

Transporte Público e a Rotina Acadêmica: Avaliação da Mobilidade dos Estudantes da UFPI, Teresina–PI (2022 A 2024)

Public Transportation and Academic Routine: An Evaluation of Student Mobility at UFPI,
Teresina–PI, from 2022 to 2024

Raiana Araújo Gomes

Graduanda do curso de geografia pela Universidade Federal do Piauí
Email: raiana.gomes@ufpi.edu.br

Mário Ângelo de Meneses Sousa

Doutor em Desenvolvimento em Meio Ambiente - em Rede pela Universidade Federal do Piauí
Docente do Curso de Geografia da Universidade Federal do Piauí
Email: profmarioangelo.ufpi@ufpi.edu.br

Endereço: Raiana Araújo Gomes

Quadra Raimundo Portela, Promorar, Teresina, Piauí-
CEP 64027270. Brasil.

Endereço: Mário Ângelo de Meneses Sousa

Campus Ministro Petrônio Portella - SG 06 - Bairro
Ininga - Teresina/PI. CEP: 64049-550. Brasil.

Editor-Chefe: Dr. Tonny Kerley de Alencar Rodrigues

**Artigo recebido em 22/10/2025. Última versão
recebida em 30/10/2025. Aprovado em 31/10/2025.**

**Avaliado pelo sistema Triple Review: a) Desk Review
pelo Editor-Chefe; e b) Double Blind Review
(avaliação cega por dois avaliadores da área).**

Revisão: Gramatical, Normativa e de Formatação

RESUMO

Este artigo analisa a mobilidade urbana sob a ótica dos estudantes da Universidade Federal do Piauí (UFPI), com foco nas condições do transporte público coletivo utilizado para o deslocamento até o campus Ministro Petrônio Portella, em Teresina – PI. O objetivo geral consiste em avaliar de que forma a infraestrutura do transporte público interfere na rotina acadêmica dos discentes. Para orientar a investigação, foram definidos três objetivos específicos: (1) descrever a infraestrutura do transporte público utilizado pelos estudantes; (2) identificar os principais problemas enfrentados durante os deslocamentos diários; e (3) identificar os impactos da mobilidade urbana na vida acadêmica desses discentes. Trata-se de uma pesquisa qualitativa, de caráter exploratório e descritivo, realizada por meio da aplicação de um questionário estruturado online com estudantes dos centros CCHL, CCE e CT. A análise dos dados foi conduzida com base na técnica de análise de conteúdo de Bardin (1977), permitindo a categorização temática dos relatos. Os resultados revelam problemas como superlotação, desconforto físico, insegurança, atrasos e impacto negativo no rendimento acadêmico dos estudantes. Conclui-se que a precariedade do sistema de transporte coletivo compromete não apenas o direito à mobilidade, mas também o acesso pleno à educação pública, evidenciando desigualdades estruturais que afetam o cotidiano universitário e demandam a reformulação das políticas públicas voltadas à mobilidade estudantil.

Palavras-chaves: Mobilidade Urbana. Transporte Público. Estudantes Universitários. Rotina Acadêmica. Inclusão Social.

ABSTRACT

This article analyzes urban mobility from the perspective of students at the Federal University of Piauí (UFPI), focusing on the conditions of public transportation used to travel to the Ministro Petrônio Portella campus in Teresina, PI. The general objective is to assess how public transportation infrastructure interferes with the academic routine of students. To guide the investigation, three specific objectives were defined: (1) to describe the infrastructure of the public transport used by students; (2) to identify the main problems faced during daily commutes; and (3) to Identify the impacts of urban mobility on the academic life of these students. This is a qualitative, exploratory, and descriptive research, conducted through the application of a structured online questionnaire with students from the CCHL, CCE, and CT centers. Data analysis was carried out based on Bardin's (1977) content analysis technique, allowing the thematic categorization of the reports. The results reveal issues such as overcrowding, physical discomfort, insecurity, delays, and a negative impact on students' academic performance. It is concluded that the precariousness of the public transportation system compromises not only the right to mobility but also full access to public education, highlighting structural inequalities that affect university life and demand the reformulation of public policies aimed at student mobility.

Keywords: Urban Mobility. Public Transport. University Students. Academic Routine. Social Inclusion.

1 INTRODUÇÃO

O tema mobilidade urbana nos últimos anos tem se tornado bastante discutido no Brasil, devido ao crescimento dos centros urbanos. Desse modo, pensar em mobilidade urbana é refletir a dinâmica da cidade e sua população, em relação ao deslocamento do indivíduo de um lugar a outro, o qual deve ser de forma segura, acessível e viável, para a realização de suas atividades diárias sejam elas trabalho, estudo ou lazer.

Como agente da mobilidade urbana, o transporte público coletivo é um serviço essencial nas cidades brasileiras. Em Teresina não seria diferente, embora a cidade ofereça serviços de mobilidade coletiva como o metrô, o modal mais utilizado é ônibus coletivo, pois oferece linha para todas as zonas da cidade. Todavia, a precarização desse serviço tem provocado a exclusão de parcelas significativas da sociedade do direito de ir e vir com segurança, conforto e regularidade.

Nesse contexto, o direito de ir e vir é previsto na Constituição Federal de 1988, assim como o direito à educação. Ambos os direitos se interligam, pois o direito de ir e vir quando violado afeta diretamente o direito à educação, gerando assim mais desigualdades e exclusão social. Na Universidade Federal do Piauí (UFPI), campus Ministro Petrônio Portella, localizada em Teresina – PI, os discentes que utilizam os ônibus para acessar o campus enfrentam diversos desafios que vão desde o ponto de espera até o destino.

Foi a partir da observação dos desafios enfrentados por estudantes que utilizam o transporte coletivo para chegar à UFPI que surgiu o ponto de partida desta pesquisa. Nessa perspectiva, buscou-se compreender como as condições da infraestrutura do transporte público interferem na rotina acadêmica dos discentes. Analisar essa questão é fundamental para averiguar se os discentes que precisam dos ônibus público coletivo estão sendo incluídos no direito à mobilidade urbana de maneira eficiente.

