

Repercussões da mobilidade urbana no desempenho e papéis ocupacionais de estudantes de Terapia Ocupacional na Região Metropolitana do Recife, Brasil

Urban mobility repercussions on the performance and occupational roles of Occupational Therapy students in the Metropolitan Region of Recife, Brazil

Repercusiones de la movilidad urbana en el desempeño y los roles ocupacionales de estudiantes de Terapia Ocupacional en la Región Metropolitana de Recife, Brasil

Recebido: 22/03/2026 | Revisado: 29/03/2026 | Aceitado: 30/03/2026 | Publicado: 31/03/2026

Anne Beatriz Araujo Coelho

ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-4787-0593>
Universidade Federal de Pernambuco, Brasil
E-mail: anne.coelho@ufpe.br

Anna Karolyna Nogueira de Farias

ORCID: <https://orcid.org/0009-0000-3045-1302>
Universidade Federal de Pernambuco, Brasil
E-mail: anna.nogueira@ufpe.br

Júlia Guedes Feitosa Neves

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0058-7983>
Universidade Federal de Pernambuco, Brasil
E-mail: julia.gfn@gmail

João Pedro Barbosa Ferreira de Oliveira

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-6658-0793>
Universidade Federal de Pernambuco, Brasil
E-mail: jpedrobfdo99@gmail.com

Aneide Rocha de Marcos Rabelo

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6492-821X>
Universidade Federal de Pernambuco, Brasil
E-mail: rabelo.ufpe@gmail.com

Danielle Carneiro de Menezes Sanguinetti

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3293-3465>
Universidade Federal de Pernambuco, Brasil
E-mail: danielle.carneiom@ufpe.br

Ilka Veras Falcão

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4797-9351>
Universidade Federal de Pernambuco, Brasil
E-mail: ilka.falcao@ufpe.br

Resumo

Introdução: A mobilidade urbana corresponde tanto ao deslocamento como às experiências das pessoas e coletivos no território. Retrata uso de transportes, acesso, posição social e direito à cidade e vincula-se à qualidade de vida e capacidade produtiva. No presente estudo, as participantes são universitárias de Terapia Ocupacional de instituição pública de uma capital do Nordeste. O curso tem horário integral, com atividades no *campus* universitário e outros espaços na Região Metropolitana. **Objetivo:** Compreender as repercussões da mobilidade urbana no desempenho ocupacional de estudantes. **Método:** Realizou-se um estudo exploratório, com abordagem quanti-qualitativa, análise descritiva e técnica do Discurso do Sujeito Coletivo. **Resultados:** Participaram 29 estudantes, do segundo ao oitavo período, com média de 22 anos, a maioria residente em cidades diferentes da sede do curso. A renda familiar é baixa e 1/3 recebe apoio de Bolsa Permanência. Entre os problemas identificados estão: tempo gasto, número de transportes utilizados, baixa qualidade das vias e engarrafamentos, que impactam negativamente as ocupações de estudo e autocuidado, com destaque para o sono/descanso, alimentação e higiene pessoal. O lazer também é uma ocupação negligenciada devido ao deslocamento ruim. Os problemas de mobilidade causam esgotamento físico e mental, influenciando a produtividade, vinculação das participantes às suas ocupações e papéis necessários/desejáveis. **Conclusão:** Os resultados sintonizam com a literatura, identificando a mobilidade como determinante social de saúde e ocupacional, e poderão contribuir para reorganização do curso quanto aos horários e campos de formação, acolhendo as estudantes com dificuldades de deslocamento e em demandas por melhorias na mobilidade urbana.

Palavras-chave: Terapia Ocupacional; Desempenho Ocupacional; Ocupação; Mobilidade Urbana; Estudante Universitário.

Abstract

Introduction: Urban mobility refers to the movement of individuals across a city's territory to carry out their occupations, using various modes of transportation, roadways, and urban infrastructure. It is intrinsically linked to quality of life and productive capacity. This study focuses on undergraduate Occupational Therapy students from a public university in a capital city of Northeastern Brazil. The program operates full-time, with activities occurring both on campus and in other locations throughout the metropolitan area. **Objective:** To understand the repercussions of urban mobility on the occupational performance of students. **Method:** An exploratory study was conducted, employing a quantitative-qualitative approach, descriptive analysis, and the Collective Subject Discourse technique. **Results:** A total of 29 students, from the second to eighth semester, with an average age of 22, participated in the study. Most reside in cities outside the university's location. The participants have low income, and one-third receive support grants to remain in the university. Key mobility-related challenges include excessive commute time, multiple transportation modes, poor road conditions, and traffic congestion. These negatively affect students' engagement in study and self-care activities, especially sleep/rest, nutrition, and personal hygiene. Leisure is also neglected due to poor transportation conditions. These difficulties lead to physical and mental exhaustion, impacting the students' ability to engage in necessary and desirable occupations and roles. **Conclusion:** The findings align with existing literature by identifying urban mobility as a social determinant of health and occupation. The results may support course restructuring regarding class schedules and training sites, as well as efforts to accommodate students facing transportation-related challenges and to advocate for improved urban mobility.

Keywords: Occupational Therapy; Occupational Performance; Occupation; Mobility, College Students.

Resumen

Introducción: La movilidad urbana se refiere tanto a los desplazamientos como a las experiencias de las personas y los colectivos en el territorio para la realización de sus ocupaciones. Refleja el uso del transporte, el acceso, la posición social y el derecho a la ciudad. Se vincula con la calidad de vida y la capacidad productiva, que en el presente estudio corresponden a estudiantes universitarias de Terapia Ocupacional de una institución pública ubicada en una capital del nordeste de Brasil. El curso se desarrolla en jornada completa, con actividades en el campus universitario y en otros espacios de la región metropolitana. **Objetivo:** Comprender las repercusiones de la movilidad urbana en el desempeño ocupacional de las estudiantes. **Método:** Se realizó un estudio exploratorio, con enfoque cuantitativo-cualitativo, análisis descriptivo y la técnica del Discurso del Sujeto Colectivo. **Resultados:** Participaron 29 estudiantes, del segundo al octavo semestre, con una edad media de 22 años, la mayoría residentes en ciudades distintas a la sede del curso. La renta familiar es baja y un tercio recibe beca de apoyo a la permanencia. Entre los principales problemas identificados se encuentran el tiempo de desplazamiento, la cantidad de transportes utilizados, la baja calidad de las vías y los embotellamientos, que impactan negativamente en las ocupaciones de estudio y autocuidado, con énfasis en el sueño/descanso, la alimentación y la higiene personal. El ocio es una ocupación también descuidada debido a las dificultades de desplazamiento. Los problemas de movilidad provocan agotamiento físico y mental, influyendo en la productividad y en el vínculo de las participantes con sus ocupaciones y roles necesarios y deseables. **Conclusión:** Los resultados están en consonancia con la literatura, al identificar la movilidad urbana como un determinante social de la salud y de la ocupación. Estos hallazgos pueden contribuir a la reorganización del curso en cuanto a horarios y campos de formación, así como al acogimiento de estudiantes con dificultades de desplazamiento y a la demanda de mejoras en la movilidad urbana.

Palabras clave: Terapia Ocupacional; Desempeño Ocupacional; Ocupación; Movilidad Urbana; Estudiante Universitario.

1. Introdução

O direito de ir e vir está contido na Constituição brasileira e deve ser assegurado por políticas públicas e gerenciamento do transporte público, bem como outras diretrizes que viabilizem a mobilidade urbana (Silva, 2020). O direito à cidade compreende a participação e apropriação ativa dos sujeitos no espaço urbano, com uso dos “locais de encontro e de troca, bem como dos ritmos de vida e de uso do tempo que possibilitam a vivência plena e integral desses momentos e lugares” (Léfévre, 2001, p.139). Sendo a busca por seguridade de direitos um compromisso na atuação da Terapia Ocupacional, vê-se a importância de compreender o direito à cidade e a mobilidade urbana inserida nessa ótica. Na Terapia Ocupacional a mobilidade urbana é uma ocupação coletiva, definida pelos impactos e significados dos movimentos e deslocamentos de indivíduos e grupos, que ocorrem cotidianamente, e influenciada pela posição social dos sujeitos, criando e expressando identidade individual e social, além da participação ocupacional (Correia & Gonçalves, 2021).

