

Universidade Federal do Rio Grande do Sul  
Campus Litoral Norte  
Licenciatura em Geografia  
Polo de Santana da Boa Vista

Liliane da Rosa Melo

**Mobilidade Cotidiana em Santa Maria – RS:**

Uma pesquisa com alunos da Educação de Jovens e Adultos

Tramandaí

2022

Liliane da Rosa Melo

**Mobilidade Cotidiana em Santa Maria – RS:**

Uma pesquisa com alunos da Educação de Jovens e Adultos

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado como requisito parcial à  
obtenção do título de Licenciada em  
Geografia pelo Campus Litoral Norte da  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul.  
Orientador: André Baldraia

Tramandaí

2022

## FICHA CATALOGRÁFICA

### CIP - Catalogação na Publicação

Melo, Liliane da Rosa  
Mobilidade Cotidiana em Santa Maria - RS: Uma  
pesquisa com alunos da Educação de Jovens e Adultos /  
Liliane da Rosa Melo. -- 2023.  
38 f.  
Orientador: André Baldraia.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) --  
Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Campus  
Litoral Norte, Licenciatura em Geografia, Tramandaí,  
BR-RS, 2023.

1. Geografia Humana. 2. Geografia Urbana. 3.  
Mobilidade Urbana. I. Baldraia, André, orient. II.  
Titulo.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS com os  
dados fornecidos pelo(a) autor(a).

## FOLHA DE APROVAÇÃO

Liliane da Rosa Melo

### **Mobilidade Cotidiana em Santa Maria – RS:**

Uma pesquisa com alunos da Educação de Jovens e Adultos

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial à obtenção do título de Licenciada em Geografia pelo Campus Litoral Norte da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.  
Orientador: André Baldraia.

**Aprovada em:** 23 de Janeiro de 2023.

BANCA EXAMINADORA:

---

André Baldraia  
UFRGS

---

Lucas Manassi Panitz  
UFRGS

---

Cecília Bálsamo Etchelar  
UFRGS

## **AGRADECIMENTOS**

Nos momentos mais desafiadores da graduação eu estive acompanhada por pessoas realmente brilhantes e indispensáveis para que eu chegasse até aqui.

Em primeiro lugar a gratidão vem aos meus pais Ana e Sérgio, meus avós Eglair e Alvandir e em especial ao meu irmão Leandro os quais foram os maiores incentivadores para que eu iniciasse o curso.

Ao meu noivo Tayrone Rafael por todo o apoio, compreensão e parceria nos dias em que estive mais ausente para dedicar meu tempo exclusivamente a pesquisas, leituras e escritas sem fim, obrigada por segurar a minha mão, ouvir os meus lamentos diários e por ajudar a achar os melhores sinônimos cabíveis nos textos, saiba que essa conquista também é sua.

A minha cunhada Taynara, a qual sempre esteve disposta a auxiliar nas disciplinas e atividades relacionadas a cálculos, gráficos e afins. Obrigada por tanto.

Aos meus colegas Adriana, Dayane e Elias os quais de forma recíproca nunca deixaram que nenhuma dificuldade fosse motivo para que não conseguíssemos chegar ao fim do curso juntos.

Ao meu orientador André Baldraia, que com toda a sua sabedoria e carinho fez com que esse projeto fosse elaborado, servindo de exemplo como professor e ser humano ao compreender minhas limitações.

A Professora Sinthia Batista, que auxiliou na decisão do tema do projeto, sabendo extrair o melhor de mim.

A minha ex-gerente e sempre amiga Vanessa Pozzer, que permitia que eu usasse a sala de reuniões da empresa nos intervalos para estudar.

Concluindo e deixando minha eterna gratidão a Deus e a todos os demais que fizeram parte de alguma forma dessa conquista tão importante para mim.

## RESUMO

A mobilidade urbana é uma temática emergente e que tem recebido destaque com a projeção do aumento da população nos próximos anos. Entretanto, por sua característica polissêmica, o uso do termo mobilidade cotidiana determina melhor os aspectos relacionados aos trajetos diários de uma parcela da população em busca de serviços ou tarefas frequentes. O debate sobre este tema precisa ser ampliado, especialmente em Santa Maria, uma cidade do interior do Estado do Rio Grande do Sul. Neste sentido, este estudo objetivou avaliar os principais aspectos referentes à mobilidade cotidiana de um grupo de alunos da Educação de Jovens e Adultos. A partir da aplicação de questionários estruturados, evidenciou-se que, do grupo de 39 estudantes, a maior parte necessita da utilização do transporte público para seu deslocamento, oriundo de 15 diferentes bairros do município. Três foram os principais pontos mencionados pelos participantes no que se refere às melhorias necessárias do serviço de transporte coletivo: horários dos ônibus, itinerário do transporte e preço das passagens. Os dados apontam para a necessidade de melhorias na mobilidade cotidiana, sendo a participação dos sujeitos fundamental nestas decisões.

**Palavras-chave:** Transporte Coletivo. Deslocamento. Cidades.

## **ABSTRACT**

Urban mobility is an emerging theme that has been highlighted with the projection of population growth in the coming years. However, due to its polysemic nature, the use of the term daily mobility better determines aspects related to the daily journeys of a portion of the population in search of frequent services or tasks. The debate on this topic needs to be broadened, especially in Santa Maria, a city in the interior of the state of Rio Grande do Sul. In this sense, this study aimed to evaluate the main aspects related to the daily mobility of a group of students from Youth and Adult Education. From the application of structured questionnaires, it was evidenced that, from the group of 39 students, most need to use public transport for their displacement, coming from 15 different districts of the municipality. Three were the main points mentioned by the participants with regard to the necessary improvements in the public transport service: bus schedules, transport routes and ticket prices. The data point to the need for improvements in everyday mobility, with the participation of subjects being essential in these decisions.

**Keywords:** Urban Transport. Displacement. Cities.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

<b>Figura 1.</b> Localização do município de Santa Maria (destaque em laranja) no Estado do Rio Grande do Sul, Brasil.....	16
<b>Figura 2.</b> Imagem aérea da cidade de Santa Maria, RS, Brasil. A imagem corresponde às coordenadas 29°42'16,77"S e 53°47'34,73"O, com a altitude do ponto de visão a 26,18 km. Os marcadores evidenciam as quatro regiões da cidade nomeados por bairros.....	17
<b>Figura 3.</b> Localização da Escola Básica Estadual Cícero Barreto no município de Santa Maria, RS (a); em detalhe na localização geográfica (b); e aspecto geral da fachada da escola (c).....	23
<b>Figura 4.</b> Caracterização do grupo participante da pesquisa de acordo com (a) faixas etárias e (b) sexo biológico. Dados estão expressos em porcentagem.....	25
<b>Figura 5.</b> Caracterização do grupo quanto à faixa salarial, considerando o Salário-Mínimo (SM) vigente. Dados expressos em porcentagem.....	26
<b>Figura 6.</b> Bairros em que os estudantes possuem suas residências fixas no município de Santa Maria, RS. Os dados estão expressos em porcentagem.....	27
..	
<b>Figura 7.</b> Paradão, principal parada de ônibus de Santa Maria, Avenida Rio Branco.....	27
.	
<b>Figura 8.</b> Mapa dos bairros de Santa Maria - RS.....	28
<b>Figura 9.</b> Modos de deslocamento utilizados pelo grupo durante em sua mobilidade cotidiana (a) e, no caso do uso de transporte público, (b) quantidade de veículos necessários para a realização dos itinerários. Dados expressos em porcentagem.....	29
<b>Figura 10.</b> Dificuldades ou pontos de sugestão de melhoria apresentados pelos participantes da pesquisa no tocante ao transporte coletivo em Santa Maria, RS. Dados expressos em porcentagem.....	30

## SUMÁRIO

### APRESENTAÇÃO

8

INTRODUÇÃO	1
<b>1.1 MOBILIDADE URBANA E MOBILIDADE COTIDIANA</b>	<b>131</b>
1.1.1 MOBILIDADE URBANA	131
1.1.2 MOBILIDADE COTIDIANA	131
1.1.3 MOBILIDADE: UM OLHAR PARA O MUNICÍPIO DE SANTA MARIA – RS	131
<b>2. ASPECTOS METODOLÓGICOS</b>	<b>232</b>
2.1 TIPO DE PESQUISA, MÉTODO E CONTEXTO DA PESQUISA	232
2.2 INSTRUMENTO DE PESQUISA E ANÁLISE DE DADOS	232
2.2.1 INSTRUMENTO DE PESQUISA	232
2.2.2 INSTRUMENTO DE PESQUISA E ANÁLISE DE DADOS	232
<b>3. RESULTADOS E DISCUSSÃO</b>	<b>263</b>
3.1 CARACTERIZAÇÃO DOS PARTICIPANTES	263
3.2 MOBILIDADE COTIDIANA DOS PARTICIPANTES	263
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>261</b>

### APRESENTAÇÃO

Em agosto de 2018 eu ingressei na tão bem-conceituada UFRGS cursando Licenciatura em Geografia, na modalidade EaD, pelo Polo de Santana da Boa Vista-

RS, um município de aproximadamente 8 mil habitantes, minha terra natal, onde nasci e vivi até os 20 anos.

Aos 19 anos, já cursando Geografia eu conciliava a faculdade com o trabalho, durante a manhã no salão como manicure e à tarde como jovem aprendiz em uma loja de rede, a qual juntamente com o trabalho prático eu fazia um curso sobre técnicas de venda, algo que nunca me chamou muito atenção, mas era o que a situação atual oferecia, o programa durou um ano, e ao final dele a dúvida do que fazer dali para frente, pois em uma cidade pequena as possibilidades são limitadas, o comércio local não oferecia oportunidade e nem me remetia ao crescimento que eu sempre ansiei.

Então em março de 2020, no mês que foi decretado a pandemia por COVID-19 eu me mudei para Santa Maria- RS, cidade de aproximadamente 283 mil habitantes, buscando oportunidades de crescimento, onde a faculdade a distância fez toda a diferença pois possibilitou que eu continuasse a estudar.

Diante da proporção pandêmica do Coronavírus a realidade que eu buscava naquele momento foi inferior às minhas expectativas, comércios fechados, empresas quebrando, desemprego aumentando, o medo e o instinto de sobrevivência caminhavam juntos, então começou a implacável busca por um emprego.