A investigação teve como objetivo geral avaliar de que forma a infraestrutura do transporte público interfere na rotina acadêmica dos estudantes da UFPI, identificando os principais problemas, especialmente nos centros CCHL (Centro de Ciências Humanas e Letras), CCE (Centro de Ciências da Educação) e CT (Centro de Tecnologia), embora o campus tenha outros três centros, devido às limitações do tempo, o cronograma do trabalho permitiu coletar dados apenas dos três centros citados. Para estruturar a pesquisa, foram definidos três objetivos específicos: (1) descrever a infraestrutura do transporte público utilizado por esses discentes; (2) identificar os principais problemas enfrentados durante os

deslocamentos diários; e (3) analisar os impactos da mobilidade urbana na vida acadêmica desses estudantes.

Portanto, a presente pesquisa torna-se relevante, pois o transporte público coletivo, especificamente o modal ônibus, faz parte do direito à educação. Pois ao investigar os obstáculos vivenciados pelos estudantes no trajeto entre suas residências e a universidade, é possível revelar dimensões ocultas da desigualdade de acesso ao ensino superior público. Ao dar visibilidade às experiências dos estudantes da UFPI, este estudo contribui para o debate sobre mobilidade estudantil, equidade no acesso à universidade e a urgente necessidade de políticas públicas mais eficazes e inclusivas para o transporte público coletivo.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Evolução histórica da mobilidade urbana

De acordo com Vasconcellos (2001), a mobilidade está diretamente ligada à capacidade dos indivíduos de se deslocarem, considerando fatores como suas condições físicas, culturais e econômicas. Essa definição foca nas pessoas e suas habilidades de movimentação, em vez de priorizar os locais ou espaços. Nessa ideia, é possível entender que a mobilidade deve estar a disposição da população, ou seja, o direito à mobilidade tem que ser focado no indivíduo.

Sob esse viés, a mobilidade urbana está atrelada à necessidade do deslocamento do ser humano no espaço urbano, ou seja, se refere a sua locomoção pela cidade. Tal entendimento foi gerado através de um longo processo histórico, que vem do homem pré-histórico nômade, que inicialmente via como questão de sobrevivência estar em constante movimento em busca de comida, melhores condições climáticas e a sobrevivência a predadores.

Mais adiante na história, com o surgimento da agricultura, a fixação do ser humano em um só local se tornou mais necessária, tendo em vista que seus alimentos eram produzidos em suas próprias propriedades, isso configurou a necessidade de construção de rotas terrestres e fluviais para seu deslocamento pelo território. Paralelo a isso, a domesticação dos animais abriu margem para a utilização da tração animal, que resultou na ideia inicial de transporte de carga e pessoas.

Mas foi apenas com os surgimentos dos bondes tracionados por cavalos, em meados de 1820 no Reino Unido, que se consolidou a ideia de transporte coletivo, o qual se popularizou pelo termo "omnibus", que vem do latim e significa "para todos", indicando que o



transporte era público, ao decorrer dos anos foi mudando o modo de utilização, de tração animal, para a vapor e em seguida pela eletricidade (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020).

No Brasil, os “omnibus” no português ônibus em trilhos de ferro e por tração animal também foram os precursores do transporte coletivo. Segundo o Portal do Trânsito (2023), a primeira empresa brasileira de linhas de ônibus surgiu aproximadamente 20 anos depois, –a Companhia de Omnibus do desembargador Aureliano de Souza e Oliveira Coutinho. Mas o advento dos ônibus se deu apenas com a chegada dos bondes elétricos, por volta de 1868. Em paralelo, o espaço urbano passou por transformações significativas devido ao avanço das tecnologias, projetos urbanos, mobilidade e, o mais importante, o crescimento dos centros urbanos.

Dando um salto temporal, a Constituição Federal de 1988, no artigo 21, inciso XX, determina como dever da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo habitação, saneamento básico e transportes urbanos. Para regimentar tais condições, posteriormente foram criados o Estatuto das Cidades, a PNMU (Plano Nacional de Mobilidade Urbana) e demais políticas públicas de acordo com cada município.

2.2 Marco Legal e políticas públicas da mobilidade urbana

A Constituição de 1988 definiu a competência municipal na organização e prestação do transporte coletivo. Segundo Cardoso (2008), um sistema de transporte coletivo bem planejado otimiza o uso dos recursos públicos, permitindo que sejam direcionados para áreas de maior impacto social. Além disso, contribui para uma ocupação mais racional e humanizada do espaço urbano, influenciando a fixação das pessoas, a localização de serviços, edificações, infraestrutura e demais atividades urbanas.

O Estatuto da Cidade tem origem no Projeto de Lei nº 2.191/89, do Deputado Raul Ferraz, e surgiu para regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal ao instituir que as políticas de desenvolvimento urbano devem ser direcionadas pelo município, baseando-se em diretrizes definidas por lei federal. Com o objetivo principal de garantir à população a utilização do espaço urbano de forma plena, esse projeto de lei é executado e fiscalizado pelo Ministério das Cidades. Como exigência do Estatuto da Cidade, os municípios com mais de 500 mil habitantes devem elaborar um plano de mobilidade urbana compatível e integrado com o plano diretor do município.

Conforme a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), a mobilidade é um traço ligado tanto às pessoas quanto aos bens, refletindo as respostas às necessidades de deslocamento no espaço urbano. Essa definição considera a relação entre indivíduos, agentes econômicos, a infraestrutura disponível (como vias e calçadas) e a complexidade das atividades urbanas, destacando que a mobilidade urbana resulta da interação entre deslocamentos e a cidade como um todo.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) foi institucionalizada pela Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, com o objetivo de promover o acesso universal à cidade por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Essa política abrange o conjunto dos modos de transporte, serviços e infraestruturas que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas no território (BRASIL, 2012).

A principal conduta da PNMU é ter como prioridade os modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. A PNMU pontua, também, que todos os municípios são obrigados a elaborar um plano diretor e estar presente o plano de mobilidade urbana. Pois uma mobilidade urbana bem estruturada, com sistemas integrados e sustentáveis, afirma o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico (BRASIL, 2012).

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelece em seu Art. 7º:

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Os objetivos da PNMU, presentes no Art. 7º da Lei nº 12.587/2012, esclarecem que a mobilidade urbana vai além do transporte, ao discorrer mobilidade como um direito social. Ao propor a redução das desigualdades, melhorias das condições urbanas e ambientais, a política reforça a ideia de mobilidade como elemento para inclusão e justiça social.