Para Correia e Gonçalves (2021), a mobilidade urbana está diretamente ligada ao acesso a direitos como saúde, educação, trabalho, moradia, cultura, entre outros, além do “direito à cidade” e à qualidade de vida. Destacam ainda que a

mobilidade é uma dimensão ocupacional fundamental, que possibilita acesso a espaços, atividades e convivência, criando sentidos e experiências no cotidiano de pessoas e coletivos. O tempo que se gasta indo de um lugar para o outro tem um papel importante no desempenho ocupacional, nas relações sociais, no descanso e no lazer, sendo esse um aspecto sensível da mobilidade urbana, porque influi na qualidade de vida, na saúde e nos direitos das pessoas (Correia & Gonçalves, 2021; Silva, 2020).

Nesse estudo, o desempenho ocupacional será compreendido em um amplo sentido, envolvendo a habilidade do indivíduo de formar e manter uma rotina e também desempenhar funções e papéis que abrangem a automanutenção, relacionamentos, produtividade e lazer, de modo que essas ocupações sejam executadas de forma satisfatória para si e para a etapa de desenvolvimento, cultura e ambiente do mesmo (AOTA, 2020; Zanni, Bianchin & Marques, 2009).

A mobilidade nas cidades brasileiras, principalmente nas de maior porte, é desafiadora e impregnada de desigualdades. Equacionar o planejamento e a ocupação do solo, atender as demandas das atividades produtivas e necessidades da população; a cultura do veículo individual; prover condições para soluções coletivas; organizar o trânsito, sistemas de transporte e o acesso, tudo isso requer políticas públicas, interdisciplinaridade e intersetorialidade para soluções integradas, já que são aspectos que se afetam mutuamente (Alvim *et al.*, 2024; Silva *et al.*, 2023). Como afirma Kneib (2017, p. 71) “o sistema de transporte proporciona o deslocamento das pessoas, enquanto a organização territorial e das atividades sobre o território produz e atrai os fluxos que devem ser atendidos por este sistema”. E mais que isso, a mobilidade é uma necessidade ocupacional que estrutura a vida e a participação social, que pode viabilizar ou não o direito à cidade e a justiça social e ocupacional (Correia & Gonçalves, 2021).

Em seu ensaio Silva e colaboradoras (2023) refletem a relação entre a mobilidade urbana e a complexidade de aspectos que a envolvem para além do simplesmente estrutural, como os agravos à saúde, que se diferenciam conforme o gênero, renda, educação, profissão e localização espacial. As autoras situam a mobilidade urbana como determinação social da saúde, destacando o quanto se faz necessário ampliar a abordagem ao tema para soluções que promovam a mobilidade, cidades e pessoas saudáveis em condições de realizar suas atividades cotidianas.

Com isso se evidencia o quanto a mobilidade influencia as ocupações e vice-versa. Os problemas estruturais da mobilidade urbana, tais como congestionamentos, acidentes, disputa do espaço entre pessoas e veículos, violências e tempo excessivo para vencer pequenas distâncias, são frequentes e impactam negativamente a vida e as ocupações (Siqueira & Souza, 2020; Cunha & Barbosa, 2022; ONTL, 2021). Esses aspectos se articulam e podem gerar fadiga, redução da capacidade produtiva, estresse, desgaste físico, mental e psicológico, trazendo efeitos e expressões diferentes para a saúde humana (Graner & Ramos-Cerqueira, 2019; Siqueira & Souza, 2020; Queiroz & Delcol, 2022). São questões que tocam as pessoas que se deslocam cotidianamente nas cidades, sejam trabalhadores ou estudantes, sendo esses últimos, de nível universitário, o foco do presente estudo.

No Brasil, especialmente a partir dos anos 2000, os programas de incentivo, políticas de cotas e interiorização de universidades, ampliaram o acesso ao ensino superior (Barros, 2015; Oliveira Lima & Arruda, 2020). De acordo com o Censo de Educação Superior (Brasil, 2024), entre 2010-2020, registrou-se em universidades federais um aumento de 33,6% de estudantes matriculados, sendo a graduação, na modalidade presencial, a maioria (85%). Ou seja, um contingente crescente de estudantes universitários se desloca diariamente para desempenhar esse papel ocupacional, podendo ser atingido por problemas de mobilidade urbana.

Entre as dificuldades dos estudantes universitários para sua permanência e conclusão dos estudos, estão os referentes a moradia, alimentação, renda familiar e meios de transporte (Oliveira Lima & Arruda, 2020). Além dessas, também são referidas as de mobilidade urbana, interferindo tanto nas condições de descanso e saúde, como no rendimento acadêmico (Pereira, 2018; Sena *et al.*, 2019; Queiroz & Delcol, 2022). Com isso, a dimensão ocupacional estudantil e o desempenho de

outros papéis e ocupações cotidianas são afetados. Para Correia & Gonçalves (2021), a mobilidade não se restringe apenas ao deslocamento físico por meios de transportes, mas é uma dimensão ocupacional fundamental que se relaciona à forma como as pessoas constroem seu cotidiano e participam no território. Assim, a mobilidade se vincula à qualidade de vida, ao direito à cidade, à saúde e à justiça social (Silva *et al.*, 2023).

Desse modo, a mobilidade urbana pode interferir na saúde, na vivência do papel de estudante e outras ocupações. Essa constatação impulsiona o interesse de investigar como essa problemática se manifesta para universitários em uma capital, sede da maior região metropolitana do Norte e Nordeste. Com população estimada em 3.726.974 pessoas (IBGE, 2022), de acordo com o *Traffic Index* (TomTom, 2024), que classifica o trânsito em 390 cidades em 56 países, no Brasil o Recife ocupa a sexta posição na categoria de pior trânsito, com média de 25 minutos para percorrer 10km. A situação parece mais crítica para quem se desloca na cidade quando se observa que essa ocupa apenas duas posições abaixo de São Paulo, maior metrópole do país, com uma diferença territorial de mais de 7.000 km² e populacional de aproximadamente 10 milhões de residentes (IBGE, 2022). Apesar disso, o tempo de deslocamento no trânsito é equivalente nas duas cidades, o que demonstra a possível influência negativa do trânsito/mobilidade na vida das pessoas, e em especial a de estudantes universitários.

A Universidade Federal de Pernambuco registrava no primeiro semestre de 2023 um total de 33 mil estudantes em 115 cursos de graduação (UFPE, 2024). A opção deste estudo foi pelo curso de Terapia Ocupacional, único em instituição pública que à época da pesquisa estava implantado em sua totalidade, e ao qual as autoras são vinculadas, incluindo duas como membros do Diretório Acadêmico do Curso.

O referido curso funciona em horário integral, com carga horária total de 3600 horas, distribuídas em oito semestres. Entre o 1º e o 3º semestre, as atividades acadêmicas acontecem em salas, laboratórios e instalações do curso e outros espaços da universidade. Do 4º ao 6º semestre, as atividades acontecem no campus universitário, e várias disciplinas aplicadas são realizadas em espaços externos, como serviços de saúde, educação e assistência social na cidade e Região Metropolitana do Recife. No 7º e 8º semestres ocorrem as disciplinas de Trabalho de Conclusão de Curso e os Estágios Supervisionados, com algumas vagas no hospital universitário e a maioria em espaços externos ao *campus*, em serviços e municípios distintos. Com essa organização do curso, as atividades curriculares exigem deslocamentos diários, não apenas até a universidade, implicando em lidar com as dificuldades da mobilidade urbana na ocupação de atividades estudantis.

Na condição de representantes estudantis e de facilitadoras da comunicação entre os estudantes e as instâncias universitárias, as autoras ouviam frequentemente relatos de dificuldades com os transportes e com a precariedade da mobilidade urbana, com impactos pessoais, educacionais e de saúde. As queixas, principalmente de alunos a partir do segundo ano até o final do curso, eram de sobrecarga física e mental, bem como de “falta de tempo” para o desempenho de outros papéis e ocupações. Os professores também apontavam ao Diretório Acadêmico o problema de atrasos diários, descontinuidade e ausência às atividades acadêmicas, justificados pelos estudantes por problemas relacionados à mobilidade urbana.