Em julho do mesmo ano, ingressei em outro programa de aprendizagem qual eu me deslocava do Bairro Nossa Senhora do Rosário, podendo se considerar Centro de Santa Maria, para o distrito de Camobi a cerca de 13 quilômetros, para trabalhar na portaria do prédio do Centro de Tecnologias (CT) da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). O trajeto até a Universidade era feito através de 12 minutos de caminhada até a parada de ônibus, a qual optei por caminhar um pouco mais e embarcar na primeira, contendo mais chances de ir conseguir um assento, fazendo esse mesmo trajeto diariamente, para ir e voltar.

Durante o deslocamento eu, que saí de uma cidade pequena a qual não necessita de uso de veículos motorizados podendo ser toda percorrida tranquilamente, o uso do carro era destinado a idas para o interior do município e para outras cidades, tive um choque de realidade sobre o que seria a Mobilidade Urbana e/ou cotidiana ao visualizar da janela do ônibus diversos carros contendo na maioria das vezes somente uma pessoa, a qual estava fazendo exatamente o mesmo trajeto do transporte coletivo, eu até compreendia a situação pandêmica e o medo das pessoas de contrair o vírus no transporte público, mas com o passar dos meses houve o aumento dos horários e linhas, quais eram reduzidos devido a demanda da época, então eu passei a me perguntar, por que usar do meio de transporte individual se dentro de suas limitações nós temos a disposição os meios de transportes coletivos!?

Será que falta estrutura, conhecimento dos horários e linhas, é por comodismo, praticidade? Por quê?

No decorrer do tempo as coisas foram melhorando e a minha condição de trabalho também, consegui emprego no centro e fazia cerca de 30 minutos de caminhada para chegar ao local, observava minha colega de trabalho que por acaso morava no mesmo prédio que eu, indo todos os dias de carro, eu detestava me atrasar, e ela sempre saía atrasada então raramente íamos juntas, escutava reclamações sobre não ter estacionamento perto e acabava tendo que deixar o carro longe, então eu perguntava porque ela insistia em ir de carro, e a resposta era “é mais prático”, algo que eu não concordava.

Em 2022, iniciei meu Estágio I no ensino fundamental na Escola Básica Estadual Cícero Barreto, no período noturno com uma turma de aproximadamente 10 alunos do 9 ano da Educação para Jovens e Alunos (EJA), A turma era formada em sua maioria por adultos acima dos 18 anos. Então através das aulas e do entrosamento com os estudantes eu consegui identificar uma realidade em partes diferentes do que eu conhecia, uma das minhas alunas por exemplo, morava em um bairro a 8 quilômetros da Escola e após trabalhar durante todo o dia com faxinas, ficava das 19 horas às 22 horas para estudar, ela sempre pedia para sair 15 minutos antes para pegar o ônibus para ir para casa, pois os horários não fechavam, e ainda necessitava caminhar até a Avenida Rio branco (Uma das principais da cidade) para embarcar.

A realidade vivida e os relatos dos estudantes surgiu a ideia de realizar um estudo que visa compreender e pontuar os problemas enfrentados principalmente pelas classes menos favorecidas, pois alunos os quais buscam conciliar o trabalho com a escola estão em busca de crescimento, de conhecimento e de oportunidades, alguns com a idade mais avançada estão lutando para oferecer uma vida melhor para os filhos.

Então trago esse assunto para meu trabalho de conclusão de curso, visando mostrar principalmente a realidade encontrada acerca do deslocamento dos estudantes até a instituição de ensino, buscando compreender as dificuldades reais de pessoas que almejam o conhecimento.

## **INTRODUÇÃO**

A Mobilidade Urbana pode ser compreendida como um direito, uma prerrogativa de todos os cidadãos. É parte da estrutura fundamental dos centros urbanos para que o deslocamento possa ocorrer com agilidade, eficiência e

segurança, permitindo o acesso aos locais de moradia, trabalho, estudo e saúde.

Por outro lado, à medida que as cidades crescem e aumentam seus serviços, as condições de mobilidade urbana, muitas vezes, se reduzem, seja pela ausência de planejamento ou pela falta de celeridade na reorganização do tráfego. A questão social tem grande influência na problematização, levando em consideração que o deslocamento das periferias, onde se concentram a maior parte da população carente que necessita acessar o centro para trabalhar e/ou estudar, depende dos meios de transportes coletivos, os quais nem sempre são de fácil acesso, exigindo o deslocamento das pessoas até vias principais. Também é importante relatar os preocupantes dados quanto ao significativo aumento populacional projetado para as cidades até o ano de 2050, podendo chegar, em alguns locais do globo, ao dobro dos atuais habitantes. O acesso à compra de veículos com parcelamentos facilitados tem ampliado os deslocamentos individuais, assim como a organização ineficiente do transporte coletivo, o que muitas vezes conduz à escolha pelo uso de veículos próprios.

Discussões sobre esse tema devem envolver diversos atores sociais: governo, população, organizações públicas e privadas. Também devem ser discutidas questões locais, já que o dia a dia desta problemática evidencia-se no espaço urbano individual de cada cidade, com seu número de habitantes, sua malha de deslocamento, seu planejamento de desenvolvimento e, até mesmo, questões socioculturais. Por esta razão, o conceito de Mobilidade Urbana tem sido considerado bastante amplo, fazendo com que seja impreciso conforme a escala escolhida nas análises que se deseja realizar. Assim, considerando a mobilidade circunscrita a espaços menores, pode-se melhorar o recorte da discussão com o termo Mobilidade Cotidiana, referindo-se àquela que ocorre em períodos mais curtos, de acordo com ritmos sociais próprios da vida cotidiana de determinado espaço geográfico.

Santa Maria é uma importante cidade do Estado do Rio Grande do Sul, sendo a quinta maior cidade em população IBGE (2010). Compreender mais sobre a dinâmica de mobilidade cotidiana no município é fundamental e neste sentido, o diálogo com atores locais e suas percepções é fundamental.

Desta forma, o presente projeto estrutura-se a partir de uma pesquisa sobre a mobilidade cotidiana como foco no município de Santa Maria, tendo como base uma pesquisa realizada com estudantes da Educação de Jovens e Adultos, depreendendo, a partir da realidade destes atores sociais, a dinâmica do processo de mobilidade cotidiana.

**Objetivo geral:** avaliar os principais aspectos referentes à mobilidade cotidiana de um grupo de alunos da Educação de Jovens e Adultos do município de Santa Maria, Rio Grande do Sul.

A partir das análises, pretende-se compreender o modo de utilização e os principais fatores que dificultam a mobilidade urbana dos sujeitos participantes da pesquisa. O trabalho está organizado de forma a apresentar uma breve introdução, seguida do capítulo 1, composto pela revisão bibliográfica; capítulo 2, referente à metodologia utilizada na pesquisa; capítulo 3, referente aos resultados obtidos. Na sequência, são apresentadas as conclusões.

**Objetivos específicos:**

- Estudar sobre mobilidade Urbana/cotidiana;
- Dialogar com alunos durante sobre mobilidade durante o Estágio de Docência em geografia I- Ensino Fundamental;
- Conversar com a equipe diretiva a fim de explicar a importância do assunto e solicitar permissão para aplicação do questionário;
- Aplicação do questionário;
- Análise e cálculo dos dados obtidos;
- Conclusão da pesquisa.

## 1 CAPÍTULO I – MOBILIDADE URBANA E MOBILIDADE COTIDIANA

A mobilidade urbana é um tema emergente que necessita discussão e reflexão. Compreendida como um direito dos cidadãos, possui dinâmicas diferentes nos diversos centros urbanos e interfere diretamente na vida da população.

Magalhães, Aragão e Yamashita (2013) citam que o termo “mobilidade” deriva do latim, *mobilitas(átis)*, que por sua vez deriva de *mobilis(e)* que significa móvel (que pode se mover). Neste sentido, que domina o senso comum, mobilidade é entendida como a característica do que é móvel, do que tem a capacidade de se deslocar. Assim, é a própria capacidade de mudança, de deslocamento, capacidade esta própria de uma entidade.

Por outro lado, essa discussão precisa ser realizada, também, a nível local, compreendendo que cada cidade tem suas peculiaridades, sua matriz econômica, seus aspectos culturais e seu projeto de desenvolvimento. Neste sentido, o uso da terminologia “Mobilidade Urbana” torna-se imprecisa, pois não está diretamente relacionada às diferentes escalas e, desta forma, o uso do termo “Mobilidade Cotidiana” relaciona-se melhor aos limites espaciais menores, ligados aos ritmos sociais cotidianos, como mencionam Costa et al. (2020), direcionando a mobilidade cotidiana como aquela compreendida especialmente no trajeto de casa ao trabalho e vice-versa. Neste sentido, este primeiro capítulo aborda uma revisão sobre os temas da Mobilidade Urbana e Cotidiana, além de apresentar, brevemente, o município de Santa Maria, região central do Estado do Rio Grande do Sul.

### 1.1 MOBILIDADE URBANA

No ano de 2007, através da Declaração de Stuttgart (CCRE/CEMR, 2007) foi reconhecida a mobilidade como um direito humano universal. No Brasil, está inserida na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Em seu artigo segundo, esta política destaca o objetivo de contribuir com o acesso universal e com o suporte para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes de desenvolvimento urbano, por meio de planejamento e gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU, 2012).

No Sistema Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMU 2004), que descreve a criação de um Ministério das Cidades a partir do reconhecimento da necessidade de enfrentar os diversos desafios existentes no meio urbano enquanto política de Estado, destaca-se o objetivo de disponibilizar acesso à mobilidade de forma segura, além de outras condições como saneamento básico, água, alimentação, saúde e educação através das organizações governamentais.

Morais Santos (2020) mencionam que, em nível organizacional, a mobilidade urbana é um assunto de extrema complexidade, pois envolve os mais diversos atores: governamentais, operadores privados e organizações da sociedade civil. Não obstante, envolve os serviços ligados ao transporte, o qual é fundamental para o desenvolvimento das cidades, mas, na visão de Machado e Piccinini (2018), responsável pela geração de externalidades negativas, as quais refletem desde a economia até a qualidade de vida dos habitantes dos centros urbanos.

