



**Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Centro de Artes, Humanidades e Letras
Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública**

IRAN HERLANDERSON NEVES DE SANTANA

**AS ESTRATÉGIAS UTILIZADAS PELOS ALUNOS DO CAHL PARA
PERMANECEREM NOS ESTUDOS DIANTE DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE
NO RECÔNCAVO DA BAHIA**

Cachoeira

2014

IRAN HERLANDERSON NEVES DE SANTANA

**AS ESTRATÉGIAS UTILIZADAS PELOS ALUNOS DO CAHL PARA
PERMANECEREM NOS ESTUDOS DIANTE DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE
NO RECÔNCAVO DA BAHIA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública, Centro de Artes, Humanidades e Letras, Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, como requisito para obtenção do grau de Tecnólogo em Gestão Pública.
Orientador: Prof.^a(a). Dra. Lys Maria Vinhaes Dantas

Cachoeira

2014

IRAN HERLANDERSON NEVES DE SANTANA

**AS ESTRATÉGIAS UTILIZADAS PELOS ALUNOS DO CAHL PARA
PERMANECEREM NOS ESTUDOS DIANTE DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE
NO RECÔNCAVO DA BAHIA**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública, Centro de Artes, Humanidades e Letras, Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, como requisito para obtenção do grau de Tecnólogo em Gestão Pública.

02 de abril de 2014.

Lys Maria Vinhaes Dantas – Orientadora
Doutora em Educação pela Universidade Federal da Bahia
Universidade Federal do Recôncavo da Bahia

Daniela Abreu Matos
Doutora em Comunicação Social pela Universidade Federal de Minas
Gerais
Universidade Federal do Recôncavo da Bahia

Pedro Augusto Pessoa Lepikson
Mestre em Direito Público pela Universidade Federal da Bahia
Universidade Federal do Recôncavo da Bahia

SANTANA, Iran Herlanderson Neves. As estratégias utilizadas pelos alunos do CAHL para permanecerem nos estudos diante dos problemas de mobilidade no Recôncavo da Bahia. 59 páginas. 2014. Trabalho de Conclusão do Curso de Tecnologia em Gestão Pública– Centro de Artes, Humanidades e Letras, Universidade Federal do Recôncavo da Bahia, Cachoeira, 2014

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 Cachoeira-BA da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB) 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. As políticas de assistência estudantil se consolidam como um mecanismo que tenta amenizar essas disparidades, mas sozinhas não conseguem sanar o problema. 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 a alunos dos turnos diurno e noturno. Adicionalmente, foi levantado o panorama de oferta de transporte regular a partir de dados da AGERBA e das duas maiores empresas de ônibus que têm rota na região. Identificam-se três principais estratégias: transporte alternativo e utilização de veículos fretados ou particulares, na falta de ônibus; trabalho como fonte de obtenção de renda para financiar os gastos com os estudos (curso noturno); e o apoio financeiro da família (especialmente para alunos do diurno). 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

	Pg
Figura 01: Território de Identidade 21 – Recôncavo da Bahia	09
Figura 02: Quadro de horários da empresa de transporte Santana e São Paulo LTDA	26

LISTA DE TABELAS

	Pg
Tabela 01: Modalidades de auxílio do PPQ UFRB 2012/2013	20
Tabela 02: Preço médio das passagens da empresa Jauá I	24
Tabela 03: Preço médio das passagens da empresa Jauá II	24
Tabela 04: Preço médio das passagens da empresa Santana e São Paulo LTDA	25
Tabela 05: Dimensões e variáveis do questionário aplicado nas duas turmas de graduação do CAHL nos dias 26.02.14 e 07.03.14	29
Tabela 06: Cidades de residência dos alunos respondentes do questionário do período matutino – Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014	30
Tabela 07: Falta às aulas em 2013.2 por motivos relacionados a transporte de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014	31
Tabela 08: Gastos em média com transporte por mês para estudar de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014	32
Tabela 09: Tempo diário gasto em média com deslocamento para o CAHL de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014	33
Tabela 10: Fator transporte como condicionante à permanência nos estudos de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014	33
Tabela 11: Avaliação da distribuição dos horários de transporte público de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014	34
Tabela 12: Avaliação dos roteiros de transporte público de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014	35
Tabela 13: Avaliação das estradas no Recôncavo de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014	36
Tabela 14: Frequência de opção de transporte público no horário das aulas de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014	36
Tabela 15: Cidades de residência dos alunos respondentes do questionário do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014	37
Tabela 16: Falta às aulas em 2013.2 por motivos relacionados a transporte de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014	37
Tabela 17: Gastos em média com transporte por mês para estudar de acordo com as	38

	respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014	
Tabela 18:	Tempo diário gasto em média com deslocamento para o CAHL de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014	39
Tabela 19:	Fator transporte como condicionante à permanência nos estudos de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014	39
Tabela 20:	Avaliação da distribuição dos horários de transporte público de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014	40
Tabela 21:	Avaliação dos roteiros de transporte público de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014	40
Tabela 22:	Avaliação das estradas no Recôncavo de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014	41
Tabela 23:	Frequência de opção de transporte público no horário das aulas de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014	42
Tabela 24:	Distribuição dos alunos do CAHL no Recôncavo de acordo com a cidade onde moram diante das respostas indicadas nos questionários aplicados nas turmas do período matutino e noturno em Cachoeira-BA nos dias 26.02.14 e 07.03.14	43
Tabela 25:	Cidades fora do entorno do CAHL onde os alunos do período matutino residem de acordo com as respostas indicadas no questionário – Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014.	44
Tabela 26:	Cidades fora do entorno do CAHL onde os alunos do período noturno residem de acordo com as respostas indicadas no questionário – Cachoeira-BA, 07 de março de 2014.	44
Tabela 27:	Estratégias de deslocamento por período diante dos problemas de mobilidade de acordo das respostas indicadas nos questionários aplicados nas turmas do período matutino e noturno em Cachoeira-BA nos dias 26.02.14 e 07.03.14	45
Tabela 28:	Intenção do aluno em desistir dos estudos por dificuldades de deslocamento para o CAHL, por turno, de acordo respostas indicadas nos questionários aplicados nas turmas do período matutino e noturno em Cachoeira-BA nos dias 26.02.14 e 07.03.14	46
Tabela 29:	ajuda da família com as despesas de deslocamento por turno de acordo com as respostas indicadas nos questionários aplicados nas turmas do período matutino e noturno em Cachoeira-BA nos dias 26.02.14 e 07.03.14	47
Tabela 30:	Gastos em média com transporte por mês para estudar por período, de acordo com as respostas indicadas nos questionários aplicados nas turmas do período matutino e noturno em Cachoeira-BA nos dias 26.02.14 e 07.03.14	49

Sumário

I.	Introdução	8
II.	As possíveis estratégias de permanência e o papel da assistência estudantil.....	12
2.1	O aumento do número de vagas no ensino superior e a necessidade de estratégias para assegurar a permanência	12
2.2	Assistência estudantil: uma estratégia possível para garantir a permanência.....	15
2.3	A assistência estudantil na UFRB: o Programa de Permanência Qualificada	18
III.	Os problemas de mobilidade e a configuração do transporte rodoviário no Recôncavo.	22
3.1	A realidade do sistema de transportes no Recôncavo: falta de infraestrutura e planejamento	22
3.2	Os itinerários do Recôncavo realizados pelas duas maiores empresas da região	23
IV.	Método.....	28
V.	A percepção dos alunos em relação à oferta do serviço de transporte no Recôncavo.....	30
5.1	O perfil pessoal e familiar em relação aos estudos – turma do período matutino	30
5.2	Percepção sobre transporte no Recôncavo- turma do período matutino.....	34
5.3	O perfil pessoal e familiar em relação aos estudos – turmas do período noturno.....	36
5.4	Percepção sobre transporte no Recôncavo – turmas do período noturno	40
VI.	As estratégias apontadas pelos alunos do CAHL com o propósito de garantir a permanência acadêmica diante dos problemas de mobilidade no Recôncavo.....	43
6.1	As influências dos problemas de mobilidade na permanência acadêmica: comparando os resultados entre os alunos do período matutino e noturno	43
6.2	As estratégias de permanência mais utilizadas pelos alunos do entorno	46
VII.	Considerações finais.....	51
VIII.	Referências.....	54
IX.	Apêndice.....	57

I. Introdução

“No Recôncavo da Bahia é proibido sair à noite”¹. A expressão, extraída do texto de Charles Carmo que leva o mesmo nome, traz à tona um dos problemas presentes nesta região do Estado da Bahia no que diz respeito à mobilidade. A falta de horários de transportes à noite, os horários diurnos com largos espaços entre a saída de um ônibus e o seguinte, os itinerários com rotas “incompletas” na relação origem x destino, o sucateamento e a falta de regulamentação dos transportes alternativos são alguns dos problemas que influenciam a vida das pessoas que residem, trabalham ou / e estudam na região.

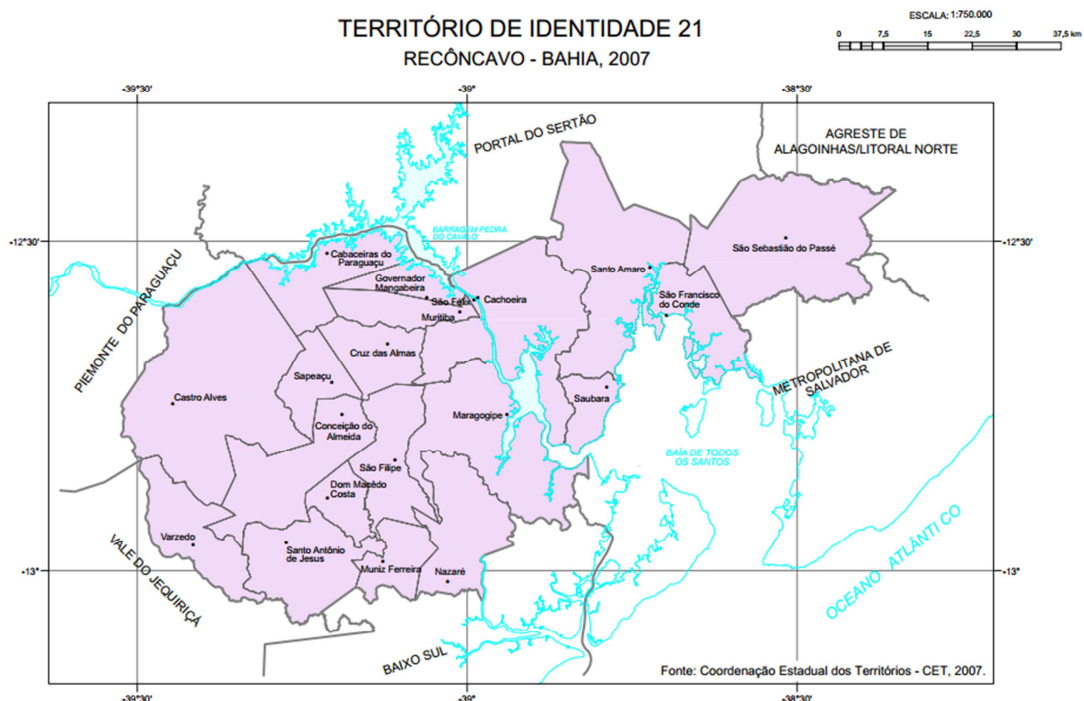
O objetivo do presente estudo é identificar as estratégias de permanência que os alunos matriculados em cursos de graduação do Centro de Artes, Humanidades e Letras (CAHL) da Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB), *campus* de Cachoeira, utilizam para prosseguirem nos estudos diante das particularidades que a região oferece, considerando principalmente o fator mobilidade.