Embora o curso de Terapia Ocupacional enfatize a importância do equilíbrio ocupacional, suas atividades abrangem os dois turnos, pontuados por múltiplos deslocamentos diários para as atividades acadêmicas em horários contínuos e em espaços externos às instalações universitárias. A partir da escuta dos estudantes, a equipe de pesquisa buscou inicialmente compreender como aspectos da mobilidade urbana poderiam influenciar o desempenho ocupacional dos mesmos. Assim, o objetivo da pesquisa foi compreender as repercussões da mobilidade urbana no desempenho ocupacional de estudantes do curso de Terapia Ocupacional.

2. Metodologia

O estudo é exploratório numa pesquisa social realizada utilizando-se declarações de estudantes e, numa investigação descritiva, com abordagem quali-quantitativa (Risemberg et al., 2026; Pereira et al., 2018) e com uso de estatística descritiva simples com classes de dados (por ex: por sexo, faixa etária, estado civil etc.) e com valores de frequência absoluta em quantidade (Shitsuka et al., 2014), e que foi desenvolvida com apoio de ambiente virtual para coleta de informações.

Os participantes foram estudantes regularmente matriculados no curso de Terapia Ocupacional da Universidade Federal de Pernambuco, totalizando 174 elegíveis com matrícula ativa em 2023, e que estivessem cursando disciplinas há um semestre, no mínimo. Foram excluídas/os estudantes com apenas matrícula-vínculo e os que cursavam, paralelamente, outro curso de graduação ou pós-graduação.

Os dados foram coletados usando um questionário *online* (Google Forms), acessível aos participantes através de seu vínculo com a universidade. O convite foi feito com apresentação da pesquisa, em duas disciplinas específicas do curso por semestre, em turnos e dias da semana diferentes. A divulgação da pesquisa e do *link* de acesso ao formulário também se fez por cartaz no mural de avisos do curso e por meio eletrônico, através de mensagem no WhatsApp, e-mail e mídias sociais da equipe de pesquisa e do Diretório Acadêmico, visando alcançar o maior número de estudantes elegíveis para a pesquisa.

O formulário foi elaborado pelas pesquisadoras, pois não foi localizado instrumento para atender ao objetivo da pesquisa. Este continha três módulos, compreendendo: dados gerais das/os participantes; aspectos da mobilidade; ocupações e sua relação com a mobilidade urbana. A Lista de Identificação de Papéis Ocupacionais (Cordeiro, 2005), foi incluída nesse último módulo, sendo questionado o desempenho dos papéis e a importância atribuída a eles, considerando a relação com a mobilidade. O formulário ficou disponível para resposta entre agosto e setembro de 2023, sendo prorrogado até novembro de 2023, face ao baixo número de respostas, além do recesso devido ao calendário acadêmico irregular.

Os resultados foram organizados em um banco para análise descritiva dos dados quantitativos. As questões abertas foram armazenadas em quadros no programa Windows Office® Word, mantendo as expressões próprias dos participantes. A análise utilizou a técnica do Discurso do Sujeito Coletivo (DSC) para identificar as Expressões-Chave (ECH), Ideia Central (IC) e Ancoragem (AC) que possam construir esse discurso, no qual os fragmentos de pensamentos individuais expressam os da coletividade, formando um discurso-síntese (Lefèvre & Lefèvre, 2014). Essa abordagem possibilita que o pensamento individual apreendido sobre um determinado fenômeno represente uma construção coletiva da compreensão do grupo e contexto estudados (Lefèvre & Lefèvre, 2009).

3. Resultados

Participaram da pesquisa 29 estudantes, dentre os quais 25 se identificaram como do sexo feminino, 4 do sexo masculino e não houve opção por outra identificação. Por essa razão, usaremos aqui a linguagem no feminino para se referir à população do estudo, em correspondência à maioria. A média de idade é de 22 anos, sendo 18 a mínima e 39 anos a máxima. Apenas uma é casada; as demais residem com família e uma reside na Casa do Estudante da universidade. O grupo familiar é composto em média por 3 pessoas, e para a maioria (15 participantes) o grupo varia entre 4 e 6 pessoas (Quadro 1).

A renda familiar que prevalece é entre menos de um (3 participantes) e dois salários mínimos (13 participantes). Para 8 participantes a renda é entre 3 e 4 salários, e para as 5 demais a renda familiar é superior a 4 salários mínimos. Entre todas as estudantes, apenas uma informa ter renda própria e independência financeira. Para 15 das 29 participantes a renda familiar é compartilhada pelo menos entre 4 pessoas, correspondendo a uma renda *per capita* de $\frac{1}{4}$ do salário mínimo ou menos, indicando vulnerabilidade econômica, conforme a Lei nº 14.176, de 22 de junho de 2021, apesar de não ser a renda o único parâmetro de definição dessa condição.

Quanto a bolsa de estudos na universidade, 9 estudantes recebem e 20 não. Entre as que recebem, 5 estudantes têm bolsa de manutenção para permanência estudantil e 4 receberam ou recebem bolsa temporária, como as de monitoria ou pesquisa.

Quadro 1 - Caracterização das/os estudantes de Terapia Ocupacional participantes do estudo entre agosto e novembro/2023, Recife/PE.

Característica	N (29)
a) Sexo	
Feminino	25
Masculino	4
b) Faixa etária	
18 a 20 anos	11
21 a 25 anos	14
26 a 30 anos	3
Mais que 30 anos	1
c) Estado Civil	
Solteira	28
Casada ou união estável	1
d) Condições de moradia	
5 ou mais cômodos em sua moradia	27
2 cômodos	1
Cômodos compartilhados (Casa do Estudante)	1
e) Quantidade de pessoas em sua moradia	
5 e mais pessoas	4
4 pessoas	11
3 pessoas	6
2 ou menos	7
Não se aplica (Casa do Estudante)	1
f) Renda familiar	
Menos que 1 salário mínimo	3
1 até 2 salários mínimos	13
De 3 a 4 salários mínimos	8
Superior a 4 salários mínimos	5
g) Cidade onde reside	
Recife	9
Região Metropolitana do Recife	15
Outras	5

Fonte: Autoria própria.

Em relação ao município onde residem, 9 informaram ser o mesmo onde a universidade se localiza. Outras 15 residem em cidades da Região Metropolitana, sendo a mais próxima localizada a 7,5 km e a mais distante a 32,8 km. As demais participantes (5) residem em cidades circunvizinhas, com distância média de 46,2 km entre o domicílio e a universidade. No total, 18 estudantes se deslocam diariamente de outras cidades para as atividades acadêmicas.

As participantes majoritariamente (27) residem em casas com 5 ou mais cômodos avaliados como adequados às suas ocupações, a exemplo do descanso/sono, alimentação, higiene pessoal e convivência familiar. Somente os cômodos para as ocupações de estudo e lazer/distração receberam cerca de 1/3 de avaliações como sendo pouco adequados.

Considerando os deslocamentos diários para as atividades acadêmicas, a maioria (20) utiliza o ônibus público como meio de transporte e poucas deslocam-se a pé. As demais usam ônibus ou van oferecidos por seus municípios de residência,

em ação semelhante à política de saúde, como o Transporte para Tratamento Fora do Domicílio (TFD) que é gerenciado pelo poder municipal. Essa modalidade de transporte tem horários fixos e em razão da distância começam a circular durante a madrugada, com chegada à universidade, geralmente, entre as 5 e 7 horas da manhã, e o retorno aos municípios no turno da tarde, entre 16 e 19 horas. Como segunda opção das participantes, o uso de motocicletas foi o mais mencionado, sendo comum nas cidades da região; o carro particular aparece como terceira opção para algumas estudantes (8), bem como o uso de carros por aplicativo (7). Metrô, táxi e bicicleta não são meios utilizados pelas estudantes em deslocamentos para atividades acadêmicas. Para 26 participantes, o meio de transporte usado é pouco (17) ou não adequado (9). Resultados semelhantes foram obtidos quanto ao meio de transporte e sua adequação para as outras ocupações não acadêmicas, como o lazer.

Quando questionadas sobre a quantidade de transportes utilizados para o deslocamento às atividades acadêmicas, 19 informaram ser necessário entre 2 e 4 para se locomover entre a residência e o local de estudo, sendo o tempo de deslocamento da maioria (16) entre uma hora e trinta minutos até duas horas e trinta minutos, diariamente para chegar aos espaços de estudo e, em média, o mesmo tempo para voltar para casa.