Frente aos aspectos mencionados, é possível dizer que a mobilidade se constitui em um tema que merece atenção, dada a relevância de seus impactos. A discussão sobre a mobilidade se ampliou no Brasil durante as últimas duas décadas. Muitas pesquisas têm sido realizadas dada a importância da necessidade de se movimentar (SOUZA, 2013). Também nesse sentido, a presença dos automóveis, por exemplo, necessita ser (re) pensada.

Cavalcanti, Branco e Bruna (2019) mencionam que há um reflexo negativo nas cidades oriundo do planejamento direcionado aos automóveis. Os autores citam, de forma adicional, que o excesso de rodovias, viadutos e elevados se transformam em barreiras no tecido urbano, alterando os espaços públicos, aumentando os poluentes e reduzindo a qualidade do ar com reflexos na vida dos cidadãos.

Portanto, a mobilidade constitui-se em um recurso ou capital social da população, sempre que esta precisa se deslocar para realizar suas atividades, exercendo o democrático direito de ir e vir. Em contrapartida, com a estabilização econômica houve expressivo aumento nas vendas de automóveis, especialmente carros populares, sem que a infraestrutura viária pudesse dar conta de acompanhar as condições de circulação e o ritmo de crescimento da frota de veículos, reduzindo a mobilidade no dia a dia (SOUZA, 2013).

## 1.2 MOBILIDADE COTIDIANA

O conceito atribuído à mobilidade pode ser considerado polissêmico. Por esta razão, é possível atribuir diferentes adjetivações para ele. As cidades são complexas e constituem um mosaico com tipologias urbanas, suas localidades e regionalidades. Assim, pode-se conceituar como mobilidade cotidiana o trajeto de casa ao trabalho e vice-versa, os quais caracterizam os hábitos nas práticas espaciais (COSTA et al., 2020).

Conforme BALDRAIA (2017), mobilidade urbana e mobilidade pendular, por exemplo, podem ser caracterizadas como bastante próximas e, por esta razão, o conceito de mobilidade cotidiana pode demonstrar melhor o recorte observado em determinadas situações e/ou estudos. O autor aprofunda esta conceituação, relacionando-a não apenas ao trajeto casa-trabalho, mas aos serviços e demais tarefas realizadas diariamente pela população.

A mobilidade cotidiana pode ser considerada como uma questão ainda negligenciada em municípios ou pequenas cidades. A dinâmica nestes locais viabiliza trocas de materiais e trocas simbólicas, assim como representa a possibilidade de realizar atividades necessárias à vida (LEMOS, 2021). Não obstante, os aspectos socioeconômicos também caracterizam a mobilidade, por exemplo, populações mais pobres em áreas periféricas terão necessidades distintas das populações que se localizam em áreas centrais (TAVARES et al., 2021).

Logo, os sujeitos encontram formas distintas para se deslocar e, neste sentido, a oferta de transporte não oferece apenas pontos positivos, mas também negativos à vida dos cidadãos. O uso de transporte rodoviário (seja por meio de automóvel próprio ou transporte coletivo) é realizado em massa, resultando em malhas congestionadas, estresse, acidentes e a queima de combustíveis, prejudicial ao ambiente e saúde da população. Por vezes, se sobressaem os custos emocionais e o desgaste físico em detrimento aos benefícios do transporte coletivo (CAVALCANTE et al., 2012).

Com base nestas questões, é fundamental compreender como ocorre a mobilidade cotidiana, já que, de acordo com Boareto (2008), a ampliação do sistema viário tem importância significativa nas administrações municipais e precisa ter dinâmica própria, para que as alterações necessárias (que geram obras públicas) se justifiquem. O autor também assevera que os bairros residenciais estão cada vez mais distantes dos locais de trabalho e de lazer, sendo necessário compreender a melhor

dinâmica para garantir o acesso com a adequada circulação de transporte próprio ou coletivo.

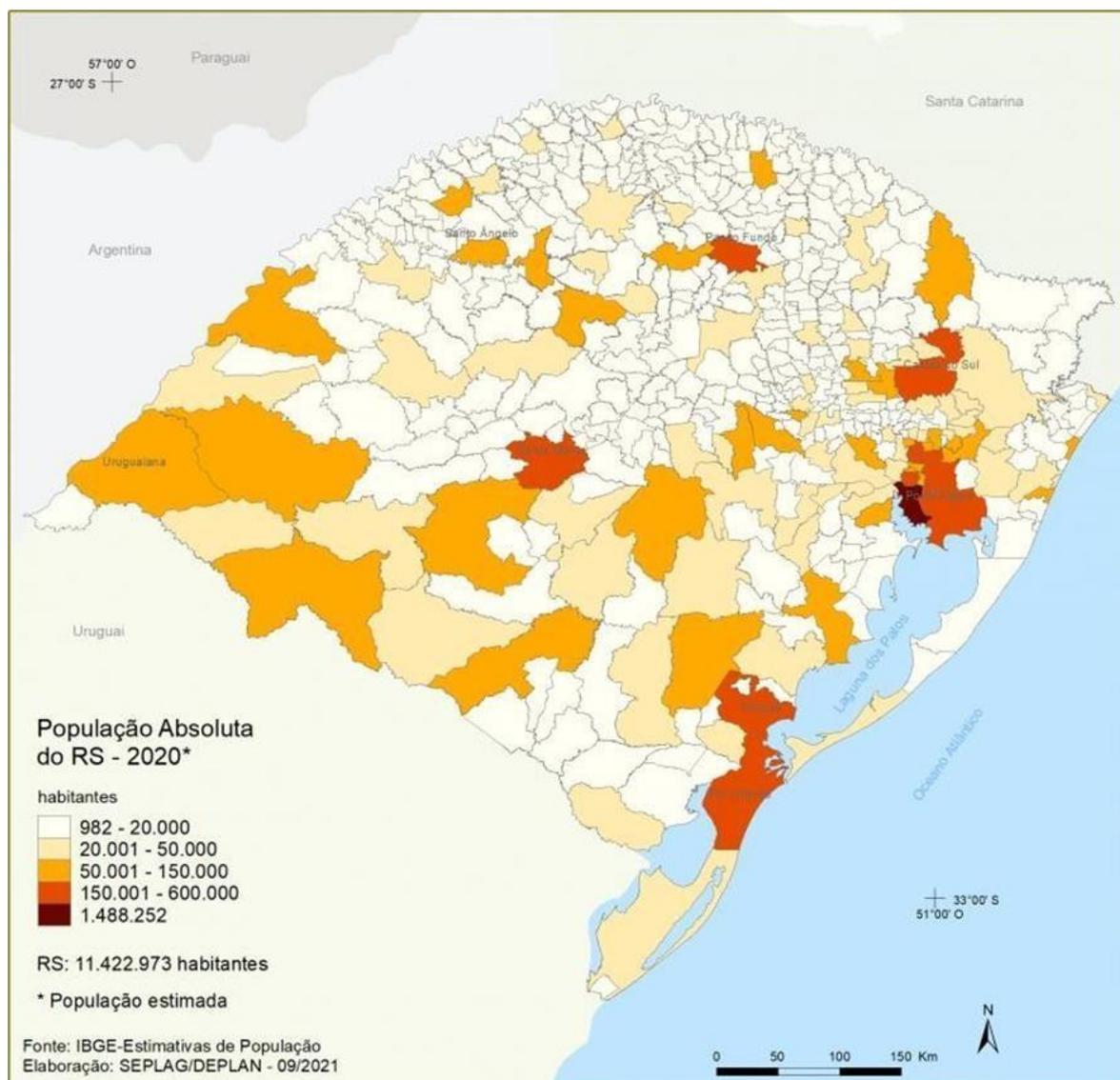
Assim, é importante compreender a mobilidade cotidiana para que seja possível estabelecer diretrizes de desenvolvimento sustentável. Luccarelli (2021) menciona que para a mobilidade sustentável ser alcançada é preciso adequar a oferta de transporte ao contexto socioeconômico, com vistas à equidade social nos deslocamentos. De maneira adicional, destaca que a qualidade ambiental somente será possível buscando maior equilíbrio na matriz modal.

### 1.3 MOBILIDADE: UM OLHAR PARA O MUNICÍPIO DE SANTA MARIA – RS

Pensar as cidades é como pensar em um organismo vivo. Não apenas a infraestrutura deve ser analisada, mas também as questões políticas, a participação social e a transparência nas informações (BLIACHERIENE, 2019). Em poucas décadas, as áreas urbanas ficaram repletas de automóveis. Em particular nos países em desenvolvimento, as cidades vêm apresentando um crescimento acelerado e, com ele, o aumento dos desafios dos transportes: acesso, congestionamentos, acidentes, baixa qualidade de transportes públicos, entre outros (SHIBAO; SANTOS; MONTEIRO, 2019).

Dados do ano de 2011 demonstraram que cidades com mais de 60 mil habitantes utilizavam menos o transporte coletivo (28,9%) quando comparado aos 30,8% de uso do transporte individual. O custo, em 2011, com o transporte coletivo (por indivíduo) foi de R\$ 8,30 comparado com R\$ 36,70 do uso do transporte individual. Em termos de externalidades de impacto ao ambiente, o custo ficou em R\$ 1,10 com o uso de transporte coletivo, passando para R\$ 4,60 com o uso de transporte individual (VASCONCELLOS, 2013). Tais dados asseveram a necessidade de análise da mobilidade Urbana no que se refere ao uso de veículos individuais e coletivos. No Estado do Rio Grande do Sul, Santa Maria (Figura 1) é uma das principais cidades em número de habitantes, localizada na região central do Estado, possui grande importância especialmente no âmbito dos serviços e da educação superior.