A lei 12.587/12 da PNMU lista o que é considerado infraestrutura de mobilidade urbana (BRASIL, 2012, p 1):

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

- I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;
- II - estacionamentos;
- III - terminais, estações e demais conexões;
- IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- V - sinalização viária e de trânsito;
- VI - equipamentos e instalações; e
- VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

A infraestrutura de mobilidade urbana, como já exposto, não engloba apenas os veículos, mas toda a dinâmica da cidade ao incluir ciclovias, terminais, pontos de embarque, sinalização, instrumentos de controle e até a difusão de informações, assim a legislação reforça a importância de um sistema integrado, acessível e eficiente.

A Carta Magna brasileira atribui competência do município a organização e prestação do serviço de transporte coletivo. Em Teresina - PI, a mobilidade urbana é discutida de forma central no Plano Diretor de Ordenamento Territorial de Teresina – PDOT, instituído pela Lei Complementar nº 5.481/2019. O documento propõe diretrizes que visam priorizar o transporte público coletivo em vez do transporte individual motorizado, com o propósito de promover a equidade no acesso à urbe, reduzindo também as emissões de poluentes e incentivando modos de deslocamentos ativos, como o uso da bicicleta e o caminhar (TERESINA, 2019). Além disso, a política de mobilidade proposta julga aspectos de acessibilidade universal, segurança viária, integração entre modais e inclusão de gênero no planejamento urbano, reforçando a necessidade de um sistema de transporte coletivo eficiente, seguro e acessível para todos os grupos sociais.

2.3 O Transporte público coletivo e sua função social

De acordo com a Lei nº 12.587/2012, o transporte público coletivo é definido como “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público” (BRASIL, 2012). Desse modo, a lei assegura que o transporte público coletivo deve ser para todos, mas, de acordo com o relatório de mobilidade e pobreza realizado pelo Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte (ITRANS), pessoas de baixa renda e residentes nas periferias enfrentam mais dificuldades para ter acesso ao transporte público coletivo adequado.

O transporte público coletivo é um dos agentes mais importantes para a organização de mobilidade urbana, o qual no Brasil inteiro é responsável pelo deslocamento de milhões de

pessoas diariamente, pois comporta várias pessoas em um só veículo. O transporte público coletivo é pressuposto no artigo 6º da Constituição de 88 como direito social básico, no mesmo parâmetro da educação, saúde, trabalho, segurança pública, moradia, entre outros direitos assegurados.

De acordo com a Confederação Nacional de Municípios. (2024, p. 9):

O transporte público coletivo, cada vez mais precário, inseguro, caro, vulnerável, não confiável, com longas distâncias de deslocamentos e congestionamentos vem perdendo espaço e sendo substituído por transporte particular, que, apesar de múltiplas externalidades negativas, oferece a opção de viagem mais segura, com menor tempo e maior flexibilidade.

A pandemia da Covid-19 levou o mundo todo a incertezas e instabilidades em quase todos os aspectos da sociedade, o que não foi diferente com o transporte público coletivo. Nos últimos anos, os brasileiros têm enfrentado diversos problemas no que diz respeito à mobilidade urbana. Diante disso, estudos realizados sobre o cenário da mobilidade no pós-pandemia, constataram que de 2022 a 2024 o número de motoristas de aplicativo aumentou em 35% (MONTEIRO, 2025). Tal dado reflete a insatisfação da população com o transporte público coletivo, devido à alta procura por meios de transportes individuais.

A política tarifária do transporte público coletivo deve seguir regimentos que viabilizam a equidade no acesso, eficiência do serviço, integração entre os diferentes modos de transporte (BRASIL, 2012). Porém, segundo Gomide (2006), a parcela mais pobre da população tem sido excluída da realidade que lhe é assegurada por lei, pois encontra dificuldades em acessá-lo, tanto pela quantidade que lhe é destinada quanto ao valor, o autor considera o transporte público caro e de baixa qualidade.

Segundo Franco, Costa e Araújo (2016), o modal ônibus é o principal meio de transporte público para locomoção utilizado pelos teresinenses; e suas análises consideram como um dos meios de transporte menos eficientes quanto ao tempo de deslocamento. Também foram pontuados problemas de lotação excessiva e falta de conforto físico e psicológico. A infraestrutura dos ônibus e pontos de espera na capital do Piauí segue cada vez mais precária. Desde o pós-pandemia da covid-19, os problemas vão desde a superlotação até mesmo à falta do transporte coletivo. Tais questões obrigam a população a optar por meios particulares, aplicativos ou os “ligeirinhos” - carros particulares que se popularizaram em Teresina e fazem a mesma rota do ônibus coletivo por um preço que se inicia em 6 reais, dependendo do local de chegada.

3 METODOLOGIA

A pesquisa foi desenvolvida e caracterizada como um estudo de abordagem qualitativa, assumindo também um caráter exploratório e descritivo. A escolha por esse caminho metodológico se deu justamente pela necessidade de compreender de que forma os discentes da Universidade Federal do Piauí (UFPI), Campus Ministro Petrônio Portella, percebem as condições da mobilidade urbana e como tais condições afetam sua rotina acadêmica, especialmente no que se refere ao uso do transporte público coletivo em seu dia a dia.

Para coletar os dados, optou-se por um questionário com perguntas estruturadas conforme os objetivos da pesquisa, disponibilizado de forma online, por meio da plataforma Google Forms. As indagações foram direcionadas aos discentes regularmente matriculados entre os anos de 2022 a 2024 nos centros de Ciências Humanas e Letras (CCHL), Ciências da Educação (CCE) e Centro de Tecnologia (CT), totalizando 45 participantes — sendo 15 de cada centro.

A escolha por esses três centros considerou questões práticas, como a acessibilidade aos participantes e a viabilidade dentro do cronograma previsto. O questionário contou com perguntas abertas e fechadas, justamente para captar não apenas dados mais objetivos, mas também os relatos subjetivos que refletem as experiências cotidianas desses estudantes nos seus deslocamentos até a universidade.