O modo de deslocamento e trajeto como causa de prejuízo à realização de atividades acadêmicas foi apontado por 17 participantes como “frequentemente” e por 11 como “às vezes”. Apenas uma informa não se sentir prejudicada com o deslocamento para suas atividades. Por sua vez, a questão aberta sobre os problemas na mobilidade urbana obteve várias respostas, sendo o congestionamento no trânsito a mais frequente para 25 participantes, seguido por 24 respostas sobre o trânsito lento para um percurso curto, e 19 estudantes indicando excesso de passageiros. Outros motivos são cumulativamente apontados, como: retenção e mudança de percurso devido a obras; má conservação; alagamentos das vias; acidentes, inclusive com pedestres; baixa frequência ou não cumprimento de horários; pontos de embarque e desembarque distantes e mal conservados.

Na Tabela 1 estão relacionadas as respostas dadas quando foi solicitado que relacionassem livremente problemas na mobilidade urbana, com possíveis dificuldades pessoais para a realização de suas ocupações. Aqui foram agrupadas da forma como expressas pelas participantes, com adjetivos e superlativos para qualificar as dificuldades listadas. Destacam-se a sensação de cansaço, estresse e fadiga, mencionadas mais de uma vez ou de forma crescente, e a redução da capacidade produtiva.

Tabela 1 - Influência das dificuldades de mobilidade urbana para a vida e ocupações das estudantes de Terapia Ocupacional, participantes do estudo entre agosto e novembro/2023, Recife/PE.

Dificuldade	Frequência (N= 29)
Sensação de cansaço	28
Estresse	27
Fadiga, cansaço excessivo	24
Redução da capacidade produtiva	24
Irritação	23
Sonolência	21
Desgaste mental e psicológico	21
Dores, desgaste físico	19
Mudança no modo de vestir-se e redução no uso de acessórios	18
Desistir de fazer algo	18
Medo de se deslocar	16
Desinteresse e apatia	13
Medo de adoecer (por contaminação no transporte por ser compartilhado com muitas pessoas – excesso de passageiros)	9
Não se alimentar	6

Fonte: Autoria própria.

Indagando sobre os papéis atuais, tomando por base a Lista de identificação de Papéis Ocupacionais, aqueles que mais se destacaram nas respostas foram os de estudante, amigo e membro da família. No passado, destacam mais envolvimento como membro da família, serviço doméstico e amigo. Ao projetar para o futuro, os papéis apresentados com mais frequência foram os de trabalhador e membro da família. Foi atribuído como muito importante por quase todas as participantes (28) os papéis de estudante e trabalhador, e para 26 os papéis de membro da família e amigo. E como não tendo nenhuma importância, com menos de 10 menções, os papéis de participantes em organizações e o religioso. Quando solicitadas a pensarem na relação entre a mobilidade e os papéis desempenhados, destacaram-se como os mais impactados negativamente os de estudante (15), membro da família (14) e amigo (13).

Quando perguntadas se a mobilidade influencia a realização de suas ocupações, a sua participação e autocuidado, as respostas apontaram para mudanças prejudiciais, como refletidas nas ideias centrais 1 e 2 (IC) e representadas nos discursos (DSC) contidos no Quadro 2. Quanto ao autocuidado, o maior impacto negativo foi em relação ao sono (21 menções); juntos sono/descanso (9); alimentação (18); higiene, banho e cuidar dos cabelos, mencionados 18 vezes (IC 2).

Quadro 2 - Influência da mobilidade urbana nas ocupações, participação e autocuidado das estudantes de Terapia Ocupacional, participantes do estudo, entre agosto e novembro/2023, Recife/PE.

IC 1	DSC 1
Mobilidade como desperdício do tempo, desgaste, sofrimento ou impedimentos pessoais	<i>Devido ao tempo que exige [...] me faz perder muito tempo, [...] são até seis horas por dia indo e voltando [...], chego muito tarde em casa e saio muito cedo, [...] por não ter transporte direto levo de seis a sete vezes mais tempo, [...] o tempo gasto no trânsito e também o desgaste físico e mental atrapalham o desempenho [...] desisto (...) pela mobilidade, devido ao cansaço, deixei de fazer o que fazia muito, faço pouco - o que fazia pouco, deixei de fazer</i>
	DSC 2
	<i>Desmotivador (...) além de gerar cansaço mental e físico [...] pelo tempo que é gasto no transporte e pelo estresse que ele promove [...] é um desafio impossível de lidar sem sequelas psicológicas [...] afeta meu emocional [...] ansiedade durante o percurso [...] atrapalha bastante [...] todos os dias um pedaço da minha alma se esvai por ter que depender de um transporte público que simplesmente não tem perspectiva de melhora, somente piora e desgasta a qualidade de vida e saúde de trabalhadores e estudantes [...] potencialmente redutor da qualidade de vida</i>
	DSC 3
	<i>Influência 100% na minha rotina e produtividade [...] me inibindo de ir para os locais [...] dificuldades para efetivar outras atividades que também são meus deveres [...] fico desgastada e não consigo ter um desempenho bom nos meus papéis, principalmente de estudante [...] deixar de fazer alguma delas (ocupações) me deixa bastante frustrada</i>
IC 2	DSC 4
Mudança na qualidade e quantidade de participação e realização do autocuidado	<i>Durmo muito tarde e acordo muito cedo [...] durmo quatro, cinco horas por noite [...] por questões ligadas à mobilidade, preciso acordar muito cedo [...] para chegar dentro do horário [...] o tempo de descanso é bastante limitado [...] acabo dormindo no ônibus para conseguir estudar em casa</i>
	DSC 5
	<i>Pouco tempo para me alimentar ou planejar as minhas refeições [...] muitas vezes deixo de tomar café da manhã [...] de jantar [...] para dar tempo de tomar banho [...] para não perder o horário do ônibus</i>
	DSC 6
	<i>Ausência de certos cuidados comigo, trocar de roupa e me arrumar [...]. Já perdi o horário da academia [...] o banho foi reduzido [...] lavo o cabelo com menor frequência [...] não finalizar o cabelo [...] cuidados com hidratação, faço o básico atualmente [...] não coloco maquiagem [...] não faço mais as unhas, nem me depilo com a mesma frequência de antes, o que influencia minha autoestima [...] tenho medo de parecer arrumada em transporte público e de transportar alguns pertences.</i>

Fonte: Autoria própria.

A limitação do tempo é destacada em relação às ocupações, mudanças na organização pessoal, na qualidade e quantidade de participação nas atividades de autocuidado e também alcançam as tarefas domésticas, de produtividade e lazer, o que é percebido nas ideias e discursos apresentados no Quadro 3. No tocante a produtividade, a influência negativa foi mais importante em relação às limitações quanto ao estudo (21 menções), seguida da participação em tarefas domésticas (11) e trabalho e geração de renda (9). Por fim, o abandono e negligência das atividades de lazer são centrais em todas as respostas (IC 4), apresentadas no quadro a seguir.

Quadro 3 - Influência da mobilidade urbana na produtividade e lazer das estudantes de Terapia Ocupacional, participantes do estudo, entre agosto e novembro/2023, Recife/PE.

IC 3	DSC 7
Impedimento e limitações para priorizar atividades de produtividade	<i>Preparar seminários, estudar, arrumar a casa, fazer almoço (...) tudo é complicado quando passo duas horas e meia para chegar [...] me sinto muito cansada e acabo não rendendo nos estudos [...] não estudar a quantidade necessária por dia [...] tempo para estudo é insuficiente [...] só consigo estudar aos sábados e domingo perdendo por completo o tempo para lazer</i>
	DSC 8
	<i>[...] deixo de fazer as tarefas domésticas[...] ficam para segundo plano [...] só contribuo no fim de semana [...] faxina uma vez por semana</i>
	DSC 9
	<i>Não consigo engajar em atividades que gerem renda durante a semana [...] a demora (no deslocamento) impede a opção de trabalhar e estudar [...] precisei sair do emprego [...] se não demorasse duas, três horas, conseguiria trabalhar</i>
IC 4	DSC 10
Negligência e abandono do lazer	<i>Pela demora para me deslocar (...) nem sempre consigo [...] diminui o número de livros lidos durante a rotina acadêmica [...] Passeios para lugares distantes e com linhas de ônibus problemáticas são fatores de desistência [...] deixar de ver amigos, visitar a avó e fazer caminhada [...] séries, acabei abandonando hobbies, leitura, bordado livre, passeios com a família [...] sobra menos tempo de qualidade com as pessoas que amo [...] antes participava frequentemente da missa, hoje vou quase que apenas semestralmente</i>

Fonte: Autoria própria.