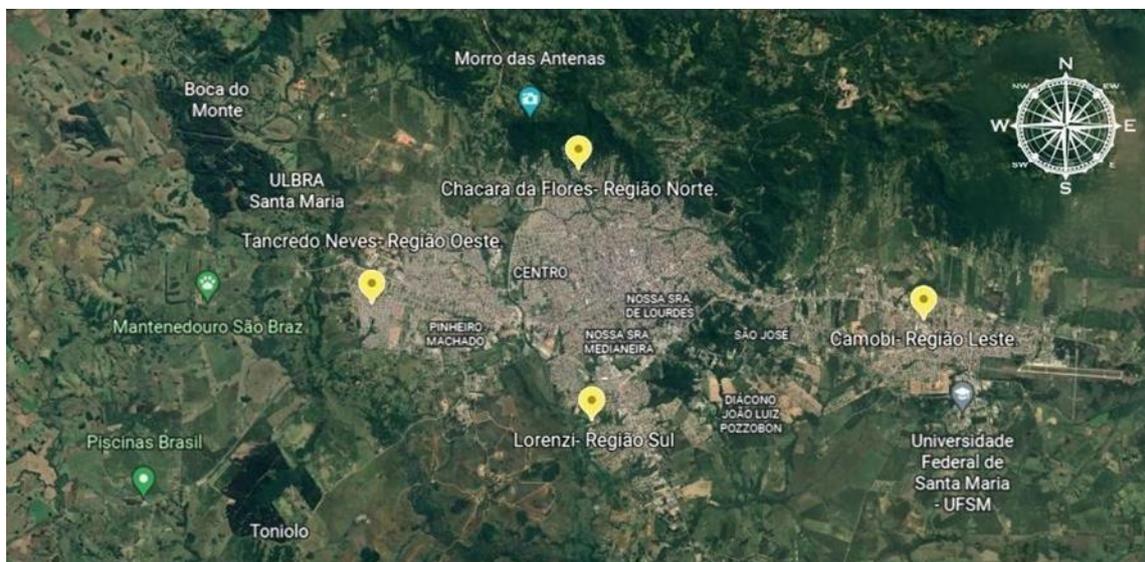
**Figura 1:** Localização do município de Santa Maria (destaque em laranja) no Estado do Rio Grande do Sul, Brasil.



**Fonte:** Atlas Socioeconômico do Rio Grande do Sul.

A cidade possui, de acordo com os dados do censo de 2010, uma população de 261.031 habitantes, em uma área de 1.780,193 km<sup>2</sup>, perfazendo a densidade demográfica de 145,98 hab/km<sup>2</sup> (IBGE, 2022). Observando-se imagens de satélite, evidencia-se o crescimento da área central e de áreas que se desenvolveram ao redor do centro da cidade, além de duas regiões deslocadas do eixo central, conforme observa-se na Figura 2. Os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) mostram que, atualmente, a frota de veículos em Santa Maria corresponde a 176.278, sendo, destes, 104.968 automóveis (IBGE, 2022).

**Figura 2:** Imagem aérea da cidade de Santa Maria, RS, Brasil. A imagem corresponde às coordenadas 29°42'16,77"S e 53°47'34,73"O, com a altitude do ponto de visão a 26,18 km. Os marcadores evidenciam as quatro regiões da cidade nomeadas por bairros.



**Fonte:** Google Earth feito por Liliane Melo.

No ano de 2006, um estudo realizado em Santa Maria demonstrou que o uso do transporte coletivo é recorrente para uma significativa parcela da população. Além disso, este mesmo trabalho evidenciou que 45,71% dos usuários se referiam ao transporte como bom, enquanto 42,86% consideravam regular. De acordo com as conclusões dos pesquisadores, a paisagem da cidade caracteriza-se como de poucas indústrias, mas serviços e instituições educacionais em grande quantidade, sendo fundamental a mobilidade por transporte coletivo. Mas que, por outro lado, não havia adequado planejamento para organizar o crescimento urbano, além de deficiências nas vias de circulação comprometendo a trafegabilidade e a segurança, tanto dos usuários de transporte coletivo, como nos transportes individuais e na mobilidade dos pedestres (FIORIN; VALENTE, 2006).

Em 2013 Santa Maria desenvolveu um Plano Diretor de Mobilidade Urbana (PDMU), revelando um número de deslocamentos diários em torno de 580 mil. Assim, o índice de mobilidade (número de deslocamentos por pessoa por dia) ficava em 2,3 deslocamentos por pessoa. Tal valor é superior a capitais como São Paulo (índice de 1,95) (KREUTZ; LOCK, 2019). Estes são apenas alguns fatores que ressaltam a relevância de se estudar a questão da mobilidade na cidade mencionada.

Posteriormente, no ano de 2018, a Lei Complementar nº 118, de 26 de julho de

2018, foi instituída para dispor sobre a Política de Desenvolvimento Sustentável e sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial do Município de Santa Maria. Em seu artigo terceiro, a lei menciona a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, o transporte público adequado, assim como a sua priorização, além da integração do sistema viário. Na mesma legislação, em seu artigo 17, são mencionadas como diretrizes da política de transporte coletivo, a promoção da atratividade do seu uso, com deslocamentos rápidos, seguros e confortáveis, bem como a integração multimodal das redes de transporte público coletivo.

O Plano Diretor de Mobilidade Urbana de 2013, traz a seguinte informação: “Art. 317. O município favorecerá a criação e implantação do “Escritório da Mobilidade da cidade de Santa Maria”, integrado dentro da estrutura do Instituto de Planejamento, com capacidade para assumir todas as tarefas relativas à planificação da mobilidade na cidade”. Tal planejamento visava organizar além de pedestres e bicicletas, o transporte coletivo e privado apresentando seguintes aspectos:

- 1) Art. 319. No âmbito da mobilidade de transporte coletivo, as atividades do Escritório da Mobilidade:
  - Planejamento de infraestruturas de transporte coletivo e dos serviços.
  - Elaboração dos programas de investimento.
  - Acompanhamento da execução das inversões
  - Planificação de serviços e percursos das linhas
  - Relação e controle dos operadores.
  - Desenvolvimento e gestão da tecnologia do transporte (Implantação e operação do sistema SAO).
  - Ordenamentos das tarifas.
  - Divulgação da imagem corporativa do sistema de transporte coletivo.
  - Supervisão do sistema de táxi da cidade.
  
- 2) Art. 320 No âmbito da mobilidade de transporte privado, as atividades do Escritório da Mobilidade:

- Gestão do tráfego. Definição de sentidos de circulação, distribuição das faixas na via pública (Pistas e vagas de estacionamento).
- Definição das soluções nos nodos viários (semáforos, rótula, enlace a diferente nível, etc.).
- Gestão da rede semaforica e de painéis informativos. Definição de ciclos semaforicos, coordenação semaforica, tipologia de mensagens a transmitir ao cidadão, etc.
- Supervisão e aprovação dos cortes de tráfego e desvios na via pública (obras, celebrações, atos, etc.).
- Aprovação de estudos do tráfego vinculados aos novos desenvolvimentos urbanos.
- Definição e regulação dos espaços e dos pontos e gestão do processo de carga e descarga.
- Definição das restrições de tráfego de veículos pesados na cidade.
- Expedição de cartões que permitam a carga e descarga.
- Definição e delimitação das vagas de zona azul na cidade. Aprovação de tarifas.
- Delimitação das vagas de estacionamento na via pública.
- Aprovação dos novos estacionamentos na cidade.
- Elaboração, trâmite e avaliação dos planos diretores de mobilidade e estudos do tráfego.
- O fomento da cultura da mobilidade sustentável entre os cidadãos.
- Coordenação com o governo do Rio Grande do Sul e com o Governo Federal em matéria de mobilidade.

A apresentação dos artigos de forma detalhada tem o intuito de pontuar e debater sobre suas reais aplicações e melhorias quanto a mobilidade cotidiana dos atores sociais da pesquisa.

O plano de 2013 que prevê a criação de uma secretaria voltada para o planejamento de mobilidade e destaca pontos importantes e indispensáveis para o pleno funcionamento do tráfego, abordando em seu contexto geral a infraestrutura do município. Atualmente existe o Instituto do Planejamento, com sua sede próxima a prefeitura municipal de Santa Maria, esse órgão disponibiliza através do site, e-mail

ou de forma presencial todos e quaisquer dados públicos de interesse da população sobre os planos gerais da infraestrutura. Ao comparar o planejamento a realidade estrutural da cidade é possível identificar falhas, tanto na execução do projeto quanto na falta de aplicação das atividades descritas.

Levando em consideração a situação vivenciada em período pandêmico no ano de 2020, é possível compreender que houve um esforço para que o transporte público dentro das restrições estipuladas pelos decretos federais, estaduais e municipais, pudessem permanecer em funcionamento, onde os serviços mesmo que de forma reduzida tanto em questão de horários, quanto linhas e frota não deixou de existir, com o uso de máscaras como exigências até a atualidade, os cuidados eram rigorosos para que principalmente aqueles os quais não podiam ficar em casa e precisavam trabalhar pudessem ter acesso mínimo ao transporte visando sempre, a segurança.

Nos últimos anos houve a implantação dos cartões de passagens, os quais são abastecidos de forma presencial na sede da Associação dos Transportadores Urbanos de Passageiros de Santa Maria (ATU) com dinheiro físico ou de forma digital através do pix da instituição. O cartão deve ser solicitado de acordo com as necessidades de cada um, havendo programas de passagem grátis ou com descontos para estudantes, idosos e deficientes. Apesar do desconto para pessoas portadoras de deficiências, a frota de veículos capacitados para acomodar tais diferenças é inferior a 50%, havendo pouca estrutura nas paradas de ônibus, falta de elevadores para embarque e desembarque e funcionários com pouco preparo para lidar com as diversidades existentes.

Atualmente pode-se contar com o auxílio do aplicativo URMOB para ver dados sobre as linhas de ônibus, compatível com Android e IOS. O aplicativo em questão serve como guia para compreender e visualizar o percurso, as paradas de ônibus e seus horários, sendo possível acompanhar o transporte em tempo real ao clicar na linha desejada, com um bom desenvolvimento e execução o aplicativo facilita àqueles que estão em período de adaptação na cidade a qual é referência estudantil por sediar a Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) situada no distrito de Camobi à aproximadamente 13 quilômetros do Centro.

O transporte privado apesar de remeter ao uso individual de automóveis, deve ser pensado como um meio de transporte que desfruta da mesma infraestrutura de ruas, estacionamentos, semáforos e demais serviços. Trazendo uma comparação com a Capital Porto Alegre, que conta com corredores e faixas para ônibus,

pontos centrais para embarque e desembarque, traz facilidade e vazão ao tráfego de transporte privado, já Santa Maria possui semáforos e faixas exclusivas para ônibus somente em sua avenida principal (Av. Rio Branco) e em sua continuação (Rua do Acampamento), o que resulta em determinados horários em congestionamentos devido a pausas feitas pelo transporte coletivo para embarque e desembarque, colocando a segurança dos pedestres e condutores em vulnerabilidade.

