios. Disponível em: [http://www.sei.ba.gov.br/site/geoambientais/cartogramas/territorio\\_identidade/pdf/reconcavo.pdf](http://www.sei.ba.gov.br/site/geoambientais/cartogramas/territorio_identidade/pdf/reconcavo.pdf). Acesso em março de 2015.

BRASIL. **Lei nº 12.816**, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre o apoio da União às redes públicas de educação básica na aquisição de veículos para o transporte escolar. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/Lei/L12816.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12816.htm). Acesso em fevereiro de 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www.itdpbrasil.org.br/attachments/article/122/Public%20Policy%20Factsheet.pdf>. Acesso em Outubro de 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 10.172**, de 9 de janeiro de 2001. Aprova o Plano Nacional de Educação. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110172.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110172.htm). Acesso em abril de 2015

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.394**, de 20 de dezembro de 1996. Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19394.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19394.htm). Acesso em abril de 2015.

\_\_\_\_\_. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade. **Princípios e Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMUS)**, Brasília, 2004.

CARMO, Charles Darwin. **No Recôncavo baiano, população é “proibida” de sair à noite**. Disponível em: <http://www.viomundo.com.br/voce-escreve/charles-carmo-no-reconcavo-baiano-a-populacao-e-proibida-de-sair-a-noite.html>. Acesso em dezembro de 2014.

CARVALHO, J.S.F. **Democratização do ensino revisitado**. Educação e Pesquisa, São Paulo, v.30, n.2, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. São Paulo: Editora Ática, 1986.

CONTINS, M.; SANT'ANA, L. C. **O Movimento negro e a questão da ação afirmativa. Estudos Feministas**. IFCS/UFRJ-PPCIS/UERJ, v. 4, n. 1, 1996.

DIAS SOBRINHO, José. Democratização, qualidade e crise da educação superior: faces da exclusão e limites da inclusão. **Educ. Soc., Campinas**, v. 31, n. 113, São Paulo, 2009.

FINATTI, Elmer Betty; ALVES, Jolinda de Moraes. Perfil Socioeconômico e cultural dos estudantes da UEL – indicadores para a implantação de uma política de assistência estudantil. In: KULLMANN, Geila Gonçalves. et al. **Apoio Estudantil: reflexões sobre o Ingresso e Permanência no Ensino Superior**. Santa Maria: Editora da UFSM: 2008.

FLEURY, Paulo Fernando, **Logística Empresarial: A Perspectiva Brasileira**. Coleção COPPEAD de Administração. 1ª Edição, São Paulo: Atlas, 2000.

IBGE. **Cidades**. Disponível em: [www.ibge.org.com.br](http://www.ibge.org.com.br). Acesso em julho de 2015.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/trabalhoerendimento/pnad2008/brasilpnad2008.pdf>. Acesso em maio de 2015.

INEP- Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. **Censo de Educação Superior**. Brasília: INEP, 2009. Disponível em <[http://www.inep.gov.br/imprensa/noticias/censo/superior/news09\\_01.htm](http://www.inep.gov.br/imprensa/noticias/censo/superior/news09_01.htm)>. IVO, Anete Brito Leal. A Reconversão fazer social: dilemas da redistribuição sem Tratamento focalizado. São Paulo perspectiva. São Paulo, v 18, n. 2, junho de 2004. Disponível a partir do <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-88392004000200007&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392004000200007&lng=en&nrm=iso)>. acesso em de fevereiro de 2015..

PEDRÃO, Fernando. Novos e Velhos elementos da formação social do Recôncavo da Bahia de todos os Santos, **Cadernos Recôncavo**, Revista do Centro de Artes, Humanidades e Letras, Cachoeira, vol. 1, 2007

PEREIRA, Potyara Amazoneida; STEIN, Rosa Helena. Política Social: universalidade versus focalização. In: BOSCHETTI, Ivanete. **Capitalismo em crise, política social e direitos**. São Paulo: Editora Cortez, 2010

REIS, Dyane Brito. **Educação e ações afirmativas: um olhar sobre a permanência de estudantes negros na UFRB**. XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais. Salvador, 2011.

RIBEIRO, Marcelo Afonso. O Projeto Profissional Familiar como Determinante da Evasão Universitária – Um Estudo Preliminar. **Revista Brasileira de Orientação Profissional**, Universidade de São Paulo, v.6, n.2, p.55-70, 2005.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. 5ª ed. São Paulo: Editora Edusp, 2008.

SOUZA, Celina. **Políticas Públicas: uma revisão da literatura**. Sociologias, nº 16, São Paulo, 2006

TEIXEIRA, Elenaldo Celso. **O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade.** Salvador: AATR, 2002. Disponível em: <[http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a\\_pdf/03\\_aatr\\_pp\\_papel.pdf](http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a_pdf/03_aatr_pp_papel.pdf)>. (Acesso em fevereiro de 2015).