Por fim, quando foram indagadas se a coordenação do curso e a gestão da universidade poderiam fazer algo para melhorar a influência da mobilidade urbana no desempenho de suas ocupações, o que se destacou foi o gerenciamento de horários, escolha de espaços para as aulas e articulação com outros níveis de gestão, como sintetizado no Quadro 4.

Quadro 4 - Possíveis contribuições da universidade (curso e gestão) para melhoria da mobilidade urbana conforme as estudantes de Terapia Ocupacional, participantes do estudo, entre agosto e novembro/2023, Recife/PE.

IC 5	DSC 11
Gestão de horários, espaços e parceiros	<i>Conscientizar que é dificuldade na vida dos alunos deslocamento difícil nos horários de pico [...] leva a atrasos [...] considerar o agravo da mobilidade para organizar horários de início e término de aulas [...] começar às nove horas [...] curso em apenas um turno [...] oferecer espaços de convivência, cadeiras para descanso, salas de estudos</i>
	DSC 12
	<i>Locais de estágio e aulas práticas geralmente bem distantes [...] disciplinas diferentes em um mesmo dia, as aulas serem em locais próximos [...] flexibilizar para quem mora mais longe [...] práticas na universidade ou circunscritas em um raio próximo a cinco quilômetros [...]</i>
	DSC 13
	<i>Cobrar do governo melhorias para transportes, ruas e estradas [...] mais linhas de ônibus com destino final no campus [...] melhorar a qualidade e ampliação da rota do ônibus circular da própria universidade [...] união com a coordenação de outros cursos para apresentar necessidades de ônibus</i>

Fonte: Autoria própria.

4. Discussão

Quanto à caracterização das participantes da pesquisa, esta corresponde ao que é apresentado em outros estudos na área de Saúde, sendo um grupo formado por pessoas jovens, solteiras, majoritariamente do sexo feminino e com renda familiar de até dois salários mínimos (Correia *et al.*, 2023; Vieira *et al.*, 2022).

A área de Saúde tem mantido o perfil de estudantes e profissionais jovens que se identificam como do sexo feminino, com mais de 70% em Enfermagem e Fonoaudiologia, incluindo a Medicina nessa tendência crescente (Sousa *et al.*, 2020). Por sua vez, a Terapia Ocupacional é uma profissão identificada com o sexo feminino (Bertossi *et al.*, 2023; Constantinidis & Matsukura, 2021) e majoritariamente as participantes se identificam assim nesta pesquisa.

A maior presença feminina no Ensino Superior e mercado de trabalho mostra também uma mudança nas políticas educacionais, com a ampliação do acesso ao nível superior, mudanças sociais e lutas por direitos, que colocam as mulheres no mercado de trabalho e nas universidades em condições iguais ou numericamente superiores aos homens, porém ainda em situações desvantajosas (Bertossi *et al.*, 2023; Correia *et al.*, 2023; Figueredo *et al.*, 2020; Souza *et al.*, 2020). A representação social de profissões que têm o cuidado como sendo próprio da mulher corresponde a uma visão, ainda presente, de que essa é a cuidadora natural. Dessa forma, as mulheres escolhem cursos/profissões com tais características, optando pela área de Saúde e Educação, quase sempre nos cursos de menor prestígio e remuneração profissional (Lima, 2021; Carvalhaes & Ribeiro, 2019).

Por ter se desenvolvido na perspectiva do “cuidar feminino” ou de “profissão para mulher”, os cursos de Terapia Ocupacional e as participantes do estudo se identificaram majoritariamente como do sexo feminino e esse aspecto pode influir em alguns resultados, com os problemas da mobilidade afetando a área do autocuidado, com relação a maquiagem, mudança no vestuário e uso de acessórios (Tabela 1 e IC 2, DCS 6), além do medo relacionado ao uso do transporte (IC 2, DCS 6). Os resultados seriam diferentes se os entrevistados se identificassem como homens ou vindos de cursos relacionados ao masculino?

Outro aspecto que corrobora os pontos anteriormente discutidos é a renda familiar baixa entre as participantes da pesquisa, que corresponde ao padrão de quem ingressa no curso estudado, com perfil de mais de 85% de pessoas do sexo feminino e sendo a segunda opção de curso da maioria (mais de 60%) (UFPE, 2023). No ano de 2023, a ocupação de vagas por cotas nesse curso foi próxima a 45%, estando de acordo com a Lei de Cotas (Brasil, 2012), que estabelece que 50% das vagas de instituições de ensino superior públicas sejam destinadas a estudantes que cursaram os três anos do ensino médio em escolas públicas, e com renda de até um salário mínimo (valor atualizado pela revisão da lei em 2023), além de incluir cotas para pessoas com deficiência, negros, pardos e indígenas. Entre as ingressantes cotistas, 42% informam que a renda familiar é de até 1,5 salário mínimo (UFPE, 2024). Esses dados mostram a ampliação do acesso ao ensino superior público para as classes de menor renda (Brasil, 2024; Carvalhaes & Ribeiro, 2019).

Ainda em relação à renda familiar, a literatura afirma que ter renda baixa e estudar em período integral limita a possibilidade de vínculo com atividades que geram renda e dificulta a conciliação entre estudo e trabalho, o que torna a permanência no curso e sua conclusão mais desafiadora. A evasão não é um fenômeno simples e relativo apenas ao estudante, mas envolve fatores externos e internos, tais como as más condições financeiras, a impossibilidade de trabalhar e problemas familiares, além de questões ligadas à própria instituição (Santos *et al.*, 2025; Coimbra *et al.*, 2021). Na população em estudo, somente uma participante informa ter atividade remunerada, enquanto nove recebem bolsas de auxílio-permanência; as demais recebem bolsas eventuais, vinculadas a atividades acadêmicas que se descontinuem. Para Carvalhaes e Ribeiro (2019), ingressar no mercado de trabalho com um curso superior é um parâmetro de melhoria de renda, especialmente para as mulheres que, pela discriminação que sofrem, encontram no curso superior uma chance de ascensão.

Nesse sentido, resta a pergunta: como a Terapia Ocupacional se posiciona na expectativa das ingressantes no gradiente de elevação de renda? Não foram localizados estudos com essa abordagem; porém, de acordo com dados da “Rede

Colaborativa para Estudos Estratégicos da Força de Trabalho em Saúde no Brasil, de 2020 a 2021, houve um incremento de 7,6% no total de empregos formais para terapeutas ocupacionais, enquanto o número de admitidos no primeiro emprego aumentou em 51,4% no mesmo período” e a faixa salarial principal foi de cinco salários mínimos (Melo *et al.*, 2023, p. 5). É possível supor que se graduar como terapeuta ocupacional aumentaria a renda familiar, uma vez que o mercado de trabalho está aberto a terapeutas ocupacionais, pela ampliação de serviços destinados à reabilitação infantil e ao quantitativo menor de formandos do que em outras categorias de saúde. A demanda aquecida tem elevado a procura e a remuneração desse profissional com expectativas de melhoria na renda familiar.

Por outro lado, a interiorização de instituições de ensino superior e de vagas de trabalho é um fenômeno recente, ao contrário da migração estudantil observada desde os anos 1950 quando, por falta de acesso ao ensino superior em cidades de menor porte, ocorria o deslocamento de estudantes para grandes centros, geralmente as capitais, para ingressar na universidade (Oliveira Lima & Arruda, 2020). Na presente pesquisa, 20 participantes não residem onde se localiza o curso/universidade, que é na capital do estado, e se deslocam diariamente 32 km em média para chegar até a instituição. A esse fenômeno Souza e Almeida (2019, p.28) chamam de “migração estudantil interna”, cuja origem é a ausência de instituições de ensino superior em cidades ou microrregiões do interior do país. Segundo as autoras, os jovens de baixa renda são mais penalizados, porque a incerteza financeira com o deslocamento, manutenção e conclusão do curso são maiores.