É importante também destacar o projeto de revitalização da praça Salvador Isaia que tinha por objetivo trazer mais segurança a quem frequentasse-a, a praça é um dos maiores pontos comerciais da cidade, ficando entre a Avenida Rio Branco e a Rua Marechal Floriano Peixoto, ela conta com um Shopping e lojas de diversos seguimentos, ainda em 2022 a praça se encontra com tapumes, construções, reformas inacabadas e calçamento danificado, que tem intuito de finalizar as suas obras ainda ao decorrer do ano vigente.

## 2 CAPÍTULO 2 – ASPECTOS METODOLÓGICOS

Neste capítulo, serão abordados os aspectos referentes à organização metodológica da pesquisa, instrumentos de coleta de dados e análise.

### 2.1 TIPO DE PESQUISA

Para a abordagem bibliográfica utilizada na introdução e nas discussões desta pesquisa, foram realizadas buscas em livros da área, assim como em bases de dados, a exemplo do *Google Acadêmico* e do *Scielo*. Nestas, foram utilizadas palavras-chave como: “mobilidade urbana”, “mobilidade cotidiana”, “mobilidade nas cidades”, “transporte urbano”, entre outras.

O critério para escolha dos autores em primeiro momento foi baseado nos assuntos de maior relevância na questão da mobilidade urbana, e em seguida aos que davam ênfase à mobilidade cotidiana, visando compreender as diferenças e pontos em comuns entre ambas.

No que se refere à pesquisa propriamente dita, a proposta se caracteriza, quanto à natureza, como uma pesquisa aplicada. Conforme Prodanov Freitas (2013), a pesquisa aplicada tem como objetivo gerar conhecimentos para uso prático, capaz de contribuir com problemas específicos, envolvendo interesses locais.

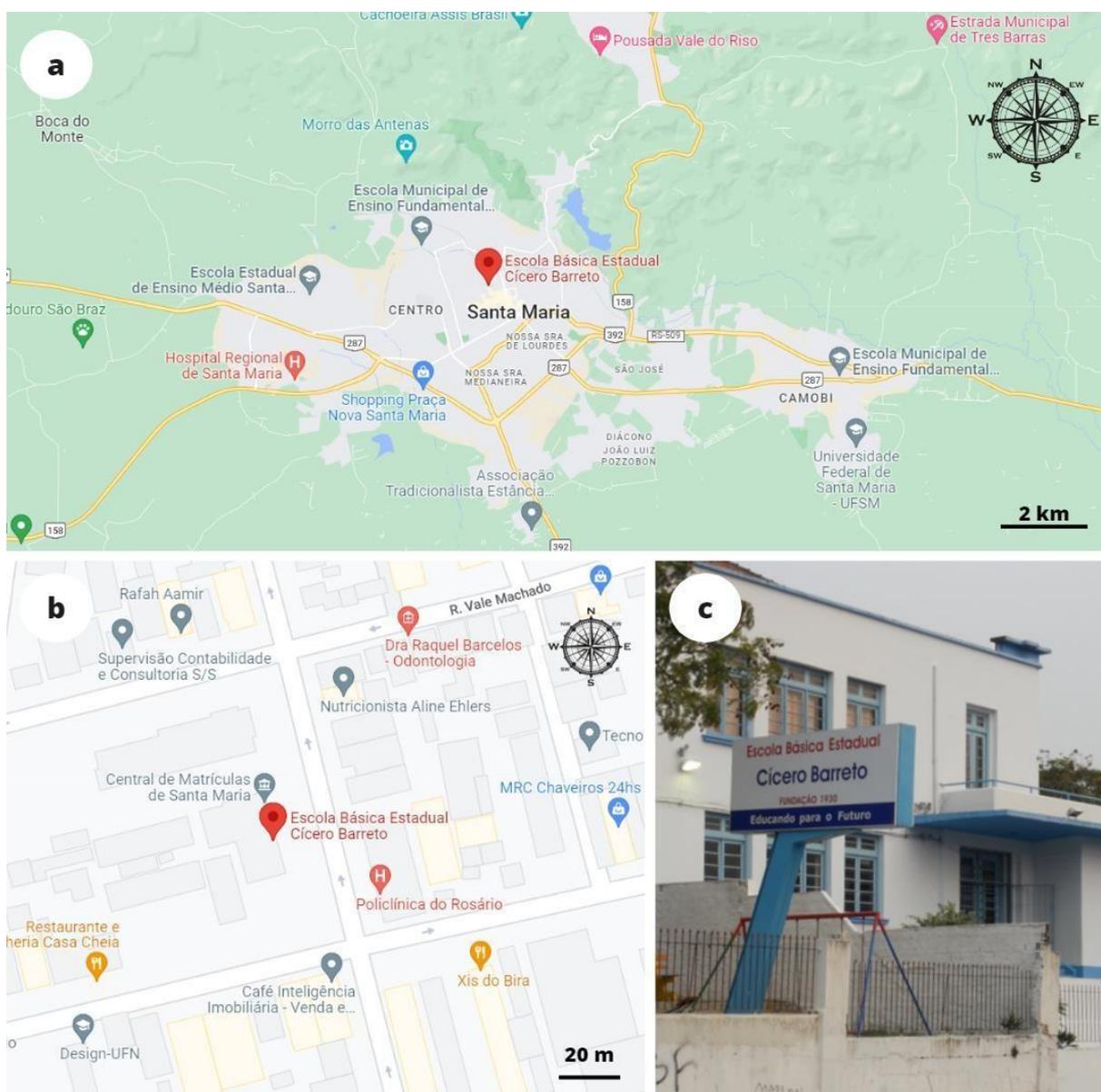
Os dados específicos sobre a Mobilidade Urbana de Santa Maria foram através do estudo e análise aprofundada dos Planos de Mobilidade Urbana dos anos de 2013 e 2018.

Quanto aos objetivos, podemos caracterizar a investigação como pesquisa qualitativa/quantitativa, pois relaciona-se com informações e/ou conhecimentos sobre determinado problema, para o qual procuramos uma resposta, hipótese ou a descoberta de informações relacionadas. Assim, a pesquisa (que estuda um único grupo ou comunidade) realiza a coleta, a análise e a interpretação de dados a partir de instrumentos de pesquisa como entrevistas ou questionários (PRODANOV; FREITAS, 2013).

A pesquisa foi realizada na Escola Básica Estadual Cícero Barreto, a qual está localizada no Bairro Centro/Rosário, município de Santa Maria, RS (Figura 3). Na escola, é viabilizado o estudo na modalidade de Ensino para Jovens e Adultos

(EJA), o que possibilita aos alunos manter atividades de aprendizagem de forma concomitante ao trabalho e aos afazeres domésticos. A escola foi escolhida por ser uma das únicas na cidade que disponibiliza a EJA e, por isso, recebe alunos de diversos os bairros e regiões do município, os quais, por sua vez, dependem do deslocamento para chegar à escola.

**Figura 3.** Localização da Escola Básica Estadual Cícero Barreto no município de Santa Maria, RS (a); em detalhe na localização geográfica (b); e aspecto geral da fachada da escola (c).



**Fonte:** Google Maps feito por Liliane Melo e foto de fachada do [site http://centralsul.ufn.edu.br/wp-content/uploads/sites/6/2012/08/DSCN0038-001.jpg](http://centralsul.ufn.edu.br/wp-content/uploads/sites/6/2012/08/DSCN0038-001.jpg)

## 2.2 INSTRUMENTO DE PESQUISA E ANÁLISE DE DADOS

A abordagem da pesquisa foi quantitativa/qualitativa, pela característica de levantar e analisar dados a partir de determinado instrumento de pesquisa, visando caracterizar o grupo de entrevistados. Neste caso, o instrumento foi um questionário estruturado com questões fechadas (Apêndice I), passíveis de mensuração das respostas. Marconi e Lakatos (2010) explicam que a abordagem qualitativa se trata de uma pesquisa que tem como premissa, analisar e interpretar aspectos mais profundos, descrevendo a complexidade do comportamento humano e ainda fornecendo análises mais detalhadas sobre as investigações, atitudes e tendências de comportamento. Assim, o que percebemos é que a ênfase da pesquisa qualitativa é nos processos e nos significados e Marconi e Lakatos (2022), destacam que a pesquisa quantitativa emprega a estatística, buscando validar ou rejeitar as hipóteses a partir das informações numéricas.

Dessa forma, a pesquisa foi aplicada a 39 participantes em dois momentos:

1. Diálogo inicial com os estudantes, explanando sobre o tema e a forma de participação destes no contexto da mobilidade cotidiana e da pesquisa;
2. aplicação de questionário estruturado.

Os dados obtidos foram organizados numericamente para a análise por meio de estatística descritiva, a qual foi realizada com auxílio do *software Exce®*. Para facilitar a interpretação, foram construídos gráficos a partir dos percentuais obtidos nas respostas.

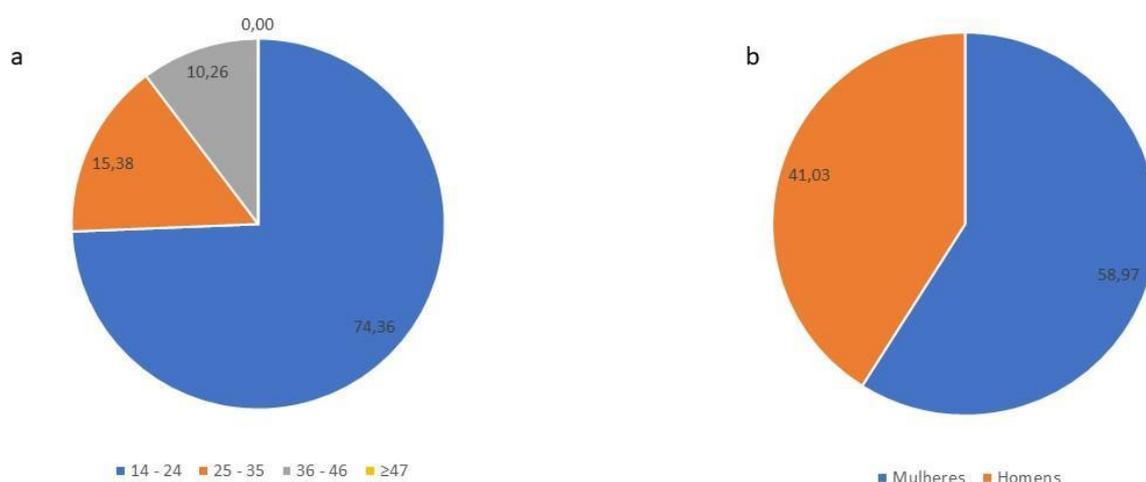
### 3 CAPÍTULO 3 – RESULTADOS E DISCUSSÃO

Neste capítulo, serão apresentados os resultados obtidos nesta pesquisa após a aplicação dos questionários e a compilação das respostas, cujos dados foram analisados à luz dos pressupostos que selecionamos.

