

# RELATÓRIO SOBRE AS DIFICULDADES ENCONTRADAS PELOS SERVIDORES LOTADOS NAS UNIDADES DE ENSINO DA UFAL DO INTERIOR DO ESTADO DE ALAGOAS PARA OBTENÇÃO DO AUXÍLIO-TRANSPORTE.



Comissão Responsável:

Fabiano Santos (Professor Campus Arapiraca)  
Fernando Tenório (Técnico DAP/Reitoria)  
Gerson Alves (Professor Unidade Palmeira dos Índios)  
Ibsen Mateus Bittencourt (Professor Campus Arapiraca)  
José Vieira Silva (Professor Campus Arapiraca)  
Lidiane Barbosa (Professora Campus Sertão)  
Marcos Jorge Pereira (Técnico Campus Arapiraca)

**Alagoas**  
**23/5/2012**

**RELATÓRIO SOBRE AS DIFICULDADES ENCONTRADAS PELOS  
SERVIDORES LOTADOS NAS UNIDADES DE ENSINO DA UFAL  
DO INTERIOR DO ESTADO DE ALAGOAS PARA OBTENÇÃO DO  
AUXÍLIO-TRANSPORTE.**

Comissão Responsável:

Fabiano Santos (Professor Campus Arapiraca)  
Fernando Tenório (Técnico DAP/Reitoria)  
Gerson Alves (Professor Unidade Palmeira dos Índios)  
Ibsen Mateus Bittencourt (Professor Campus Arapiraca)  
José Vieira Silva (Professor Campus Arapiraca)  
Lidiane Barbosa (Professora Campus Sertão)  
Marcos Jorge Pereira (Técnico Campus Arapiraca)

**Alagoas - 2012**

## Sumário

	Página
1 - Introdução .....	4
2 - Objetivos e Metodologia Empregada .....	5
3 - Resultados obtidos .....	6
3.1 - Arapiraca .....	7
3.2 - Delmiro Gouveia .....	12
3.3 - Palmeira dos Índios .....	15
3.4 - Penedo .....	19
3.5 - Santana do Ipanema .....	21
3.6 - Viçosa .....	23
4 - Considerações Gerais .....	26
5 - Conclusões .....	29

# **RELATÓRIO SOBRE AS DIFICULDADES ENCONTRADAS PELOS SERVIDORES LOTADOS NAS UNIDADES DE ENSINO DA UFAL DO INTERIOR DO ESTADO DE ALAGOAS PARA OBTENÇÃO DO AUXÍLIO-TRANSPORTE.**

Comissão Responsável:

Fabiano Santos (Professor Campus Arapiraca)  
Fernando Tenório (Técnico DAP/Reitoria)  
Gerson Alves (Professor Unidade Palmeira dos Índios)  
Ibsen Mateus Bittencourt (Professor Campus Arapiraca)  
José Vieira Silva (Professor Campus Arapiraca)  
Lidiane Barbosa (Professora Campus Sertão)  
Marcos Jorge Pereira (Técnico Campus Arapiraca)

## **1 - INTRODUÇÃO**

Desde a implantação do Campus UFAL Arapiraca e suas unidades de ensino em Arapiraca, Palmeira dos índios, Penedo e Viçosa, em setembro de 2006, passando pela criação do Campus do Sertão, com a instalação das unidades de ensino em Delmiro Gouveia e Santana do Ipanema, até o presente momento, os servidores lotados nestas Unidades de Ensino da UFAL interior não contaram com a oferta de transporte público adequado, eficiente, seguro, regulamentado e com horários regulares que atendessem suas necessidades mínimas no deslocamento residência-trabalho-residência. Transporte este que está sendo realizado e custeado, na grande maioria dos casos, pelos próprios servidores, pois somente assim poderão cumprir seus horários de trabalho junto à instituição. De maneira geral, o presente relatório teve por objetivo compilar as dificuldades encontradas pelos servidores (professores e técnicos) da Universidade Federal de Alagoas (UFAL), lotados nas Unidades de Ensino do interior do Estado de Alagoas, no que diz respeito às adversidades encontradas no seu deslocamento residência-trabalho-residência, bem como a obtenção dos comprovantes, bilhetes ou recibos de passagens que garanta o direito ao ressarcimento dos valores gastos.

## 2 - OBJETIVOS E METODOLOGIA EMPREGADA

O levantamento de informações ou mapeamento das dificuldades encontradas pelos servidores (técnicos e professores) foi realizado com o objetivo de se compor um relatório com todas as dificuldades encontradas pelos servidores dos *Campi* do Interior e suas unidades de ensino em relação ao seu deslocamento da sua residência até o local de trabalho, bem como o retorno a sua residência. O relatório originado deverá ser encaminhado ao DAP, Gabinete do Reitor e apresentado para discussão no Conselho Superior da Universidade (CONSUNI) a fim de que sejam conhecidas e explicitadas as especificidades, particularidades e dificuldades enfrentadas pelos servidores que estão lotados nos *Campi* do Interior no que diz respeito à concessão do benefício do auxílio-transporte.

As informações foram levantadas a partir de um formulário eletrônico disponibilizado na internet, com preenchimento e participação voluntária, ou seja, de caráter não obrigatório, cujo site ou endereço eletrônico é o seguinte:

<https://docs.google.com/spreadsheet/viewform?formkey=dEVsQnBaS1JJQUxGUnRFZGxERkVyd0E6MQ>

O formulário consistiu dos seguintes campos de pergunta:

- Data e hora do preenchimento (registro automático com a confirmação de envio)
- Matrícula SIAPE
- Nome do servidor
- Lotação
- Mês / Ano de admissão
- Contato telefônico
- Se paga transporte para ir a sua Unidade de Lotação
- Que tipo de Servidor você é? (efetivo ou temporário)
- Qual é o Transporte?
- Quanto você gasta por dia para ir trabalhar?
- Qual o valor total que você gasta no mês para ir trabalhar?
- Trecho percorrido
- Dificuldades para locomoção (residência-trabalho-residência)
- Observações/Sugestões
- Cidade onde Reside

### 3 - RESULTADOS OBTIDOS

Ao todo foram respondidos e enviados 127 formulários que serviram de base para a elaboração do presente relatório. A distribuição da quantidade de formulários enviados foi realizada com base no local de lotação informado pelo servidor, conforme a seguir:

Local	Nº de relatórios / Local de lotação
Arapiraca	64
Delmiro Gouveia	22
Palmeira dos Índios	15
Penedo	6
Santana do Ipanema	9
Viçosa	11
<b>TOTAL</b>	<b>127</b>

Desta forma, para cada localidade há seu relato, da maneira mais detalhada possível, levando-se em consideração todas as respostas enviadas pelos servidores voluntários. Em algum momento, mesmo para locais distintos, o relatório poderá se tornar repetitivo, no entanto, trata-se de uma transcrição compilada e a mais real possível da situação exposta pelos participantes.

## 3.1 - ARAPIRACA

De um universo de 140 professores e 45 técnicos, o espaço amostral da Unidade de Ensino de Arapiraca consistiu de 64 formulários, sendo seis (6) técnicos administrativos e 58 docentes. A quase totalidade dos servidores é efetiva, com datas de admissão variando desde a fundação do Campus, em agosto de 2006, até os mais recentes que aconteceram em 2012. Desta forma, o espaço amostral é bem representativo das necessidades do problema que trata do auxílio-transporte e suas particularidades.

### 3.1.1 - Meios de transporte Utilizado

Dentre os principais meios de transporte utilizado pelos professores e técnicos do Campus Arapiraca – SEDE, para seu deslocamento residência-trabalho-residência, há predominância no uso de Van particular, com cerca de 50% do total, seguido do uso do Carro próprio, com 30%, e Van de lotação (complementar), com 24%. Há de se chamar atenção para o fato de que os servidores estarem fazendo uso de mais de um meio de transporte para seu deslocamento. Daqueles que moram em Arapiraca, a grande maioria faz uso do carro próprio, cerca de 80%.

Meio de transporte	Percentual de uso (%)*
Van particular (alugada)	50
Carro próprio	30
Van lotação (complementar)	24
Ônibus/Micro-ônibus intermunicipal	18
Ônibus/Micro-ônibus urbano – Arapiraca	18
Taxi / Mototaxi	17
Outros (carona com despesa compartilhada, etc.)	5
Ônibus interestadual	3

\*O somatório total será maior do que 100%, pois os servidores estão fazendo uso de mais de um meio de transporte para seu deslocamento residência-trabalho-residência.

### 3.1.2 - Cidade onde reside?

A grande maioria dos formulários preenchidos por aqueles que trabalham no Campus Arapiraca – Sede, cerca de 78%, refere-se a professores e técnicos que moram em Maceió e Arapiraca, enquanto que os outros 22% tem suas residências nos municípios de Palmeira dos Índios, Barra de São Miguel, Marechal Deodoro dentro outros municípios.

Cidade	%
Maceió	62
Arapiraca	16
Palmeira dos Índios	8
Barra de São Miguel	6
Marechal Deodoro	5
Outros (municípios de Alagoas e Sergipe)	3

Há de se registrar que, dos professores e técnicos que residem em Arapiraca, poucos responderam ao formulário, no entanto, os que participaram, demonstram em seus relatos que as dificuldades de transporte coletivo enormes, principalmente dos bairros mais distantes e daqueles ainda não atendidos pelo transporte coletivo municipal, onde não há oferta regular de transporte coletivo ou complementar regulamentado.

