



REDE DE TRANSPORTE E DINÂMICA REGIONAL: UM ESTUDO SOBRE A MOBILIDADE DOS ESTUDANTES DA UNIVERSIDADE ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA

TRANSPORTATION NETWORK AND REGIONAL DYNAMICS: A STUDY ON THE MOBILITY OF STUDENTS AT THE STATE UNIVERSITY OF FEIRA DE SANTANA

RED DE TRANSPORTE Y DINÁMICA REGIONAL: UN ESTUDIO SOBRE LA MOVILIDAD DE LOS ESTUDIANTES DE LA UNIVERSIDAD ESTADUAL DE FEIRA DE SANTANA

Tainara Sampaio de Moura Santana

Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS)
Bacharel em Geografia, mestranda em Ciências Ambientais (PPGM/UEFS)
tainarapsampaio@gmail.com

Lucas Vinicius Dórea de Souza

Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS)
Licenciando em Geografia
vinedorea@gmail.com

Izadora de Moura Valadares

Universidade Estadual do Ceará (UECE)
Licencianda em Geografia
imouravaladares@gmail.com

RESUMO:

As redes de transportes são importantes para o dinamismo regional, já que é o principal meio de fluxo no Brasil. A presença das duas mais importantes rodovias federais, BR101 e BR-116, torna o município de Feira de Santana atrativo para projetos de centros logísticos ancorados no modal rodoviário. Como capital regional B, Feira de Santana possui serviços educacionais que atraem migrantes, ainda que pendulares. Tendo isso em vista, buscou-se analisar a importância dessas redes para a mobilidade dos estudantes da Universidade Estadual de Feira de Santana e suas implicações na dinâmica regional. Para isso, realizou-se entrevistas com 98 estudantes de graduação e pós-graduação, com perguntas sobre qualidade, disponibilidade e frequência do transporte e vias utilizadas. Observou-se, reiteradamente, a baixa qualidade no transporte e nas rodovias, dificultando o trajeto dos estudantes e a sua continuidade nos estudos, ao mesmo tempo que os resultados evidenciam a relevância de assegurar trajetos seguros e eficientes, que integrem os municípios assegurando o acesso à educação e o seu direito de ir e vir com segurança.

Palavras-Chave: Redes. Transporte. Migração Pendular. Ensino Superior. Cidades Médias.

ABSTRACT:



Transportation networks are essential for regional dynamism, as they are the main means of flow in Brazil. The presence of the two most important federal highways, BR-101 and BR-116, makes the municipality of Feira de Santana attractive for logistics center projects anchored in the road transport mode. As a regional capital B, Feira de Santana offers educational services that attract migrants, even if they commute. Considering this, the study aimed to analyze the importance of these networks for the mobility of students at the State University of Feira de Santana and their implications for regional dynamics. To this end, interviews were conducted with 98 undergraduate and graduate students, with questions about the quality, availability, and frequency of transport and the roads used. It was repeatedly observed that the poor quality of transportation and highways makes students' commutes difficult and hinders their academic continuity. At the same time, the results highlight the importance of ensuring safe and efficient routes that integrate municipalities, guaranteeing access to education and the right to move safely.

Keywords: Networks. Transport. Commuting Migration. Higher Education. Medium-Sized Cities.

RESUMEN:

Las redes de transporte son importantes para el dinamismo regional, ya que constituyen el principal medio de flujo en Brasil. La presencia de las dos carreteras federales más importantes, la BR-101 y la BR-116, hace que el municipio de Feira de Santana sea atractivo para proyectos de centros logísticos anclados en el modo de transporte por carretera. Como capital regional de nivel B, Feira de Santana cuenta con servicios educativos que atraen a migrantes, incluso de tipo pendular. Teniendo esto en cuenta, se buscó analizar la importancia de estas redes para la movilidad de los estudiantes de la Universidad Estatal de Feira de Santana y sus implicaciones en la dinámica regional. Para ello, se realizaron entrevistas con 98 estudiantes de grado y posgrado, con preguntas sobre la calidad, disponibilidad y frecuencia del transporte, así como las vías utilizadas. Se observó reiteradamente la baja calidad del transporte y de las carreteras, lo que dificulta el trayecto de los estudiantes y su continuidad en los estudios. Al mismo tiempo, los resultados evidencian la relevancia de garantizar rutas seguras y eficientes que integren los municipios, asegurando el acceso a la educación y el derecho de ir y venir con seguridad.

Palabras clave: Redes. Transporte. Migración Pendular. Educación Superior. Ciudades Medianas.

Introdução

A interiorização das instituições de ensino superior fez parte das diretrizes do conjunto de medidas delineadas pelo governo federal a partir da década de 1990, buscando ampliar não só o ensino, mas o desenvolvimento regional, bem como, para a correção das assimetrias regionais da área impactada em diversos âmbitos, uma vez que a extensão universitária é um dos pés da universidade pública, o que pode refletir em investimentos públicos relacionados à infraestrutura, aumento da demanda por bens e serviços e a geração de emprego e renda (Niquito et al. 2018).