#### 3.1 CARACTERIZAÇÃO DOS PARTICIPANTES

Iniciando pela caracterização do grupo de 39 estudantes respondentes, foi possível observar constituição da turma quanto à faixa etária (Figura 4 a) e sexo biológico (Figura 4 b). A maior parte dos estudantes encontra-se na entre os 14 e 24 anos de idade, com menor representação nas faixas de 25 a 35 e de 36 a 46 anos. Não há, no grupo, estudantes com 47 anos ou mais. Quanto ao sexo biológico, o grupo é formado majoritariamente **por mulheres**.

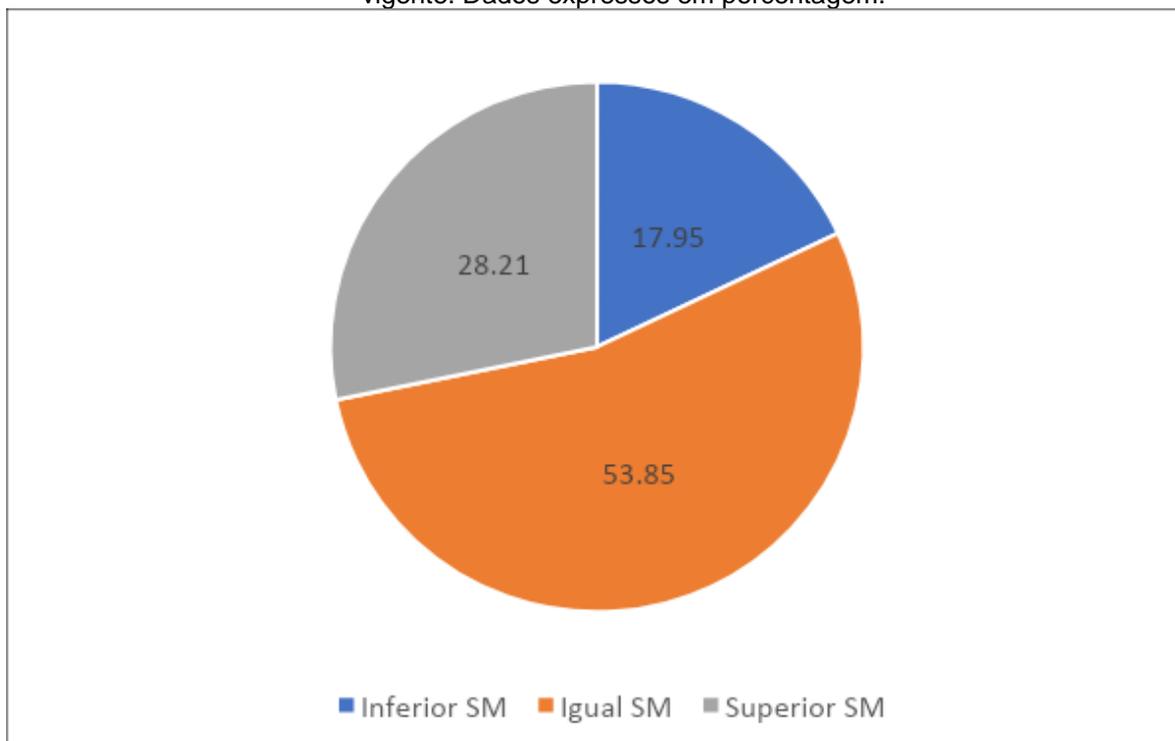
**Figura 4:** Caracterização do grupo participante da pesquisa de acordo com (a) faixas etárias e (b) sexo biológico. Os dados estão expressos em porcentagem.



**Elaboração:** Liliane Melo.

Na caracterização socioeconômica, observa-se que, predominantemente, encontram-se no grupo estudantes trabalhadores, com rendimento mensal igual ao salário-mínimo (Figura 5), seguido de estudantes que recebem acima do salário mínimo e, na sequência, os que recebem valor menor que o salário vigente.

**Figura 5:** Caracterização do grupo quanto à faixa salarial, considerando o Salário-Mínimo (SM) vigente. Dados expressos em porcentagem.



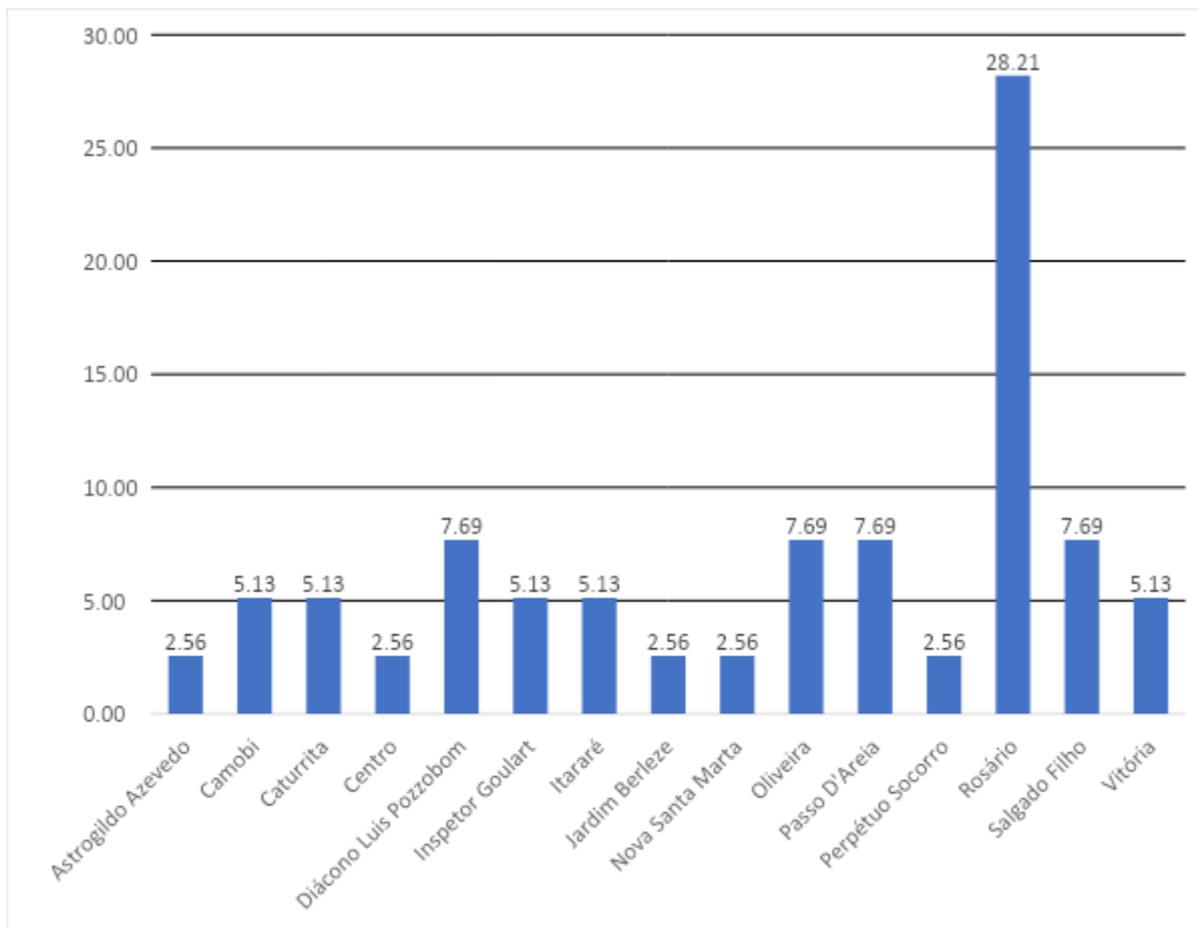
**Elaboração:** Liliane Melo.

As questões salariais refletem diretamente nas necessidades de uso do transporte pela população. Comunidades mais pobres residem em regiões mais periféricas e distantes do centro, sendo mais acometidas pelas dificuldades de transporte, especialmente quando esta se dá de forma irregular, insuficiente ou inadequada (TAVARES et al., 2021).

### 3.2 MOBILIDADE COTIDIANA DOS PARTICIPANTES

O deslocamento necessário para chegar até o estabelecimento de ensino onde ocorreu a pesquisa é, principalmente, do Bairro Rosário, que apresenta proximidade com a escola. Destacam-se, também, os bairros Diácono J. Luíz Pozzobon, Oliveira, Passo D'Areia e Salgado Filho. Entretanto, é fundamental destacar que as origens residenciais dos alunos remetem a 15 diferentes bairros de Santa Maria, conforme mostra a Figura 6.

**Figura 6:** Bairros em que os estudantes possuem suas residências fixas no município de Santa Maria, RS. Os dados estão expressos em porcentagem.