TZU, Sun. **A arte da guerra.** Versão eletrônica do livro disponível em: [http://www.jfpb.jus.br/arquivos/biblioteca/e-books/A\\_arte\\_da\\_guerra.pdf](http://www.jfpb.jus.br/arquivos/biblioteca/e-books/A_arte_da_guerra.pdf). (acesso em dezembro de 2014)

VASCONCELOS, Simão Dias; LIMA, Kênio Erithon Cavalcante. **Inclusão social e acesso às Universidades Públicas: o programa Professores do Terceiro Milênio.** Estudos em Avaliação Educacional, São Paulo, n. 29, 2004.

ZAGO, Nadir. **Do acesso à permanência no ensino superior: percursos de estudantes universitários de camadas populares.** Revista Brasileira de Educação, Campinas - São Paulo, v. 11, n. 32, 2006.

## APÊNDICE

### QUESTIONÁRIO PERMANÊNCIA E MOBILIDADE

*Caro Colega,*

Esse questionário é um instrumento de coleta de dados de um trabalho de conclusão de curso intitulado **As estratégias utilizadas pelos alunos da Pós-Graduação da UNILAB para permanecerem nos estudos diante dos problemas de mobilidade no recôncavo**. O objetivo, como o título sugere, é identificar as estratégias utilizadas pelos alunos em dias de aula visando sua permanência nos estudos diante de possíveis dificuldades com transporte, horários, itinerários e outras particularidades da região no que diz respeito à mobilidade. As respostas serão inseridas em uma base de dados e tratadas no referido trabalho de conclusão de curso.

Para que possamos registrar as respostas em nossa base de dados, contamos com a sua colaboração assinalando em cada questão um “X” no local indicado ( ). É importante também indicar o nome (opcional) e, sobretudo, a cidade em que você reside. Após marcar as respostas, por gentileza pedimos que nos reenvie o questionário, já respondido, no seguinte endereço de e-mail: [iranhneves@gmail.com](mailto:iranhneves@gmail.com)

Obrigado por sua participação.

*Iran Herlanderson Neves de Santana*

*Iran José Neves de Santana*

**Especialização em Gestão Pública Municipal 2014.1**

**Nome:** \_\_\_\_\_

**Em que cidade você reside atualmente?** \_\_\_\_\_

**Idade** \_\_\_\_\_

**Sexo:** Masculino ( ) Feminino ( )

**Qual cor você se declara?**

( ) Branco ( ) Negro ( ) Amarelo ( ) Vermelho ( ) Pardo

**Autoriza a utilização dos dados para a Pesquisa:**

( ) SIM ( ) NÃO

**Perfil pessoal e familiar em relação aos estudos**

**01) Onde você mora?**

- No centro da cidade
- Na periferia da cidade
- Em um distrito da cidade
- Na zona rural.

**03) Alguma vez você faltou à aula por algum motivo relacionado à falta de transporte?**

- Não
- Sim, uma vez.
- Sim, algumas vezes.
- Sim, muitas vezes.

**05) Quanto você gasta por mês com transporte, em média, para estudar?**

- Não tenho gastos com transporte
- Até R\$ 50,00
- Entre R\$ 51,00 e R\$ 100,00
- Entre 101,00 e R\$ 150,00
- Entre 151,00 e R\$ 200,00
- Entre 201,00 e R\$ 250,00
- Entre 251,00 e R\$ 300,00
- Mais de R\$ 300,00

**02) Como você se desloca entre sua residência e a UNILAB?**

- Andando
- Em carro Próprio (ou carona)
- De *Topic* ou *Besta*
- De ônibus
- Taxi ou carro fretado

**04) Você é responsável por sua despesa relacionada aos estudos (transporte, alimentação, material didático)?**

- Não.
- Sim, parcialmente
- Sim, integralmente.

**06) Você trabalha (ou exerce qualquer atividade remunerada) e estuda?**

- Apenas estudo
- Estudo e trabalho durante o dia
- Estudo durante o dia e trabalho durante a noite
- Trabalho durante o dia e estudo a noite.
- Outro. Qual?