### **3.1.3 - Trechos percorridos diariamente**

De maneira geral, os servidores fazem uso de mais de um meio de transporte para seu deslocamento diário da residência ao seu local de trabalho, e vice-versa. Aqueles que fazem uso de transporte coletivo (urbano e intermunicipal) e complementar, devido às dificuldades de deslocamento em função dos atrasos no percurso, bem como a escassez de horários regulares, acabam tendo que recorrer a um segundo tipo de transporte, como as Vans de lotação, caronas (compartilhando despesas), taxi e mototaxi. Mesmo no caso daqueles que usam o transporte seletivo regulamentado (Van alugada), ainda assim há necessidade de usar um segundo meio de transporte, para completar o percurso residência-trabalho-residência.

O percurso de 38 km entre Palmeira dos Índios e Arapiraca, feito normalmente em 40 minutos, custa R\$ 5,00. No deslocamento do centro de Palmeira dos Índios à residência dos servidores, estes, geralmente usam mototaxi, taxi ou equivalente, com gasto mínimo diário de R\$ 6,00. O valor estipulado pela ARSAL para o percurso entre Arapiraca e Maceió é de R\$ 13,13. As Vans complementares cobram R\$ 12,00; Van seletiva regulamentada (alugada), R\$ 13,00; Real Alagoas, R\$ 12,00 + taxa de embarque (rodoviária). Nos casos dos trechos onde há necessidade de um segundo meio de transporte, geralmente coletivo, o gasto com deslocamento diário em Maceió, ida e volta, fica em R\$ 4,60, enquanto que em Arapiraca, este valor é de R\$ 3,50. No total, o gasto diário com o deslocamento residência Maceió – *Campus* Arapiraca – residência Maceió, pode variar de R\$ 30,60 a R\$ 34,10.

O transporte feito no percurso Arapiraca – Palmeira dos Índios - Estrela de Alagoas custa R\$ 8,00. Única forma de transporte possível seria Van de lotação (complementar), tendo que fazer dois trechos distintos, com tarifas de R\$ 5,00 e R\$ 3,00, respectivamente, e tempo total de deslocamento superior a duas horas. Mesmo assim, não há horários regulares que atendam as necessidades dos servidores residentes em Estrela de Alagoas.

### **3.1.4 - Dificuldades encontradas no deslocamento (residência-trabalho-residência)**

Escassez de transporte público coletivo que atenda as necessidades dos servidores, tanto entre os municípios de origem dos servidores até Arapiraca (intermunicipal e interestadual), como também no transporte que liga os diferentes bairros de Arapiraca ao Centro da cidade e desta até o Campus da Universidade (transporte urbano). De maneira geral, estas dificuldades forçam os servidores a fazerem dois trechos distintos e ao uso de um segundo tipo transporte para chegar ao seu trabalho, assim como no retorno à sua residência.

Alto custo do transporte alternativo (taxi, mototaxi, etc.), principalmente quando não há transporte coletivo regulamentar atendendo a região de moradia dos servidores.

Para os servidores do Campus Arapiraca que moram em Maceió, Marechal Deodoro (Francês) e Barra de São Miguel, nas condições de absoluta normalidade, o tempo estimado para o percurso de 135 km feito em ônibus intermunicipal, é de duas horas e quarenta minutos, sendo que, geralmente, este tempo extrapola três horas e meia. Apesar de existirem vários horários diários de ônibus intermunicipal e van complementar, nenhum deles cumpre o tempo de deslocamento previsto em menos de três horas, prejudicando o início das atividades no Campus. <http://www.realalagoas.com.br/servicos/intermunicipal-e-interstadual/1/3>. Na melhor das hipóteses, caso consigam embarcar no ônibus que sai de Maceió às 5:00 ou 5:30 da manhã, só seria possível chegar ao Centro da cidade de Arapiraca às 8:30 h, para então pegar outro ônibus ou uma van complementar que faz o trajeto até o Campus, levando mais 30 minutos. Desta forma, só seria possível iniciar as atividades no Campus a partir das 9:30 da manhã, o que tornaria impossível para aqueles que precisam iniciar suas atividades às 7:30 h.

Mesmo os servidores que passaram a residir em Arapiraca, independente da distância do Campus, tiveram que comprar carro ou mesmo passar a dividir despesas com caronas a fim de permitir seu deslocamento ao local de trabalho. Ressalta-se ainda a questão da falta de segurança e de sinalização nas vias, fato que dificulta ou impossibilita o uso de transportes alternativos, como bicicletas.

As atividades acadêmicas e administrativas desenvolvidas no período noturno é outra situação apresentada como dificuldade, e ao mesmo tempo como justificativa para uso de carros particulares e outros transportes não regulamentados. Nos horários noturnos, onde não há disponibilidade de transporte regulamentado que atendam as demandas de servidores e alunos que frequentam o *Campus* no período da noite, mesmo que morando em Arapiraca. Já os professores que ministram aulas à noite, e que residem em Maceió ou em outras cidades que não Arapiraca, são obrigados a pernoitarem em Arapiraca, retornando às suas residências na manhã do dia seguinte, e isto gera um gasto adicional diário em torno R\$ 50,00 com hospedagem. Ressaltando que o último horário de ônibus intermunicipal ou van saindo de Arapiraca com destino a Maceió ocorre às 19:30 horas, chegando em Maceió depois de 21 horas.

Há problemas sérios de deslocamento dos servidores, sobretudo dos professores, para realizar atividades extra Campus, que ocorrem sistematicamente como parte obrigatória das disciplinas da grade curricular, a exemplo das aulas práticas de campo, supervisão de estágios curriculares e execução de projetos de extensão. Na grande maioria das vezes, os locais onde estas atividades são realizadas não são atendidos pelo transporte coletivo público, assim como também não há transporte institucional disponível para cobrir tais demandas. Muitos destes deslocamentos são feitos em carros particulares, taxi, mototaxi, etc..

Péssimas condições dos transportes coletivos, como veículos velhos, superlotados, que atrasam constantemente, aumentando de maneira considerável o tempo de deslocamento dos servidores das suas residências ao trabalho, e vice-versa.

Muitos dos servidores que fazem seus deslocamentos nos ônibus intermunicipais, na grande maioria das vezes, não conseguem os recibos que comprovam seus gastos com as passagens, uma vez que tais recibos só são fornecidos nas agências ou nos escritórios centrais das empresas.

Há professores que estão lotados em duas unidades de ensino (Palmeira dos Índios e Arapiraca), que atualmente não têm como comprovar seus gastos com deslocamentos,

uma vez que os recibos emitidos pelas empresas de ônibus e vans complementares não atendam as exigências do DAP. Além do mais, mesmo existindo estas possibilidades de transporte, os horários são irregulares, sendo que as empresas de ônibus ofertam poucos horários diários e as vans com horários a cada 30 minutos, porém lotadas e na grande maioria das vezes sem emissão de recibos ou mesmo quando emitem os recibos, estes não apresentam todas as informações requeridas pelo DAP/UFAL, ou seja, recibos fora das conformidades estabelecidas.

Independente dos locais de residências, os servidores que se sentem obrigados a fazer uso do carro próprio e gastar com combustíveis, reclamam dos riscos a que são expostos nos deslocamentos residência-trabalho-residência, assim como os prejuízos decorrentes da manutenção dos veículos, sem que haja nenhuma compensação financeira para tais coberturas ou ressarcimento. Há ainda servidores que, por absoluta falta de transporte urbano coletivo que atenda seu bairro ou localidade de moradia em Arapiraca, ou ainda por não possuir carro próprio, fazem uso de taxi, mototaxi ou divide carona compartilhando as despesas com outros colegas para chegar ao seu local de trabalho.

Apesar de existir transporte coletivo regular, o tempo de deslocamento deste entre Maceió e Arapiraca leva em média 3,5 horas, não permite que se chegue ao local de trabalho nos horários previsto para ministrar aulas. Em Maceió, os coletivos só iniciam o transporte de passageiros após as 5 horas da manhã, fazendo com que o percurso casa (Maceió) -trabalho (Arapiraca), seja superior a 3,5 horas. Desta forma, há servidores que recorrem ao uso de taxi, transporte alternativo/seletivo de vans e ônibus urbano, uma vez que dizem atender suas necessidades e lhes permites cumprir os horários de aula/trabalho, no entanto, os gastos mensais extrapolam em muito o valor que é recebido como indenização.

O horário diário de deslocamento dos servidores lotados na unidade de ensino da UFAL de Arapiraca que residem em diferentes bairros de Maceió (Serraria, Osman Loureiro, Santa Amélia, Clima Bom, Benedito Bentes, Antares, Gruta de Lourdes, Farol, Cruz das Almas, Jatiúca, Ponta Verde, Jaraguá, Pajuçara, Mangabeiras, dentre outros), e que utilizam o serviço de van contratada, consiste da saída de suas residências às 5 horas da manhã e chegada ao Campus às 7:20. O retorno ocorre sempre ao final da tarde, com saída do Campus por volta das 17 horas e chegada às suas residências às 20 horas. O tempo médio de viagem é de 2 horas.

Além da precariedade de manutenção de ônibus e vans e do desconforto em função da superlotação, outro fator que tem gerado enorme desgaste físico e à saúde dos servidores, principalmente professores, é o fato do deslocamento diário dos mesmos ser feito sempre com bagagem composta de materiais de aula, notebook, livros, provas, trabalhos, etc., que além de ficar vulnerável às adversidades, pesa muito.