Essas estratégias podem ser potencializadas por meio das ações afirmativas, fruto de programas institucionais da UFRB, e/ou 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 Cachoeira), dentre outras. O recorte é feito para a Cidade de Cachoeira, sede do CAHL, distante cerca de 120 km 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, Maragojipe, 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:

¹ Charles Carmo é um aluno do curso de Tecnologia em Gestão Pública da UFRB, egresso em 2013.2. O texto referido não é acadêmico, mas foi publicado em blogs consagrados a nível nacional, trazendo para reflexão um tema vivenciado pelos alunos: a questão da mobilidade no recôncavo da Bahia.

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



Fonte: CET, 2007.

Esta região, 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.

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.

Os problemas de mobilidade, sobretudo que dizem respeito a transporte, são crônicos em uma das regiões mais antigas da América (SANTOS, 2008), que padece em decorrência de políticas públicas então implantadas: “a rede de transportes regional, da forma que está configurada, corre no sentido inverso das políticas territoriais de desenvolvimento e se torna um empecilho à sua concretização.” (CARMO, 2011).

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.

Para o presente estudo, o conceito utilizado de mobilidade é o 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)

Pensar em políticas públicas seria não apenas a garantia da continuidade dos estudos assegurada para os estudantes, no âmbito de políticas afirmativas, mas também pensar no contexto de desenvolvimento regional, um dos objetivos, inclusive, da própria UFRB, definido como missão da instituição em seu Plano de Desenvolvimento Institucional (PDI 2010-2014).

A partir de uma ampla mobilização da sociedade baiana e em especial das regiões do Recôncavo e do Jiquiriçá, a UFRB traz em sua essência uma expressão e proposição de saberes, conhecimentos, formação, pesquisa e extensão diretamente relacionada à transformação social, notadamente, no que concerne a inclusão e igualdade sócio-racial. Essa perspectiva revela-se ainda mais significativa quando se considera o contexto da realidade educacional brasileira e baiana, em seu empenho para superar os limites relativos à democratização do acesso, da permanência e da qualidade da educação, e em especial do ensino superior, sobrelevando a necessidade de políticas de ampliação e interiorização dessa modalidade educacional. (BRASIL, UFRB, 2010, pág. 28)

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 a duas turmas de graduação do CAHL, em turnos distintos, favorecendo assim a análise das estratégias utilizadas em diferentes horários de aula. A justificativa da escolha da referida amostra está descrita de forma detalhada no item IV deste trabalho.

Este trabalho está dividido em seis partes, além desta Introdução: o capítulo II, que apresenta algumas estratégias possíveis de permanência; o capítulo III, que fala dos problemas de mobilidade e a configuração do transporte rodoviário no Recôncavo: custos, rotas e horários; o capítulo IV, que detalha o método utilizado na pesquisa; o V, que apresenta os resultados identificados através da aplicação de questionário; e o capítulo VI, que identifica as estratégias apontadas pelos alunos do CAHL com o propósito de garantir a permanência acadêmica diante dos problemas de mobilidade no Recôncavo. O último capítulo sintetiza os achados nas Considerações Finais.

II. As possíveis estratégias de permanência e o papel da assistência estudantil

2.1 O aumento do número de vagas no ensino superior e a necessidade de estratégias para assegurar a permanência

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.

Políticas públicas de assistência estudantil se configuram como um mecanismo capaz de garantir ajuda de custo para elementos como moradia, transporte, compra de livros, alimentação e outros e são buscadas pelos alunos como uma das estratégias para permanência. Entretanto, este mecanismo, de forma isolada, não a garante, o que resulta na criação e adoção de outras estratégias por parte dos alunos.

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 acadêmica 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. 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. Não apenas visando a prova do vestibular, mas todo o período da graduação, essas formações complementares fazem-se necessárias para que o aluno consiga acompanhar o ritmo da graduação.

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. Entretanto, pode aí estar configurado outro problema.

A concomitância trabalho-estudo no ensino superior não é uma realidade só dos países em desenvolvimento e não se reduz aos filhos de famílias com renda modesta. Esse dado é, no entanto, muito genérico, pois, como já foi observado, há variações entre os incluídos na categoria estudante. Em relação ao trabalho, cabe enumerar o tipo de atividade, a carga horária, a proximidade ou não com o curso, o resultado financeiro, entre outras variáveis (ZAGO, 2006, pág. 234).

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.

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

peçoais. 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.

2.2 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, pág. 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.

Ainda no âmbito da assistência estudantil, é pertinente frisar que apenas a oferta da vaga não é suficiente para alunos oriundos de famílias pertencentes às camadas economicamente baixas da sociedade conseguirem cursar uma instituição de ensino superior, pois essa nova situação acaba gerando gastos com os quais a família não tem condições financeiras de arcar e

que, se não houver uma política social efetivada, provavelmente poderá acarretar o abandono por parte do aluno.

Assim, faz-se necessária uma política de permanência que possibilite uma assistência a este estudante, a fim de que ele possa permanecer na universidade e concluir o curso.

Torna-se necessária a criação de mecanismos que garantam a permanência dos alunos que ingressam na universidade, reduzindo assim, os efeitos das desigualdades apresentadas pelo conjunto de estudantes comprovadamente desfavorecidos e que apresentam dificuldades concretas para prosseguirem sua vida acadêmica com sucesso (FINATTI; ALVES, 2008, p. 196).

O Brasil apresenta atualmente, nos cursos de educação superior, uma ampliação do acesso desses estudantes de baixa renda. Este fenômeno pode ser explicado por uma combinação de políticas de ação afirmativa e programas do governo federal tais como o “ReUni” e o “ProUni”, dirigidos, respectivamente, a instituições de ensino superior públicas e privadas. Entretanto, o aumento significativo do número de estudantes no ensino superior passa a caracterizar outro fato: o acesso deixa de ser o problema e a grande questão passa a ser a permanência.

A aprovação da nova Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), em 1996, representou o marco da institucionalização de políticas educacionais que já vinham sendo gestadas e implantadas pelo então Ministério da Educação e Cultura (MEC). Nessa perspectiva cita-se o Plano Nacional de Educação (PNE- Lei nº 10.172/2001), que estabelecia como meta aumentar a proporção de jovens de 18 a 24 anos matriculados em curso superior para 30% até 2010. Portanto, fica evidente a necessidade do aumento do número vagas sem que houvesse, inicialmente, a preocupação com garantias de permanência. Ao menos não na proporção que deveria ocorrer.

O acesso à universidade, por sua vez, não garante a permanência dos estudantes nos cursos de 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.

O acesso ao ensino superior deve vir acompanhado de medidas efetivas que garantam a permanência dos estudantes nas universidades. Isso requer investimento considerável em assistência estudantil e depende do fortalecimento da educação pública em todos os níveis, fundamental, médio e superior, assim como de reformas sociais profundas que conduzam a uma melhor distribuição de renda, rompendo com

a aviltante desigualdade e a crônica injustiça social existentes no Brasil (PAULA, 2009, p. 19).

Buscar a assistência estudantil como uma estratégia para garantir a permanência é um mecanismo possível para o estudante. As modalidades de auxílio existentes podem significar a fonte de renda necessária para continuar nos estudos. Entretanto, faz-se necessário que essa política acompanhe o ritmo do crescimento do número de oferta de vagas. A UFRB possui, dentro da Pró-reitoria de Políticas Afirmativas e Assuntos Estudantis, um programa voltado para a assistência estudantil: é o Programa de Permanência Qualificada. A seção a seguir irá abordar o mesmo.

2.3 A assistência estudantil na UFRB: o Programa de Permanência Qualificada

No âmbito das políticas públicas voltadas para garantir a permanência, o Programa de Permanência Qualificada (PPQ) da UFRB é uma das ações constituintes do conjunto de políticas que têm o propósito de articular, formular e implementar políticas e práticas de democratização relativas ao ingresso, permanência e pós-permanência estudantil no ensino superior, de forma dialógica e articulada com os vários segmentos contemplados por estas políticas, põe em prática uma ação de co-responsabilidade e mutualidade no trato com as demandas da comunidade acadêmica. (<http://www.ufrb.edu.br/propaae/programa-de-permanenciaqualificada>)

Segundo a PNAD/2008, 43% da riqueza brasileira são apropriados pelos 10% mais ricos, enquanto que 18% se distribuem entre os 50% mais pobres. A diferença entre os 10% mais ricos e os 10% mais pobres no Brasil é das maiores do mundo. Dos 190 milhões de brasileiros, cerca de 60% recebem, em média, 455 reais (dados de 2008). Mais de 85% da população nordestina não ganham sequer um salário mínimo.

Pobreza e precária ou mesmo nenhuma escolaridade não se separam. A pirâmide educacional é um elemento do quadro geral das assimetrias sociais. Os brasileiros mais pobres não chegam a completar nem mesmo cinco anos de escolaridade, enquanto os mais ricos ultrapassam a marca de dez anos. Em média, os brasileiros não completam nem mesmo sete anos de escolaridade, *isto é, não concluem sequer a educação básica. No nordeste, a escolaridade é ainda menor: somente um em cinco completa a educação básica.* Neste ano (2009), 87% dos jovens de idade adequada (18-24 anos) estão fora do ensino superior. Os 13% matriculados estão muito longe dos 30% que, em 2000, o Plano Nacional da Educação estabelecia como meta a ser atingida até 2010. Ainda há mais de 14 milhões de analfabetos adultos, com mais de 25 anos. Esses poucos números são suficientes para mostrar a precariedade do sistema educacional brasileiro. Dado o baixo poder aquisitivo da maioria da população, é indispensável que a expansão se dê mais intensamente pelo sistema público. (DIAS SOBRINHO, 2009, Pág. 1233)

Considerando então que o estudante da universidade pública é representado em maior proporção como detentores de baixo poder aquisitivo, a UFRB também se preocupa com

políticas de assistência estudantil que possam garantir não apenas o acesso do aluno, mas que o mesmo irá concluir os estudos:

Na UFRB, as ações voltadas para os/as estudantes compreendem um amplo conjunto de Políticas Afirmativas e Estudantis que asseguram direitos e garantem condições diferenciadas para o acesso (Programa Universidade Para Todos – UPT, em parceria com a Secretaria de Educação, do Governo do Estado da Bahia; as Rodas de Formação no Ensino Médio, em parceria com Programa Conexões de Saberes/SECAD/MEC; o Exame Nacional do Ensino Médio – ENEM; o Sistema de Reservas de Vagas-Cotas Sócio-Raciais); a permanência (Programa de Permanência Qualificada – PPQ; Programa Conexões de Saberes/ SECAD/MEC; PIBIC Ações Afirmativas/CNPQ; PET-Conexões 2010/SESu/ SECAD/MEC), através das políticas institucionais de assistência consubstanciadas pelo Plano Nacional de Assistência Estudantil – PNAES (Dec. 7234/10); a pós-permanência em articulação com o desenvolvimento regional. (JESUS, NASCIMENTO, 2010, pág. 128)

A UFRB tem um caráter político contributivo para a correção das deformidades regionais. No seu Plano de Desenvolvimento Institucional 2010-2014, a instituição assume como propósito

[...] a execução de políticas afirmativas e estudantis, garantindo à comunidade acadêmica condições básicas para o desenvolvimento de suas potencialidades, visando à inserção cidadã, cooperativa, propositiva e solidária nos âmbitos cultural, político e econômico da sociedade e do desenvolvimento regional (UFRB, 2010, p.112).