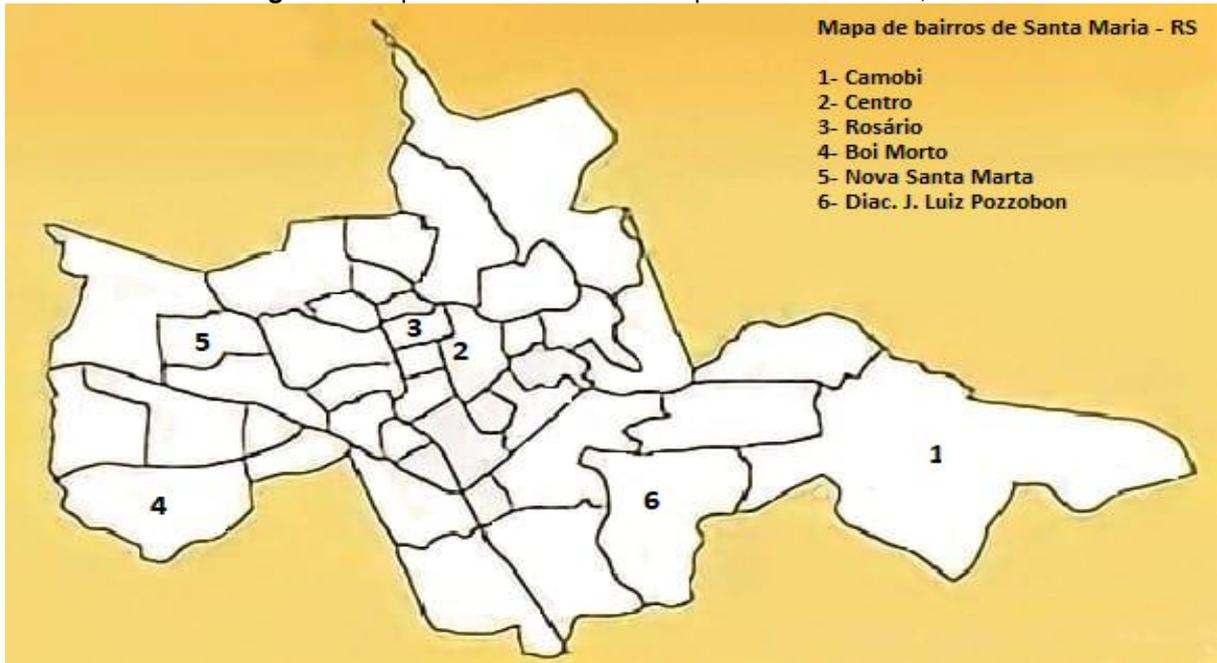


**Elaboração:** Liliane Melo

**Figura 7:** “Paradão”, principal parada de ônibus de Santa Maria, Avenida Rio Branco.



**Fonte:** Fabiano Marques

**Figura 8:** Mapa dos bairros do município de Santa Maria, RS.

**Fonte:** Rádio Web Santa Maria com alterações realizadas por Liliane Melo.

O bairro de Camobi, distrito de Santa Maria fica a aproximadamente 9 quilômetros do centro da cidade, é o bairro mais populoso, possuindo uma população estimada de 21.822 habitantes (IBGE 2010), sedia a UFSM.

O Centro da cidade surgiu de um acampamento de famílias de origem Guarani, vindas das Missões, local hoje conhecido como Rua do Acampamento é uma das principais vias de tráfego entre Centro e Camobi, sendo a continuação da Av. Rio Branco. O Bairro do Rosário faz divisa com o centro da cidade, sendo sede da Escola Básica Estadual Cícero Barreto, é passagem entre bairros periféricos e a área central.

Boi Morto, outro bairro, fica localizado na região oeste da cidade e é referência para Militares do Exército Brasileiro, por possuir os maiores aquartelamentos da região, contendo 9,5 mil homens e mulheres das Forças Armadas, sendo o 2º maior contingente do país (Humberto Trezzi 2021).

Nova Santa Marta é um bairro marcado pela ocupação de terras. A ocupação de uma área da então fazenda Santa Marta, localizada na região oeste de Santa Maria, na madrugada de 7 de dezembro de 1991, viria a se tornar uma das maiores ocupações urbanas do país. No entanto, naquele momento, o que movia aquelas poucas dezenas de famílias, era a busca de um teto para morar, em uma época de muita crise econômica, (Fritz R. Nunes 2021).

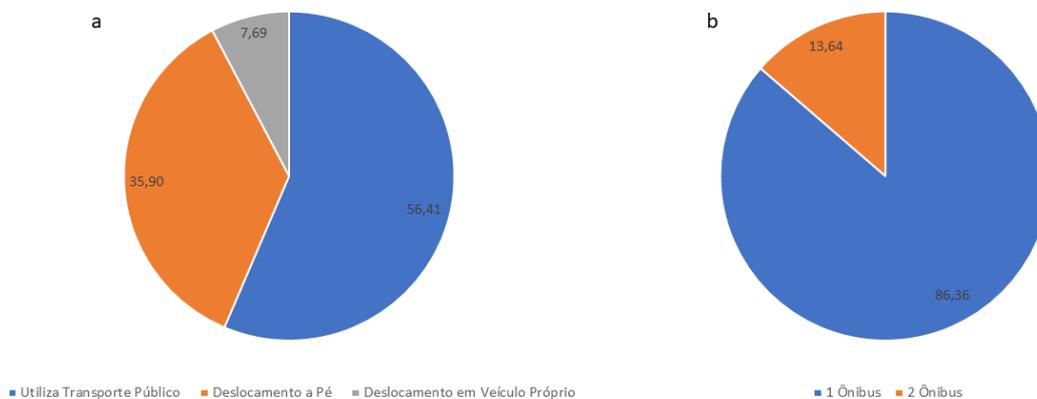
Diácono João Luiz Pozzobon caracteriza-se predominantemente de moradias populares, o bairro tem sua área destinada à expansão urbana por possuir grande extensão de campo, onde se aplica a agropecuária (Rizzatti e Spode 2019).

Quando questionados acerca da utilização do transporte público, a maior parte

dos entrevistados faz uso deste meio de deslocamento, caracterizando sua importância para a mobilidade cotidiana dos estudantes. Outra faixa representativa dos estudantes se desloca a pé e, em uma menor escala, encontram-se aqueles que possuem a possibilidade de deslocamento com veículo próprio (Figura 9 a).

Dentro do grupo que utiliza o deslocamento por transporte urbano, a parcela mais significativa faz o uso de apenas um ônibus. Contudo, um percentual menor necessita utilizar dois ônibus para cumprir suas jornadas diárias (Figura 9 b). É possível inferir que o uso de apenas um ônibus é possível dadas as dimensões do município em estudo, que se caracteriza como de porte médio.

**Figura 9:** Modos de deslocamento utilizados pelo grupo durante em sua mobilidade cotidiana (a) e, no caso do uso de transporte público, (b) quantidade de veículos necessários para a realização dos itinerários. Dados expressos em porcentagem.

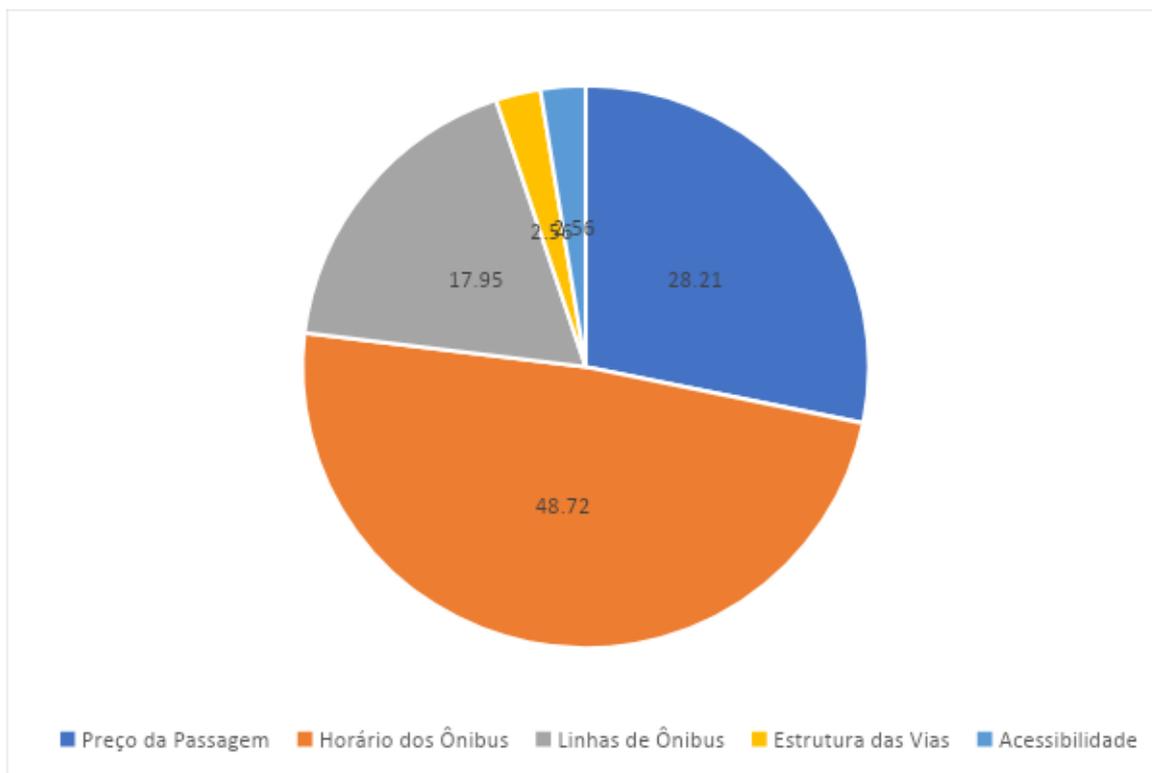


**Elaboração:** Liliane Melo.

Quando a pesquisa enfatizou as principais questões que dificultam o uso do transporte urbano ou, então, que ensejam melhoria, de forma preponderante ficou evidente o problema com os horários dos ônibus no município (Figura 10), seguido pelo preço das passagens e, por fim, das linhas (itinerários) do transporte coletivo. Contudo, é válido mencionar que a estrutura das vias urbanas e as questões de acessibilidade também foram escolhidas entre as respostas pelos participantes.

Cavalcante et al. (2012) mencionam que o uso dos transportes em massa, embora colaborativo, contribui para o congestionamento e que, no Brasil, o transporte por veículos (coletivos ou individuais) é o preferencial da população. Mencionam, também, que os benefícios desse tipo de transporte acabam sendo reduzidos frente aos diversos problemas encontrados pela população. Estes problemas não se relacionam apenas com a dificuldade de uso do transporte ou de chegar ao destino, mas também estão diretamente ligados ao aumento do estresse, ampliando desgastes emocionais e, por que não dizer, físicos.

**Figura 10:** Dificuldades ou pontos de sugestão de melhoria apresentados pelos participantes da pesquisa no tocante ao transporte coletivo em Santa Maria, RS. Dados expressos em porcentagem.