O uso de vans particulares alugadas, registradas no DER para fins de funcionários da UFAL, tem sido a alternativa encontrada por parte dos servidores que moram em Maceió, o que lhes permitem de maneira satisfatória fazer seu deslocamento residência-trabalho-residência, atendendo as exigências do trabalho, à segurança dos usuários, além de proporcionar uma maior comodidade que resulta em menor desgaste físico e à saúde, sem contar que também se torna mais econômico para a administração pública.

Os servidores que fazem o deslocamento Palmeira-Arapiraca-Palmeira encontram as maiores dificuldades na falta de transporte convencional regularizado, o que os obriga a fazer uso de vans de lotação, vans fretadas que fazem o transporte de funcionários públicos

e de empresas privadas situadas em Arapiraca. O problema maior fica por conta da não emissão de comprovantes, bilhetes diários individuais, que lhes permitam fazer a prestação de contas e ter o ressarcimento com os gastos de auxílio-transporte.

### 3.1.5 - Gastos médios dos servidores de Arapiraca com auxílio-transporte

Os gastos médios diários para os servidores do Campus Arapiraca.

Residência	Tipo de Transporte	Custo diário (R\$)	Custo Mensal (R\$)
Aracajú	Ônibus Interestadual	20,00	440,00
Arapiraca	Carro próprio / carona	11,50	253,00
Arapiraca	Ônibus / van lotação	7,00	154,00
Arapiraca	Taxi / Mototaxi	15,00	330,00
Barra de São Miguel	Carro Próprio / carona	45,00	990,00
Barra de São Miguel	Ônibus / van lotação	32,50	715,00
Barra de São Miguel	Van alugada	26,00	572,00
Estrela de Alagoas	Carro Próprio	40,00	880,00
Maceió	Carro Próprio / carona	60,00	1.320,00
Maceió	Ônibus /van lotação	32,10	706,20
Maceió	Van alugada / ônibus	30,60	673,20
Marechal Deodoro	Carro Próprio / carona	50,00	1.100,00
Marechal Deodoro	Ônibus / van lotação	32,50	715,00
Marechal Deodoro	Van alugada	26,00	572,00
Palmeira dos Índios	Carro Próprio	18,00	396,00
Palmeira dos Índios	Van lotação / mototaxi	14,00	308,00

Pode-se observar que os gastos médios diários dos servidores são elevados, mesmo para aqueles residentes em Arapiraca. Isto pode ser reflexo da qualidade dos serviços públicos de transporte prestados à sociedade.

### 3.1.6 - Sugestões / Observações

Possibilidade de pagamento dos recursos na forma de auxílio propriamente dito, como já ocorre para auxílio alimentação, auxílio-creche, auxílio-saúde, dentre outros, onde não há uma burocracia tão grande para tê-lo garantido, desta forma, cada servidor se encarregaria de prover seu transporte da melhor maneira possível, visando atender as particularidades e sanar as dificuldades apresentadas para seu deslocamento residência-trabalho-residência. Este pagamento poderia ser creditado mensalmente no contracheque do servidor, com valores fixados de acordo com os gastos médios diários dos servidores, em função dos dias efetivamente trabalhados e da localização de sua residência mediante comprovação, que tenham como base as tarifas oficiais estabelecidas pelos órgãos competentes para o transporte urbano, intermunicipal e interestadual em questão e as particularidades apresentadas pelos locais. Os valores poderiam ser definidos por uma comissão específica, com participação central do DAP e PROGEP, mas representantes de todos os segmentos dos servidores, cujos valores fossem homologados no CONSUNI e revisados a qualquer alteração de tarifa;

O tratamento que está sendo dispensado aos usuários do benefício auxílio-transporte, por parte dos órgãos de gestão e de controle externo, está partindo do pressuposto e do princípio de que há disponibilidade de transporte público regulamentado, efetivo, e que atenda as necessidades dos servidores. Partir do princípio de que todos usam o auxílio-transporte de maneira irregular (ou mesmo da má-fé), só torna a situação ainda mais incômoda, inconveniente, preocupante, constrangedora, desgastante, estressante, onde o gasto de energia humana poderia ser revertido em trabalho para a própria instituição.

Diante da burocracia apresentada, a UFAL poderia disponibilizar transporte efetivo para os servidores, de maneira a suprir as demandas e sanar os contratemplos apresentados pelas particularidades de cada localidade.

## 3.2 - Delmiro Gouveia

Dos servidores da Unidade de Ensino de Delmiro Gouveia que participaram do levantamento de informações, de um universo de 53 professores e 29 técnicos, o espaço amostral consistiu de 22 formulários, sendo seis (6) técnicos administrativos e 16 docentes. A quase totalidade da contratação dos servidores é efetiva, com datas de admissão variando desde a fundação do Campus, em janeiro de 2010, até os mais recentes que aconteceram em 2012. Desta forma, o espaço amostral é bem representativo das necessidades do problema que trata do auxílio-transporte e suas particularidades.

### 3.2.1 - Meios de transporte Utilizado

Dentre os principais meios de transporte utilizado pelos professores e técnicos do Campus Delmiro Gouveia – SEDE, para seu deslocamento residência-trabalho-residência, há predominância no uso de Van de lotação, com cerca de 27% do total, seguido do uso de taxi, com 19,2%; carro próprio, com 15,4%, e ônibus intermunicipal, com 13,5%. No caso de Delmiro Gouveia é preciso ressaltar que não há um sistema de transporte coletivo regulamentado eficiente ou mesmo se torna ausente no contexto que possa atender o deslocamento dos servidores até o Campus. Esta constatação obriga os servidores a fazerem uso de mais de um meio de transporte para seu deslocamento.

Meio de transporte	Percentual de uso (%)*
Van lotação (complementar)	26,9
Taxi	19,2
Carro próprio	15,4
Ônibus/Micro-ônibus intermunicipal	13,5
Mototaxi	5,8
Outros (carona, etc.)	5,8
Ônibus interestadual	5,8
Van particular (alugada)	3,9
Ônibus/Micro-ônibus urbano – Delmiro Gouveia	3,9

\*O somatório total será maior do que o número de formulários preenchido, pois os servidores fazem uso de mais de um meio de transporte para seu deslocamento residência-trabalho-residência.

### 3.2.2 - Cidade onde reside?

Daqueles que trabalham no Campus da UFAL de Delmiro Gouveia – Sede constata-se que 45,5% dos servidores residem em Delmiro Gouveia e 32% residem em Maceió. Há de se registrar que, dos professores e técnicos que residem em Delmiro, estes relataram que as dificuldades de transporte coletivo são enormes, principalmente dos bairros mais distantes do centro da cidade, ou mesmo daqueles bairros ainda não atendido pelo transporte coletivo municipal, onde não há oferta regular de transporte coletivo ou complementar regulamentado.

Cidade	%
Delmiro Gouveia	45,5
Maceió	32,0
Piranhas	9,0
Aracaju - SE	4,5
Arapiraca	4,5
Paulo Afonso	4,5

### 3.2.3 - Gasto médio dos servidores com o deslocamento residência-trabalho-residência

Os servidores do Campus Delmiro Gouveia, a depender do seu local de moradia e do tipo de transporte que são obrigados a usar, mesmo residindo na cidade de Delmiro Gouveia, tem um gasto médio diário que pode variar de R\$ 4,00 (quatro reais), uso de van de lotação, a R\$ 30,00 (trinta reais), uso de taxi. Esta variação do gasto médio diário pode aumentar quando se leva em consideração os deslocamentos dos servidores que moram em outras cidades, como Piranhas, Paulo Afonso (BA), Arapiraca, Aracaju (SE) e Maceió, cujos valores diários podem chegar a R\$ 50,00 (cinquenta reais).

O gasto médio mensal dos servidores lotados no Campus de Delmiro Gouveia está em torno de R\$ 340,00 (trezentos e quarenta reais), no entanto, há relatos de gastos mensais superiores a R\$ 800,00 (oitocentos reais), no caso dos servidores que moram nas cidades mais distantes, onde a disponibilidade de transporte coletivo intermunicipal e interestadual regulamentado que atenda as demandas de deslocamento é escassa ou inexistente.

### 3.2.4 - Dificuldades encontradas no deslocamento residência-trabalho-residência

Apesar de ficar somente a cerca de cinco minutos ou em média a 6 km de distância do centro de Delmiro Gouveia, a grande maioria das dificuldades apontadas pelos servidores refere-se à escassez ou inexistência de transporte coletivo urbano regulamentado que faça o percurso Centro de Delmiro - Campus do Sertão, principalmente nos horários de maior demanda ou início das atividades no Campus, bem como nos dias de pouca atividade no Campus. Este problema é maior para os servidores que moram nos bairros mais distantes do Centro da Cidade, onde não há transporte coletivo regulamentado.

- De maneira geral, o percurso Centro – Campus do Sertão é feito nas poucas vans de lotação, “paus-de-arara” e camionetes, que não tem horários regulares, e não emitem comprovantes ou recibos de passagem. Estes transportes só circulam com maior frequência

nos horários referentes ao início e término das aulas. Os valores médios cobrados pelas vans de lotação e similares no deslocamento Campus do Sertão – Centro de Delmiro fica em R\$ 1,50 (um real e cinquenta centavos).

Alto custo dos valores cobrados pelos transportes alternativos, como taxi e mototaxi, em função principalmente da pequena frota veicular existente na Cidade de Delmiro Gouveia. Isto tem acarretado uma majoração frequente de preços das tarifas cobradas, sobretudo por não se tratar de um transporte ainda não regulamentado pelo município.