O ensino superior, apesar de sua expansão entre os anos de 2000 e 2010, ainda não está presente em municípios menores, já que a sua concentração está em municípios médios e grandes (Niquito et al. 2018). Nesse caso, os estudantes interessados em cursar o ensino superior passam pelo processo de migração pendular, ou seja, buscam em outros municípios os serviços educacionais não encontrados em seu local de residência.

A pesquisa foi guiada pelos fatores que favorecem a migração pendular, sobretudo jovens e adultos, que em busca do ensino superior se deslocam diariamente rumo a Universidade Estadual de Feira de Santana (UEFS) e aos desafios em que estão envolvidos com a mobilidade e os possíveis prejuízos pessoais e acadêmicos de percorrer longas distâncias diariamente.

Apesar dos aspectos positivos da migração, como o acesso à educação, é importante destacar os fatores negativos associados ao deslocamento diário desses estudantes. É necessário considerar se os recursos financeiros são suficientes para cobrir despesas com transporte e alimentação. Além disso, a exposição a estradas de má qualidade pode trazer implicações para a saúde, como a falta de disponibilidade de cintos de segurança, entre outros riscos.

Assim, o trabalho visa analisar a importância do entroncamento rodoviário de Feira de Santana e suas implicações para os estudantes de outros municípios que frequentam a UEFS.

Procedimentos metodológicos

Após a delimitação da problemática, foi realizada uma revisão de literatura pautada nos conceitos de redes (Côrrea, 2010; Raffestin, 1980); redes para a ciência geográfica (Santos, 1996; Santos, 2000; Santos, 1979); migração pendular (Rebello, 2020); hierarquia urbana (Lima et al. 2016), cidades médias (Maia, 2010; Sposito, 2014), espaço urbano (Carlos, 2007), importância entroncamento rodoviário (Carmo, 2009) e Feira de Santana como capital regional (Freitas, 2014; Santana et al. 2023).

Além disso, a revisão também buscou a análise de dados referentes ao transporte terrestre interestadual superior e inferior a 75 km, classificados como rodoviários e urbanos nos dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e no Departamento Nacional de



Infraestrutura de Transportes (DNIT). Outros dados socioeconômicos foram encontrados no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), resultando no mapa de localização dos municípios de origem e da Região Metropolitana de Feira de Santana.

A elaboração do questionário ocorreu por meio de formulário do Google Forms compartilhado com 98 estudantes de graduação e pós-graduação da UEFS de forma que se estabeleceram dados qualitativos e quantitativos referente a logística de transporte, resultando em tabelas e gráficos.

As perguntas em questão foram: Qual o município, ou distrito de Feira de Santana, de origem; se há transporte direto para a UEFS; qual o tipo de veículo utilizado; se o transporte é gratuito ou pago; se o transporte segue o calendário da UEFS ou do município de origem; nos casos em que o transporte segue o calendário do município de origem, se há a dificuldade de ida à UEFS; A frequência e a qualidade desses transportes; qualidade das vias; se há a frequência de acidentes nas vias e se esses acidentes têm ligação com falta sinalização/problema nas vias; se o trajeto para Feira de Santana foi um fator atrativo para a vinda desses estudantes para a UEFS.

Redes de Transporte: Mobilidade, Integração e Dinâmica Territorial

As operações das redes de transporte ligam uma série de fenômenos e processos geográficos, dada a justaposição de vários elementos que compõem o espaço socialmente produzido. Entre os elementos geográficos, citam-se os fixos, móveis e imóveis. Através do movimento dos passageiros, dos trabalhadores envolvidos, além das leis, normas e decisões, estas são de origem estatal ou empresarial. Há uma contínua interação mutuamente transformadora (Santos, 1996).

Houve uma renovação das perspectivas teóricas sobre redes causada pelas mudanças do final do século XIX, pelas descobertas e avanços científicos. A análise das redes sob nova abordagem, onde no lugar de tratá-la isoladamente, deve-se relacioná-la com a urbanização, com a divisão territorial do trabalho e com a diferenciação crescente que esta introduziu entre as cidades. Sendo, portanto, um instrumento valioso para a compreensão da dinâmica territorial brasileira (Raffestin, 1980, p. 149)



A densificação das redes [...] regionais, nacionais ou internacionais, surge como condição que se impõe à circulação crescente de tecnologia, de capitais e de matérias-primas. A rede aparece como o instrumento que viabiliza exatamente essas duas estratégias: circular e comunicar, sendo duas faces complementares da mobilidade (Raffestin, 1980, p. 147).

Uma das funções essenciais das redes de transporte, incluindo as rodoviárias, é facilitar a circulação de pessoas, mercadorias e informações, promovendo a integração territorial e econômica entre regiões distintas (Santos, 1996; Santos, 2000; Santos, 1979).