A UFRB foi pioneira em criar uma Pró-Reitoria de Políticas Afirmativas e Assuntos Estudantis (PROPAAE), que visa trabalhar de forma articulada com as ações afirmativas e os assuntos estudantis, como o acesso, a permanência e pós-permanência dos estudantes em situação de vulnerabilidade. A Pós-permanência se caracteriza, por sua vez, nas inúmeras possibilidades do aluno continuar estudando após a graduação, seja em mestrado, especialização ou outras opções.

A PROPAAE instituiu uma nova articulação das demandas sociais e acadêmicas, uma relação de interdependência e complementaridade como propulsora da política institucional, das ações em prol do acesso, permanência, pós-permanência e da qualificação profissional, que são implementadas através de uma concepção formativa que associa, através do conceito de ‘pregnância’. (JESUS, 2007 apud JESUS, NASCIMENTO, 2010, pág. 118)

Em 2006, surge o Programa de Permanência Qualifica (PPQ) originário da PROPAAE que tem o intuito de assegurar a permanência dos estudantes universitários na UFRB. O PPQ tem como objetivos:

1. Garantir a permanência dos estudantes dos cursos de graduação da UFRB, ao assegurar a formação acadêmica dos beneficiários do Programa, através de seu aprofundamento teórico por meio de participação em projetos de extensão, atividades de iniciação científica vinculada aos projetos de pesquisa existentes nos Centros, atividades de ensino/acadêmica relacionadas à sua área de formação e ao desenvolvimento regional;
2. Implementar na instituição a adoção de uma política de permanência associada à excelência na formação acadêmica;
3. Possibilitar maior interação entre o ensino, a extensão e a pesquisa;

4. Estimular pesquisadores produtivos a envolverem estudantes de graduação nas atividades científica, tecnológica, profissional e artístico-cultural em articulação com o desenvolvimento regional;
5. Qualificar a permanência dos alunos beneficiários dos Programas de Políticas Afirmativas da UFRB;
6. Contribuir para reduzir o tempo médio de permanência dos alunos na graduação;
7. Combater o racismo e as desigualdades sociais. É composto por diferentes ações de atenção às demandas acadêmicas, entre elas as Modalidades de bolsas disponíveis: Bolsas de Auxílio à Moradia/ à Alimentação/Bolsas Pecuniárias associadas a projetos vinculados à Extensão, Pesquisa e Graduação e serviços (acompanhamento psico-social, pedagógico) e assistência a demandas específicas. (<http://www.ufrb.edu.br/propaae/programa-de-permanencia-qualificada>)

Em relação às modalidades de auxílio, a tabela a seguir traz a descrição de cada uma:

Tabela 01: Modalidades de auxílio do PPQ – 2012/2013

Programa de Permanência Qualificada – UFRB	
Modalidade de auxílio	Descrição
Projetos	Refere-se ao repasse pecuniário mensal no valor de R\$ 400,00 (trezentos reais), com duração de um ano, renovável anualmente.
Moradia	Refere-se a uma vaga na unidade de residência universitária, até a duração média do curso de graduação.
Pecuniário-moradia	Refere-se ao repasse pecuniário mensal no valor de R\$ 300,00 (trezentos reais), com duração de um ano, renovável anualmente, até o tempo médio de duração do curso de graduação.
Deslocamento	Refere-se ao repasse pecuniário mensal no valor de R\$ 200,00 (duzentos reais), com duração de um ano, renovável anualmente, até o tempo regular de duração do curso.
Alimentação	Refere-se ao acesso diário ao restaurante universitário – <i>Campus</i> de Cruz das Almas, com duração equivalente à duração regular do curso em que o/a estudante estiver matriculado à época da concessão do auxílio. Os residentes de Cruz das Almas utilizam o Restaurante Universitário. Já os residentes dos outros centros que ainda não possui Restaurante, recebem uma ajuda pecuniária à alimentação.
Creche	Concessão de auxílio creche (LDB 9394/96) a estudantes com comprovada demanda social para custear despesas com filhos/as, crianças tuteladas ou legalmente adotadas com idade entre (0-3) zero a três anos, e que estejam matriculados em creche ou Núcleo de Recreação Infantil. É necessário Comprovar a matrícula e a despesa mensal com a manutenção da criança em instituição regular. O Valor do repasse mensal do auxílio creche é de R\$ 150,00 (cento e cinquenta reais), considerada o valor médio da oferta de serviço regular nas cidades do Recôncavo.
Emergencial	Apoio para a permanência, em caráter emergencial, para estudantes de 1º semestre, inscritos em processo seletivo do PPQ através de requerimento.

Fonte: Editais PPQ-UFRB 2012.2 – 2013.1 e 2013.2

Para que o aluno possa ser contemplado com uma bolsa das referidas modalidades, é necessário que o mesmo esteja dentro do perfil. Entre os critérios para a concessão, são avaliados a origem escolar, a renda familiar *per capita* e as condições sociais dos candidatos.

Tratam-se de práticas relevantes na tentativa de garantir a permanência do aluno. Entretanto, tais políticas não alcançam bons índices de eficiência e alto grau de efetividade se não são praticadas em articulação e planejamento com o território. Isso quer dizer que o auxílio concedido de forma isolada não irá solucionar os problemas dos alunos nem garantir o que a PROPAAE propõe, que é manter o aluno na Universidade. No caso do Recôncavo, essas práticas serão ineficientes se desarticuladas em função do problema de mobilidade existente. A responsabilidade não deve ser apenas da UFRB em implementar uma política, afinal, a mesma faz a concessão de auxílios, o que, isoladamente, não dá conta da demanda dos alunos.

Embora seja uma estratégia possível que o aluno possa adotar para permanecer nos estudos, pensar a assistência estudantil de forma isolada como a solução para os problemas de evasão é uma atitude equivocada. No caso específico da UFRB, no que diz respeito ao PPQ, os valores dos auxílios não atendem a demanda. É possível citar uma característica em particular da questão da mobilidade: os custos com transporte.

Dentro do contexto dos problemas referentes à mobilidade, que serão tratados no capítulo a seguir, é possível exemplificar elementos diretos que interferem na vida do estudante. Um deles diz respeito a transporte, um dos focos das modalidades de auxílio do PPQ e tema abordado no presente estudo. Os valores do auxílio são insuficientes para atender à demanda dos estudantes e essa problemática se estende às outras modalidades, como o auxílio alimentação e moradia. Por essa razão, é impossível pensar políticas públicas de forma isolada. Neste caso específico, há necessidade de integração de políticas de mobilidade (que envolvam transporte) e políticas de assistência estudantil (aos referidos auxílios de acordo com cada categoria).

Quando as políticas públicas inexistem ou são insuficientes para dar conta da demanda de estudantes ingressos no sistema universitário, mas que não têm condições econômicas de se manter nos estudos, entram em cena as estratégias e disposições práticas, incluindo aí as redes de solidariedade, núcleos de estudantes universitários e grupos de cooperação. Essas são algumas estratégias possíveis de serem adotadas pelos estudantes para driblarem os problemas que interferem em sua permanência acadêmica.

III. Os problemas de mobilidade e a configuração do transporte rodoviário no Recôncavo.

3.1 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.

3.2 Os itinerários do Recôncavo realizados pelas duas maiores empresas da região

Analisando a estrutura de horários das duas maiores empresas de transporte rodoviário da região que realizam a rota Salvador x São Félix (e entorno), é possível identificar a falta de horários no período noturno. O alcance desse problema vai além das fronteiras da Universidade e da demanda posta pelos respectivos alunos. Trata-se de um problema de políticas públicas (falta delas) voltadas para o desenvolvimento e integração em rede da região, afinal, após às 18h, tornam-se críticas as opções de deslocamento da população, de modo geral, devido à falta de alternativas.

Outro problema acerca da disponibilidade de transporte é a questão dos preços. Segundo dados da Agência Estadual de Regulamentação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA), o aluno que deseja atravessar o Recôncavo, partindo da capital, pode gastar em média até R\$ 39,00 por viagem, dependendo do destino. Esse é o valor médio, por exemplo, do deslocamento Salvador x Valença, estabelecido pelas duas maiores empresas que prestam serviço nessa região: a Viação Jauá e a empresa Santana e São Paulo LTDA.

Para o presente estudo, toma-se Cachoeira como destino - base / sede para a análise dos referidos custos de passagem, uma vez que o CAHL, entendido como origem de destino dos estudantes, está sediado na mesma cidade. Ressalta-se, em tempo, que os valores regulamentados pela AGERBA são os mesmos para os municípios de São Félix e Cachoeira, considerados também, no itinerário, como mesmo destino. A tabela a seguir mostra a relação dos preços de acordo com origem e destino, segundo o site da referida empresa:

Tabela 02: Preço médio das passagens da empresa Jauá I

Preço médio das passagens da empresa Jauá *		
Origem	Destino	Valor (em R\$)
Salvador	Cachoeira	19,90
Santo Amaro	Cachoeira	6,77
Muritiba	Cachoeira	2,60
Maragojipe	Cachoeira	4,18

* Dados registrados no site da empresa. Disponível em: <http://www.viacaojaua.com.br/site/tabela.php?cidadeSaida=106&cidadeDestino=108>

A empresa Jauá realiza um roteiro “menor” em relação à empresa Santana e São Paulo. A mesma não realiza os roteiros Governador Mangabeira x Cachoeira, Valença x Cachoeira, Feira de Santana x Cachoeira. Os dados apresentados acima diferem dos que são apontados pela AGERBA, conforme mostra a tabela a seguir. A AGERBA não considera o valor das passagens com o seguro, que é facultativo.

Tabela 03: Preço médio das passagens da empresa Jauá II

Preço médio das passagens da empresa Jauá *		
Origem	Destino	Valor (em R\$)
Salvador	Cachoeira	18,11
Santo Amaro	Cachoeira	6,08
Muritiba	Cachoeira	2,10
Maragojipe	Cachoeira	3,68

Dados registrados na AGERBA, emitidos em 16/12/2013 e disponíveis em: http://www.agerba.ba.gov.br/transporte/tarifas_transporte.asp

A empresa Santana e São Paulo LTDA não possui em seu site oficial uma tabela de preços, horários e roteiros. A tabela a seguir mostra os dados registrados na AGERBA:

Tabela 04: Preço médio das passagens da empresa Santana e São Paulo LTDA

Preço Médio das passagens Empresa Santana e São Paulo LTDA*		
Origem	Destino	Valor (em R\$)
Salvador	Cachoeira	11,51
Santo Amaro	Cachoeira	5,93
Muritiba	Cachoeira	2,10
Maragogipe	Cachoeira	3,68
Governador Mangabeira	Cachoeira	2,17
Cruz das Almas	Cachoeira	4,42
Feira de Santana	Cachoeira	7,76

Dados registrados na AGERBA, emitidos em 16/12/2013 e disponíveis em: http://www.agerba.ba.gov.br/transporte/tarifas_transporte.asp

A empresa Santana e São Paulo LTDA mais opções de origem do que a Jauá, incluindo as cidades de Governador Mangabeira, Cruz das Almas e Feira de Santana, quando o itinerário abrange como destino possível a cidade de Cachoeira.