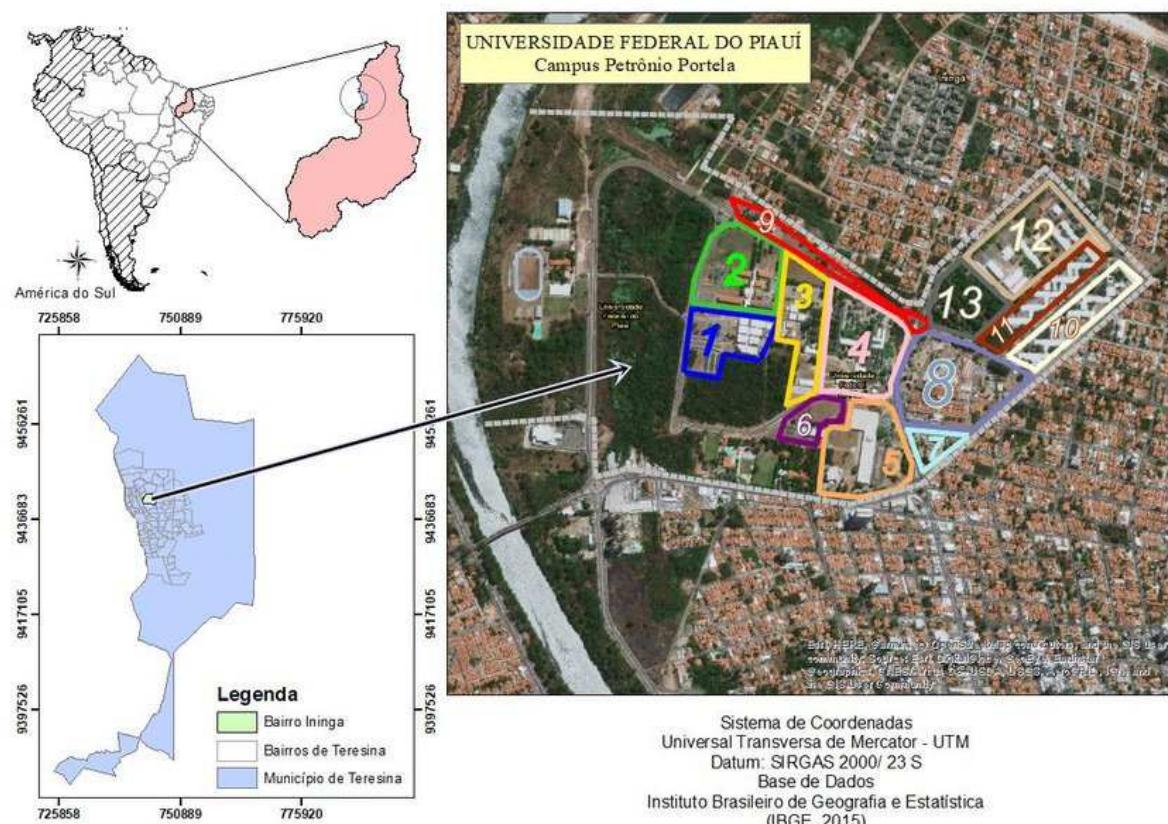
Para a análise de dados, foi usado o método de análise proposto por Bardin (1977). Sua técnica permitiu interpretar os dados obtidos por meio do questionário aplicado. Utilizando esse método, foi possível categorizar os dados obtidos conforme os três objetivos específicos da pesquisa: descrição da infraestrutura do transporte público utilizado pelos estudantes, identificação dos problemas enfrentados no deslocamento até a universidade, e análise dos impactos da mobilidade no cotidiano acadêmico.

É importante ressaltar que o presente estudo respeitou os princípios éticos da pesquisa científica, garantindo o anonimato dos participantes e a utilização dos dados exclusivamente para fins acadêmicos. A pesquisa foi desenvolvida de forma independente, sem vínculo institucional com órgãos de fomento, e com base em revisão bibliográfica fundamentada em autores como Vasconcellos (2001), Gomide (2006), Cardoso (2008), entre outros.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A Universidade Federal do Piauí (UFPI) foi criada nos termos da Lei nº 5.528, de 11 de novembro de 1968, e oficialmente instalada em 1º de março de 1971, com o objetivo de criar e manter a UFPI. Em Teresina, o Campus Ministro Petrônio Portella funciona juntamente com o Campus da Socopo, que abriga o CCA, localizado no bairro Socopo. Os centros de ensino da universidade são: Centro de Ciências da Saúde (CCS), Centro de Ciências Humanas e Letras - CCHL, Centro de Ciências da Natureza (CCN), Centro de Ciências da Educação (CCE), Centro de Tecnologia (CT), Centro de Ciências Agrárias (CCA). A instituição de ensino está localizada no bairro Ininga, na zona leste de Teresina.

Figura 1 - Localização da Universidade Federal do Piauí, Teresina – PI, Campus Petrônio Portella



Legenda: 1- Centro de Ciências da Natureza (CCNII), 2 - Centro de Ciências da Tecnologia (CT), 3 - Centro de Ciências Humanas e Letras (CCHL), 4- Centro de Ciências da Educação (CCE), 5- Biblioteca Central, 6 - Setor de Moda, 7 - Setor de Transporte, 8 - Hospital Universitário, 9 - Canteiro Central e Residência Universitária, 10 - Centro de Ciências da Natureza (CCN I), 11 – Reitoria, 12 - Centro de Ciências da Saúde e 13 - Protocolo Geral.

Fonte: IBGE (2015), adaptado por RIBEIRO, K. V. In: PEREIRA et al. (2020)

Esta seção apresenta os resultados obtidos a partir das principais falas dos participantes, organizadas conforme os objetivos específicos da pesquisa. O quadro 1 aborda as percepções sobre a infraestrutura do transporte público utilizado, como a condição dos ônibus, dos pontos de parada e a oferta de linhas. O quadro 2 apresenta as principais dificuldades enfrentadas no deslocamento até a UFPI, com ênfase na superlotação, desconforto e atrasos. Já o quadro 3 destaca os impactos diretos da mobilidade urbana na rotina acadêmica dos estudantes, evidenciando prejuízos no rendimento, cansaço e restrições à participação em atividades universitárias.

Quadro 1 – Percepções sobre a infraestrutura do transporte público utilizado pelos estudantes da UFPI

Categoria	Subcategoria	Unidade de registro (fala do participante)
Condições dos ônibus	Estado físico Manutenção	A qualidade da infraestrutura é bem precária. Frequentemente os ônibus estão em péssimas condições, cadeiras quebradas. Os ônibus por algumas vezes já quebraram, além de a estrutura parecer antiga, e os poucos novos muitas as vezes o ar-condicionado não funciona e as janelas não abrem, provoca um péssimo conforto.
Pontos de parada	Estrutura Capacidade Conservação	Os pontos de parada são muito pequenos para a quantidade de pessoas que nele ficam, além de também parecem antigos e de certa forma largados.
Segurança	Riscos nos pontos Assaltos	No ponto de ônibus(do CT em especial, que é o que eu uso) os alunos por muitas vezes ficam esperando do lado de dentro da UFPI, evitando ficar nas paradas, já houveram furtos e assaltos, o que gera uma sensação de insegurança...
Oferta de linhas	Quantidade de ônibus insuficiente	Qualquer estudante que "tente" pegar o 401 sabe que a demanda de estudantes é muito grande para a quantidade atual de ônibus, por vezes não é possível entrar de tão lotado que está e quando consegue-se entrar...
Horário de circulação	Frequência dos ônibus	Quanto aos horários, eles circulam com certa frequência o que eu acho que está bom, quando perde - se um, não é necessário esperar muito tempo por outro(comparando com outros ônibus)

Fonte: Elaboração própria.