Discorrendo acerca da circunstância informacional nas redes geográficas, como o geógrafo Claude Raffestin anteriormente menciona, Corrêa (2011, p. 213) exemplifica que no sistema capitalista há um arranjo espacial das relações imateriais e materiais para o impulsionamento e predomínio da acumulação, em vista que, com sujeito correlacionados com as metrópoles, dispõem de vínculos com entidades de meios informativos a sociedade.

O sistema de movimento rodoviário, conforme assegura Contel (2001, p. 357), é um “conjunto indissociável de sistemas de engenharia (fixos) e de sistemas de fluxos (materiais ou imateriais) que respondem pela solidariedade geográfica entre os lugares”. Sendo, portanto, “um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação” (Corrêa, 2010, p. 279). Mas, essas interações devem ser compreendidas como “parte integrante da existência (e reprodução) e do processo de transformação social e não como puros e simples deslocamentos” (Corrêa, 2010, p. 280).

Ou seja, uma rede por si só, desconsiderando espaço e sociedade, não configuram redes geográficas. Entende-se por redes geográficas o conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos. A superfície da Terra é coberta por inúmeras redes geográficas, que, em função da lógica de mercantilização do capitalismo, tornaram-se mais densas, superando o espaço e o tempo, ou seja, encurtando distâncias e promovendo instantaneidade (Corrêa, 2011).

No caso das redes rodoviárias, essa mobilidade é alcançada por meio de veículos motorizados e não motorizados, ainda que a infraestrutura urbana, historicamente, tenha sido construída priorizando as necessidades dos veículos automotores e incentivando a aquisição de automóveis particulares como solução para os problemas de mobilidade (Santos et al. 2022).



A rede de transporte é composta por cinco diferentes modais: Rodoviário, Ferroviário, Aquaviário, Dutoviário e Aeroviário, entretanto, o modal rodoviário se destaca ao longo das últimas décadas como o mais utilizado, representando 65% (Moreira et. al. 2018 apud. ILOS, 2014).

De acordo com estudos de Moreira et al. (2018), as rodovias representam o principal meio de transporte de cargas no Brasil, devido à flexibilidade e capilaridade que oferecem, permitindo acesso a áreas remotas e facilitando a integração nacional. Historicamente, o desenvolvimento das rodovias no Brasil foi impulsionado pela necessidade de escoar a produção agrícola e mineral para os mercados internos e externos.

Este aspecto é crucial para a agroindústria, que depende de uma logística eficiente para o transporte de produtos perecíveis e de alto volume. Toda a malha de estradas brasileiras foi concebida para interligar os centros econômicos, de produção, de carga e descarga com os portos, estações e aeroportos, a fim de, completar o destino dos produtos.

O papel das rodovias na economia brasileira ainda é destacado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que aponta que cerca de 65% do transporte de cargas no país é realizado por meio rodoviário (ANTT, 2022).

No Brasil são 1,7 milhão de quilômetros de estradas e rodovias, com cerca de 62% de sua utilização para o transporte de cargas em território nacional, equivalente a 6% do Produto Interno Bruto brasileiro, segundo dados da ANTT (2022) e DNIT (2014). Ainda que, a maioria das rodovias brasileiras (78,5%) são estradas não-pavimentadas, demonstrando vias de baixa qualidade, além disso, 60,7% dos trechos avaliados em 2022 apresentaram deficiência na sinalização e 64,0% dos trechos avaliados têm falhas na geometria, causando possíveis acidente e reduzindo a trafegabilidade ocasionando diretamente a perda de tempo e dinheiro no transporte de cargas. As rodovias federais correspondem a 7,04%, enquanto as rodovias estaduais-transitórias, estaduais e municipais representam cerca de 92,96% do total.

Na região Nordeste, eram 26.739 km de extensão registrados em 2022, abaixo pode-se verificar dados da qualidade geral das rodovias baianas registradas em 2022 segundo a CNT.



Tabela 01 - Qualidade geral das rodovias do Estado da Bahia, 2022

Estado Geral	Extensão (km)
Ótimas condições	264
Bom estado	2.368
Condições regulares	4.585
Condições ruins	1.694
Péssimas condições	355
Total	7.946

Fonte: CNT, 2022

Além disso, em 2019, o transporte regular de passageiros no Brasil apresentou números significativos. O transporte interestadual superior a 75 km registrou 39.741.130 passageiros, enquanto o transporte interestadual inferior a 75 km, conhecido como semiurbano, transportou 39.737.218 passageiros (CNT, 2022).

No ano de 2021, as rodovias federais brasileiras registraram 52.762 acidentes de trânsito com vítimas, representando um aumento de 1,7% em relação ao ano anterior, que teve 51.865 acidentes. Esses acidentes resultaram em um total de 5.391 óbitos, 2,0% a mais do que em 2020, quando foram registrados 5.287 óbitos (CNT, 2022).