As cooperativas de transporte alternativo, que não seguem à risca a regulamentação da AGERBA, também acompanham o quadro de horários e preços. O preço do transporte alternativo, para o período noturno, ultrapassa os limites regulamentados pela AGERBA. Não há fiscalização e, para os alunos, não há opção. Como se não bastasse, grande parte da frota é sucateada. Levando em conta que o território do Recôncavo possui *campus* da UFRB nas cidades de Santo Amaro, Cachoeira, Cruz das Almas, Amargosa e Santo Antônio de Jesus, além dos Institutos Federais e das Escolas Municipais e Estaduais, torna-se pertinente identificar as estratégias que o aluno utiliza para se movimentar na região.

Outro problema é em relação aos horários. As empresas não possuem itinerários noturnos, ou, quando existem, não atendem a demanda dos alunos. As aulas da UFRB se encerram às 23h, sem opção de retorno para os alunos. A tabela a seguir mostra os horários da empresa Santana e São Paulo LTDA, que corresponde ao roteiro Salvador x São Félix, São Félix x Salvador. Segundo dados de 2012, é possível identificar que o último ônibus sai com destino à capital (passando por Santo Amaro) às 18h30min, ou seja, antes mesmo do início das aulas no CAHL, 19h. Nos demais roteiros, os horários acompanham essa situação, que compreende destinos como Feira de Santana, Muritiba e Maragogipe. A figura a seguir mostra esse cenário:

Figura 02: Quadro de horários da empresa de transporte Santana e São Paulo LTDA

QUADRO DE HORÁRIOS:
EMPRESAS DE TRANSPORTE SANTANA E SÃO PAULO LTDA

Linha: 152		Nome da Linha: SALVADOR - SÃO FÉLIX VIA SANTO AMARO													
Apostila: 3787		Vigência: 9 / 10 / 2012													
SALVADOR							SÃO FÉLIX								
DIAS E HORÁRIOS DE PARTIDA							DIAS E HORÁRIOS DE PARTIDA								
SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM		
05:30	05:30	05:30	05:30	05:30	05:30	-	04:20	04:20	04:20	04:20	04:20	04:20	04:20		
-	-	-	-	-	-	06:00	04:50	-	-	-	-	-	-		
06:30	06:30	06:30	06:30	06:30	06:30	-	05:20	05:20	05:20	05:20	05:20	05:20	05:20		
-	-	-	-	-	-	06:50	06:20	06:20	06:20	06:20	06:20	06:20	06:20		
07:50	07:50	07:50	07:50	07:50	07:50	07:50	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20	07:20		
08:30	08:30	08:30	08:30	08:30	08:30	08:30	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00		
09:10	09:10	09:10	09:10	09:10	09:10	-	09:20	09:20	09:20	09:20	09:20	09:20	09:20		
10:10	10:10	10:10	10:10	10:10	10:10	10:10	10:30	10:30	10:30	10:30	10:30	10:30	10:30		
11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	11:40	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00		
13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00		
14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:30	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00		
15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	15:50	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40	14:40		
17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	17:10	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	-		
18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00		
19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20	17:20		
20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	20:10	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30	18:30		
21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	21:10	-	-	-	-	-	-	-		

Quadro de horários da empresa Santana e São Paulo LTDA. Roteiro Salvador x São Félix, São Félix Salvador. Disponível em: http://www.agerba.ba.gov.br/transporte/quadro_horario.asp?num%20linha=152. Acesso em fevereiro de 2014

Diante deste contexto, os estudantes são obrigados a traçar estratégias como, por exemplo, fretar carro particular ou van, contratar táxi ou até mesmo decidir por residir em Cachoeira. Existem, ainda, as estratégias relacionadas à assistência estudantil, através das modalidades de bolsa.

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.

A assistência estudantil, como política isolada, não solucionará os problemas diante da demanda posta. É possível chegar a esta conclusão diante dos valores estabelecidos pelo PQP e os valores gastos em média com as passagens de ônibus, fora da realidade financeira de um aluno de baixa renda. No ano de 2013, o auxílio deslocamento do PQP possuía o valor fixado em R\$ 200,00 por mês. Se o aluno pretende utilizar o transporte através das duas empresas com maior disponibilidade de horários da região, o mesmo gastará cerca de R\$ 236,80 por mês, considerando o valor médio de duas passagens ao dia (ida e volta), cinco vezes durante a semana. Dessa forma, a política torna-se ineficiente se considerada isoladamente. Dependendo do roteiro, na relação origem / destino, o valor pode aumentar consideravelmente.

Os alunos ainda possuem outras despesas. Ainda que seja estudante de instituição pública (sem mensalidade), alimentação, deslocamento, Xerox 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 UFRB. Neste caso, trata-se dos estudantes que optam por residir em Cachoeira (ou entorno) com o objetivo de reduzir as disparidades encontradas em relação a transporte, mas que se deparam com altos preços de aluguel e alimentação.

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

IV. 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 agosto, setembro e outubro de 2013. Entretanto, após a apresentação do seminário TCC I, realizado pelo Colegiado de Gestão Pública e ocorrido em outubro de 2013, foi necessária uma reestruturação do trabalho diante das sugestões e observações feitas pelos professores presentes na ocasião.

Durante a fase II, iniciada em novembro de 2013, foi necessária a revisão completa da bibliografia e a construção de novos conceitos. Isso comprometeu o cronograma do trabalho, atrasando o mesmo consideravelmente. Inicialmente o propósito era identificar as estratégias utilizadas pelos alunos do CAHL (ensino superior em Cachoeira) e os alunos do ensino médio (em Santo Amaro) diante dos problemas de mobilidade, comparando-as posteriormente. Entretanto, a amostra foi reduzida apenas para dois cursos de graduação do CAHL, uma vez que o trabalho não atenderia o cronograma nas condições iniciais. Essa definição ocorreu em janeiro de 2014. Portanto, a utilização da amostra com as referidas turmas deu-se pela falta de tempo hábil para coletar e sistematizar as informações em base de dados e fazer a análise das mesmas. A escolha dos cursos em si ocorreu pelo fato de um curso ser noturno e o outro diurno (aulas pela manhã e tarde), contemplando assim, de alguma forma, alunos do CAHL que precisem se locomover para estudar durante os três turnos de aula.

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 Jauá e a Santana e São Paulo LTDA. Dessas duas, apenas a Jauá possuía um site oficial disponibilizado horário, roteiros e preços de passagens (os dados da Santana foram retirados do *site* da AGERBA). Esses dados também foram analisados e utilizados. 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 27 de janeiro de 2014 a 07 de fevereiro de 2014. A análise dos mesmos ocorreu no período de 08 a 12 de fevereiro de 2014.

Para a identificação das estratégias de permanência, além do que foi identificado na literatura, foi utilizada a aplicação de questionário com os alunos. Em fevereiro de 2014 foi

realizada a montagem do questionário e aplicação do mesmo. No total foram 53 respondentes, sendo 27 de uma turma do período matutino do curso de Ciências Sociais e 26 alunos de duas turmas do curso de Gestão Pública, do período noturno. O período de coleta de dados ocorreu de 26 de fevereiro de 2014 (data de aplicação do questionário na turma do período matutino) a 07 de março de 2014 (data de aplicação do questionário nas turmas do período noturno). A análise dos mesmos ocorreu no período de 08 a 10 de março de 2014.

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 31 questões fechadas e 01 questão aberta, 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 desse trabalho. A seguir a estrutura do questionário:

Tabela 05: Dimensões e variáveis do questionário aplicado nas três turmas de graduação do CAHL nos dias 26.02.14 e 07.03.14

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

Fonte: O autor, 2014

V. A percepção 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 do CAHL 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.

5.1 O perfil pessoal e familiar em relação aos estudos – turma do período matutino

Dos 27 alunos do curso de Ciências Sociais que responderam o questionário, a metade não necessita de transporte para ir estudar. Isso ocorre devido ao fato de 52% desses alunos morarem no entorno do CAHL, nas cidades de Cachoeira ou São Félix, separadas apenas por uma ponte. Embora 7,4% dos alunos utilizem bicicleta como forma de locomoção, como foi apontada nas respostas do questionário, esse veículo não será considerado transporte para o presente estudo por não ser capaz de permitir que o aluno percorra grandes distâncias para se deslocar até a instituição de ensino em um curto espaço de tempo.

A outra metade, 48% dos respondentes, mora em cidades próximas do Recôncavo. Um aluno deixou em branco essa opção do questionário, não indicando assim a cidade de residência. A tabela a seguir mostra essa distribuição:

Tabela 06: Cidades de residência dos alunos respondentes do questionário do período matutino – Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014

Cidade onde o aluno reside	Número de respondentes	% dos respondentes
Cachoeira	8	29,6
São Félix	6	22,2
Cruz das Almas	4	14,8
Santo Amaro	2	7,4
Maragojipe	2	7,4
Governador Mangabeira	2	7,4
Muritiba	2	7,4
Resposta em branco	1	3,8
Total	27	100

Fonte: O autor, 2014

De acordo com as respostas indicadas, 40,7 % desses alunos utilizam transporte alternativo para ir estudar. Deste número, 3,5% também utilizam ônibus intermunicipal. Dentre os alunos que moram no entorno, 52% utilizam bicicleta (7,4%), veículo próprio (3,5%) ou vão andando para o CAHL (os demais).

Da referida amostra, 95% nunca interromperam seus estudos na Universidade por algum período. Quando perguntados se alguma vez já haviam faltado aula por algum motivo relacionado a transporte em 2013.2, foi obtido o resultado mostrado na próxima tabela.

Tabela 07: Falta às aulas em 2013.2 por motivos relacionados a transporte de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014

Faltou aula em 2013.2 por motivos de transporte	% dos respondentes
Não	62,9
Sim, uma vez	3,7
Sim, algumas vezes	25,9
Sim, muitas vezes	3,7

Fonte: O autor, 2014

Do total dos 27 respondentes, três deixaram essa questão em branco, correspondendo a 4,7 %. Os dois alunos que indicaram a opção “sim, muitas vezes”, correspondentes a 3,7%, são residentes na cidade de Maragojipe e Cruz das Almas. Os alunos que responderam a opção “sim, algumas vezes” são residentes em Cruz das Almas, Governador Mangabeira e Muritiba. Talvez tais dificuldades estejam relacionadas às irregularidades dos roteiros e horários dos transportes.

No que diz respeito às despesas relacionadas aos estudos, 37% dos respondentes indicaram que não são responsáveis pelas despesas do gênero; 33,7% indicaram que são parcialmente responsáveis pelas despesas e 29,3% indicaram que são integralmente responsáveis pelas despesas geradas pelos estudos.

Em relação ao número de alunos que trabalham, do total, 74,1% responderam que apenas estudam; 11,1% responderam que estudam e trabalham durante o dia; 7,4% responderam que trabalham durante a noite e estudam o dia e 7,4% afirmaram que trabalham durante o dia e estudam a noite. 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. Nesse caso, os números mostram um forte apoio da família com as despesas, maior do que a proporção dos alunos que trabalham e são responsáveis integralmente com as despesas na universidade.

A maioria dos alunos não possui despesas com deslocamento para estudar. Esse fenômeno é também justificado pelo fato de 52% dos alunos residirem no entorno da universidade, abrangendo São Félix e Cachoeira. A tabela a seguir apresenta o gasto médio mensal com transporte/deslocamento com finalidade de estudos.