Mesmo os servidores que dispõem de carro próprio, e os que compartilham carona, apresentam ter gastos elevados com transporte, pois os deslocamentos diários são superiores a 20 km, sem contar os gastos com a manutenção veicular. Vale ressaltar ainda que estes deslocamentos muitas vezes são forçados pela precariedade da infraestrutura do Campus no que diz respeito a restaurante, cantina e similares para oferta de refeições.

Há somente uma linha de ônibus intermunicipal, da empresa Real Alagoas, que passa na rodovia em frente ao Campus, com intervalo de 1 hora, entre um horário e outro, e um custo médio de R\$ 3,00 por passagem.

### **3.2.5 - Sugestões**

Assim como apresentado pelos servidores das outras unidades acadêmicas do interior, o pagamento do auxílio transporte da forma como já é feito para outros auxílios, seria de grande valia, pois as dificuldades de deslocamento encontradas por todos que estão lotados no Campus do Sertão em Delmiro Gouveia, são enormes, dadas as deficiências ou inexistência de transporte coletivo urbano regulamentado que atenda às necessidades dos mesmos.

De maneira geral, os servidores do Campus do Sertão apontam como solução parcial dos problemas de transporte para deslocamento, a oferta urgente de linhas de ônibus urbano e van de lotação regulamentado, ligando os diferentes bairros de Delmiro Gouveia ao Campus do Sertão, com horários que atendam com a maior regularidade possível, não só as necessidades dos servidores, mas também dos discentes que sofrem com os mesmos problemas.

A quase totalidade do transporte público no município de Delmiro Gouveia é feito por vans, registradas na secretaria de transporte do Município e que a partir da segunda quinzena de abril, passaram a emitir recibo de transporte. No entanto, estes comprovantes ainda não foram apresentados para que possa ser avaliado pelo setor de pagamento (DAP) da UFAL e até mesmo servirem como referência para se determinar o valor de auxílio transporte para os servidores do Campus do Sertão.

### **3.2.6 - Observações**

Os valores repassados pela Universidade como proventos não são suficientes para garantir a sobrevivência dos seus servidores lotados no Campus do Sertão. Muitos estão agindo no sacrifício e pagando para trabalhar, a fim de garantir a presença da Universidade no município e na região do Sertão de Alagoas.

De acordo com as particularidades das unidades acadêmicas interiorizadas, quanto à localização e a logística dos serviços de transporte ou sua limitação de oferta, o auxílio-

transporte poderia ser pago como rubrica de auxílio propriamente dito, cujo valor seria estabelecido com base nos valores médios para deslocamento do servidor em função do seu local de domicílio. Desta forma, os servidores poderiam fazer seus deslocamentos nos meios de transporte disponíveis em cada região, regulamentados ou não.

As dificuldades vivenciadas pelos servidores lotados nas unidades de ensino interiorizadas, sobretudo nos que diz respeito à moradia e acomodações das famílias, não encontrou, da instituição UFAL, nenhum respaldo de ajuda financeira ou incentivos para que os mesmos se fixassem nas cidades contempladas com as Unidades Acadêmicas. De maneira geral, o custo de vida, em especial o custo dos imóveis, aluguel ou compra, foram extremamente majorados, fugindo dos padrões salariais dos servidores ou comprometendo boa parte do salário.

### 3.3 - Palmeira dos Índios

Dos servidores da Unidade de Ensino de Palmeira dos Índios que participaram do levantamento de informações, de um universo de 19 professores e 6 técnicos, o espaço amostral consistiu de 15 formulários, todos docentes. A contratação dos servidores é efetiva, com datas de admissão variando desde a fundação da Unidade de Ensino, em agosto de 2006, até os mais recentes que aconteceram em março de 2012. Desta forma, o espaço amostral é bem representativo das necessidades do problema que trata do auxílio-transporte e suas particularidades.

#### 3.3.1 - Meios de transporte Utilizado

Dentre os principais meios de transporte utilizado pelos professores da Unidade de Ensino Palmeira dos Índios, para seu deslocamento residência-trabalho-residência, há predominância no uso de taxi, com cerca de 26% do total, seguido do uso de van de lotação, com 21%; ônibus intermunicipal, com 19%; ônibus urbano, com 16% e carro próprio, com 12%. Como relatado para o caso de Delmiro Gouveia, Palmeira dos Índios também não apresenta um sistema de transporte coletivo regulamentado eficiente ou mesmo se torna ausente no contexto que possa atender o deslocamento dos servidores até a Unidade de Ensino. Esta constatação obriga os servidores a fazerem uso de mais de um meio de transporte para seu deslocamento.

Meio de transporte	Percentual de uso (%)*
Taxi	26
Van lotação (complementar)	21
Ônibus/Micro-ônibus intermunicipal	19
Ônibus/Micro-ônibus urbano – Palmeira dos Índios	16
Carro próprio	12
Outros (carona, etc.)	4
Mototaxi	2

\*O somatório total será maior do que o número de formulários preenchido, pois os servidores fazem uso de mais de um meio de transporte para seu deslocamento residência-trabalho-residência.

### 3.3.2 - Cidade onde reside?

Dos servidores que trabalham na Unidade de Ensino de Palmeira dos Índios, a grande maioria (cerca de 73%) reside em Maceió, e somente cerca de 13% reside em Palmeira dos Índios. Há relatos de servidores residindo nas cidades de Arapiraca e Rio Largo. Há de se mencionar que dos docentes lotados na Unidade de Ensino de Palmeira dos Índios, e que residem na própria cidade de Palmeira, alguns deles lecionam em outras Unidades de Ensino, como Viçosa e Arapiraca.

Cidade	%
Maceió	73
Palmeira dos Índios	13
Arapiraca	7
Rio Largo	7

### 3.3.3 - Gasto médio dos servidores com o deslocamento residência-trabalho-residência

Os servidores da Unidade de Ensino de Palmeira dos Índios, a depender do seu local de residência e do tipo de transporte que são obrigados a usar, mesmo residindo na cidade de Palmeira, tem um gasto médio diário elevado. Os valores gastos variam de R\$ 14,00 (quatorze reais), com o uso de taxi, a R\$ 20,00 (vinte reais), para os deslocamentos com carro próprio. Esta variação do gasto médio diário pode aumentar quando é levado em consideração os deslocamentos dos servidores que moram em outras cidades, como Arapiraca, Maceió e Rio Largo, cujos valores diários podem chegar a R\$ 60,00 (sessenta reais). No caso do uso dos serviços de táxi para deslocamento dos servidores, no trecho rodoviária - unidade de ensino, há um preço tabelado cujo valor é de R\$ 7,00 (sete reais).

O gasto médio mensal dos servidores lotados na Unidade de Ensino de Palmeira dos Índios está em torno de R\$ 308,00 (trezentos e quarenta reais), no entanto, há relatos de gastos mensais superiores a R\$ 1.000,00 (mil reais), no caso dos servidores que moram nas cidades mais distantes, onde a disponibilidade de transporte coletivo intermunicipal e interestadual regulamentado que atenda as demandas de deslocamento é escassa ou inexistente.

### 3.3.4 - Dificuldades encontradas no deslocamento residência-trabalho-residência

Apesar da Unidade de Ensino de Palmeira dos Índios está situada no perímetro urbano do município, a cerca de 4 km do centro da cidade, ela não é atendida pelo sistema de transporte coletivo urbano e nem mesmo por linhas regulares de van de lotação (transporte complementar). De maneira geral, a grande maioria das dificuldades apontadas pelos servidores refere-se à escassez ou inexistência de transporte coletivo urbano regulamentado que faça o percurso Centro / Rodoviária – Unidade de Ensino Palmeira, principalmente nos horários de maior demanda ou início das atividades acadêmicas e administrativas na Unidade, bem como nos dias de pouca atividade. Este problema é maior para os servidores que moram nos bairros mais distantes do Centro da Cidade, onde também não há transporte coletivo urbano regulamentado.

No caso dos professores que moram em Maceió e Rio Largo que precisam se deslocar para Palmeira dos Índios, as reclamações ficam por conta da baixa disponibilidade ou inexistência de horários regulares de ônibus intermunicipal regulamentado, tendo na maioria das vezes que fazerem uso de três ou mais tipos de transporte no seu deslocamento residência-trabalho-residência, perfazendo uma jornada média diária de até 14 horas entre trabalho e deslocamento. Aliado a isso, os poucos horários que existem levam em média três (3) horas para cobrir o percurso entre a rodoviária de Maceió e a rodoviária ou pontos de vans de lotação em Palmeira dos Índios, e dependendo da disponibilidade de taxi, mais 20 minutos de deslocamento até a Unidade de Ensino. No caso da Empresa de Ônibus Palmeirense, que faz o percurso Maceió-Palmeira-Maceió, o primeiro horário sai de Maceió às seis da manhã, e a partir daí com intervalos de 2 horas. Portanto, esta oferta de transporte não atende aos servidores que precisam iniciar suas atividades às 7:30 h da manhã.

De certa forma, os problemas de deslocamento enfrentados pelos servidores lotados em Palmeira dos Índios, mas que moram em outras Cidades está no deslocamento da rodoviária ou pontos de vans de lotação até a unidade de ensino de Palmeira, onde obrigatoriamente fazem uso do serviço de taxi ou mototaxi e vice-versa. Estas dificuldades são ainda maiores para os professores lotados na Unidade de Ensino de Palmeira dos Índios, mas que ministram aulas nas Unidades de Ensino de Arapiraca e de Viçosa, sendo esta última situada a cerca de 70 km de distância de Palmeira dos Índios, onde também não há transporte coletivo intermunicipal regulamentado com regularidade interligando estes municípios, a não ser o sistema de vans complementares ou de lotação, que fazem o trajeto Palmeira dos Índios / Quebrangulo / Paulo Jacinto / Viçosa. Ainda assim, para se chegar à Unidade de Ensino de Viçosa há necessidade de utilizar obrigatoriamente os serviços de taxi, mototaxi ou van de aluguel, todos não regulamentados ou mesmo que não emitem recibos para fins de comprovação dos gastos com auxílio transporte. O problema da dupla lotação dos servidores nas Unidades de Ensino de Palmeira / Viçosa além de onerar os custos com o transporte dificulta em muito o desempenho das atividades acadêmicas e administrativas dos servidores.