Para Guimarães e colaboradores (2022, p. 423) a “baixa renda familiar dos estudantes passa a ser uma restrição importante na mobilidade, mesmo nos cursos de mais prestígio”, sendo esse fator ainda mais significativo para os que ingressam por cotas. Assim, a maioria dos jovens opta por estudar em locais mais próximos a sua residência, visando reduzir o impacto causado por seu deslocamento no orçamento familiar. Isto corrobora com o que Oliveira Lima e Arruda (2020) comentam, que mesmo com ações afirmativas, o estudante universitário continua a enfrentar dificuldades socioeconômicas de acesso e de permanência para concluir o curso.

Além disso, Gomes e colaboradores (2023) mencionam que, além das barreiras socioeconômicas de renda familiar, elementos como raça e escolaridade de pai e mãe também influenciam o acesso ao ensino superior. Como fatores que impactam o acesso e a conclusão do nível superior para o estudante migrante, foram destacadas as barreiras sociais referentes às desigualdades de raça, gênero ou questões culturais; a presença das deficiências; as barreiras atitudinais e pedagógicas que não consideram as diferenças individuais e adaptação didática para atender a diversidade, faltando capacitação por parte dos professores para lidar com essas questões. No presente estudo, não investigamos especificamente tais barreiras, porém a mobilidade pode estar associada a outros aspectos, impactando negativamente as condições pessoais das estudantes.

No que se refere ao transporte, as entrevistadas elencaram o transporte público que utilizam como pouco ou não adequado ao uso. De acordo com Nogueira e colaboradores (2023), o Brasil teve um crescimento de mais de 50% na aquisição de automóveis particulares, porém essa não é a realidade das participantes. As estudantes utilizam como principal meio de transporte os ônibus públicos e não demonstraram satisfação com esse sistema, como evidenciado em discursos coletivos, nos quais se apresentam como “reféns” dos horários dos ônibus e comentam sobre a inexistência e insuficiência de ciclovias, além da não viabilização de outros meios de transporte.

Essas afirmações se justificam pelo uso rotineiro dos transportes públicos no Recife, comumente superlotados e sucateados. O estudo de Souza e Figueiredo (2023) associa esses fatores a uma má gestão e administração de recursos, mostrando que a empresa responsável (um consórcio formado da junção de 13 empresas de ônibus), apesar de estar no comando desde 2014, ainda comete erros em relação à administração dos transportes na cidade.

Uma das principais queixas das participantes, contida no DSC 1, é o tempo despendido nos deslocamentos, durante o percurso de ida e volta das atividades acadêmicas. Isso pode ser observado em relação a desgastes (DSC 2) e limites no desempenho ocupacional (DSC 3) que influenciam diretamente a qualidade de vida das participantes.

Pode-se tentar compreender esses relatos pelo fato do Recife apresentar um dos piores trânsitos do Brasil. Pero e Stefanelli (2015) afirmam que desde 2012 o crescimento exponencial do tempo da mobilidade nas regiões metropolitanas do Norte e Nordeste tem se comparado ao da região Sudeste do país, contudo sem a mesma estrutura ou volume no tráfego. Destacamos também que a maior parte das entrevistadas que remeteram ao tempo gasto com o transporte, estão entre as que moram nos municípios da Região Metropolitana e vizinhos.

A influência da mobilidade urbana na qualidade de vida é um tema debatido nos últimos anos. Silva, Dall'Alba e Delduque (2023) ressaltam que a mobilidade urbana tem relação direta com o tempo gasto no transporte, influenciando o processo de saúde-doença. Apesar de não haver uma definição unânime de “qualidade de vida”, ela pode ser definida pela percepção do sujeito acerca de sua posição na vida e da influência do contexto cultural e valores pessoais perante suas expectativas, interesses e realizações, representando uma intersecção entre fatores sociais, ambientais e saúde física (Macêdo *et al.*, 2020).

As entrevistadas também se referem a redução/abandono do lazer (DSC 10) para dar prioridade às atividades universitárias. Além disso, relatam o impedimento de um trabalho remunerado, tanto pela carga horária integral do curso, como pela influência do tempo gasto para a mobilidade entre as ocupações (DSC 9). Macêdo e colaboradores (2020) relacionam o impacto à produtividade com agentes estressores, como congestionamentos, tempo de deslocamento entre a residência e o local de atividade e qualidade do transporte. Esses fatores podem contribuir para a deterioração da qualidade de vida, uma vez que a mobilidade está diretamente ligada ao bem-estar e ao autocuidado, permitindo o exercício da autonomia no cotidiano, como referido por participantes do presente estudo.

Considerando a mobilidade como parte da vida das estudantes, é possível relacioná-la às implicações nas ocupações mencionadas no estudo, refletindo diretamente no desempenho ocupacional, visto que a falta de disposição física e a fadiga prejudicam tanto as atividades cotidianas quanto os estudos e lazer, e são apontadas como modificadas por aspectos relacionados à mobilidade (DSC 3). Entre as ocupações desempenhadas pelo ser humano, podemos destacar as atividades de autocuidado como necessárias para seu desenvolvimento, visto que são constituintes da saúde e do bem-estar, e necessárias para manutenção de sua vida (AOTA, 2020). Podem ser vistas também como meios de promoção de saúde, que refletem carinho e respeito pela própria saúde física e mental (Silva *et al.*, 2022).

Foi possível observar que as participantes relatam impactos no autocuidado (DSC 4, 5, 6) e diretamente em sua autoestima pela falta de tempo para cuidar de si. A ausência de autocuidado se manifesta pela falta de tempo para escolher uma roupa, lavar o cabelo, ou não usar maquiagem por causa do calor intenso do ônibus. Diante da importância do autocuidado, Silva e colaboradores (2022) afirmam que a diminuição da prática dessas atividades básicas pode se relacionar com uma queda nas tarefas de produtividade e desinteresse em outras áreas da vida do indivíduo, como o lazer.

Ainda no campo do autocuidado, o sono foi a ocupação mais mencionada como prejudicada (DSC 4). O sono é uma atividade fisiológica do ser humano, exerce um papel no padrão de descanso e influencia diretamente a saúde, o bem-estar, a qualidade de vida e a capacidade de funcionamento (Matos *et al.*, 2024, Vieira *et al.*, 2022). Ademais, o mesmo estudo afirma que um sono reparador permite que o sujeito desempenhe suas atividades de forma ativa, possibilitando a busca de algo para além da mera sobrevivência, como outras ocupações significativas.

Dessa forma, sendo uma das ocupações essenciais para a vida humana, além de uma necessidade biológica, o sono pode ser entendido como um alicerce para as outras atividades realizadas durante a vigília, e assim uma má qualidade no sono impacta diretamente no cotidiano das pessoas (DSC 7, 8, 9). Graner e Ramos-Cerqueira (2019) complementam afirmando que a sonolência e má qualidade do sono podem estar associados ao sofrimento psíquico entre universitários.

Como referido pelas participantes, devido ao curto tempo disponível na rotina universitária, afetada pelo desgaste com a mobilidade, outras ocupações são privilegiadas em detrimento do lazer (DSC 10), sendo essa uma atividade constantemente

abandonada e negligenciada. O lazer é uma atividade social essencial para todos os indivíduos e deve ser reconhecido como uma necessidade fundamental na vida (AOTA, 2020). Também Acácio e colaboradores (2021) corroboram que o lazer contribui para uma melhor qualidade de vida e favorece um desempenho satisfatório nas atividades acadêmicas e extracurriculares. Foi possível constatar que devido a problemas de mobilidade, as participantes limitam o deslocamento para fins produtivos (educacionais), e essa segregação espacial impede pleno gozo ao acesso de oportunidades de integração social.

Nesse sentido, Araújo e colaboradores (2011) trazem que é fundamental que cada indivíduo se mantenha conectado à comunidade para manter seu senso de valor. Promover atividades de lazer, com autonomia e segurança, possibilita que os indivíduos explorem alternativas de entretenimento fora de seus bairros, fazendo uso do transporte público. Isso não apenas melhora a qualidade de vida de todos os usuários do espaço urbano, mas também assegura o exercício da cidadania de forma plena em suas vidas e ocupações.