Primeiramente, é importante pontuar que o quadro 1 é voltado à percepção do estudante referentemente à infraestrutura do transporte público coletivo (ônibus), os pontos de espera, frota e horários. Pois o art. 3º da lei 12.587/12 da PNMU traz como infraestrutura mínima terminais, pontos de paradas, etc.

A primeira categoria é voltada para a estrutura do veículo. De acordo com todas as respostas obtidas, todas elas relataram a condição dos veículos como precária, com alguns até mesmo quebrados, a maioria velhos e ainda alguns novos apresentam problemas, como cadeiras quebradas, ar-condicionado quebrado e com janelas que não abrem, condições essas que podem gerar desconfortos físicos ao passageiro.

Nesse contexto, Gomide (2006) discute que o transporte coletivo de baixa qualidade afeta diretamente a população de baixa renda, negando-lhe o direito à mobilidade com conforto e segurança. Segundo, a V Pesquisa Nacional de Perfil Socioeconômico e Cultural dos Estudantes de Graduação das IFES (2018), 51,4 % dos discentes utilizam transporte coletivo para se deslocar até as universidades federais, enquanto apenas 20,3 % utilizam veículo próprio. Considerando que a universidade é uma instituição pública, seus discentes, majoritariamente, utilizam o transporte público para frequentarem a UFPI. Essa parcela significativa de estudantes sofre diariamente com os entraves de um sistema ainda falho. Tal realidade é confirmada nas percepções dos participantes da pesquisa, conforme expressa um deles:

"A qualidade da infraestrutura é bem precária. Frequentemente os ônibus estão em péssimas condições, cadeiras quebradas. Os ônibus por algumas vezes já quebraram, além de a estrutura parecer antiga, e os poucos novos muitas vezes o ar-condicionado não funciona e as janelas não abrem, provoca um péssimo conforto." (Participante da pesquisa, quadro 1).

Ademais, em análise sobre a mobilidade urbana de Teresina, Franco, Costa e Araújo (2016), revelaram que o transporte público local se destacou de maneira negativa por seu desconforto físico e psicológico, sendo frisado por veículos precários e superlotados. Tal condição pode se tornar nociva para os estudantes, na medida em que eles não se sentem confortáveis nem dentro dos ônibus, nem nos pontos de espera da própria universidade. Já se tornou rotina notícias e rumores de assaltos em paradas de ônibus da instituição, por conta disso o sentimento de insegurança predomina no ambiente, como afirma um entrevistado: "*já houveram furtos e assaltos, o que gera uma sensação de insegurança*" (Participante da pesquisa, quadro 1). Pois, para Araújo et al. (2011), a insegurança nos espaços públicos de mobilidade desestimula o uso do transporte coletivo, prejudicando principalmente os grupos mais vulneráveis.

A principal linha de ônibus utilizada pelos estudantes, a linha 401, é tida como boa na questão frequência em vários horários, fora os horários de pico, porém é apontada como extremamente superlotada, principalmente em horários de alta demanda. Desse modo, faz-se necessário reavaliar a quantidade de veículos nesses horários, para melhor alocação dos

discentes. Pois de acordo Cardoso (2008), um sistema de transporte coletivo bem planejado otimiza o uso dos recursos públicos, pois se os estudantes não necessitarem optar por outros meios de transportes, os congestionamentos e a emissão de gases poluentes diminuiriam.

Nesse sentido, a Confederação Nacional dos Municípios (CNM, 2024) reforça essa constatação dos discentes ao argumentar que o transporte público no Brasil está cada vez mais precário e inseguro, distanciando os usuários, que, diante das dificuldades, optam por outros meios de locomoção. Tal condição compromete a sua função social, uma vez que o direito à mobilidade, como política de inclusão assegurada no art. 7º da PNMU, não tem se configurado de forma plena para os discentes da instituição. Essa percepção é evidenciada por um dos participantes da pesquisa, ao afirmar: "*Os pontos de parada são muito pequenos para a quantidade de pessoas que nele ficam, além de também parecerem antigos e de certa forma largados.*" (Participante da pesquisa, quadro 1). Outro estudante complementa, reforçando o sentimento de insegurança: "*No ponto de ônibus (do CT em especial, que é o que eu uso), os alunos por muitas vezes ficam esperando do lado de dentro da UFPI, evitando ficar nas paradas; já houveram furtos e assaltos.*" (Participante da pesquisa, quadro 1).

Quadro 2 – Principais dificuldades enfrentadas pelos estudantes no deslocamento até a UFPI

Categoria	Subcategoria	Unidade de registro (fala do participante)
Superlotação	Lotação extrema Desconforto físico	O maior problema é a superlotação do ônibus que eu pego que a linha 401. Quando consigo entrar, é quase sempre em pé, espremido, com gente encostando de todos os lados. A gente fica com a mochila nas costas, tentando se equilibrar, e é difícil até de respirar direito.
Desconforto no trajeto	Calor, ruído Tempo de percurso	calor e ruido excessivo dentro dos ônibus, tempo de percurso, imprevistos do veículo apresentar defeito durante o trajeto. As vezes o ônibus quebra no meio do caminho e acaba atrasando a rotina
Atrasos e impactos acadêmicos	Perda de aulas, cansaço, estresse	Chegar cansado e estressado na universidade é rotina para quem pega os ônibus até a UFPI, além de ser comum chegar atrasado, e já aconteceu comigo de chegar atrasado em aulas e ter pegado falta Quando chego a aula, quase metade da aula já foi passada e me sinto desconectada com o conteúdo

Fonte: Elaboração própria.

Apesar da abordagem anterior ter citado de forma breve os problemas enfrentados pelos estudantes, o quadro 2 é voltado de maneira mais específica para essas questões. O quadro aborda os principais transtornos vividos pelos entrevistados, entre eles a superlotação

dos ônibus, o desconforto físico e ambiental durante o trajeto, o tempo prolongado de percurso, e os atrasos que impactam diretamente na rotina acadêmica.