**7) A prefeitura do município que você reside oferece transporte gratuito que permita o aluno estudar em outra cidade?**

- Não sei.
- Não
- Sim

**08) Você já pensou em largar os estudos por causa das despesas com deslocamento?**

- Não se aplica.
- Não.
- Sim

**09) Com que frequência você conversa sobre problemas de deslocamento com seus colegas?**

- Não discuto
- Raramente
- Às vezes
- Frequentemente
- Sempre

**10) Você chega atrasado às aulas por causa do transporte?**

- Não se aplica.
- Não.
- Raramente.
- Às vezes
- Frequentemente
- Sempre

**11) Você já pensou em largar os estudos por falta de dinheiro para se manter na UNILAB?**

- Não.
- Sim

**13) Você já pensou em largar os estudos por outras dificuldades de deslocamento para a UNILAB?**

- Não se aplica.
- Não.
- Sim.

Qual(is)?

---

---

**15) Quanto tempo você gasta no seu deslocamento para a UNILAB (apenas ida ou apenas volta), incluindo o tempo de espera pelo transporte?**

- Até 15 min.
- Entre 16 min e 30 min.
- Entre 31 min e 60 min.
- Entre 61 min e 90 min.
- Entre 91 min e 120 min.
- Mais que 120 min.

**16) Como você avalia o fator transporte como condicionante à sua permanência nos estudos?**

- Sem importância
- Pouco importante
- Importante
- Muito importante

**12) Você precisa sair mais cedo das aulas para não perder o horário do transporte?**

- Não se aplica.
- Não.
- Raramente.
- Às vezes
- Frequentemente
- Sempre

**14) Das estratégias relacionadas abaixo, assinale a que mais se aproxima da estratégia adotada para deslocamento a UNILAB:**

- Ando a pé
- Uso bicicleta
- Uso ônibus regulares, nos horários comerciais.
- Uso vans e transportes alternativos regularizados.
- Uso transporte alternativo não regularizado.
- Uso moto/carro próprio e arco com as despesas.
- Uso carro próprio e divido as despesas com colegas a quem dou carona.
- Entro em um sistema de compartilhamento de carro, no qual cada colega dirige o seu em um ou mais dias por semana.
- Uso transporte oferecido pela prefeitura.
- Outro.

Qual(is)? \_\_\_\_\_

---

**Sua percepção sobre o transporte no Recôncavo**

**17) Como você avalia a distribuição dos horários de transporte público (coletivo ou não) na região:**

- ( ) São mal distribuídos e não atendem a demanda da população.
- ( ) Não são bem distribuídos, mas são suficientes para atender a demanda da população.
- ( ) São bem distribuídos e suficientes para atender a demanda população.

**19) Na região onde você mora como é o acesso ao transporte público (coletivo ou não) para que você possa estudar?**

- ( ) Difícil, não há distribuição adequada de rotas e horários e não há transporte alternativo.
- ( ) A distribuição de rotas e os horários não atendem a demanda, mas o transporte alternativo surge como uma opção.
- ( ) Fácil, há boa distribuição de rotas e horários.

**22) Como você avalia as estradas do Recôncavo, de modo geral?**

- ( ) Em condições ruins
- ( ) Em condição regular.
- ( ) Em boas condições

**24) Como você avalia o transporte que geralmente utiliza para se deslocar para a UNILAB?**

- ( ) Em condições ruins
- ( ) Em condição regular.
- ( ) Em boas condições

**26) Das proposições abaixo, assinale a frequência de opção de transporte público no horário em que você estuda:**

- ( ) Não há frequência
- ( ) Irregular
- ( ) Pouco frequente
- ( ) Frequência média
- ( ) Boa frequência

**18) Como você avalia a distribuição dos roteiros de transporte público (coletivo ou não) na região?**

- ( ) São mal distribuídos e não atendem a demanda da população.
- ( ) Não são bem distribuídos, mas são suficientes para atender a demanda da população.
- ( ) São bem distribuídos e suficientes para atender a demanda população.

**20) Como você avalia a frota de ônibus no recôncavo?**

- ( ) Em condições ruins
- ( ) Em condição regular.
- ( ) Em boas condições

**21) Como você avalia a frota de transporte alternativo (Topic, Van, Besta) no recôncavo?**

- ( ) Em condições ruins
- ( ) Em condição regular.
- ( ) Em boas condições

**23) Como você avalia a estrada / caminho entre o lugar que você reside e a UNILAB?**

- ( ) Em condições ruins
- ( ) Em condição regular.
- ( ) Em boas condições

**25) Das opções abaixo, ordene, de 01 (menor) a 08 (maior), o grau de gravidade dos problemas relacionados ao transporte no Recôncavo.**

- ( ) Sucateamento da frota
- ( ) Alto custo
- ( ) Horários insuficientes
- ( ) Roteiros insuficientes
- ( ) Falta de opções de transporte durante o dia
- ( ) Falta de opções de transporte durante a noite
- ( ) Falta de segurança nas estradas
- ( ) Falta de uma rede eficiente de transporte intermunicipal