Esses dados refletem a complexidade e os desafios da gestão de transporte e segurança nas rodovias brasileiras, evidenciando a necessidade de políticas públicas eficazes para reduzir a quantidade de acidentes e aumentar a segurança dos passageiros.

Rodovias e Migração Pendular: A Dinâmica Regional das Cidades Médias

As rodovias são um dos principais meios de deslocamento intermunicipal, meio utilizado para migração. A decisão de migrar está relacionada com a hierarquia urbana, que afeta a percepção dos migrantes sobre as oportunidades disponíveis. As cidades de maior hierarquia são vistas como locais com mais recursos e serviços, o que pode motivar a migração. Ademais, as decisões de migração são influenciadas não apenas pela atratividade das cidades, mas também pelas condições socioeconômicas das regiões de origem e destino (Lima et al., 2016).



A hierarquia urbana refere-se à organização das cidades em diferentes níveis de importância. Essa hierarquia é parte integrante da estrutura da rede urbana, onde as cidades são interconectadas e influenciam os padrões de migração. Nesse caso, as metrópoles, que estão no topo da hierarquia, geralmente são mais desenvolvidas e têm uma maior capacidade de atrair e reter populações (Lima et al., 2016).

No entanto, as tendências migratórias recentes indicam uma diminuição da atratividade das grandes metrópoles brasileiras, como São Paulo e Rio de Janeiro. Entre 1980 e 2010, essas cidades enfrentam problemas como congestionamento, altos custos de vida e deseconomias de aglomeração, o que reduz sua capacidade de atrair novos residentes. Em contrapartida, cidades médias estão emergindo como importantes centros de crescimento econômico, atraindo migrantes de áreas com menores níveis de renda. Esse redirecionamento da migração para cidades de menor porte reflete uma mudança nas preferências dos migrantes, que buscam contextos de expansão econômica onde a inserção no mercado de trabalho é percebida como menos complexa (Lima et al., 2016).

Quando falamos de migração pendular pensamos nos deslocamentos diários dos sujeitos de um município para outro visando cumprir suas jornadas de trabalho, porém outras atividades cotidianas tais quais estudos e lazer também devem ser inclusos neste conceito. Além disso, deve-se considerar as experiências, ainda que rotineiras, dos sujeitos nesses espaços de convivência. Podendo, inclusive, gerar um sentimento de pertencimento ao lugar ao estabelecer conexões e relações com o espaço e com as pessoas (Rebello, 2020). À medida que os indivíduos convivem, mantêm relações, identificam-se, e constituem uma rede de significados e sentidos tecidos pela história e cultura.

Os arranjos espaciais, as rugosidades abrangem com as interações humanas com território, tendo, assim, laços culturais que indicam a historicidade ambígua daquele *in locus*. O tempo agora é inconstante, não tendo tempo para compreender as transformações morfológicas do espaço urbano. Entende-se que o valor de ocupação do solo, reverbera a identidade coletiva dos espaços transitados socialmente, ocorrendo rupturas no *status quo* (Corrêa, 2011).

Nesse sentido, pode-se entender o espaço como um elemento plástico que se amplia, encolhe, alarga, se distancia e se aproxima mediante a fluidez do capital, incorporando ou



desligando áreas. Feira de Santana e outras cidades do Agreste, como Alagoinhas, integram o espaço definido como Rede Urbana do Recôncavo, sendo o comércio e a posição de encruzilhada a mediação para aproximação desses espaços urbanos com Salvador. Esta é a razão por que Feira de Santana pôde ascender ao papel de centro distribuidor para o Recôncavo e uma grande parte do sertão, função que outrora representavam Santo Amaro, Cachoeira e Nazaré (Santos, 1998).

A reestruturação do espaço elevou Feira de Santana à categoria de cidade média, reconhecida como uma capital regional B, enquanto Cachoeira declina a centro local, sendo um dos motivos para Feira de Santana assumir o papel de centro coletor e distribuidor, conferindo importância regional já nas décadas de 1940 e 1950 graças ao seu entroncamento rodoviário (conferir as rodovias na Figura 01 e Tabela 02) (Santos, 1998).

Tabela 02 - Rodovias pertencentes ao entroncamento rodoviário de Feira de Santana, 2022.