As condições de mobilidade urbana e o tempo despendido nos deslocamentos são fatores que influenciam o desempenho ocupacional, as relações sociais e a qualidade de vida (Silva, 2020; Elvir, 2017), como observado no presente estudo.

Por fim, ao refletirem sobre possível participação institucional para solução das dificuldades da mobilidade ao desempenho ocupacional, as participantes destacaram medidas que a coordenação do curso poderia adotar, adaptando horários, compatibilizando os deslocamentos diários para aulas e estágio fora do campus, adaptando o local de moradia e de atividades acadêmicas em função da distância entre esses (DSC 13). Também apontam como possibilidades para solucionar problemas enfrentados, a articulação do curso com outros departamentos e com órgãos governamentais para a busca de melhorias do transporte e vias com destino à universidade.

É compreensível que as expectativas se dirijam à coordenação, como nível de gestão mais próximo, e que sejam apresentadas medidas possíveis de implementação imediata no planejamento do curso. No entanto, estudos reforçam que as soluções para os problemas na mobilidade urbana precisam ser construídas através de políticas públicas integradoras, com a contribuição de vários olhares e conhecimentos, e que essas possam ouvir a população (Alvim *et al.*, 2024; Cunha & Barbosa, 2022; Silva, 2020; Silva-Martins & Gonzales-Taco, 2020; Siqueira & Souza, 2020).

Em seu estudo, Reis e Vêras (2024, p. 553) concluem que a “mobilidade seja uma ferramenta efetiva para a equidade e melhoria das condições de vida da população” por enfrentar desigualdades e favorecer o acesso a direitos como trabalho, educação, saúde, cultura, lazer, convivência social e familiar. Essas são as aspirações das participantes desse estudo.

5. Conclusão

Diante de queixas de que más condições de mobilidade urbana prejudicavam suas ocupações e a própria saúde, a pesquisa buscou compreender como aspectos da mobilidade urbana se expressam no desempenho ocupacional de estudantes de um curso de Terapia Ocupacional. Identificaram-se problemas como o tempo de deslocamento e a baixa qualidade dos meios de transporte, das vias e do gerenciamento do trânsito, que impactam negativamente as ocupações das participantes, principalmente o estudo, autocuidado e lazer. Além disso, fatores estressores da mobilidade urbana atingem-nas pessoalmente, sendo referidos como razão de esgotamento físico e mental, com prejuízo da produtividade e na vinculação às ocupações necessárias e desejáveis.

Ainda que o estudo tenha uma limitação por conta da pequena população participante, os resultados reforçam a importância de compreender a mobilidade urbana para a saúde e a condição ocupacional e mostra sintonia com a literatura, podendo contribuir para o bem-estar social e pessoal de estudantes. O estudo ainda aponta demandas gerenciáveis pelo curso/universidade para que o planejamento acadêmico favoreça a reorganização dos horários e dos campos de formação no

território, acolhendo as dificuldades de deslocamento de estudantes e oferecendo espaços de cuidado, repouso e estudo na instituição de ensino.

Referências

- Acácio, M. da S.; Reis, M. C. da S.; Moreira, S. L. de B.; Lins, A. E. dos S.; Souza, M. A. & Barros, A. R. (2021). Lazer: uma ocupação significativa em estudantes de Terapia Ocupacional. *Research, Society and Development*, 10(11), e89101119442. <https://doi.org/10.33448/rsd-v10i11.19442>
- Alvim, A.; Izaga, F. & Claps, R. (2024). Mobilidade urbana em perspectiva: novos olhares sobre as dinâmicas da cidade contemporânea. *Cadernos Metrópole*, 26, 413–421. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-6000>
- American Occupational Therapy Association (AOTA). (2020). Occupational Therapy Practice Framework: domain and process 4th edition. *The American Journal Of Occupational Therapy*, 74(2), 1-87. [Versão portuguesa traduzida por Gomes, M. D.; Teixeira, L.; Ribeiro, J. - Enquadramento da Prática da Terapia Ocupacional: Domínio & Processo 4ª Edição.]. https://www.researchgate.net/publication/357242882_Enquadramento_da_Pratica_da_TERAPIA_OCUPACIONAL_Dominio_Processo_4_Edicao
- Araújo, M. R. M.; Oliveira, J. M.; Jesus, M. S.; de Sá, N. R.; dos Santos, P. A. A. C. & Lima, T. C. (2011). Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia & Sociedade*, 23, 574–582.
- Barros, A. da S. X. (2015). Expansão da educação superior no Brasil: limites e possibilidades. *Educação & Sociedade*, 36(131), 361–390. <https://www.scielo.br/j/es/a/NGJT56LBxz9VCDCp7gr86Tf/?format=pdf>
- Bertossi, T. S.; Cardinalli, I. & Silva, C. R. (2023). Construção identitária profissional: percepção de estudantes de Terapia Ocupacional. *Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional*, 31, e3489. <https://doi.org/10.1590/2526-8910.ctoAO267434891>
- Brasil (2012). *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012*: Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades. https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf
- Brasil (2022). *Censo da educação superior 2020*: Notas estatísticas. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep). https://download.inep.gov.br/publicacoes/institucionais/estatisticas_e_indicadores/notas_estatisticas_censo_da_educacao_superior_2020.pdf
- Brasil. (2024). *Censo da educação superior 2023*: Notas estatísticas. Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (Inep).
- Carvalhoes, F. & Ribeiro, C. A. C. (2019). Estratificação horizontal da educação superior no Brasil. *Tempo Social*, 31(1), 195–233. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2019.135035>
- Coimbra, C. L.; Silva, L. B. & Costa, N. C. D. (2021). A evasão na educação superior: definições e trajetórias. *Educação E Pesquisa*, 47, e228764. <https://doi.org/10.1590/S1678-4634202147228764>
- Constantinidis, T. C. & Matsukura, T. S. (2021). Saúde mental de estudantes de Terapia Ocupacional: revisão de escopo. *Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional*, 29, e2139. <https://doi.org/10.1590/2526-8910.ctoAR2139>
- Cordeiro, J. J. R. (2005). *Validação da Lista de Identificação de Papéis Ocupacionais em pacientes portadores de doença pulmonar obstrutiva crônica (DPOC) no Brasil* (Dissertação de mestrado). Universidade Federal de São Paulo, São Paulo.
- Correia, R. L.; Bento, H. J. de A.; Pelosi, M. B. & Cabral, I. M. (2023). Desafios para a permanência de estudantes cotistas na graduação em Terapia Ocupacional. *Revista de Terapia Ocupacional da Universidade de São Paulo*, 33(1–3), e209733. <https://doi.org/10.11606/issn.2238-6149.v33i1-3e209733>
- Costa-Marinho, M. L. (2015). O discurso do sujeito coletivo: Uma abordagem quali-quantitativa para pesquisa social. *Trabajo Social Global*, 5(8), 90–115. <https://doi.org/10.30827/tsg-gsw.v5i8.3093>
- Cunha, M. M. & Barbosa, A. S. (2022). Deslocamentos urbanos e o acesso a serviços públicos. *Revista Direitos, Trabalho e Política Social*, 8(15), 193–213. <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/rdtps/article/view/13681>
- Elvir, M. A. M. (2017). *Mulher e mobilidade urbana, uma perspectiva de classe*: Retratos da mobilidade de mulheres da comunidade do Coque em Recife (Mestrado), Universidade Federal de Pernambuco].
- Figueiredo, M. O. et al. (2018). Terapia ocupacional: uma profissão relacionada ao feminino. *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, 25(1), 115–126.
- Gomes, J. X.; Fontes, L. S. & Bracarense, L. S. F. (2023). Análise das barreiras de acesso ao ensino superior no Brasil e as políticas públicas existentes. In E. C. Wenceslau (Org.), *Práticas em ensino, conservação e turismo no Brasil: Volume 2* (Cap. 4). Reconnecta Soluções. <https://www.researchgate.net/publication/373549293>
- Graner, K. M. & Ramos-Cerqueira, A. T. de A. (2019). Revisão integrativa: sofrimento psíquico em estudantes universitários e fatores associados. *Ciência & Saúde Coletiva*, 24(4), 1327–1346. <https://doi.org/10.1590/1413-81232018244.09692017>
- Guimarães, E. M.; Silva, V. A.; Bertolucci Júnior, L.; Ferreira, E. W.; Souza, H. F. S. & Oliveira, A. S. (2022). A interiorização do ensino superior e a mobilidade estudantil reversa nos pequenos municípios. In F. C. Macedo; A. Monteiro Neto & D. J. Vieira (Orgs.). *Universidade e território*: Ensino superior e desenvolvimento regional no Brasil do século XXI (Cap. 12). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). <https://doi.org/10.38116/978-65-5635-030-1>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). (2024). *Panorama dos municípios: Recife (PE)*. <https://cidades.ibge.gov.br/panorama-impresso?cod=2611606>