Conforme pesquisa, os resultados do questionário remontam novamente à análise de campo de Franco, Costa e Araújo (2016), que qualificou o modal ônibus como o menos eficiente em termo de superlotação e tempo de percurso em meio aos outros analisados. De fato, a superlotação extrema da linha 401, citada de forma quase unânime pelos participantes, é um fator central de estresse e esgotamento, como afirma um discente: “*O maior problema é a superlotação do ônibus que eu pego que é a linha 401*” (Participante da pesquisa, quadro 2).

Os estudantes relatam não conseguir embarcar em determinados horários ou serem obrigados a viajar em pé, apertados, muitas vezes com mochilas nas costas, como expressa outro estudante: “*Quando consigo entrar, é quase sempre em pé, espremido, com gente encostando de todos os lados. A gente fica com a mochila nas costas, tentando se equilibrar, e é difícil até de respirar direito.*” (Participante da pesquisa, quadro 2). De fato, torna-se preocupante que cerca de 9 anos após a pesquisa de Franco, Costa e Araújo (2016), essa realidade ainda permeia no dia a dia dos cidadãos da cidade de Teresina.

Outrossim, em 2019 antes do advento da pandemia da covid-19, segundo a STRANS (Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito), o número total de ônibus circulando era de 320 veículos, no ano seguinte, com a pandemia, reduziu para 157 veículos. A partir de 2022, ocorreu um aumento para 242 veículos; em março de 2025, a prefeitura anunciou um aumento de mais 40 veículos. Apesar disso, a crise no sistema ainda circunda, afetando de forma direta os estudantes, tal fato prejudica seu desempenho acadêmico e até sua frequência nas aulas, como expressa a discente: “*Quando chego a aula, quase metade da aula já foi passada e me sinto desconectada com o conteúdo*” (Participante da pesquisa, quadro 2).

Sob a óptica da PNMU, Lei nº 12.587/2012, o transporte público coletivo deve promover inclusão social, acessibilidade e qualidade de vida urbana, objetivos claramente não alcançados com plenitude, dada a realidade descrita pelos estudantes. A superlotação, a precariedade do serviço e os atrasos sistemáticos violam o art. 7º da referida lei, que prevê a mobilidade como direito social e como meio de redução das desigualdades urbanas. Tal violação é perceptível na fala de um dos participantes: “*Chegar cansado e estressado na universidade é rotina para quem pega os ônibus até a UFPI, além de ser comum chegar atrasado, e já aconteceu comigo de chegar atrasado em aulas e ter pegado falta.*” (Participante da pesquisa, quadro 2). A fala do participante evidencia que, longe de ser um

meio de inclusão, o transporte público em Teresina opera como um fator de desgaste físico e psicológico, comprometendo o acesso pleno à educação superior.

Outro ponto crítico citado é o tempo de percurso elevado, submetendo estudantes a ruídos, desconforto térmico, congestionamentos e possibilidade de falhas mecânicas durante o trajeto, fato que gera imprevisibilidade e atraso nas atividades dos discentes, com é evidenciado: “*As vezes o ônibus quebra no meio do caminho e acaba atrasando a rotina*” (Participante da pesquisa, quadro 2), esse contexto se opõe novamente ao que determina a PNNU em seu art. 7º. Atrelado a isso, para Monteiro (2025), a crescente insatisfação com o transporte público em cidades como Teresina tem induzido a busca por alternativas como os transportes por aplicativo, ainda que mais caros, o que aponta para uma falência funcional e simbólica do transporte coletivo, sem contar com os impactos ambientais que tal ação pode ocasionar.

Portanto, diante do discutido, é possível elencar os danos de um sistema de transporte público ineficiente para os discentes da UFPI. As condições relatadas, no quadro 2, influenciam diretamente o desempenho acadêmico e a permanência dos estudantes na instituição. Esses problemas vão além de meras falhas operacionais do sistema; eles se tornam barreiras concretas no dia a dia dos estudantes, limitando o acesso justo e digno à universidade e ampliando desigualdades que muitos já enfrentam em outras esferas da vida. Para Silva (2016), a mobilidade urbana deve ser entendida não apenas como deslocamento na cidade, mas como uma dimensão essencial do exercício da cidadania e da justiça social.

De fato, a precariedade do transporte coletivo compromete a função social da cidade ao negar a esses estudantes o acesso pleno às oportunidades urbanas. Pensar a mobilidade como um vetor de equidade implica, portanto, reconhecer que a inclusão social e educacional depende da efetivação de um sistema de transporte coletivo digno, eficiente e acessível.

Quadro 3 – Impactos da mobilidade urbana no cotidiano acadêmico dos estudantes da UFPI

Categoria	Subcategoria	Unidade de registro (fala do participante)
Comprometimento das atividades acadêmicas	Participação reduzida em eventos e projetos	Com certeza. Participar de eventos é algo que precisa ser calculado com muita precisão, como já mencionado eu preciso de dois ônibus, mas se o da Universidade fosse de acesso mais fácil(em questão de conseguir pegar em alguns horários...)
Desmotivação e esgotamento físico	Cansaço, falta de energia, estresse Baixo rendimento acadêmico	o maior desafio da universidade nem é o estudo em si e as matérias, mas sim a energia a disposição, motivação para estudar, já que depois de um trajeto de um ônibus lotado(obs: sempre em pé com a mochila nas costas e com freadas bruscas com frequência) a única coisa que

		<p>acabo querendo é descansar e acaba faltando disposição para os estudos, o que acarreta em desempenho baixo, notas lá em baixo, apesar de você saber que daria pra ter feito melhor...</p> <p>acarreta em desempenho baixo, notas lá em baixo, apesar de você saber que daria pra ter feito melhor se tivesse tido mais um pouco de tempo de estudo, mais passo tempo demais dentro ou esperando o ônibus, além disso, ocasionalmente faz alguns pensarem em até desistir da universidade, vira uma gigantesca bola de neve</p>
Projeção de uma rotina ideal	Pontualidade, descanso, rendimento melhor	Só de ir sentado acho que já me faria chegar com mais disposição para as aulas, um transporte mais eficiente seria uma dor de cabeça a menos, e mais tempo para planejar e executar os estudos, acho que na parte da manhã melhoraria meu rendimento na universidade em si(entender e acompanhar melhor as aulas, em contar que eu veria as aulas, já que já aconteceu de eu perder aulas por conta de ônibus)...