A título de informação, segundo relato dos servidores lotados na unidade de ensino de Palmeira dos Índios, o município só dispõe de uma linha de ônibus (micro-ônibus), cuja circulação abrange tão somente os bairros de Juca Sampaio, Centro e Palmeira de Fora, que ficam distante do bairro onde está localizada a Unidade de Ensino de Palmeira dos Índios e que em nada contribui para amenizar o problema de deslocamento dos servidores no trajeto residência-trabalho-residência.

No caso do transporte usado por 46,5% dos servidores consiste dos serviços prestados por taxi e vans de lotação, que deixam a desejar nos aspectos segurança e conforto. No caso das vans de lotação, nos horários de picos e que coincidem com os deslocamentos dos servidores, estas andam superlotadas. As dificuldades de deslocamentos dos servidores, na ausência de um serviço de transporte coletivo eficiente e regulamentado, ou mesmo seletivo regulamentado, são agravadas ainda pelas necessidades impostas pelo ofício da profissão e pela escassez de material de trabalho nas unidades de ensino do interior, onde os professores precisam carregar uma bagagem extra como notebooks e livros, sem contar as provas e trabalhos, bem como outros materiais necessários à realização das atividades de ensino, pesquisa e extensão no seu dia-a-dia.

Diante de todas as dificuldades apresentadas, os servidores da Unidade e Ensino de Palmeira dos Índios estão obrigatoriamente fazendo seus deslocamentos residência-trabalho-residência através do uso dos serviços de taxi, mototaxi e vans de lotação, bem como pelo uso de carro próprio, fato que tem tornado muito elevado os gastos com transporte e sem nenhum custeio oficial, dados que os mesmos não emitem recibos aceitos ou válidos para comprovação dos gastos junto ao DAP/UFAL.

### **3.3.5 - Sugestões**

Assim como apresentado pelos servidores das outras unidades acadêmicas do interior, o pagamento do auxílio transporte da forma como já é feito para outros auxílios, seria a forma menos onerosa para os servidores e para a União, pois as dificuldades de deslocamento encontradas por todos que estão lotados na Unidade de Ensino de Palmeira dos Índios são enormes, dadas as deficiências ou inexistência de transporte coletivo urbano regulamentado, assim como o transporte seletivo feito por van de lotação, que atenda às necessidades dos mesmos.

A quase totalidade do transporte público ofertado no município de Palmeira dos Índios é feito por taxi, registrados na secretaria de transporte do Município, com preços fixos de R\$ 7,00 para qualquer trajeto urbano. No caso de mototaxi, os valores são variáveis de acordo com os trajetos a serem percorridos. Vale ressaltar que os meios de transporte utilizados pelos servidores para seus deslocamentos no perímetro urbano de Palmeira dos Índios não emitem os comprovantes ou recibos de passagens ou corridas, que porventura possam ser apresentados ao setor de pagamento (DAP) da UFAL para fins de ressarcimento.

Para reduzir as dificuldades de deslocamentos dos professores lotados ao mesmo tempo nas unidades de ensino de Palmeira dos Índios e Viçosa, bem como melhorar a qualidade das atividades acadêmicas dos docentes seria de extrema sensatez a contratação de professores para cobrir as deficiências em cada uma das unidades de ensino. Ressalta-se ainda que nem sempre o transporte ofertado pela Universidade está disponível para efetuar o trajeto entre as duas unidades de ensino, o que torna uma incerteza os deslocamentos dos professores nos dias que se fazem necessários seu uso.

Os servidores da Unidade de Ensino da UFAL de Palmeira dos Índios, assim como de outras unidades de ensino do interior, cobram uma ação ou atitudes pró-ativas da Universidade no que diz respeito ao acionamento dos Órgãos Estaduais e Municipais para fins de oferta de transporte coletivo urbano que atenda os trajetos regulares que dão acesso aos *Campi* ou Unidades de Ensino da UFAL interior. Enquanto não se tem uma resolução para o problema, todos solicitam que o DAP apresente ao Magnífico Reitor e às instâncias superiores da administração pública federal, como Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), documento elencando as dificuldades e particularidades enfrentadas pelos servidores lotados nas unidades de ensino do interior no que diz respeito ao benefício do auxílio-transporte, que estão sendo penalizados pela falta de planejamento logístico e de apoio institucional.

### 3.3.6 - Observações

De acordo com as particularidades das unidades acadêmicas interiorizadas, quanto à localização e a logística dos serviços de transporte ou sua limitação de oferta, o auxílio-transporte poderia ser pago como rubrica de auxílio propriamente dito, cujo valor seria estabelecido com base nos valores médios para deslocamento do servidor em função do seu local de domicílio. Desta forma, os servidores poderiam fazer seus deslocamentos nos meios de transporte disponíveis em cada região, regulamentados ou não.

As dificuldades vivenciadas pelos servidores lotados nas unidades de ensino interiorizadas, sobretudo nos que diz respeito à moradia e acomodações das famílias, não encontrou, da instituição UFAL, nenhum respaldo de ajuda financeira ou incentivos para que os mesmos se fixassem nas cidades contempladas com as Unidades Acadêmicas. De maneira geral, o custo de vida, em especial o custo dos imóveis, aluguel ou compra, foram extremamente majorados, fugindo dos padrões salariais dos servidores ou comprometendo boa parte do salário.

De maneira geral, a esmagadora maioria dos servidores da UFAL lotados nas unidades de ensino do interior de Alagoas está pagando para trabalhar, uma vez que o direito ao auxílio-transporte está sendo *abolido* ou *negado* em função da inexistência de transporte coletivo urbano, intermunicipal ou seletivo regulamentado que atenda as exigências estabelecidas pelo DAP/UFAL, baseado “**exclusivamente**” nas regras estabelecidas num ordenamento jurídico que não leva em consideração as particularidades enfrentadas por todos lotados nas unidades de ensino do interior de Alagoas, onde a logística do transporte coletivo é praticamente inexistente e fora dos padrões exigidos pela lei.

## 3.4 - Penedo

Do universo de 21 professores e 11 técnicos lotados na Unidade de Ensino de Penedo, o espaço amostral consistiu somente de 06 formulários, cuja representatividade foi de 19%, sendo que três (3) técnicos administrativos e três (3) docentes participaram do levantamento de informações. O regime de contratação dos servidores é efetivo, com datas de admissão variando desde a fundação da Unidade de Ensino, em agosto de 2006, até o mais recente que aconteceu novembro de 2011. Apesar do espaço amostral ser reduzido, ele pode representar as necessidades e caracterizar plenamente os problemas e particularidades relacionadas ao auxílio-transporte para fins de deslocamentos dos servidores lotados na unidade de ensino de Penedo, no trajeto residência-trabalho-residência.

### 3.4.1 - Meios de transporte Utilizado

A localização da unidade de ensino da UFAL em Penedo está situada no perímetro urbano da cidade, a 170 km de Maceió. Os servidores lotados na Unidade de Ensino fazem uso de mais de um tipo de meio de transporte para seu deslocamento residência-trabalho-residência, onde há predominância no uso de van de lotação, com 50%, e de ônibus coletivo urbano (em Maceió e Penedo), com 25%. Há ainda de se registrar o deslocamento dos servidores em ônibus intermunicipal e uso de carro próprio.

Meio de transporte	Percentual de uso (%)*
Van lotação	50,0
Ônibus/Micro-ônibus urbano – Maceió	25,0
Ônibus intermunicipal	12,5
Carro próprio	12,5

\*O somatório total será maior do que o número de formulários preenchido, pois os servidores fazem uso de mais de um meio de transporte para seu deslocamento residência-trabalho-residência.

### 3.4.2 - Cidade onde reside?

Todos servidores que participaram do preenchimento do formulário e que trabalham na Unidade de Ensino de Penedo têm residência fixa na cidade de Maceió, no entanto, dentre os servidores que não fizeram parte desta amostragem alguns têm residência em Penedo e em outras cidades de Alagoas.

### 3.4.3 - Gasto médio dos servidores com o deslocamento residência-trabalho-residência

Os servidores lotados na Unidade de Ensino de Penedo, e que residem na própria cidade, têm um gasto médio diário que chega a R\$ 10,00, a depender do seu local de residência e do tipo de transporte utilizado. No caso dos servidores residentes em Maceió, os valores médios dos gastos diários chegam a R\$ 36,00 (trinta e seis reais). De maneira geral, os valores correspondem aos gastos com van de lotação (Maceió-Penedo-Maceió), registradas junto a ARSAL, bem como aos gastos com o deslocamento em ônibus coletivo urbano, na cidade de Maceió, referente ao trajeto residência até o ponto da van. Assim como relatado por servidores de outras Unidades de Ensino, os gastos de deslocamentos com carro próprio ficam muito próximos dos gastos com o transporte coletivo disponível ou equivalente. Isto se deve basicamente a escassez ou precariedade do sistema de transporte coletivo disponível.