Tabela 08: Gastos em média com transporte por mês para estudar de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014

Opção indicada	% dos respondentes
Não possui gastos	33
Entre R\$ 51 e R\$ 100	14
Entre R\$ 101 e R\$ 150	26
Entre R\$ 151 e R\$ 200	11
Entre 201 e R\$ 250	16

Fonte: O autor, 2014

Uma das estratégias apontadas como possíveis para o aluno, em relação aos auxílios das políticas de assistência estudantil, é o PPQ da UFRB. Entretanto, o programa é desconhecido para 51,8% dos respondentes. Os alunos foram também perguntados se recebem algum tipo de auxílio da UFRB e 33,3% declararam positivamente, o que corresponde a um total de 8 alunos. Em relação às modalidades de auxílio expressas por esses 8 alunos, no questionário, 37,5% declararam que recebem auxílio projetos, 25% que recebem auxílio deslocamento e 25% que recebem auxílio alimentação (sendo que um é morador da residência universitária). 1 aluno (12,5 %) declarou que possui vaga na residência universitária.

Uma questão indagou aos alunos sobre a oferta de transporte gratuito para o CAHL pelas prefeituras dos municípios onde residem. 33,3% não souberam informar, 44,5% afirmaram que o município em que residem não oferece esse tipo de transporte e 22,2% afirmaram que o município oferece. Neste caso, trata-se dos municípios de Santo Amaro, Muritiba e Maragojipe.

Para 44,5% dos respondentes, o assunto “problemas de deslocamento” é discutido frequentemente entre os colegas, conforme apontam os dados coletados. Quando indagados sobre o fato de já terem pensado em abandonar os estudos por falta de dinheiro para se manter no CAHL, 51,9% responderam positivamente. Quando indagados se já pensaram em abandonar os estudos exclusivamente por problemas relacionados a transporte, 48,2% responderam positivamente.

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

Tabela 09: Tempo diário gasto em média com deslocamento para o CAHL de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014

Tempo gasto em média	% dos respondentes
Até 15 min	29,6
Entre 16 min e 30 min	14,8
Entre 31 e 60 min	25,9
Entre 61 e 90 min	18,5
Entre 91 min e 120 min	11,2
Mais que 120 min	--

Fonte: O autor, 2014

Para 29,6% dos respondentes, o tempo médio gasto diário com o deslocamento para o CAHL é de até 15 minutos. Isso se explica pelo fato de 52% da amostra residir no entorno do CAHL (São Félix e Cachoeira). Este tempo gasto pode resultar em atrasos às aulas: segundo 26% dos respondentes, o atraso ocorre “às vezes”. Para apenas 7,4% o fenômeno ocorre frequentemente e também 7,4% chegam “sempre” atrasados. O fenômeno não se aplica para 29,6% dos respondentes e ainda 3,7% afirmaram chegar “raramente” atrasados.

Quando perguntados sobre a necessidade de sair mais cedo de casa para pegar o transporte para o CAHL, 22,4% responderam positivamente. Para 14,7% essa necessidade ocorre “às vezes” e também para 14,7% “frequentemente”.

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

Tabela 10: Fator transporte como condicionante à permanência nos estudos de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014

Resposta indicada	% dos respondentes
Sem importância	22,2%
Pouco importante	14,8%
Importante	23,9%
Muito importante	37,1%

Fonte: O autor, 2014

Para 61% 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 o CAHL, dentre as opções

apresentadas, 37% dos respondentes afirmaram ir a pé, 7,4% apontaram o uso de bicicletas, 11,2% o uso de ônibus regulares em horários comerciais, 37% o uso de vans e transportes alternativos regularizados, 3,7% o uso de transporte alternativo não regularizado e 3,7% o uso de moto ou carro próprio.

5.2 Percepção sobre transporte no Recôncavo- turma do período matutino

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 11: Avaliação da distribuição dos horários de transporte público de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014

Resposta indicada	% dos respondentes
São mal distribuídos e não atendem a demanda	59,2
Não são bem distribuídos, mas atendem a demanda	27,6
São bem distribuídos e suficientes para atender a demanda	22,2

Fonte: O autor, 2014

Na visão de 22,2% dos respondentes, o transporte, da forma que está configurado, é bem distribuído e atende à demanda da população. Entretanto, 59,2% dos respondentes não estão satisfeitos com o serviço, considerando que os roteiros e horários são mal distribuídos e não atendem à demanda. Para 27,6%, o transporte não é bem distribuído, mas atende a 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.

59,2% dos alunos 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 12: Avaliação dos roteiros de transporte público de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014

Resposta indicada	% dos respondentes
São mal distribuídos e não atendem a demanda	53,6
Não são bem distribuídos, mas atendem a demanda	29,6
São bem distribuídos e suficientes para atender a demanda	14,8

Fonte: O autor, 2014

Esses dados confirmam que os roteiros (e que envolvem também os horários) são insuficientes para atender à demanda da população. Este quadro é ainda mais crônico se analisar o período noturno que não é contemplado pelos horários comerciais de transporte, como será visto adiante.

No que diz respeito ao acesso ao transporte na região onde o aluno reside, 18,3% o consideram difícil, não havendo distribuição de rotas e horários e não havendo opção de transporte alternativo. Para 66,6% o acesso é difícil, mas o transporte alternativo é uma opção. Para apenas 14,9% o acesso é fácil, com boa distribuição de horários e roteiros. Esse aspecto diz respeito ao princípio da acessibilidade que, neste caso, também não é efetivado na prática.

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 22% dos respondentes a frota de ônibus no Recôncavo se encontra em condições ruins; para 75% a frota se encontra em condição regular e para apenas 3% a frota apresenta boas condições. Em relação às condições da frota de transporte alternativo, 44,5% consideram em condições ruins e 55,5% em condição regular. Nenhum respondente dessa amostra indicou a opção “em boas condições”.

Quando indagados sobre as condições do transporte que os alunos utilizam para se deslocar até o CAHL, dentre as opções presentes no questionário, 22,2% dos respondentes consideraram “em condições ruins”; para 62,9%, se encontra “em condição regular” e para 14,9%, 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 13: Avaliação das estradas no Recôncavo de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014

Resposta indicada	% dos respondentes
Em condições ruins	37,1
Em condição regular	59,2
Em boas condições	3,7

Fonte: O autor,2014

Em relação à percepção da estrada / caminho entre o local onde o aluno mora e o CAHL, 37,1% dos respondentes indicaram a opção “em condições ruins”. Para 59,2% o caminho se encontra em condição regular e para apenas 3,7% dos respondentes o caminho apresenta boas condições.

Quando perguntados sobre a frequência de opção de transporte público no horário em que estudam, o seguinte resultado foi obtido, conforme mostra a tabela:

Tabela 14: Frequência de opção de transporte público no horário das aulas de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período matutino - Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014

Resposta indicada	% dos respondentes
Não há frequência	14,8
Irregular	18,5
Pouco frequente	14,8
Frequência média	37,1
Boa frequência	14,8

Fonte: O autor,2014

Segundo os dados, não há um padrão de frequência de transporte no horário das aulas. Apenas 14,8% consideram a existência de uma boa frequência. A questão dos atrasos na chegada à aula pode estar condicionada a este fator.

5.3 O perfil pessoal e familiar em relação aos estudos – turmas do período noturno

Dos 26 alunos do curso de Gestão Pública que responderam o questionário, a metade não necessita de transporte para ir estudar. Isso ocorre devido ao fato de 13 alunos morarem nas cidades de Cachoeira ou São Félix. A outra metade dos respondentes mora em cidades próximas do Recôncavo. A tabela a seguir mostra essa distribuição:

Tabela 15: Cidades de residência dos alunos respondentes do questionário do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014

Cidade onde o aluno reside	Número de respondentes	% dos respondentes
Cachoeira	9	34,6
São Félix	4	15,3
Cruz das Almas	7	26,9
Feira de Santana	3	11,5
Muritiba	2	7,6
Governador Mangabeira	1	4,1
Total	26	100

Fonte: O autor,2014

De acordo com as respostas indicadas, 41% desses alunos utilizam transporte alternativo para ir estudar e 9% utilizam ônibus intermunicipal. Ainda de acordo com as respostas, 85% dos respondentes moram no centro das respectivas cidades onde residem, 10% na zona rural e 5% em um distrito.

Da referida amostra, 76,9% nunca deixaram de frequentar as aulas da Universidade por algum período, 19,6% por um semestre e 3,9% por dois semestres. Quando perguntados se alguma vez já haviam faltado aula por algum motivo relacionado a transporte em 2013.2, a tabela seguinte detalha os resultados:

Tabela 16: Falta às aulas em 2013.2 por motivos relacionados a transporte de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014

Faltou aula em 2013.2 por motivos de transporte	% dos respondentes
Não	61,5
Sim, uma vez	26,9
Sim, algumas vezes	5,8
Sim, muitas vezes	5,8

Fonte: O autor,2014

Os alunos que indicaram a opção “sim, muitas vezes”, correspondente a 5,8%, são residentes na cidade de Cruz das Almas e Feira de Santana. Dos alunos que responderam a opção “sim, algumas vezes”, o fenômeno atinge os alunos residentes em Cruz das Almas e Governador Mangabeira.

No que diz respeito às despesas relacionadas aos estudos, considerando aspectos como transporte, Xerox e alimentação, 23,1% dos respondentes indicaram não ser responsáveis pelas despesas, 26,9% indicaram ser parcialmente responsáveis pelas despesas e 50% indicaram serem responsáveis integralmente. Esses números se relacionam com o número de alunos que trabalham. Do total, 30,7% apenas estudam e 46,1% trabalham durante o dia e estudam a noite (o restante trabalha e estuda durante o dia e 5,6% trabalham a noite). O

trabalho, nesse caso, também se configura como uma possível estratégia de permanência, visando cobrir os gastos, assim como a ajuda da família também se configura como uma possível estratégia.

Em relação aos gastos com transporte por mês para estudar, 34,6% dos respondentes não possuem despesas com deslocamento para estudar. A tabela a seguir aborda os dados coletados:

Tabela 17: Gastos em média com transporte por mês para estudar de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014

Opção indicada	% dos respondentes
Não possui gastos	34,6
Até R\$ 50	26,9
Entre R\$ 101 e R\$ 150	15,3
Entre R\$ 151 e R\$ 200	7,9
Entre 201, e R\$ 250	15,3

Fonte: O autor, 2014

Esses valores, se comparados com a turma do período matutino, são proporcionais. O preço do transporte fretado ultrapassa a faixa média dos R\$ 200,00 por mês. A família desses alunos ajuda nas despesas com deslocamento para 19,2% (às vezes) e 7,8% (sempre) dos respondentes.

Uma das estratégias apontadas como possíveis para o aluno, em relação aos auxílios das políticas de assistência estudantil, é o PPQ da UFRB. Entretanto, o programa é desconhecido para 57,6% dos respondentes. Apenas 11,6% dos respondentes possuem algum tipo de auxílio da UFRB nas modalidades auxílio deslocamento e auxílio projetos. Um aluno respondeu “estágio não obrigatório”, mas essa resposta não foi considerada válida.

Quando questionados sobre o valor do auxílio deslocamento do PPQ (no valor de R\$200 mensais), 38,4% afirmaram não ser suficiente para cobrir as referidas despesas.