Fonte: Elaboração própria.

A partir dos dados apresentados no quadro, observa-se novamente que a precariedade da mobilidade urbana tem afetado diretamente o cotidiano acadêmico dos estudantes da UFPI. As respostas indicam que os transtornos enfrentados durante o deslocamento - como superlotação, longas esperas, desconforto físico e imprevisibilidade dos horários - geram consequências significativas para a rotina estudantil, especialmente no que diz respeito à frequência, participação acadêmica, motivação e rendimento escolar.

Para Vasconcellos (2001), a estrutura precária dos veículos de transporte coletivo compromete o bem-estar dos usuários e corrobora para o acesso desigual ao espaço urbano. Diante disso, é possível compreender a insatisfação dos estudantes entrevistados, pois algo que deveria ser um agente de equidade entre os discentes da instituição acaba por gerar disparidades. Um estudante com automóvel próprio, por exemplo, terá muito mais oportunidades para se engajar no meio acadêmico, em eventos, cursos de extensão e outras atividades complementares. Essa desigualdade é evidenciada na fala de um dos participantes: “*Participar de eventos é algo que precisa ser calculado com muita precisão, como já mencionado eu preciso de dois ônibus, mas se o da Universidade fosse de acesso mais fácil...*” (Participante da pesquisa, quadro 3). A fala revela como a dificuldade de acesso ao campus interfere diretamente na participação e na integração acadêmica, aprofundando as barreiras enfrentadas por estudantes que dependem exclusivamente do transporte coletivo.

Da mesma forma, Galindo e Neto (2019) apontam que a população brasileira, sobretudo nas cidades de médio e grande porte, avalia negativamente o transporte público,

associando-o à ausência de conforto, baixa eficiência, dificuldade de acesso e sensação de tratamento desigual, o que reforça a percepção de exclusão vivenciada também pelos estudantes da UFPI que participaram da entrevista. Essa percepção é evidenciada em relatos como o de um discente que afirma: “*O maior desafio da universidade nem é o estudo em si e as matérias, mas sim a energia, a disposição, motivação para estudar, já que depois de um trajeto de um ônibus lotado (obs: sempre em pé com a mochila nas costas e com freadas bruscas com frequência) a única coisa que acabo querendo é descansar...*” (Participante da pesquisa, quadro 3). Tal declaração evidencia como a precariedade do transporte público não apenas compromete o bem-estar físico dos estudantes, mas também afeta diretamente sua motivação e desempenho acadêmico, tornando-se um fator limitante no processo de permanência e equidade no ensino superior.

Nessa ótica, os dados do Quadro 3 reforçam que os impactos do transporte público ultrapassam a logística do deslocamento: eles moldam a própria experiência universitária. Um participante afirma: “Só de ir sentado acho que já me faria chegar com mais disposição para as aulas, um transporte mais eficiente seria uma dor de cabeça a menos, e mais tempo para planejar e executar os estudos” (Participante da pesquisa, quadro 3). A fala revela como o esgotamento físico causado pelas más condições do transporte coletivo afeta diretamente a motivação, o aproveitamento das aulas e o engajamento acadêmico. Isso evidencia que a precariedade da mobilidade não apenas compromete a frequência, mas interfere na qualidade da permanência, dificultando o acesso pleno às oportunidades formativas oferecidas pela universidade.

Diante do exposto, é possível pressupor que os transtornos enfrentados pelos estudantes da UFPI no deslocamento diário — como superlotação, atrasos, desconforto e imprevisibilidade — não afetam apenas seu rendimento acadêmico e bem-estar, mas também refletem desigualdades estruturais de acesso ao espaço urbano. Essa realidade é sintetizada no relato de um dos participantes: “*acarreta em desempenho baixo, notas lá em baixo, apesar de você saber que daria pra ter feito melhor se tivesse tido mais um pouco de tempo de estudo, mais passo tempo demais dentro ou esperando o ônibus, além disso, ocasionalmente faz alguns pensarem em até desistir da universidade, vira uma gigantesca bola de neve.*” (Participante da pesquisa, quadro 3).

A precariedade da mobilidade estudantil revela uma faceta da exclusão socioespacial nas cidades brasileiras, especialmente quando o transporte coletivo deixa de cumprir sua função social e passa a operar como um limitador de direitos. Cardoso (2007) argumenta que o fornecimento inefficiente dos meios de consumo coletivo — como o transporte público —

compromete a inserção das populações de baixa renda nos centros urbanos e reforça processos de segregação socioespacial. No caso dos estudantes da UFPI, a dificuldade em acessar com regularidade e dignidade os espaços universitários representa não apenas um obstáculo logístico, mas uma barreira concreta à equidade educacional e ao direito à cidade.

5 CONCLUSÃO

A pesquisa teve como objetivo geral avaliar de que forma a infraestrutura do transporte público afeta a rotina acadêmica dos estudantes da UFPI, dos centros CCHL, CCE e CT, identificando os principais problemas enfrentados. Os objetivos da pesquisa foram alcançados com sucesso, tendo em vista que os quadros de categorias foram organizados conforme cada objetivo específico. Assim, cada um deles foi contemplado de forma correspondente: o quadro 1 evidenciou os aspectos estruturais precários tanto nos ônibus quanto nos pontos de parada, atendendo ao objetivo de descrever a infraestrutura do transporte público coletivo. No quadro 2, foram apresentadas situações de superlotação, desconforto físico e insegurança, revelando os principais problemas vivenciados pelos discentes. Já no quadro 3, destacaram-se consequências como atrasos, esgotamento físico, desmotivação e prejuízos no desempenho acadêmico, respondendo ao objetivo de analisar os impactos da mobilidade na rotina acadêmica dos estudantes entrevistados.

Os resultados analisados revelam que os entraves vão muito além de falhas pontuais no serviço. Eles mostram como a estrutura atual do transporte coletivo pode funcionar como um obstáculo concreto na trajetória de estudantes que dependem dele para acessar um direito básico: a educação. Pois, quando o deslocamento se torna exaustivo e imprevisível, o estudante não apenas perde tempo — ele perde qualidade de vida, motivação e oportunidades.

Logo, fica evidente a necessidade de repensar as políticas de transporte da cidade, considerando as reais condições dos estudantes e outros grupos sociais vulneráveis. Melhorar a estrutura dos ônibus, garantir segurança nos pontos de parada, reorganizar horários e rotas — são medidas urgentes que não dizem respeito apenas à mobilidade, mas ao acesso à educação em sua forma mais concreta. Para que todas as oportunidades acadêmicas, sejam aulas, palestras ou minicursos, sejam viáveis para os estudantes dependentes do transporte público coletivo.