**Elaboração:** Liliane Melo.

Não obstante, há discrepâncias na quantidade de transporte, horários, entre outros aspectos, que influenciam na fluidez no deslocamento socioespacial. Tais fatores afetam a vida dos munícipes que acabam tendo restrição em seus direitos. Cidades menores ainda necessitam intermediar relações entre vilas e povoados com as cidades médias, sendo este emaranhado de entrelaçamentos particulares às sociabilidades de cada local (LEMOS, 2021).

#### 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A situação da mobilidade urbana requer atenção dos diversos atores públicos e da sociedade em geral. Esta afirmativa está ancorada nas projeções de aumento da população nos próximos anos. Contudo, ao avaliar o deslocamento diário da população, para cumprir sua jornada de trabalho, estudo e/ou outras tarefas cotidianas, torna-se mais apropriado o uso do termo mobilidade cotidiana.

Santa Maria é uma cidade de porte médio no Estado do Rio Grande do Sul, entretanto, encontra-se entre as maiores cidades do estado e a mais importante da região central. É fundamental desenvolver pesquisas que possam contribuir com a melhoria da mobilidade cotidiana, especialmente no que se refere ao uso do transporte coletivo. Porém, para isso, é indispensável ouvir os atores sociais que fazem uso deste meio de transporte.

Com base nas informações obtidas com alunos da Educação de Jovens e Adultos, em um recorte representativo considerando que, em geral, caracterizam-se por conciliar atividades laborais e de estudo, foi possível perceber algumas questões que devem ser destacadas. O grupo composto por moradores de 15 bairros do município em estudo faz uso, em sua maior parte, do transporte público ou, então, desloca-se caminhando, o que fortalece a importância das informações fornecidas por estes cidadãos.

Foi possível depreender que a maioria possui renda equivalente ao salário-mínimo, fortalecendo a necessidade de uso do transporte coletivo. Entretanto, apontam como dificuldades de mobilidade cotidiana o preço das passagens, os horários de ônibus e as linhas (itinerários) realizados pelo transporte. Estas afirmações permitem depreender sobre as necessidades de melhoria na mobilidade urbana de Santa Maria, que embora atenda à população recorte desta pesquisa, demonstra aspectos que dificultam a sua utilização. Ainda neste sentido, vale mencionar a importância de ouvir os atores envolvidos com o processo, apropriados da realidade imposta diariamente para a mobilidade na cidade.

A aplicação dos projetos de mobilidade que visam a melhoria estrutural da cidade apontam os assuntos citados pelos alunos entrevistados, o que remete a ineficácia ou falta de implantação das atividades planejadas e descritas em ambos os planos em questão, principalmente diante da interpretação do período de 4 anos de intervalo sob a publicação do último plano para o ano de 2022

Deste modo há demasiados questionamentos a respeito da funcionalidade dos projetos apresentados, pois entende-se que além de um bom planejamento, é indispensável a sua execução em todos os quesitos apresentados os quais irão disponibilizar a infraestrutura desejada para o pleno funcionamento do município.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BALDRAIA, A. S. Notas sobre a mobilidade cotidiana cinco anos após a política nacional de mobilidade urbana. *GeoFronter*, n.3, v.2, p.30-48, 2017.

BLIACHERIENE, A. C. Agenda 2030: ética e responsabilidade socioambiental na gestão das cidades do futuro. In: PHILIPPI JR., A.; BRUNA, G. C. (Eds.). **Gestão Urbana e Sustentabilidade**. Barueri: Manole, 2019. p. 329-363.

BOARETO, R. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. **Ciência & Ambiente**, n. 37, ed. esp. A Cultura do Automóvel. P. 73-92, 2009.

CAVALCANTE, S. et al. O significado do carro e a mobilidade cotidiana. **Revista Mal-Estar e Subjetividade**, v. 12, n.1, p. 359-388, 2012.

CAVALCANTI, C. K. C.; BRANCO, L. F.; BRUNA, G. C. Mobilidade em cidades. In: PHILIPPI JR., A.; BRUNA, G. C. (Eds.). **Gestão Urbana e Sustentabilidade**. Barueri: Manole, 2019. p. 1020-1037.

CCRE/CEMR – Council of European Municipalities and Regions. Declaration of Stuttgart on the role of European local and regional governments regarding sustainable

mobility. 2007. Disponível em:  
<<http://www.ccre.org/en/prisespositions/view/90#>>. Acesso em: 23 jul. 2022.

COSTA, E. S. et al. Análise da mobilidade cotidiana em Florianópolis. **Geo UERJ**, n.37, p.1-20, 2020.

FIORIN JR., J. C.; VALENTE, V. Ônibus como alternativa de transporte urbano na cidade de Santa Maria, RS: uma análise espacial. **Disciplinarum Scientia - Série: Ciências Humanas**, v.7, n.1, p.65-78, 2006.

G1.globo.com – População no RS é de 11.466.603 segundo o IBGE: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2021/08/30/populacao-no-rs-e-de-11466630-habitantes-aponta-estimativa-do-ibge.ghtml>

IBGE Cidades – **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 01/06/2022.

Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Santa Maria- Lei complementar Nº 98, DE 10 DE JUNHO DE 2015.

Encontrado em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/s/santa-maria/lei-complementar/2015/9/98/lei-complementar-n-98-2015-institui-o-plano-diretor-de-mobilidade-urbana-do-municipio-de-santa-maria-e-da-outras-providencias>

KREUTZ, R. R.; LOCK, F. N. Transparência em projetos públicos como ferramenta de controle das obras de mobilidade urbana de Santa Maria. Semana do Servidor Público 2017 e II Simpósio em Gestão Pública. Santa Maria – RS. **Anais...** Disponível em: <https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/341/2019/06/20171011183711-Ajustado.pdf>.

Acesso em: 02 jul. 2019.

LEMOS, J. N. Interfaces da mobilidade cotidiana em municípios com pequenas cidades: relação entre espaços urbanos e rurais em Barra do Choça/BA. **Revista Geomae – Geografia, Meio Ambiente e Ensino**, v.12, n. especial, p.227-248, 2021.

LUCCARELLI, A. C. M. Políticas públicas de mobilidade urbana, acessibilidade e sustentabilidade. 1.ed. São Paulo: Platos Soluções Educacionais S.A., 2021. 63p.

MACHADO, L.; PICCININI, L. S. Os desafios para a efetividade da implementação dos planos de mobilidade urbana: uma revisão sistemática. **Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v.10, n.1, p.72-94, 2018.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Metodologia científica**. 8.ed., Barueri: Atlas, 2022. 361p.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 7ed., São Paulo: Atlas, 2010.

MORAIS, A. C. M. M.; SANTOS, E. M. Avaliação das estruturas organizacionais dos organismos gestores da mobilidade diante da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana**, n.1, v.2, p.1- 17, 2020.

PDDT – **Política de Desenvolvimento Sustentável e Plano Diretor de Desenvolvimento Territorial do Município de Santa Maria**. Lei Complementar 118 de 26/07/2018. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/plano-diretor-santa-maria-rs>

PNMU – **Política Nacional de Mobilidade Urbana** - Lei 12.587 de 03/01/2021. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm). Acesso em: 01/06/2022.

PNMU – **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**- Ministério das Cidades.

<http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf>.

Acesso em: 24/07/2022

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E. C. **Metodologia do trabalho científico**: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2.ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013. 277p.

SHIBAO, F. Y.; SANTOS, M. R.; MONTEIRO, D. C. Sustentabilidade urbana: logística, modais e redes de carga. In: PHILIPPI JR., A.; BRUNA, G. C. (Eds.). **Gestão Urbana e Sustentabilidade**. Barueri: Manole, 2019. p. 887-911.

SOUZA, A. S. B. Presos no círculo, prostrados no asfalto: tensões entre o móvel e o imóvel. **Tese (Doutorado em Geografia Humana)** – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 308p., 2013.

TAVARES, E.; VALE, E. A. D.; FIRMO, C. P. Mobilidade cotidiana em tempos de incertezas: um estudo em áreas de desastres ambientais. **Vértices**, v.23, n.1, p.1-19,

2021.

VASCONCELLOS, E. A. **Políticas de transporte no Brasil**: a construção da mobilidade excludente. Barueri: Manole, 2013. 290p.

GAÚCHA ZH – **Santa Maria batalha por escola de sargentos**. Disponível em: [Santa Maria batalha por Escola de Sargentos do Exército que pode gerar investimento de R\\$ 1 bilhão | GZH](#). Acesso em: 01/02/2023.

RIZZATTI, M. SPODE, P. L. C. **A História do bairro Diác. J. Luiz Pozzobon, Santa Maria – RS através de mapas**: Uma atividade prática com alunos do ensino fundamental. 2019.

SEDUFMS – **Memórias da ocupação que resultou no bairro Santa Marta**. Disponível em: [SEDUFMS - Memórias da ocupação que resultou no bairro Nova Santa Marta](#). Acesso em: 02/02/2023.

RS VIRTUAL – **História de Santa Maria**. Disponível em: [História de Santa Maria](#). Acesso em: 02/02/2023.

MAGALHÃES, M. T. Q. ARAGÃO, J. J. G. YAMASHITA, Y. **Mobilidade, Cidade e Território**: Definições formais de mobilidade e acessibilidade apoiadas na teoria de sistema de Mario Bunge. 2013. 3p.

**APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS ESTUDANTES**

<p><b>PESQUISA SOBRE MOBILIDADE URBANA EM SANTA MARIA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL</b></p> <p><b>Discente: Liliane da Rosa Melo</b></p>
<p><b>Usa o transporte público?</b> (     ) Sim (     ) Não</p> <p><b>Se não, qual seu meio de transporte?</b></p>
<p><b>Bairro onde mora:</b></p>
<p><b>Quantos ônibus você pega para chegar até a escola?</b></p>
<p><b>Idade:</b> ( ) 14 a 24    ( ) 25 a 35    ( ) 36 a 46    ( ) 47 mais</p>
<p><b>Sexo biológico:</b> ( ) Mulher    ( ) Homem</p>
<p><b>Renda Familiar:</b>( ) inferior a salário mínimo ( ) Um salário ( ) Superior a um salário.</p>
<p><b>Quais dificuldades você encontra ao usar o transporte público? E o que você sugere como melhoria?</b></p>