Uma questão foi creditada ao fato do aluno conhecer (ou não) o fato das prefeituras dos municípios onde residem oferecerem algum tipo de transporte gratuito que permitam os mesmos estudar em outra cidade. O resultado foi o seguinte: 15,5% não souberam informar, 46,1% afirmaram que a prefeitura do município em que reside não oferece esse tipo de transporte e 38,4% afirmaram que o município oferece o transporte.

Para 19,2% dos respondentes, o assunto “problemas de deslocamento” é discutido frequentemente entre os colegas. 61,5% dos respondentes já pensaram em largar os estudos

por falta de dinheiro para se manter no CAHL e 23,2% já pensaram em abandonar os estudos por causa de despesas com deslocamento.

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

Tabela 18: Tempo diário gasto em média com deslocamento para o CAHL de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014

Tempo gasto em média	% dos respondentes
Até 15 min	46,1
Entre 16 min e 30 min	7,6
Entre 31 e 60 min	19,6
Entre 61 e 90 min	15,5
Entre 91 min e 120 min	7,6
Mais que 120 min	3,7

Fonte: O autor, 2014

Quando indagados sobre o tempo médio diário gasto com deslocamento para o CAHL, 46,1% dos respondentes indicaram que gastam até 15 minutos. Para 19,6% dos respondentes, o tempo médio gasto diário com o deslocamento para o CAHL é entre 31 e 60 minutos. Quando perguntados se chegam atrasados na aula por motivos relacionados a transporte, 7% dos respondentes indicaram que esse fenômeno ocorre “às vezes”. Para 11% o fenômeno ocorre frequentemente; 7% chegam “sempre” atrasados. O fenômeno não se aplica para 11,5% dos respondentes e 15,5% afirmaram chegar “raramente” atrasados. Apenas 7,4% dos respondentes necessitam sair mais cedo de casa em relação ao horário que o transporte costuma passar geralmente, para conseguir ir estudar.

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

Tabela 19: Fator transporte como condicionante à permanência nos estudos de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014

Resposta indicada	% dos respondentes
Sem importância	7,4
Pouco importante	15,8
Importante	38,4
Muito importante	38,4

Fonte: O autor, 2014

Para 76,8% dos respondentes o fator transporte como condicionante à permanência nos estudos é importante ou muito importante. Nesse sentido, torna-se indispensável a adoção de

estratégias de deslocamento. Quando perguntados sobre as estratégias que mais se aproximam da adotada para se deslocarem até o CAHL, 23% dos respondentes afirmaram ir a pé, 34,6% o uso de vans e transportes alternativos regularizados, 7,9% o uso de transporte alternativo não regularizado e 23% o uso de moto ou carro próprio.

5.4 Percepção sobre transporte no Recôncavo – turmas do período noturno

A seguir serão apresentados os dados analisados de acordo com as respostas indicadas pela turma do período noturno, do curso de gestão pública, no que diz respeito à percepção sobre transporte no Recôncavo.

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 a seguir:

Tabela 20: Avaliação da distribuição dos horários de transporte público de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014

Resposta indicada	% dos respondentes
São mal distribuídos e não atendem a demanda	73
Não são bem distribuídos, mas atendem a demanda	27
São bem distribuídos e suficientes para atender a demanda	--

Fonte: O autor, 2014

Para 73% dos respondentes os transportes são mal distribuídos e não atendem a demanda. Para 27%, não são bem distribuídos, mas atendem a demanda. 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 21: Avaliação dos roteiros de transporte público de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014

Resposta indicada	% dos respondentes
São mal distribuídos e não atendem a demanda	53,8
Não são bem distribuídos, mas atendem a demanda	34,6
São bem distribuídos e suficientes para atender a demanda	3,8

Fonte: O autor, 2014

7,8% dos respondentes deixaram esse quesito em branco. Para 53,8% os roteiros são mal distribuídos e não atendem a demanda. 34,6% afirmaram que os roteiros não são bem distribuídos, mas atendem a demanda.

No que diz respeito ao acesso ao transporte na região onde o aluno reside, 19,2% considera difícil, não havendo distribuição de rotas e horários e não havendo opção de transporte alternativo. Para 69,2% o acesso é difícil, mas o transporte alternativo é uma opção. Para apenas 6,8% o acesso é fácil, com boa distribuição de horários e roteiros. 13,8% dos respondentes deixaram essa questão em branco.

Os próximos resultados, assim como na seção anterior e agora válidos para a percepção dos alunos do período noturno, 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 34,6% dos respondentes a frota de ônibus no Recôncavo se encontra em condições ruins; para 50% a frota se encontra em condição regular e para apenas 7,6% a frota apresenta boas condições. Em relação às condições da frota de transporte alternativo, 38,4% consideram em condições ruins e 46,1% em condição regular. 7,6% dos respondentes consideram “em boas condições” e 7,6% deixaram a questão em branco.

Para 19,4% dos respondentes, o transporte utilizado para se deslocar até o CAHL se encontra em condições ruins. Para 26,9% se encontra em condição regular e para 46,1% em boas condições. Comparando com as respostas obtidas com a turma do período matutino, percebe-se que o transporte utilizado à noite se encontra em condições melhores se comparados aos utilizados durante o dia.

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

Tabela 22: Avaliação das estradas no Recôncavode acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014

Resposta indicada	% dos respondentes
Em condições ruins	38,4
Em condição regular	46,1
Em boas condições	7,6

Fonte: O autor, 2014

Em relação à percepção da estrada / caminho entre o local onde o aluno mora e o CAHL, 30,7% dos respondentes indicaram a opção “em condições ruins”. Para 38,4% o

caminho se encontra em condição regular e para 19,2% dos respondentes o caminho apresenta boas condições. 11,7% dos respondentes deixaram essa questão em branco.

Quando perguntados sobre a frequência de opção de transporte público no horário em que estudam, o seguinte resultado foi obtido, conforme mostra a tabela:

Tabela 23: Frequência de opção de transporte público no horário das aulas de acordo com as respostas indicadas pelos alunos do período noturno - Cachoeira-BA, 07 de março de 2014

Resposta indicada	% dos respondentes
Não há frequência	69,2
Irregular	11,5
Pouco frequente	7,6
Frequência média	--
Boa frequência	7,6

Fonte: O autor, 2014

Para 69,2% dos respondentes não há frequênciaa opção de transporte público no horário das aulas. Apenas 7,6% indicaram nas respostas “boa frequência” na opção de transportes público no horário das aulas, mesmo número atribuído aos respondentes que deixaram a questão em branco.

VI. As estratégias apontadas pelos alunos do CAHL com o propósito de garantir a permanência acadêmica diante dos problemas de mobilidade no Recôncavo

6.1 As influências dos problemas de mobilidade na permanência acadêmica: comparando os resultados entre os alunos do período matutino e noturno

No total, 53 alunos distribuídos entre o curso de Ciências Sociais (27 alunos - 50,9%) e Gestão Pública (26 alunos - 49,1%) responderam o questionário. Entretanto, apenas 52 respostas foram consideradas válidas no que diz respeito à cidade onde o aluno reside, pois um respondente deixou esta opção em branco. As demais respostas deste aluno foram consideradas.

A tabela abaixo mostra a distribuição desses alunos no Recôncavo. 51,9% dos respondentes moram no entorno do CAHL, sendo 32,8% em Cachoeira e 19,2% em São Félix.

Tabela 24: Distribuição dos alunos do CAHL no Recôncavo de acordo com a cidade onde moram diante das respostas indicadas nos questionários aplicados nas turmas do período matutino e noturno em Cachoeira-BA nos dias 26.02.14 e 07.03.14

Cidade onde o aluno reside	Número de respondentes	% dos respondentes
Cachoeira	17	32,8
São Félix	10	19,2
Cruz das Almas	11	21,1
Santo Amaro	2	3,9
Maragojipe	2	3,9
Governador Mangabeira	3	5,7
Muritiba	4	7,7
Feira de Santana	3	5,7
Total	52	100

Fonte: O autor, 2014

Diante desse cenário, para a identificação das estratégias de permanência dos alunos diante dos problemas de mobilidade, foram considerados apenas os alunos que residem fora do entorno do CAHL, por necessitarem de transporte para se locomover entre a cidade onde residem e a instituição de ensino. Portanto, apenas 49,1% do total dos respondentes serão considerados na presente análise.

Desconsiderando o entorno, Cruz das Almas passa a ser a cidade onde reside boa parte dos alunos da amostra então adotada: 44%; seguida por Muritiba com 16% dos respondentes, Feira de Santana e Governador Mangabeira com 12% cada e Santo Amaro e Maragojipe com 8% cada.

Quando considerados o turno matutino, as proporções são as seguintes: 33,3% dos respondentes residem em Cruz das Almas. Em seguida, aparecem Santo Amaro, Maragojipe, Governador Mangabeira e Muritiba, cada uma com 16,6%.

Tabela 25: Cidades fora do entorno do CAHL onde os alunos do período matutino residem de acordo com as respostas indicadas no questionário – Cachoeira-BA, 26 de fevereiro de 2014.

Cidade onde o aluno reside	Número de respondentes	% dos respondentes
Cruz das Almas	4	33,3
Santo Amaro	2	16,6
Maragojipe	2	16,6
Governador Mangabeira	2	16,6
Muritiba	2	16,6
Total	12	100

Fonte: O autor, 2014

Quando considerados o turno noturno as proporções são as seguintes: 53,8% dos respondentes residem em Cruz das Almas. Em seguida, aparecem Feira de Santana (22,7%), Muritiba (16%) e Governador Mangabeira (8%), conforme mostra a tabela a seguir.

Tabela 26: Cidades fora do entorno do CAHL onde os alunos do período noturno residem de acordo com as respostas indicadas no questionário – Cachoeira-BA, 07 de março de 2014.

Cidade onde o aluno reside	Número de respondentes	% dos respondentes
Cruz das Almas	7	53,8
Feira de Santana	3	22,7
Muritiba	2	16
Governador Mangabeira	1	8
Total	13	100

Fonte: O autor, 2014

Considerando as necessidades de utilizar estratégias de deslocamento para estudar, uma vez que residem fora do entorno, os alunos utilizam mecanismos diferentes de transporte de acordo com os horários referentes às aulas. Embora exista a possibilidade de utilizar ônibus durante o dia (horário comercial), os alunos do período diurno pouco utilizam estes, optando pelo transporte alternativo ou fretado. 46,1% dos alunos do período noturno também utilizam transporte alternativo, além de outros mecanismos. A tabela a seguir mostra essas estratégias de deslocamento:

Tabela 27: Estratégias de deslocamento por período diante dos problemas de mobilidade de acordo das respostas indicadas nos questionários aplicados nas turmas do período matutino e noturno em Cachoeira-BA nos dias 26.02.14 e 07.03.14

Turnos	Ônibus	Transporte alternativo	Veículo particular	Transporte fretado	Transporte da prefeitura
Alunos do período noturno	7,6%	46,1%	23%	7,6%	15,3%
Alunos do período matutino	16,6%	66,8%	--	16,6%	--

Fonte: O autor, 2014

O transporte alternativo é o mecanismo mais utilizado nos dois períodos. Durante o período noturno há maior ocorrência de utilização de veículo particular: 23% dos respondentes. Enquanto 16,6% dos respondentes utilizam ônibus no período matutino, apenas 7,6% utilizam no período noturno. Esses dados equivalem à mesma proporção de utilização de transporte fretado: 16,6% para os alunos do período matutino e 7,6% para os alunos do período noturno.