Rodovia	Descrição
BR-116	Rodovia Longitudinal, conecta o norte e sul do Brasil, conhecida como Rodovia Santos Dumont.
BR-324	Rodovia Diagonal, liga Salvador a Balsas - MA, sendo seu principal trecho, Salvador/Feira.
BR-101	Rodovia Longitudinal, percorre o litoral do Brasil e passa pela região de Feira de Santana.
BA-502	Rodovia de Ligação, conecta Feira de Santana a São Gonçalo dos Campos.
BA-503	Rodovia de Ligação, conecta a cidade a áreas próximas, facilitando acesso a áreas rurais.
BA-052	Rodovia Radial, conhecida como Estrada do Feijão, liga Feira de Santana a outras cidades

Fonte: CNT, 2022

Conforme Maia et al., 2010, p. 18, “a cidade média seria aquela que está entre uma cidade pequena e uma cidade grande, ou seja, teria uma dimensão populacional e de malha urbana intermediária”. Sposito ainda complementa:

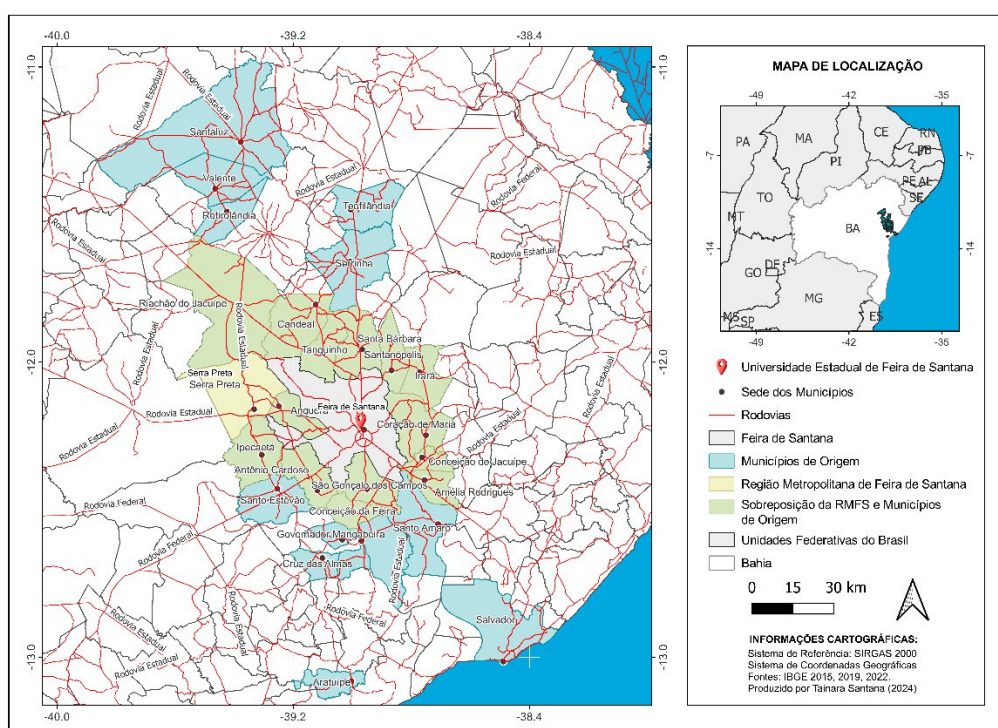
Cidades médias são aquelas que apresentam população entre 100 mil e 500 mil habitantes e que desempenham papel importante como centros regionais de serviços, comércio e indústria, atendendo a demandas de áreas urbanas e rurais circunvizinhas (SPOSITO et al., 2014, p. 26).

Essa categoria de cidade é fundamental para o equilíbrio e desenvolvimento das regiões brasileiras, por ajudarem a descentralizar a oferta de serviços e oportunidades, reduzindo a pressão sobre as grandes metrópoles. Assim, a cidade serve como um centro



coletor e distribuidor para o Recôncavo Baiano e outras regiões do sertão, facilitando o fluxo de mercadorias (Freitas, 2014; Santos, 1998). Historicamente, esta posição foi consolidada pelas funções de entroncamento rodoviário e pela instalação de indústrias como o Centro Industrial do Subaé (CIS) na década de 1970 (Santana et al. 2023; Freitas, 2014)

Figura 1 - Mapa de Localização dos Municípios de Origem dos Estudantes da Universidade Estadual de Feira de Santana, 2024



O crescimento populacional e econômico de Feira de Santana foi fortemente impulsionado pelas rodovias. As rodovias permitiram a redistribuição de bens e mercadorias, estabelecendo o município como um ponto estratégico de passagem para migrantes nordestinos em direção a São Paulo (Carmo, 2009). A BR-116, atravessando Feira de Santana desde 1933, e a BR-101, inaugurada nas décadas seguintes, transformaram a cidade em um importante entroncamento rodoviário (conferir Tabela 02). Essas conexões rodoviárias não apenas facilitaram o trânsito de pessoas e mercadorias, mas também estimularam a expansão do setor terciário, tornando a cidade um principal centro comercial e de serviços no interior da Bahia (Santana et al. 2023).