- Kneib, E. C. (2017). Mobilidade urbana e qualidade de vida: Do panorama geral ao caso de Goiânia. *Revista UFG*, 14(12). <https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48420>
- Lefevre, F.; Lefevre, A. M. C. & Marques, M. C. C. (2009). Discurso do sujeito coletivo, complexidade e auto-organização. *Ciência & Saúde Coletiva*, 14(4). <https://doi.org/10.1590/S1413-81232009000400025>
- Lefevre, F. & Lefevre, A. M. C. (2014). Discurso do sujeito coletivo: Representações sociais e intervenções comunicativas. *Texto & Contexto Enfermagem*, 23(2), 502–507. <https://doi.org/10.1590/0104-07072014000000014>
- Lima, E. M. F. A. (2021). Terapia ocupacional: uma profissão feminina ou feminista? *Saúde em Debate*, 45(Especial 1), 154–167. <https://doi.org/10.1590/0103-11042021E112>
- Matos, L. C.; Rebellato, C.; Lopes, C. B. B. & Nascimento, J. S. (2024). Impactos das alterações de sono no desempenho ocupacional: Percepções de pessoas idosas. *Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional*, 32, e3728. <https://doi.org/10.1590/2526-8910.ctoAO286837281>
- Melo, C. H.; Salado, C. J. S.; Veríssimo, J. & Mendonça, O. V. (2023). *Terapia ocupacional: Transformando cotidianos* (pp. 1–8). CREFITO 3. <https://www.crefito3.org.br/dsn/pdfs/2023/10/terapia-ocupacional-transformando-cotidianos.pdf>
- Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL). (2021). *Boletim de logística: O Brasil e a mobilidade urbana*. Empresa de Planejamento e Logística. <https://ontl.epl.gov.br/wp-content/uploads/2021/02/Mobilidade-Urbana.pdf>
- Oliveira Lima, I. & Regina Arruda, S. (2020). Evolução e expansão da educação superior no Brasil: uma revisão bibliográfica. *Perspectivas E Diálogos: Revista De História Social E Práticas De Ensino*, 2(2). <https://www.revistas.uneb.br/nhipe/article/view/9448>
- Pereira et al. (2018). *Metodologia da pesquisa científica*. [Free ebook]. Editora da UFSM.
- Pereira, P. S. (2018). Mobilidade urbana: O deslocamento através do transporte público urbano e o que isso afeta na vida do estudante de Biblioteconomia da UFRJ. In *Anais do XLI Encontro Nacional de Estudantes de Biblioteconomia e Documentação* (pp. 1–12). Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. <https://app.uff.br/riuff/handle/1/12790>
- Queiroz, V. M. & Delcol, R. F. R. (2022). Transporte público coletivo no contexto acadêmico: Análise dos estudantes da UFMS, Campus de Três Lagoas-MS. *Caderno Prudentino de Geografia*, 44(4), 109–133. <https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/8967/6802>
- Reis, E. C. G. & Vêras, M. P. B. (2024). Desigualdades sociais, territórios da vulnerabilidade e mobilidade urbana. *Cadernos Metrópole*, 26(60), 537–560. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2024-6007>
- Risemberg, R. I. C., Wakin, M., & Shitsuka, R. (2026). A importância da metodologia científica no desenvolvimento de artigos científicos. *E-Acadêmica*, 7(1), e0171675. <https://doi.org/10.52076/eacad-v7i1.675>
- Sales, R. S. F. (2013). *Políticas públicas e sua implementação: Um estudo de caso da política de mobilidade urbana da região metropolitana do Recife* (Dissertação de mestrado). Universidade Federal de Pernambuco. <https://repositorio.ufpe.br/bitstream/handle/123456789/1/arquivo.pdf>
- Santos, C. A. dos; Pereira, G. de Q. & Pilatti, L. A. (2025). Análise dos fatores determinantes da evasão no ensino superior brasileiro e propostas de mitigação. *Revista on Line De Política e Gestão Educacional*, 29(00), e025014. <https://doi.org/10.22633/rpge.v29i00.20180>
- Sena, S. C. T.; Jardim Filho, J. L. V. & Pietrafesa, P. A. (2019). Mobilidade urbana vivenciada por alunos da escola pública (EJA) Goiânia: Estudo de caso. *Revista de Desenvolvimento Econômico – RDE*, 2(43), 317–343. <https://revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/view/6300>
- Shitsuka, R. et al. (2014). *Matemática fundamental para tecnologia*. (2ed). Editora Érica.
- Silva, C. S. G. (2020). Transporte público como instrumento de efetivação do direito ao desenvolvimento urbano e rural. *Revista Jurídica Luso-Brasileira*, 6(4), 575–606. <https://www.cidp.pt/publicacao/revista-juridica-lusobrasileira-ano-6-2020-n-4/209>
- Silva, P. V. S.; Rodrigues, A. C. G.; Silva, B. R. & Montenegro, K. S. (2022). O impacto do período de pandemia no desempenho ocupacional dos estudantes da área da saúde da Universidade do Estado do Pará – Campus Belém. *Research, Society and Development*, 11(1), e49211125229. <http://dx.doi.org/10.33448/rsd-v11i1.25229>
- Silva, S. V.; Dall'Alba, R. & Delduque, M. C. (2023). Mobilidade urbana e determinação social da saúde: Uma reflexão. *Saúde e Sociedade*, 32, e220928pt. <https://doi.org/10.1590/S0104-12902023220928pt>
- Silva-Martins, J. V. & Gonzales-Taco, P. W. (2020). Mobilidade urbana no contexto de cidades inteligentes: Uma análise bibliométrica e de conteúdo. *Procesos Urbanos*, 7(2), 1–15. <http://dx.doi.org/10.21892/2422085x.497>
- Siqueira, A. C. C. & Souza, E. B. C. (2020). Desafios e políticas de desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana e rural. *Formação (Online)*, 27(52), 51–75. <https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/7145/5935>
- Sousa, J. C. T.; Ávila, L. K. & Cardoso, L. G. S. (2020). Perfil sociodemográfico de discentes em instituição de ensino superior privada na área da saúde. *Arquivos Médicos dos Hospitais e das Faculdades de Ciências Médicas*, 65(1), 1–8. <https://doi.org/10.26432/1809-3019.2020.65.002>
- Souza, E. M. & Almeida, L. P. (2019). Políticas públicas para a educação superior no Brasil e a mobilidade estudantil interna. *Trayectorias Humanas Trascontinentales – TraHs*, (número especial 4). <https://doi.org/10.25965/trahs.1502>
- TomTom. (2024). *Traffic Index ranking*. <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/>
- Universidade Federal de Pernambuco. (2024). *Relatório de gestão UFPE-2023*. Diretoria de Controladoria/Gabinete do Reitor. <https://www.ufpe.br/documents/3224513/0/RELATO%C2%B4RIO+DE+GEST%C3%83O+-+UFPE+2023.pdf>

Vieira, V.F.M.; Lima, A.S.O.; Lopes, K.L.P., K.; Cruz, T.F.S.; Freitas, A.P.G., A.; Naves, J.D.B.D & Pena, L.V.P. (2022). Uma síndrome de Burnout e fatores associados em estudantes da área da saúde: uma análise transversal. *Revista Baiana de Enfermagem*, 36. <https://doi.org/10.18471/rbe.v36.47376>

Zanni, K. P.; Bianchin, M. A. & Marques, L. H. N. (2009). Qualidade de vida e desempenho ocupacional de pacientes submetidos à cirurgia de epilepsia. *Journal of Epilepsy and Clinical Neurophysiology*, 15, 114–117.