O gasto médio mensal dos servidores lotados na Unidade de Ensino de Penedo está em torno de R\$ 750,00, no entanto, há relatos de gastos mensais variando de R\$ 220,00, para aqueles residentes em Penedo, até R\$ 850,00, para os residentes em Maceió. Mesmo em Penedo, onde há um serviço de transporte coletivo urbano, ainda assim, há servidores que necessitam fazer uso de outros tipos de transporte e que estão encontrando problemas para obtenção dos comprovantes aceitos para prestação contas dos valores gastos com auxílio-transporte junto ao DAP/UFAL.

### 3.4.4 - Dificuldades encontradas no deslocamento residência-trabalho-residência

De maneira geral, os servidores que responderam ao questionário têm residência em Maceió, e os relatos de formulários anteriores dão conta de que as principais deficiências do transporte coletivo disponível para deslocamento residência-trabalho-residência ficam por conta da oferta irregular dos horários de linhas de ônibus intermunicipal, que não atendem de forma eficiente as demandas dos servidores. Para tanto, se veem obrigados a fazer uso das vans de lotação, mesmo que estas não emitam recibos ou comprovantes que possam ser usados para fins de comprovação das despesas com transporte junto ao

DAP/UFAL. Devido à falta de fiscalização efetiva da ARSAL e da obrigatoriedade de emissão dos bilhetes de passagens pelos prestadores de serviços das vans de lotação, muitas vezes os recibos são emitidos de maneira incompleta e assinados por terceiros, ajudantes, cobradores, cuja assinatura ou nome não condiz com os registrados na ARSAL e que serve de base para atestar os comprovantes junto ao DAP.

Outro ponto também enfatizado como dificuldade no deslocamento residência-trabalho-residência, por todos os professores, deve-se a necessidade de transporte de material de trabalho (notebook, livros, trabalho de alunos, etc.), independente do local de lotação. Este fato contribui para aumentar as dificuldades e aumenta o desgaste e o cansaço físico, numa jornada diária que pode chegar de 14 a 15 horas, entre trabalho e deslocamento.

### **3.4.5 – Sugestões**

Como já apresentado e sugerido pelos servidores de outras unidades de ensino, a possibilidade de pagamento do auxílio-transporte na forma de auxílio propriamente dito, assim como já acontece para o auxílio alimentação e auxílio creche, o que reduziria enormemente a burocracia e os constrangimentos vividos por todos nas prestações de contas para ressarcimento dos valores pagos como auxílio-transporte.

## **3.5 - Santana do Ipanema**

Num universo de 9 docentes e 5 técnicos, o espaço amostral dos servidores lotados na Unidade de Ensino de Santana do Ipanema consistiu de 09 formulários, sendo que três (3) técnicos administrativos e seis (6) docentes participaram do levantamento de informações. O regime de contratação dos servidores é efetivo, com datas de admissão variando desde novembro de 2009, até o mais recente que aconteceu em outubro de 2011. Mesmo não tendo o quantitativo geral de servidores, o número de formulários preenchidos pode representar plenamente as necessidades e caracterizar os problemas e particularidades relacionadas ao auxílio-transporte para fins de deslocamentos dos servidores lotados na unidade de ensino de Santana de Ipanema, no trajeto residência-trabalho-residência.

### **3.5.1 - Meios de transporte utilizado**

A localização da unidade de ensino da UFAL em Santana do Ipanema está situada no perímetro urbano da cidade, a 212 km de Maceió. Os servidores lotados na Unidade de Ensino fazem uso de mais de um tipo de meio de transporte para seu deslocamento diário residência-trabalho-residência, com destaque para o uso de van de lotação e carro próprio, ambos com 28%, seguido do serviço de táxi/mototaxi, com 17%. Há ainda de se registrar o uso de ônibus interestadual, intermunicipal e urbano (Maceió).

Nos relatos, os servidores foram unânimes em afirmar que a cidade de Santana de Ipanema não dispõe de sistema de transporte coletivo urbano regulamentado, e isto tem contribuído de maneira substancial para o agravamento dos problemas de deslocamentos, não somente dos servidores, mas também dos alunos e de toda comunidade acadêmica, até a unidade de ensino, sejam eles residentes ou não em Santana do Ipanema.

Meio de transporte	Percentual de uso (%)*
Van lotação	28
Carro próprio	28
Taxi / Mototaxi	17
Ônibus intermunicipal	11
Ônibus Urbano de linha (Maceió)	11
Ônibus interestadual	5

\*O somatório total será maior do que o número de formulários preenchido, pois os servidores fazem uso de mais de um meio de transporte para seu deslocamento residência-trabalho-residência.

### 3.5.2 - Cidade onde reside?

Dos servidores que trabalham na Unidade de Ensino de Santana do Ipanema e que participaram da amostragem de informações, 33% residem em Maceió, 33% residem em Santana do Ipanema e 22% em Olho d'Água das Flores. Há também servidor que tem residência fixa na cidade de Escada, no Estado de Pernambuco.

Cidade	%
Maceió	33
Santana do Ipanema	33
Olho d'Água das Flores	22
Escada - PE	11

### 3.5.3 - Gasto médio dos servidores com o deslocamento residência-trabalho-residência

Os servidores lotados na Unidade de Ensino de Santana do Ipanema, residentes na própria cidade, têm um gasto médio diário que chega a R\$ 10,00, a depender do seu local de residência e do tipo de transporte utilizado. No caso dos servidores residentes em Maceió, os valores médios dos gastos diários chegam a R\$ 39,00 (trinta e nove reais). De maneira geral, os valores correspondem aos gastos com van de lotação (Maceió - Santana do Ipanema - Maceió), registradas junto a ARSAL, bem como aos gastos com o deslocamento em ônibus coletivo urbano, na cidade de Maceió, referente ao trajeto residência até o ponto da van. Assim como relatado por servidores de outras Unidades de Ensino, observa-se que os gastos de deslocamentos com carro próprio ficam muito próximos dos gastos com o transporte coletivo disponível ou equivalente. Isto se deve basicamente a escassez ou precariedade do sistema de transporte coletivo disponível ou ainda à sua inexistência, tornando ainda mais oneroso os serviços de transporte disponíveis para o deslocamento residência-trabalho-residência.

O gasto médio mensal dos servidores lotados na Unidade de Ensino de Santana do Ipanema está em torno de R\$ 510,00, no entanto, há relatos de gastos mensais variando de R\$ 220,00, para aqueles residentes em Santana do Ipanema, até R\$ 880,00, para os residentes em Maceió. Em Santana do Ipanema não existe sistema de transporte coletivo urbano, tendo os servidores que fazer obrigatoriamente o uso de outros tipos de transporte não regulamentados no contexto exigido pelo DAP/UFAL e, conseqüentemente,

encontrando problemas para obtenção dos comprovantes aceitos para prestação contas dos valores gastos com auxílio-transporte junto à instituição para fins de ressarcimento.

#### **3.5.4 - Dificuldades encontradas no deslocamento residência-trabalho-residência**

Os relatos dos servidores lotados na unidade de ensino de Santana do Ipanema apontam que as principais deficiências do transporte coletivo para deslocamento residência-trabalho-residência ficam por conta da baixa disponibilidade ou ausência de oferta regular dos horários de linhas de ônibus intermunicipal, assim como a ausência total de transporte coletivo urbano na cidade em questão, que não atendem de forma eficiente as demandas e necessidades de deslocamento dos servidores. Desta forma, se veem obrigados a fazer uso dos serviços de transporte prestados por taxi, moto-taxi, e pelas vans de lotação, mesmo que estas não emitam recibos ou comprovantes que possam ser usados para fins de comprovação das despesas com transporte junto ao DAP/UFAL.

Assim como visto em Penedo, outro fator que enfatiza as dificuldades encontradas no deslocamento residência-trabalho-residência, principalmente para os professores, deve-se à necessidade de transporte de material de trabalho (notebook, livros, trabalhos de alunos, etc.). Este fato contribui ainda mais para aumentar as dificuldades e aumenta o desgaste e o cansaço físico, numa jornada diária que pode se estender por até 16 horas, entre trabalho e deslocamento.

#### **3.5.5 - Sugestões / Observações**

Dada à ausência de transporte coletivo regulamentado na cidade de Santana do Ipanema, há solicitação para que a administração superior da UFAL intervenha junto à administração municipal de maneira a viabilizar a oferta de transporte coletivo na cidade, o que ajudaria a reduzir as dificuldades relatadas pelos servidores e também discentes.

Os servidores da UFAL lotados em Santana do Ipanema, assim como os outros das demais unidades de ensino do interior, gostariam muito de poder contar com o benefício do auxílio-transporte e que, diante das particularidades, o mesmo pudesse ser concedido na qualidade de auxílio, sem a necessidade de comprovação das despesas. O valor em questão poderia ser estabelecido levando-se em consideração os valores cobrados pelos os tipos de transporte existentes e disponíveis em cada situação e que levasse em consideração o local de moradia dos servidores.

### **3.6 - Viçosa**

Do universo de 13 professores e 12 técnicos lotados na Unidade de Ensino de Viçosa, o espaço amostral consistiu de 11 formulários, cuja representatividade foi de 44%, sendo que cinco (5) técnicos administrativos e seis (6) docentes participaram do levantamento de informações. A totalidade da contratação dos servidores é efetiva, com datas de admissão variando desde a fundação da Unidade de Ensino, em agosto de 2006, até o mais recente que aconteceu fevereiro de 2012. Desta forma, o espaço amostral é bem representativo das necessidades do problema que trata do auxílio-transporte e suas particularidades.