Por fim, esta pesquisa abre caminhos para novas reflexões. Futuras investigações podem ampliar o número de participantes, incluir diferentes centros e até comparar realidades

entre cidades. Também é importante olhar com mais atenção para os impactos psicológicos causados por essa rotina de deslocamento precária. Afinal, garantir a mobilidade estudantil não é apenas garantir o direito de chegar, mas também o direito de permanecer, aprender e se desenvolver em igualdade de condições.

REFERÊNCIAS

ACCIÓ COMUNICAÇÃO. **Saiba mais da história do ônibus no Brasil.** Portal do Trânsito, 15 nov. 2023. Disponível em: <https://www.portaldotransito.com.br/noticias/mobilidade-e-tecnologia/curiosidades/saiba-mais-da-historia-do-onibus-no-brasil/>. Acesso em: 10 maio 2025.

ANDIFES. **V Pesquisa nacional de perfil socioeconômico e cultural dos estudantes de graduação das IFES.** Brasília: ANDIFES, 2018. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/435740265/V-Pesquisa-Nacional-de-Perfil-Socioeconomico-e-Cultural-Dos-as-Graduandos-as-Das-IFES-2018>. Acesso em: 01 jul. 2025

ARAÚJO, M. R. M *et al.* **Transporte público coletivo:** acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. Aracaju: Universidade Federal de Sergipe, 2011.

BARTELMEBS, R. C. **Analizando os dados na pesquisa qualitativa.** [s.l.], [s.d.].

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 3 jun. 2025.

CARDOSO, C. E. P. **Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais.** 2008. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo.

CARDOSO, L. **Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na Região Metropolitana de Belo Horizonte.** 2007. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS (CNM). **Panorama geral de transporte público coletivo nos municípios.** Brasília, DF: CNM, 2024. Disponível em: https://cnm.org.br/storage/biblioteca/2024/Estudos_tecnicos/202403_ET_MOBI_Panoram_a_geral_de_Transporte_Publico_Coletivo_Municipios2.pdf. Acesso em: 4 jun. 2025.

FRANCO, P. K. R; COSTA, K. S; ARAÚJO, M. S. Brasil. I desafio intermodal Teresina: relato de experiência e avaliação da mobilidade urbana em Teresina. **Revista Equador,** Teresina, v. 5, n. 3, p. 260–277, 2016. Disponível em: <https://comunicata.ufpi.br/index.php/equador/article/view/4989>. Acesso em: 4 jun. 2025.

GALINDO, E. P; NETO, V. C. L. **A mobilidade urbana no Brasil:** percepções de sua população. Brasília: Ipea, 2019. (Texto para Discussão, n. 2468).

GOMIDE, **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. Políticas sociais: acompanhamento e análise**, 12, 242-250, (2006).

INSTITUTO DE DESENVOLVIMENTO E INFORMAÇÃO EM TRANSPORTE (ITRANS). **Mobilidade e pobreza: relatório final**. Brasília, DF: ITRANS, 2004. Disponível em: https://mcadaval.com.br/blogs/Relatorio_Final.pdf. Acesso em: 4 jun. 2025.

LIMA, E. S. **Cidades inteligentes e a mobilidade urbana do estudante do turno noturno no bairro do Comércio em Salvador**: proposta para práticas em TICs para as IES. 2015. 124 f. Dissertação (Mestrado Profissional em Gestão e Tecnologias Aplicadas à Educação) – Universidade do Estado da Bahia, Salvador, 2015.

LOPES, D. R; MARTORELLI, M; COSTA, A. G. V. **Mobilidade urbana**: conceito e planejamento no ambiente brasileiro. 1. ed. Curitiba: Appris, 2020.

MINISTÉRIO DAS CIDADES - BRASIL. **Mobilidade e política urbana**: subsídios para uma gestão integrada. Coordenação de Lia Bergman e Nidia Inês Albesa de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DA BAHIA. **Mobilidade Urbana**. Salvador: MPBA, 2013. Disponível em: <https://mobilidadeurbana.mpba.mp.br/mobilidade-urbana/>. Acesso em: 3 jun. 2025.

MONTEIRO, S. **Trabalho por aplicativo**: flexibilidade conta, mas tendência é por regulamentação, afirma pesquisador. Blog da Conjuntura Econômica, FGV IBRE, 10 abr. 2025. Disponível em: <https://ibre.fgv.br/blog-da-conjuntura-economica/artigos/trabalho-por-aplicativo-flexibilidade-conta-mas-tendencia-e-por>. Acesso em: 4 jun. 2025.

SILVA, A. Mobilidade urbana e equidade social: possibilidades a partir das recentes políticas de transporte público na Metrópole do Rio de Janeiro. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território** – GOT, n. 10, p. 293–317, dez. 2016. Disponível em: <http://cegot.org>.

PEREIRA, J. D. C *et al.* Arborização, paisagismo e ornamentação: composição vegetal no Campus Ministro Petrônio Portela da Universidade Federal do Piauí, Teresina, Piauí, Brasil. **Revista Equador**, Teresina, v. 9, n. 3, p. 252–284, jul. 2020. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/342863852>. Acesso em: 9 jun. 2025. DOI: <https://doi.org/10.26694/equador.v9i3.10381>.

TERESINA (Município). Lei Complementar nº 5.481, de 20 de dezembro de 2019. **Dispõe sobre o Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT e dá outras providências**. Teresina: Prefeitura Municipal, 2019.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte Urbano, Espaço e Equidade**: análise das políticas públicas. 3^aed. São Paulo: Annablume, 2001.

Como Referenciar este Artigo, conforme ABNT:

GOMES, R. A; SOUSA, M. A. M. Transporte Público e a Rotina Acadêmica: Avaliação da Mobilidade dos Estudantes da UFPI, Teresina–PI (2022 A 2024). **Rev. FSA**, Teresina, v. 22, n. 11, art. 7, p. 122-142, nov. 2025.

Contribuição dos Autores	R. A. Gomes	M. A. M. Sousa
1) concepção e planejamento.	X	X
2) análise e interpretação dos dados.	X	X
3) elaboração do rascunho ou na revisão crítica do conteúdo.	X	X
4) participação na aprovação da versão final do manuscrito.	X	X