A industrialização em Feira de Santana, especialmente a partir da criação do Centro Industrial do Subaé (CIS) em 1970, acelerou significativamente a migração rural-urbana. Promessas de melhores condições de vida e a modernização agrícola atraíram muitos trabalhadores rurais para a cidade. A população urbana de Feira de Santana mais do que dobrou entre 1960 e 1970. No entanto, essa rápida urbanização também trouxe desafios, como a necessidade de formação profissional e ajustes no sistema educacional para atender à nova demanda de mão de obra qualificada (Santana et al. 2023).

Diante disso, o corpo estudantil dos municípios menores circunvizinhos depende dos serviços educacionais disponibilizados por Feira de Santana, principalmente o acesso ao ensino superior, como a UEFS.

Sob as Perspectivas dos Migrantes: As Narrativas sobre Transporte Rodoviário

Dentre os municípios de origem dos estudantes, foram registrados 26, dos quais, o único município da Região Metropolitana de Feira de Santana que não consta nos resultados é Serra Preta (Conferir Figura 01 e 02). Além desses, há 21 estudantes de distritos de Feira de Santana. Ressalta-se que essa é uma amostragem e não abrange de fato todos os estudantes da universidade, mas serve como análise preliminar da migração pendular realizada por esses estudantes.

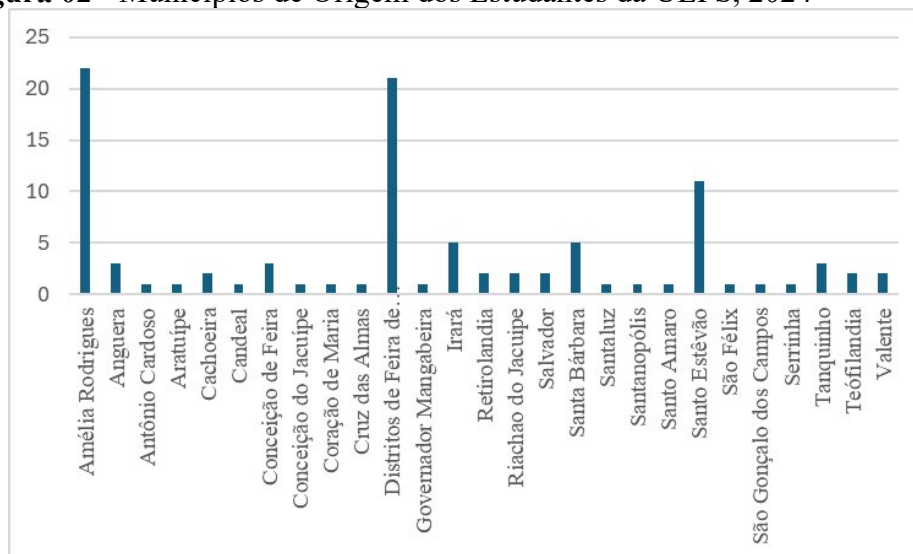
Em entrevista houve relatos que demonstram lotação e riscos associados à realização de percursos sem cinto de segurança: “o transporte que utilizo está sempre lotado e com pessoas até a porta, muitos em pé. São quase 2h de trajeto e, sendo uma das últimas pessoas a entrar, por conta do meu ponto, sempre venho em pé”. Ela ainda argumenta que “já chegaram a ocorrer desmaios e quedas durante o percurso”. Observa-se que 87,5% dos transportes utilizados são ônibus e 14,3% são vans, sendo que o segundo, por ter um tamanho reduzido pode provocar superlotação.

Outra questão que acarreta superlotação é o fato de a cada semestre haverá ingressos, enquanto os veteranos, por motivos diversos, continuam cursando: “permanece a mesma quantidade de frota, sendo que há novos estudantes todos os semestres e tem pessoas que levam mais tempo na UEFS, seja por ter mais semestres ou por repetir alguma disciplina, então sempre tem superlotação”. Outro comentário registrado foi: “o ônibus vai tão lotado que



nem tem espaço para as pessoas irem em pé. Já foi prometido várias vezes que seria disponibilizado outro ônibus, mas isso nunca aconteceu”. Demonstrando, portanto, a necessidade de maior fiscalização e adequação do serviço de acordo com a demanda.

Figura 02 - Municípios de Origem dos Estudantes da UEFS, 2024



Fonte: entrevista realizada pelos autores.

Quanto às possíveis faltas e atrasos, um dos entrevistados menciona que: “os ônibus quebram constantemente, o que provoca atraso e faltas” e outro reforça: “no papel, o calendário seguido é o de Feira de Santana, mas na prática ele segue o de Amélia Rodrigues. Então quando as escolas daqui estão em recesso, mas tem aula na UEFS, o ônibus não roda, e eu e os outros alunos temos que nos virar para ir às aulas. Muitas vezes faltamos aula nesse período, porque não temos condições de pagar transporte”. Segundo as entrevistas, 51,1% dos transportes seguem o calendário do município de origem em detrimento do calendário da UEFS/Feira de Santana, ou seja, ainda que tenha aula na UEFS, se for feriado no município de êxodo, não é fornecido o transporte, os estudantes são obrigados a faltar às aulas ou pagar por transporte particular.