### 3.6.1 - Meios de transporte Utilizado

A localização da unidade de ensino da UFAL em Viçosa está situada na Fazenda São Luiz, a cerca de sete (7) km fora do perímetro urbano e a 90 km de Maceió, o que torna ainda mais difícil o acesso dos servidores ao local de trabalho. Os servidores lotados na Unidade de Ensino de Viçosa fazem uso de mais de um tipo de meio de transporte para seu deslocamento residência-trabalho-residência, onde há predominância no uso de van particular, com 50%, e de ônibus coletivo urbano, com 36%. Como relatado para os casos de Delmiro Gouveia e Palmeira dos Índios, Viçosa também não apresenta um sistema de transporte coletivo regulamentado eficiente ou mesmo se torna ausente no contexto que possa atender o deslocamento dos servidores até a Unidade de Ensino. Esta constatação obriga os servidores a fazerem uso de mais de um meio de transporte para seu deslocamento.

Meio de transporte	Percentual de uso (%)*
Van particular (contratada)	50
Ônibus/Micro-ônibus urbano – Maceió	36
Taxi / Mototaxi	9
Carro próprio	5

\*O somatório total será maior do que o número de formulários preenchido, pois os servidores fazem uso de mais de um meio de transporte para seu deslocamento residência-trabalho-residência.

### 3.6.2 - Cidade onde reside?

Dos servidores que trabalham na Unidade de Ensino de Viçosa e que participaram da amostragem de informações, a esmagadora maioria reside em Maceió, com cerca de 91%, e somente 9% residindo em Viçosa. Há relatos de residência de servidores em outras cidades, porém estes não fizeram parte da amostragem. Há de se relatar ainda que há docentes lotados em outras Unidades de Ensino, como Arapiraca e Palmeira dos Índios, que lecionam em Viçosa pelo menos um dia da semana.

Cidade	%
Maceió	91,0
Viçosa	9,0

### 3.6.2 - Gasto médio dos servidores com o deslocamento residência-trabalho-residência

Os servidores lotados na Unidade de Ensino de Viçosa, a depender do seu local de residência e do tipo de transporte que são obrigados a usar, mesmo residindo na cidade de Viçosa, tem um gasto médio diário elevado, chegando a R\$ 16,00. No caso dos servidores residentes em Maceió, os valores médios dos gastos diários chegam a R\$ 35,60 (trinta e cinco reais e sessenta centavos). De maneira geral, os valores correspondem aos gastos com van particular fretada (trajeto Maceió-Viçosa-Maceió), registrado junto ao DER para transporte de funcionários, bem como aos gastos com o deslocamento em ônibus coletivo urbano, na cidade de Maceió, referente ao trajeto residência até o ponto da van particular,

no bairro Gruta de Lourdes. Estes gastos médios diário podem aumentar quando se é levado em consideração os deslocamentos dos servidores que moram em outras cidades, distintas das citadas no levantamento. No caso do uso dos serviços de táxi para deslocamento dos servidores, no trecho rodoviária - unidade de ensino, os preços podem alcançar o valor de R\$ 15,00 (quinze reais) por corrida.

O gasto médio mensal dos servidores lotados na Unidade de Ensino de Viçosa está em torno de R\$ 732,80 (setecentos e trinta e dois reais e oitenta centavos), no entanto, há relatos de gastos mensais variando de R\$ 352,00, para aqueles residentes em Viçosa, até R\$ 783,20, para os residentes em Maceió. No entanto, como já ressaltado, estes valores mensais podem ser superiores para os servidores lotados em outras unidades de ensino, mas que ministram aula em Viçosa. Mesmo, o serviço de van particular fretada emitindo recibo de passagem ou comprovantes aceitos pelo DAP, ainda assim, há servidores que necessitam fazer uso de outros tipos de transporte e que estão encontrando problemas para obtenção dos comprovantes aceitos para prestação constas dos valores gastos com auxílio-transporte. Eis mais uma unidade de ensino, situada fora do contexto da logística do transporte coletivo urbano, intermunicipal ou equivalente, que notada e comprovadamente é escassa ou inexistente. Quando disponível, não há regulamentação oficial do Estado ou Município para os meios de transporte que atendam de maneira efetiva as demandas e necessidades de deslocamento dos servidores.

### **3.6.3 - Dificuldades encontradas no deslocamento residência-trabalho-residência**

A unidade de ensino da UFAL em Viçosa, localizada na Fazenda São Luiz, não é contemplada diretamente por nenhum tipo ou meio de transporte coletivo público. Mesmo os transportes alternativos, seletivos ou complementares que circulam nas rodovias estaduais mais próximas, vão até o centro de Viçosa, ficando a cerca de 7 km da sede da fazenda.

O transporte em van alugada, registrada no DER para transporte de funcionários, tem sido a saída para os servidores que residem em Maceió, lhes permitindo chegar ao local de trabalho a tempo de iniciar as atividades acadêmicas e administrativas a partir das 7:30 da manhã, bem como permitir-lhes o retorno após as 17 horas. Além do mais, por estar registrado no DER, há possibilidade de emissão dos comprovantes ou recibos que atende as exigências do DAP/UFAL. No entanto, as dificuldades persistem para aqueles que não têm suas necessidades de deslocamento atendidas pela van alugada ou mesmo que optaram por outro meio de transporte, como táxi ou mototaxi, além daqueles que se veem obrigados a usar carro próprio em função dos horários de cirurgias e atividades laboratoriais se estenderem até às 18 horas.

### **3.6.4 – Sugestões**

Assim como apresentado e sugerido pelos servidores de outras unidades de ensino, a possibilidade de pagamento do auxílio-transporte na forma de auxílio propriamente dito, assim como já acontece para o auxílio alimentação e auxílio creche, facilitaria muito a vida dos servidores quanto ao seu deslocamento residência-trabalho-residência, sem contar que reduziria enormemente a burocracia e os constrangimentos vividos por todos nas prestações de contas para ressarcimento dos valores pagos como auxílio-transporte.

## 4 - CONSIDERAÇÕES GERAIS

É fato público e notório que os deslocamentos dos servidores no trajeto residência-trabalho-residência são necessários e obrigatórios, uma vez que independente da existência dos comprovantes ou recibos de passagens, estes serão obrigados a desenvolver suas atividades administrativas e acadêmicas nas unidades de ensino de lotação. Também é fato público e notório que, por mais que se tente realizar o trajeto residência-trabalho-residência utilizando tão somente e apenas os ônibus urbanos e intermunicipais disponíveis, em unidades de ensino como as de Palmeira dos Índios, Viçosa e Delmiro Gouveia, jamais e em hipótese alguma se conseguirá chegar aos locais de trabalho nos horários desejados ou exigidos.

Os inúmeros trajetos a serem percorridos diariamente pelos servidores apresentam contratempos que fogem ao controle e ao desejo de quem o está fazendo. Aliadas às particularidades dos locais das Unidades de Ensino, a grande maioria está fora ou não apresenta logística do transporte coletivo urbano, sem contar que há ineficiência e precariedade do sistema de transporte coletivo estadual e municipal, além da falta ou escassez de linhas regulares de ônibus ou transporte complementar (alternativo), que só aumentam as dificuldades de deslocamento daqueles que estão lotados na UFAL interior. Isto tem onerado consideravelmente os gastos dos servidores que, por falta de comprovantes que se enquadrem nas exigências do DAP/UFAL, recomendados pela CGU e TCU, estão arcando com todos os custos e pagando para trabalhar.

Todos estão cientes de que há uma legislação que precisa ser aplicada com regulador mínimo, no entanto, ela não pode ser aplicada de maneira literal e cercear os direitos dos servidores diante de uma realidade que foge do seu *script* ou abrangência. A escolha da localização das atuais Unidades de Ensino não foi feita por seus atuais servidores, que hoje estão sendo penalizados a arcar com seus gastos com transporte. Portanto, a escolha pelo transporte particular fretado, taxi, moto-taxi e outros meios, não é uma questão de escolha e sim uma necessidade para que possam cumprir com suas obrigações junto à universidade e desenvolver as atividades inerentes a cada um. Vale ressaltar também a escolha do local de moradia é uma liberdade constitucional, que não pode, e que na ocasião do concurso público não exigia que o servidor residisse no seu local de lotação, como levantado em algumas oportunidades pelos gestores ou órgãos fiscalizadores. Para muitos, além das penalidades pessoais e profissionais impostas pelos locais de lotação, não seria justo impor que cônjuges e filhos sejam obrigados a morar em localidades que não dispõem de infraestrutura mínima de assistência de saúde e de educação, o que, em muitos casos, causaria problemas ainda maiores.

Por este motivo muitos optaram e apelaram para empresas e/ou pessoas físicas que fazem o “transporte particular fretado”, registrado junto ao DER, como veículo para realização de transporte de funcionários da UFAL. Apesar de atualmente estarem sendo aceitos seus recibos para fins de comprovação dos gastos com auxílio transporte, esta é uma possibilidade que ampara pouco mais de 10% dos servidores lotados nas unidades de ensino da UFAL interior e que ainda não foi firmado ou mesmo não há possibilidade de se realizar para os demais servidores das diferentes Unidades de Ensino.

Em muitos relatos apresentados, é fato notório que o uso de transporte particular fretado regulamentado atende as necessidades dos servidores no que concerne a pontualidade de chegada às Unidades de Ensino, sendo ainda seguro e de custo razoável.

No entanto, há um universo de servidores que, por mais que se busque, não pode contar com essa possibilidade e continuarão sendo penalizados com o mesmo problema. Diante das particularidades apresentadas pela implantação da UFAL interior, propor um valor fixo para benefício do auxílio-transporte, levando em consideração as necessidades dos servidores em função do seu local de moradia, seria uma alternativa coerente que poderia atender a todos e acabar com o clima e a sensação de injustiça e perseguição impostas pela instituição UFAL e pelos órgãos controladores da União.