Outro fato que chama a atenção é a presença de transporte gratuito ofertado por prefeitura. Nesse caso, a prefeitura de Muritiba oferece esse mecanismo de transporte aos alunos do período noturno, conforme evidenciam os respondentes residentes na referida cidade. A prática ocorre através do uso do “amarelinho”, nome pelo qual é conhecido popularmente o ônibus destinado a transporte escolar. A Lei nº 12.816, de 5 de junho de 2013, permite essa utilização, pois estende o benefício do transporte escolar aos estudantes universitários, o que permite às prefeituras regulamentarem esse tipo de transporte, embora dependam de normatização no âmbito municipal e/ou estadual.

A falta de horários de ônibus no período noturno e sua configuração defasada durante o dia 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.

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 não parecem influenciar a vida acadêmica do aluno, no que diz respeito à permanência. Se considerado o número de alunos fora do entorno que pensaram em desistir por causa dos problemas de transporte, é formado o seguinte quadro:

Tabela 28: Intenção do aluno em desistir dos estudos por dificuldades de deslocamento para o CAHL, por turno, de acordo respostas indicadas nos questionários aplicados nas turmas do período matutino e noturno em Cachoeira-BA nos dias 26.02.14 e 07.03.14

Turno	Não se aplica	Sim	Não
Alunos do período noturno	23%	23%	54%
Alunos do período matutino	25%	33,3%	41,7%

Fonte: O autor, 2014

Embora considerável (33,3% para os alunos do matutino e 23% para os alunos do noturno), a intenção declarada em desistir dos estudos por dificuldades de deslocamento é relativamente baixa. Isso indica que, ao menos para esses alunos, os problemas de mobilidade não os fizeram desistir de estudar.

Dos alunos do período noturno que declararam “sim”, as justificativas foram o fato de trabalhar durante o dia e estudar a noite, as estradas perigosas e o transporte que costuma quebrar e o risco de acidentes. Dos alunos do período matutino que declararam “sim”, as justificativas foram a demora de passar o transporte, falta de recursos financeiros para custear o transporte e insuficiência de linha de ônibus.

Os alunos entrevistados do CAHL não abandonaram os estudos por causa dos problemas de mobilidade. A seção a seguir irá identificar as estratégias adotadas para se manter estudando.

6.2 As estratégias de permanência mais utilizadas pelos alunos do entorno

Diante do problema de mobilidade configurado no Recôncavo, três fenômenos, de acordo com as respostas, se consolidaram como as estratégias mais utilizadas pelos alunos: a utilização de transporte alternativo, a utilização de transporte fretado (ou particular) fora dos horários comerciais e o fato de trabalhar para custear as despesas.

A utilização de modalidades de auxílio do PPQ é apontada como estratégia pouco utilizada para a amostra analisada nesta seção. 92,3% dos alunos da noite não recebem algum tipo de auxílio, enquanto apenas 7,7% recebem o valor referente ao auxílio transporte. Nenhum aluno do período matutino que reside fora de Cachoeira ou São Félix declarou

receber algum auxílio PPQ. Isso significa que a assistência estudantil não se caracteriza como uma estratégia de permanência utilizada pelos alunos residentes em Cachoeira ou São Félix, no que diz respeito aos auxílios concedidos.

Ainda que considerando os alunos residentes em São Félix ou Cachoeira, apenas 16,9% possuem alguma modalidade de auxílio da UFRB. Em números reais, são apenas 9 de um total de 53 respondentes, sendo 8 da turma de Ciências Sociais e apenas 1 da turma de Gestão Pública. Este aluno, residente fora do entorno, é contemplado com uma bolsa do PPQ: o auxílio deslocamento. Esse auxílio é concedido também a 4 dos 27 alunos da turma de Ciências Sociais.

Outros elementos também são citados pelos alunos contemplados pelo PPQ, a exemplo do auxílio projetos, auxílio alimentação e moradia. Como já foi visto na Seção II, elementos como transporte, moradia estudantil, alimentação subsidiada, assistência médica disponível nos hospitais universitários são ações de políticas públicas que visam garantir a permanência acadêmica ao estudante do ensino superior. E um dos caminhos a seguir, para isso, é a utilização de modalidades de auxílio de programas de assistência estudantil, pois esses possuem a finalidade de destinar recursos e mecanismos para que os alunos possam permanecer na universidade e concluir seus estudos de modo eficaz, fornecendo auxílios referentes a gastos com transporte, moradia, alimentação e outros fatores substanciais à permanência acadêmica. No caso dos alunos que residem fora de Cachoeira ou São Félix, a utilização das modalidades de auxílio não se configura como uma estratégia de permanência. Essas estratégias ocorrem de outras formas, como será apresentado a seguir.

Uma das estratégias identificadas é o apoio financeiro da família. Foi verificado que a família ajuda com as despesas de deslocamento para o CAHL em 50% dos casos, dados referentes aos alunos do período matutino. Considerando que a família ajuda “sempre” ou “às vezes”, totaliza 83,4% dos respondentes. Esse fenômeno não ocorre com os alunos do período noturno. Nesse caso, 53,8% não recebem ajuda da família com as despesas de deslocamento.

Tabela 29: Ajuda da família com as despesas de deslocamento por turno de acordo com as respostas indicadas nos questionários aplicados nas turmas do período matutino e noturno em Cachoeira-BA nos dias 26.02.14 e 07.03.14

Turnos	Sempre	Às vezes	Não	Não se aplica
Alunos do período matutino	50%	33,4%	8,3%	8,3%
Alunos do período noturno	15,3%	23%	53,8%	7,6%

Fonte: O autor, 2014

A “falta” de ajuda das famílias dos alunos que estudam a noite com essas despesas pode ser justificada pelo fato dos mesmos trabalharem. Enquanto 90% dos alunos do turno matutino fora do entorno do CAHL apenas estudam (10% trabalham e estudam), 84,7% dos alunos do período noturno trabalham (apenas 15,3% apenas estudam).

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.

É possível identificar, portanto, que o apoio financeiro da família é uma estratégia utilizada para subsidiar os custos dos estudos dos alunos do período matutino, enquanto o trabalho é a principal fonte de renda para cobrir os gastos com os estudos dos alunos do período noturno, configurando assim, para estes, a estratégia mais utilizada para subsidiar os custos. A permanência acadêmica, portanto, principalmente a “permanência material”, está relacionada à questão financeira.

Em relação às estratégias de deslocamento visando à permanência, a ausência de horários de ônibus é o problema mais acentuado, conforme mostra a tabela 30 da seção anterior. O transporte alternativo surge como a opção mais utilizada em ambos os turnos. Entretanto, chama a atenção o número de alunos (noturno) que utilizam veículo particular (carro ou moto) como mecanismo de deslocamento (23%) e o número de alunos que utilizam transporte fretado como mecanismo de deslocamento, sobretudo durante o dia: 16,6%.

O fato desse número de alunos do período noturno utilizando veículo particular justifica-se provavelmente pelo o fato dos mesmos trabalharem, enquanto a incidência de transporte fretado durante o período matutino deve ser creditada à ajuda financeira prestada pela família desses alunos, com o propósito dos mesmos continuarem estudando. De ambas as formas, essas estratégias implicam em custos.

De acordo com o que foi observado, os gastos em média com transporte por parte dos alunos do entorno são acentuados. 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, divididas por período:

Tabela 30: Gastos em média com transporte por mês para estudar por período, de acordo com as respostas indicadas nos questionários aplicados nas turmas do período matutino e noturno em Cachoeira-BA nos dias 26.02.14 e 07.03.14

Opção indicada	Alunos do período noturno	Alunos do período matutino
Não possui gastos	7,6%	--
Até R\$ 50	15,4%	8,4%
Entre R\$ 101 e R\$ 150	30,8%	58,3%
Entre R\$ 151 e R\$ 200	15,4%	--
Entre 201 e R\$ 250	30,8%	33,3%

Fonte: O autor, 2014

Como mostra a Tabela 29, 7,6% os alunos do período noturno não possuem gastos com transporte. Esses são representados pelos alunos residentes em Muritiba, cidade onde a prefeitura disponibiliza transporte para os estudantes. Em relação aos alunos do período matutino, considera-se o fato de todos possuírem pelo menos uma faixa de gastos com transporte.

Enquanto 58,3% dos alunos do período matutino possuem a faixa média de gastos entre R\$ 101,00 e R\$ 150,00, 30,8% dos alunos do período noturno possuem essa média de gastos. Entretanto, 15,4% gastam em média entre R\$ 151,00 e R\$ 200,00 por mês com transporte, enquanto os alunos do diurno não possuem gastos nessa faixa. Considerando os valores entre 201,00 e R\$ 250,00 o número é proporcionalmente igual entre as turmas, em torno de 30%. São valores altos levando em consideração que a universidade pública possui grande número de alunos oriundos de famílias de baixa renda. Representam, entretanto, a realidade do transporte na região: caro e pouco eficaz no atendimento à demanda.

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.

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.

VII. Considerações finais

No Recôncavo não é proibido sair à noite. Contradizendo CARMO (2011), o presente estudo verificou que, embora existam problemas de mobilidade no Recôncavo, os alunos conseguem driblar esses problemas inclusive durante a noite. Entretanto, esse fato não minimiza os problemas de mobilidade existentes. Ainda segundo CARMO (2011),

É impressionante constatar 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 a prefeitura de Muritiba ofertando esse serviço para os alunos. 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 necessário 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.

As políticas públicas não tendem a funcionar de forma isolada. O mesmo se aplica ao caso do PPQ da UFRB. O programa torna-se ineficiente se configurado sozinho com o objetivo de garantir a permanência do aluno. Em um exemplo prático, o valor do auxílio deslocamento de R\$ 200,00 é insuficiente para garantir o transporte do aluno durante o mês, pois o transporte na região é caro, diante das poucas opções, e muitos alunos gastam mais do que isso com o serviço.

No que diz respeito à permanência acadêmica, 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.

No caso dos alunos do CAHL, foi observado que os problemas de mobilidade no Recôncavo, principalmente relacionados à configuração do transporte local, demandam a utilização de estratégias por parte dos alunos para driblarem a situação. Não é analisada aqui a eficiência do PPQ, mas é possível identificar que o mesmo não se configura como uma estratégia de permanência. Poucos alunos da amostra utilizada são contemplados com alguma modalidade de auxílio. Apenas 4% de alunos que moram fora do entorno do CAHL (Cachoeira / São Félix) são contemplados com o PPQ. Se considerados todos os alunos que participaram do *survey*, apenas 16,9% são contemplados. Embora a metade desse número receba o valor referente ao auxílio deslocamento, os mesmos moram no entorno do CAHL.

Não é possível afirmar que a utilização do valor do auxílio, nesse caso, é desviada da função de utilização para o transporte e aplicada à outra situação que possa subsidiar algum elemento essencial à permanência. Neste caso também seria uma estratégia possível de ser adotada, mas esta hipótese não foi considerada na construção do questionário aplicado.

Identificam-se, portanto, três elementos apontados como estratégia utilizada: transporte alternativo e utilização de veículos fretados ou particulares, na falta de ônibus; trabalho como fonte de obtenção de renda para financiar os gastos com os estudos (para alunos do turno noturno); e o apoio financeiro da família (para alunos do diurno). 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.