O que reflete nos 80% dos entrevistados que relataram dificuldade em conseguir transporte durante os feriados municipais e fins de semana: “sobre o calendário, o meu segue o de Feira de Santana, mas quando chega próximo ao final de semana temos que ficar no pé da prefeitura para ter ônibus nos sábados letivos”.



Além disso, durante as entrevistas, houve relatos sobre a falta de amparo dos municípios. Um dos entrevistados compartilhou: “geralmente na ida eu vou no ônibus escolar disponibilizado pelo município para alunos da rede municipal/estadual de educação. Na volta, eu preciso pegar uma van ou o ônibus coletivo da região”. O transporte funciona por semestre, então ao final das aulas ele se encerra. Isso dificulta a vida de quem faz pesquisa e precisa frequentar a UEFS durante as férias. Além disso, muitas vezes o transporte não roda na semana das provas finais. Então quem precisa fazer final tem que pagar transporte caso não queira reprovar na disciplina. E em relação a isso, 44,9% dos estudantes relataram que o transporte só está disponível durante o período específico do semestre.

Quanto à qualidade do transporte e das vias utilizadas pelos estudantes da UEFS apresenta-se um panorama preocupante. Apenas 2% das vias são consideradas boas, enquanto 26,5% são regulares e 38,8% são ruins, demonstrando ligação com a Tabela 01 sobre qualidade geral das rodovias da Bahia. Esta situação se reflete na avaliação da qualidade do transporte utilizado, já que estradas ruins em trajetos longos e diários culminam em transportes defeituosos, nesse sentido, somente 2% o classificam como muito bom e 26,5% como bom, com uma maioria de 38,8% considerando-o mediano, e 32,6% avaliando-o como ruim ou muito ruim.

A correlação entre a qualidade das vias e a incidência de acidentes de trânsito é evidente nas entrevistas. Muitos entrevistados relataram ser comum deparar-se com acidentes no trajeto, frequentemente relacionados à geometria das vias e à presença de buracos. A imprudência dos motoristas e as condições climáticas adversas, como dias de chuva, também contribuem significativamente para esses acidentes. Embora alguns apontem que a via é satisfatória e os acidentes se devem mais à imprudência dos motoristas, a falta de sinalização e os problemas na pista são frequentemente citados como causas dos acidentes.

Apesar das dificuldades aqui mencionadas, quando questionados sobre o trajeto para Feira de Santana ser um atrativo para esses estudantes, um dos entrevistados menciona: “Escolhi morar em Amélia Rodrigues porquê o município dispõe de transporte gratuito para a UEFS”, nesse sentido, ainda que a qualidade do transporte e das vias seja duvidosa, há estudantes, pertencentes à outros municípios, que escolheram Amélia Rodrigues para residir em busca de acesso gratuito a uma instituição de ensino superior pública, como a UEFS.



Assim, Amélia Rodrigues interpreta o papel de intermédio entre municípios mais distantes e Feira de Santana, possibilitando que o estudante mantenha um vínculo mais próximo a suas raízes, cultura e familiares enquanto garante o acesso ao ensino superior. O que reforça a importância de um transporte gratuito e de qualidade, pois “eu não conseguiria pagar para frequentar”, “é mais próximo de casa, mais fácil de chegar do que a capital, por exemplo”.

Dentre o resultado das entrevistas, observa-se que 63,3% dos transportes são gratuitos, enquanto 36,7% são pagos. Outro estudante ainda relata que quando as aulas são em um único turno custa R\$ 70,00 para locomover-se, mas se for em período integral (manhã e tarde) precisa desembolsar R\$ 280,00, pois para Teofilândia não há transporte gratuito ligado à UEFS. Muito menos um para a área rural de Teofilândia, em alguns casos quando há férias/recessos é necessário recorrer especificamente ao Terminal Rodoviário de Feira de Santana, culminando em gastos extras para deslocar-se do terminal para a universidade e do Terminal Rodoviário de Teofilândia para a área rural onde residem, porém, ainda assim, é menos custoso que estudar em Salvador, por exemplo.

Essa não é uma questão exclusiva de Teofilândia, pois segundo os entrevistados 26,5% dos municípios em questão não possuem transporte direto para a UEFS, o que modifica a logística dos estudantes que precisam pagar outros transportes para completar sua mobilidade até a instituição.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É necessário proporcionar condições para que as cidades de médio porte possam se desenvolver, aproveitando suas potencialidades. Destacou-se no estudo a importância de Feira de Santana como cidade intermediária de serviços e bens de consumo para municípios menores, principalmente os circunvizinhos pertencentes a RMFS. Evidencia-se a importância do entroncamento rodoviário de Feira de Santana e suas implicações para os estudantes da UEFS.