Dos fatos e relatos levantados, percebe-se que os gastos com os deslocamentos casa-trabalho-casa, e o seu não ressarcimento na forma de auxílio-transporte, tem sido uma penalização para os servidores lotados nas unidades de ensino da UFAL no interior do Estado, pois, na melhor das hipóteses, estes gastos chegam a representar, no mínimo, 10% do salário líquido dos mesmos. Além do mais, os servidores relatam que, no que diz respeito à concessão do auxílio-transporte, a instituição UFAL, mesmo sendo conhecedora das dificuldades e das particularidades enfrentadas por todos, em nenhum momento, desde o início da interiorização, no ano de 2006, procurou amenizar ou estudar alternativas para uma solução definitiva que pudesse garantir aos servidores lotados no interior o direito ao benefício do auxílio-transporte

Devido à falta de fiscalização efetiva da ARSAL e das Prefeituras Municipais, bem como a não obrigatoriedade de emissão dos bilhetes de passagens pelos prestadores de serviços das vans de lotação, muitas vezes os recibos ou comprovantes de passagens, quando ofertados, são emitidos de maneira incompleta e assinados por terceiros, ajudantes, cobradores, cuja assinatura e nome não condizem com os registrados na ARSAL e DER, que serve de base comparativa para atestar os comprovantes junto ao DAP/UFAL.

O fato de não estarem sendo ressarcidos e tendo que arcar com as próprias despesas referentes ao auxílio-transporte, aliado a completa ausência de oferta de transporte coletivo urbano, faz com que os servidores, não somente os lotados em Santana do Ipanema, Viçosa, Palmeira dos Índios e Delmiro Gouveia, mas também em todas as outras unidades de ensino da UFAL interior, procurem usar quase que obrigatoriamente outros meios de transporte mais baratos ou de menor custo e não regulamentados, porém superlotados, em estado de conservação precário, que põem em risco a segurança e a integridade física de todos que fazem uso dos mesmos. A maneira mais prática seria o estabelecimento de um valor mensal, pago como rubrica auxílio-transporte, para todos os servidores dos Campi e unidades do interior, dependendo das necessidades de deslocamentos, sem que seja necessária a comprovação mensal, tal como acontece com o auxílio alimentação. Muito provavelmente esta seja a única solução para os problemas enfrentados pelos servidores lotados no interior, uma vez que muitas vezes estes são obrigados a fazer uso de veículo próprio, devido a grande deficiência ou inexistência do transporte coletivo, nos deslocamentos residência-trabalho-residência. Sem contar que, nos locais onde há alguma oferta de transporte coletivo, os atrasos são constantes o que prejudica de maneira considerável a entrada dos servidores em serviço e conseqüente atraso dos mesmos para o início das atividades acadêmicas.

A opção de moradia em locais distintos daquele de lotação, não pode ser encarada somente como um capricho dos servidores, mas na grande maioria das vezes uma necessidade mais ampla que acaba os obrigando a enfrentar diariamente uma maratona nos seus deslocamentos. Há inúmeras justificativas elencadas que suportam tais escolhas. A primeira e mais importante, que em nenhum aspecto tem sido considerada pela instituição

UFAL na escolha dos servidores quanto ao seu local de residência, diz respeito ao alojamento e instalação de seus familiares. Pedir aos servidores que condenem seus familiares a viver e morar em locais sem a mínima infraestrutura de saúde, educação e de apoio social, cultural e lazer, é no mínimo um contrassenso diante de tudo que a sociedade sempre buscou e busca incessantemente, o desenvolvimento humano. Além do mais, se forem levados em consideração os valores reais dos custos de vida, estes foram inflacionados nos locais onde as unidades de ensino da UFAL se instalaram no interior, chegando os gastos a serem iguais e/ou superiores àqueles praticados na capital, e ainda não contar com infraestrutura básica de apoio às suas necessidades de saúde, educação, cultura e lazer.

Seria de extrema valia para todos servidores lotados nas unidades de ensino do interior, que a UFAL pudesse estabelecer uma política objetiva de incentivos, assim como ocorre para alguns órgãos federais que tem seus servidores lotados em lugares mais adversos, como fronteiras e regiões menos atraentes, como norte e centro-oeste, onde há uma política de compensação financeira e estes fazem jus a incentivos financeiros e a apoio de recursos humanos diferenciados que o estimulem a permanecerem por mais tempo nos seus locais de lotação ou mesmo se fixarem em definitivo. No caso, há uma percepção clara de todos de que, o mesmo salário equivalente que é pago aos servidores da UFAL interior acaba sendo muito inferior àqueles recebidos pelos servidores da UFAL lotados na Capital, ou seja, não se equivalem quando levados em consideração às mesmas proporções de despesas. Em muitas situações, os servidores lotados no interior estão optando por pagar gasolina do próprio carro, pousada ou mesmo realizarem suas refeições fora de casa, uma vez que os valores gastos são menores do que aqueles empregados com aluguel e compras básicas no comércio local das cidades onde se tem uma unidade de ensino da UFAL.

Quando as condições de trabalho e de assistência de apoio institucional são comparadas com os mesmos servidores lotados nas unidades de ensino da UFAL Capital, a realidade dos servidores da UFAL lotados nas unidades de ensino do interior é infinitamente inferior e mais desgastante, uma vez que é dado o mesmo tratamento jurídico perante a lei, quando na realidade estão vivendo e sendo submetidos a condições desiguais de trabalho e de vida, dadas as particularidades de cada um dos locais de lotação, que são ignoradas nas auditorias e nas exigências apresentadas nos termos documentais para que tenhamos direito ao auxílio em questão.

## 6 - CONCLUSÕES

A interiorização do ensino superior federal parece ser uma política oficial de Estado, no entanto, não tem sido este o tratamento adotado. É preciso entender que a viabilidade das regiões mais vulneráveis deste País não se faz somente com a construção física dos instrumentos pretendidos, mas também, e concomitantemente, com investimentos no seu aparelhamento estrutural, tecnológico e de recursos humanos. Nos relatos dos servidores, estes fazem referência aos muitos professores e técnicos de alta qualificação que já deixaram as unidades de ensino do interior em busca de lugares ou outras instituições com melhores condições de trabalho e apoio institucional. E o fato mais marcante disso tudo é que estas saídas têm sido atribuídas à deficiência ou inexistência de políticas e ações objetivas da instituição UFAL, que tem deixado muito a desejar, principalmente no aspecto dos recursos humanos, onde não há uma política clara que apoie, valorize e incentive a fixação dos servidores lotados nas unidades de ensino da UFAL no interior. Ou seja, os servidores ao serem lotados no interior, mesmo cientes da opção do concurso prestado, quando conhecem a realidade, as particularidades e as dificuldades que terão por toda vida profissional, já pensam e buscam uma estratégia para ser removidos o mais breve possível. Desta forma, fica difícil pensar em desenvolver qualquer programa ou projeto de longa duração e mesmo seu engajamento de maneira mais efetiva nas atividades acadêmicas e administrativas das unidades, ou seja, o prejuízo institucional acaba sendo muito maior.

Constata-se ainda que o peso maior de todas as dificuldades encontradas e relatadas pelos servidores lotados no interior que lutam pela obtenção do direito ao auxílio-transporte, infelizmente, passa pela burocracia impetrada pela legislação existente e suas omissões, que trata desiguais de maneira igual, sem levar em consideração as particularidades locais vividas pelo processo de interiorização da Universidade. Além do mais, é justo e necessário que auditorias internas e externas continuem sendo realizadas para a preservação e o trato correto dos recursos públicos, no entanto, o que não é justo é procurar punir, expor a constrangimentos, ou mesmo deixar subentendido e dar o tratamento de desonestos aos servidores que buscam garantir seu direito ao auxílio-transporte. Se os órgãos fiscalizadores querem que todos os documentos sejam e estejam em conformidade com as exigências apresentadas por cada órgão, seria de grande ajuda para todos que os mesmos órgãos exigissem primeiro dos governos federal, estadual e municipal a viabilização das condições mínimas necessárias ao funcionamento das instituições nos locais pretendidos e já instalados. Culpar os servidores pela não adequação dos comprovantes e recibos ou mesmo imputar suspeição dos atos praticados pelos mesmos, no que concerne a veracidade dos comprovantes apresentados, dados serem os possíveis e existentes para o momento, parece ser a maneira mais fácil encontrada pela a instituição e pelo governo federal para negar, abolir e não conceder um direito legal que todos têm. Junte-se a tudo isso os prejuízos decorrentes dos desgastes físico, mental e morais enfrentados por todos servidores lotados nas unidades de ensino do interior a cada auditoria, a contar pelos inúmeros processos de ressarcimento ao erário já executados e em andamento.

Portanto, dadas as particularidades e dificuldades apresentadas e vividas cotidianamente pelos servidores da UFAL lotados no interior do Estado no seu deslocamento residência-trabalho-residência, urge uma solução que possa garantir o direito

de todos ao auxílio-transporte, independente das exigências e dos trâmites burocráticos e legalistas impostos pelos órgãos de fiscalização e endossados plenamente pela instituição UFAL. ###

---

**Obs.:** Arquivo digital constituído de 30 páginas, cujo termo final é a palavra UFAL, constante isoladamente na 3ª linha da 30ª página, seguida de três(3) símbolos # como indicativo de finalização do texto.