VIII. Referências

ALVARENGA, A. C., NOVAES, A. G. N. **Logística Aplicada – Suprimento e Distribuição Física**. 3^a 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. Acesso em fevereiro de 2014

BAHIA. Secretaria de Planejamento. **Territórios Identidade: Recôncavo**. Disponível em: <http://www.seplan.ba.gov.br/territorios-de-identidade/mapa> Acesso em fevereiro de 2014.

_____. 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. Acesso em março de 2014.

BRASIL, Ministério da Educação. Universidade Federal do Recôncavo da Bahia. **Plano de Desenvolvimento institucional 2010-2014**. Cruz das Almas, dezembro de 2009.

_____. **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. Acesso em fevereiro de 2014

_____. **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 2013.

_____. **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. Acesso em fevereiro de 2014

_____. **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. Acesso em outubro de 2013.

_____. 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 março 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. Acesso em janeiro de 2014.

IBGE. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/trabalhoerendimento/pnad2008/brasilpnad2008.pdf>. Acesso em fevereiro de 2014.

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>. 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>. acesso em 26 de fevereiro de 2013.

JESUS, Rita de Cássia Dias P; NASCIMENTO, Cláudio Orlando Costa. A 'condição de estudante' e a experiência de acesso e permanência qualificada na Universidade Federal do Recôncavo da Bahia– UFRB. Política e Trabalho, **Revista de Ciências Sociais**, n. 33, Cruz das Almas, 2010.

PAULA, Maria de Fátima. As políticas de democratização: do acesso ao ensino superior do governo Lula. **Revista Advir**, nº 23, 2009.

PAULA, Maria de Fátima Costa de. Educação superior e inclusão social na América Latina: um estudo comparado entre Brasil e Argentina. In: PAULA, Maria de Fátima Costa de e FERNÁNDEZ LAMARRA, Norberto (orgs.). **Reformas e democratização da educação superior no Brasil e na América Latina**. Aparecida, S.P.: Editora Idéias & Letras, 2011.

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>. (Acesso em fevereiro de 2014).

TZU, Sun. **A arte da guerra**. Versão eletrônica do livro disponível em: http://www.jfjb.jus.br/arquivos/biblioteca/e-books/A_arte_da_guerra.pdf. (acesso em março de 2014)

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RECÔNCAVO DA BAHIA. **Caminhos, Histórias e Memórias**, 1ªed Cruz das Almas, 2010

_____.**PROPAAE** -<http://www.ufrb.edu.br/propaae/>, Acesso em fevereiro 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.

VELOSO, Tereza Christina M. A; ALMEIDA, Edison Pacheco. **Evasão nos cursos de graduação da Universidade Federal de Mato Grosso, Campus Universitário de Cuiabá – um processo de exclusão**.Cuiabá, 2000.

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.

IX. Apêndice



QUESTIONÁRIO PARA ALUNOS MATRICULADOS NO CAHL - UFRB

Caro Colega,
Esse questionário é um instrumento de coleta de dados de um trabalho de conclusão de curso intitulado **As estratégias utilizadas pelos alunos do CAHL 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 diferentes turnos, visando sua permanência acadêmica 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.

Obrigado por sua participação.

Ivan Neves
Graduando do Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública

Nome: _____
Curso no qual está matriculado: _____
Turno: _____ Você é cotista? _____
Em que cidade você reside atualmente? _____



Perfil pessoal e familiar em relação aos estudos

<p>01) Onde você mora?</p> <ul style="list-style-type: none">a) No centro da cidadeb) Na periferia da cidadec) Em um distrito da cidaded) Na zona rural. <p>03) Você já deixou de frequentar as aulas da Universidade por algum período?</p> <ul style="list-style-type: none">a) Nãob) Sim, por 1 semestre.c) Sim, por dois semestres.d) Sim, por mais de dois semestres. <p>05) Em 2013,2, alguma vez você faltou à aula por algum motivo relacionado à falta de transporte?</p> <ul style="list-style-type: none">a) Nãob) Sim, uma vez.c) Sim, algumas vezes.d) Sim, muitas vezes. <p>07) Quanto você gasta por mês com transporte, em média, para estudar?</p> <ul style="list-style-type: none">a) Não tenho gastos com transporteb) Até R\$ 50,00c) Entre R\$ 51,00 e R\$ 100,00d) Entre 101,00 e R\$ 150,00e) Entre 151,00 e R\$ 200,00f) Entre 201,00 e R\$ 250,00g) Entre 251,00 e R\$ 300,00h) Mais de R\$ 300,00	<p>02) Como você se desloca entre sua residência e o CAHL?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>04) Você é responsável por sua despesa relacionada aos estudos (transporte, alimentação, xerox)?</p> <ul style="list-style-type: none">a) Não.b) Sim, parcialmentec) Sim, integralmente. <p>06) Você trabalha (ou exerce qualquer atividade remunerada) e estuda?</p> <ul style="list-style-type: none">a) Apenas estudob) Estudo e trabalho durante o diac) Estudo durante o dia e trabalho durante a noited) Trabalho durante o dia e estudo a noite.e) Outro. Qual? <p>08) Sua família ajuda você com as despesas com o deslocamento para o CAHL?</p> <ul style="list-style-type: none">a) Não se aplicab) Nãoc) Às vezesd) Sempre <p>09) Você conhece o Plano de Permanência Qualificada da UFPA (PPQ)?</p> <ul style="list-style-type: none">a) Nãob) Sim
--	--

QUESTIONÁRIO PARA ALUNOS MATRICULADOS NO CAHL - UFRB

<p>10) Você recebe algum auxílio da UFRB para que possa continuar nos estudos?</p> <p>a) Não b) Sim. Qual? _____</p>	<p>11) O valor referente ao auxílio transporte, uma das modalidades do PPQ da UFRB, é R\$ 200,00. Você acha o valor suficiente para cobrir as despesas mensais relacionadas ao deslocamento de sua casa ao CAHL?</p> <p>a) Não se aplica. b) Não c) Sim</p>
<p>12) A prefeitura do município que você reside oferece transporte gratuito que permita o aluno estudar em outra cidade?</p> <p>a) Não sei. b) Não c) Sim</p>	<p>14) Os itens relacionados a seguir implicam custos nos estudos. Ordene os itens, considerando 7 aquele que você tem o maior custo e 1 aquele com menor custo. Escreva 0 se você não considera o item como custo necessário aos estudos.</p> <p>() Alimentação () Transporte () Moradia em Cachoeira enquanto faz o curso () Compra de livros () Reprodução de material para estudo () Despesas com comunicação (telefone, internet) () Despesas com viagens e inscrições para participação em eventos científicos/de extensão.</p>
<p>13) Com que frequência você conversa sobre problemas de deslocamento com seus colegas?</p> <p>a) Não discuto b) Raramente c) Às vezes d) Frequentemente e) Sempre</p>	<p>16) Você já pensou em largar os estudos por causa das despesas com deslocamento?</p> <p>a) Não se aplica. b) Não. c) Sim</p>
<p>15) Você já pensou em largar os estudos por falta de dinheiro para se manter no CAHL?</p> <p>a) Não. b) Sim</p>	<p>19) Você chega atrasado às aulas por causa do transporte?</p> <p>a) Não se aplica. b) Não. c) Raramente. d) Às vezes e) Frequentemente f) Sempre</p>
<p>17) Você já pensou em largar os estudos por outras dificuldades de deslocamento para o CAHL?</p> <p>a) Não se aplica. b) Não. c) Sim. Qual(is)? _____</p>	<p>20) Você precisa sair mais cedo das aulas para não perder o horário do transporte?</p> <p>a) Não se aplica. b) Não. c) Raramente. d) Às vezes e) Frequentemente f) Sempre</p>
<p>18) Quanto tempo você gasta por dia no seu deslocamento para o CAHL (apenas ida ou apenas volta), incluindo o tempo de espera pelo transporte?</p> <p>a) Até 15 min. b) Entre 16 min e 30 min. c) Entre 31 min e 60 min. d) Entre 61 min e 90 min. e) Entre 91 min e 120 min. f) Mais que 120 min.</p>	
<p>21) Como você avalia o fator transporte como condicionante à sua permanência nos estudos?</p> <p>a) Sem importância b) Pouco importante c) Importante d) Muito importante</p>	

QUESTIONÁRIO PARA ALUNOS MATRICULADOS NO CAHL - UFRB

<p>22) Das estratégias relacionadas abaixo, assinale a que mais se aproxima da estratégia adotada para deslocamento ao CAHL:</p> <p>a) Ando a pé b) Uso bicicleta c) Uso ônibus regulares, nos horários comerciais. d) Uso vans e transportes alternativos regularizados. e) Uso transporte alternativo não regularizado. f) Uso moto/carro próprio e arco com as despesas.</p>	<p>g) Uso carro próprio e divido as despesas com colegas a quem dou carona. h) Entro em um sistema de compartilhamento de carro, no qual cada colega dirige o seu em um ou mais dias por semana. i) Uso transporte oferecido pela prefeitura. j) Outro.</p> <p>Qual(is)? _____ _____</p>
---	--



Sua percepção sobre o transporte no Recôncavo	
<p>23) Como você avalia a distribuição dos <u>horários</u> de transporte público (coletivo ou não) na região:</p> <p>a) São mal distribuídos e não atendem a demanda da população. b) Não são bem distribuídos, mas são suficientes para atender a demanda da população. c) São bem distribuídos e suficientes para atender a demanda população.</p> <p>25) Na região onde você mora como é o acesso ao transporte público (coletivo ou não) para que você possa estudar?</p> <p>a) Difícil, não há distribuição adequada de rotas e horários e não há transporte alternativo. b) A distribuição de rotas e os horários não atendem a demanda, mas o transporte alternativo surge como uma opção. c) Fácil, há boa distribuição de rotas e horários.</p> <p>27) Como você avalia as estradas do Recôncavo, de modo geral?</p> <p>a) Em condições ruins b) Em condição regular. c) Em boas condições</p> <p>30) Como você avalia o transporte que geralmente utiliza para se deslocar para o CAHL?</p> <p>a) Em condições ruins b) Em condição regular. c) Em boas condições</p> <p>31) Das proposições abaixo, assinale a frequência de opção de transporte público no horário em que você estuda:</p> <p>a) Não há frequência b) Irregular c) Pouco frequente d) Frequência média e) Boa frequência</p>	<p>24) Como você avalia a distribuição dos <u>roteiros</u> de transporte público (coletivo ou não) na região?</p> <p>a) São mal distribuídos e não atendem a demanda da população. b) Não são bem distribuídos, mas são suficientes para atender a demanda da população. c) São bem distribuídos e suficientes para atender a demanda população.</p> <p>26) Como você avalia a frota de ônibus no recôncavo?</p> <p>a) Em condições ruins b) Em condição regular. c) Em boas condições</p> <p>28) Como você avalia a frota de transporte alternativo (Topic, Van, Besta) no recôncavo?</p> <p>a) Em condições ruins b) Em condição regular. c) Em boas condições</p> <p>29) Como você avalia a estrada / caminho entre o lugar que você reside e o CAHL?</p> <p>a) Em condições ruins b) Em condição regular. c) Em boas condições</p> <p>32) Das opções abaixo, ordene, de 01 (menor) a 08 (maior), o grau de gravidade dos problemas relacionados ao transporte no Recôncavo.</p> <p>() 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</p>