Observou-se que, apesar dos avanços na interiorização das instituições de ensino superior, muitos estudantes ainda enfrentam desafios significativos relacionados ao deslocamento diário. A migração pendular desses estudantes é impulsionada pela busca de melhores oportunidades educacionais, que não estão disponíveis em seus municípios de



origem, refletindo a persistente concentração de instituições de ensino superior em cidades médias e grandes.

A concentração de instituições de ensino superior em cidades médias e grandes não deve ser necessariamente vista como um problema, contudo é imprescindível facilitar os trajetos desses municípios, para que possam exercer seus direitos de ir e vir e a garantia de acesso à educação com qualidade e segurança.

As iniciativas devem incluir a pavimentação das estradas, melhorias na sinalização, e a oferta de transporte gratuito e de qualidade que atenda às necessidades dos estudantes, sincronizado com os calendários acadêmicos.

A elevada porcentagem de estradas não-pavimentadas e os altos índices de acidentes evidenciam os desafios a serem enfrentados. Sobretudo quando se observa que, mesmo em trajetos acima de 75 km, muitos estudantes ficam em pé, sem a possibilidade de utilizar cinto de segurança, pondo suas vidas em risco. A melhoria da infraestrutura rodoviária é necessária para coibir possíveis acidentes.

Por fim, ressalta-se que este é um estudo preliminar com uma pequena amostragem, que deve ser ampliado em futuras pesquisas. Estudos subsequentes podem aprofundar a análise das redes de transporte em outras regiões, comparando diferentes modais e suas implicações para a mobilidade e o desenvolvimento regional. Sugerimos também a investigação das experiências subjetivas dos estudantes no contexto da migração pendular, explorando como suas rotinas de deslocamento influenciam suas vidas acadêmicas e pessoais.

REFERÊNCIAS

CARMO, René Becker Almeida. **A urbanização e os assentamentos subnormais de Feira de Santana**. 2009. 360 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009.

CONTEL, F. B. Os sistemas de movimento do território brasileiro. In: Milton SANTOS; Maria Laura Silveira. (Org.). Brasil. **Território e Sociedade na Aurora do Século XXI**. 1ed. São Paulo: Record, 2001, v., p. 357–374.

CORREA, R. L. Rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado. *Cidades*. Vol. 1, n. 1. **Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos**, 2004. p.65-78.



DNIT. **SISTEMA VIÁRIO NACIONAL.** Disponível em <http://www.dnit.gov.br/sistemanacional-de-viacao/snv-2014-1>. Acesso em 22 jul 2024.

FREITAS, Nacelice Barbosa. **O descoroamento da Princesa do Sertão: de "chão" a território, o "vazio" no processo de valorização do espaço.** 2014. 416 f. Tese (Pós-Graduação em Geografia) - Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2014.

LIMA, Ana Carolina C.; SIMÕES, Rodrigo; HERMETO, Ana Maria. Desenvolvimento regional, hierarquia urbana e condição de migração individual no Brasil entre 1980 e 2010. **EURE (Santiago)**, v. 42, n. 127, p. 29-54, 2016.

MOREIRA, Marco Antonio Laurelli; JUNIOR, Moacir Freitas; TOLOI, Rodrigo Carlo. O transporte rodoviário no Brasil e suas deficiências. **REFAS: Revista FATEC Zona Sul**, v. 4, n. 4, p. 5, 2018.

NIQUITO, Thais Waideman; RIBEIRO, Felipe Garcia; PORTUGAL, Marcelo Savino. Impacto da criação das novas universidades federais sobre as economias locais. **Planejamento e políticas públicas**, n. 51, 2018.

RAFFESTIN, C. (1993). **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática.

REBELLO DE LIMA FRANCELINO, Sandra Maria. Migração pendular de estudantes universitários na região de Aquidauana-Mato Grosso do Sul-Brasil. **Trayectorias Humanas Trascontinentales**, n. 6, 2020.

SANTANA, Tainara Sampaio de Moura; DANTAS, Érica de Jesus; SANTOS, Nívea Oliveira. Processo de Migração e as Políticas Educacionais em Feira de Santana - BA entre as décadas de 1960-1970. **X Encontro Nacional de Ensino de Geografia – Fala Professor(a)!**, Fortaleza, 2023.

SANTOS, Janio Laurentino de Jesus; SANTOS, Luiz Eduardo Pereira Ferreira dos. Planejamento e mobilidade urbana no Brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade. **Revista de Direito da Cidade**, v. 14, n. 1, p. 113 –137, 2022.

SANTOS, M. (1979). **O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos.** São Paulo: Editora Francisco Alves.

SANTOS, M. (1996). **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** São Paulo: Editora Hucitec.

SANTOS, M. (2000). **Por Uma Outra Globalização: Do Pensamento Único à Consciência Universal.** Rio de Janeiro: Record.