

MOBILIDADE URBANA E A UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL (UFFS)

dinâmica de deslocamento diário - Cidade de Erechim/RS

URBAN MOBILITY AND THE FEDERAL UNIVERSITY OF FRONTIER SOUTH (UFFS)

dynamics of daily commuting – City of Erechim / RS

A. Camila Nardino & B. Dirceu P. Junior & C. Alina G. Santiago

Programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo - IMED, Brasil

camila.nardino@yahoo.com.br

dirceu.piccinato@imed.edu.br

imedalina2017@gmail.com

RESUMO

O objetivo deste artigo é identificar os horários, a frequência e as implicações nas quais estes fatores interferem para os alunos usuários do ônibus urbano após a implantação Universidade Federal da Fronteira Sul – UFFS – Campus Erechim, em seu campus definitivo localizado na ERS 135 – KM 78, a uma distância de 12 km em relação ao centro urbano da cidade de Erechim - RS. A pesquisa de caráter qualitativo utilizou-se de pesquisa documental com base em dados primários para a formulação de mapas e quadros de análises do transporte público da cidade, e pesquisa bibliográfica para aprofundar a compreensão da importância da mobilidade no contexto das cidades contemporâneas. Percebe-se que a disponibilidade do ônibus público urbano para a UFFS causa um certo conflito no andamento das aulas, divididas entre os três turnos.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Erechim, transporte público, UFFS.

Linha de Investigação: 2: Cidade e Ambiente

Tópico: Acessibilidade e mobilidade sustentável.

ABSTRACT

The purpose of this article is to identify the times, frequency and implications in which these factors interfere for students of the collective urban bus after the implantation of the Federal University of Fronteira Sul - UFFS - Campus Erechim, on its campus definitely located at ERS 135 - KM 78, at a distance of 12 km in relation to the urban center of the city of Erechim - RS. Qualitative research uses documentary research based on primary data for filters of maps and exam tables of public transport in the city and bibliographic research to deepen the understanding of the importance of mobility in the context of contemporary cities. It is noticed that the availability

of the collective urban bus to UFFS causes a certain conflict in the course of classes, divided between three shifts.

Keywords: Urban mobility, Erechim, public transport, UFFS

Research line: 2: City and Environment.

Topic: Accessibility and sustainable mobility.

1. Introdução

O artigo aborda o contexto da mobilidade urbana pelo viés do transporte público, mais precisamente sobre ônibus urbano após a implantação Universidade Federal da Fronteira Sul – UFFS - Campus Erechim, no seu polo definitivo, localizado as margens da ERS 135 km 78, a uma distância de 12 km do centro urbano, tencionando-se um aprofundamento da temática com o objetivo de identificar os horários, a frequência de disponibilidade de deslocamento entre o centro e Campus da UFFS e as implicações nas quais estes fatores interferem para os alunos, uma vez que são os principais usuários do transporte até a Universidade.

Erechim, no estado do Rio Grande do Sul, está localizado no norte gaúcho, com uma população estimada no ano de 2010 de 96.087 mil habitantes (IBGE, 2019). Ao final do ano de 2009 o município recebeu investimentos do governo federal para a implantação da UFFS, já com início das atividades no ano de 2010. Enquanto aguardava a construção dos edifícios em sua área própria, a UFFS, num primeiro momento, locou parte de um edifício localizado no centro da cidade. Para o ano de 2015, com suas instalações finalizadas, as atividades acadêmicas do semestre letivo foram transferidas para a nova localização. As consequências do novo local de implantação da UFFS, situado em uma região distante do núcleo urbano gerou novos encadeamentos no sistema de ônibus urbano da cidade.

Desde então, esse sistema de ônibus público urbano, teve que se adaptar em novos trajetos e para atender a demanda dos estudantes. Em 2019 são 1.673 acadêmicos matriculados entre os nove cursos de graduação (UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL, 2019c). Cabe destacar que neste número apontado não estão contabilizados os números de matrículas acadêmicas para os cursos de pós-graduação, bem docentes e técnicos administrativos que também deslocam-se até a instituição.

Dentro da perspectiva dos modais de transporte que integrem o sistema de mobilidade urbana, o presente trabalho direcionou suas análises no uso do ônibus urbano, visto que este é o único modal do setor público disponível na cidade de Erechim – RS e também o mais utilizado pelos alunos da UFFS. O recorte do público usuário do transporte sob a ótica dos alunos revela dois aspectos interessantes de estudo. Primeiro, considerando que não há alojamentos estudantis na universidade, nem moradias para compra ou aluguel nas proximidades da UFFS, entende-se que os estudantes estão em sua maioria residindo na área urbana já consolidada da cidade, onde há inúmeras opções de moradias e serviços. Segundo aspecto, o número de alunos é proporcionalmente maior que o número de professores, o que por coerência infere que os estudantes usam com maior frequência o transporte público, além dos fatores como as disparidades econômicas entre discentes e docentes, já que os professores possuem renda fixa e as chances de possuírem um veículo motorizado são maiores do que os alunos que por muitas vezes apenas estudam.

Para Costa (2008) alguns aspectos têm se sobressaído quando se analisa uma cidade relacionando-a com questões da mobilidade urbana de forma sustentável. Para a autora há uma preocupação considerável quanto ao atual padrão de desenvolvimento das cidades, dado que esse crescimento está ocorrendo por muitas vezes de forma desordenada e espalhada da malha urbana. A especulação imobiliária é um dos fatores que afeta

diretamente este espraiamento urbano e as políticas públicas não estão sendo capazes de controlar estas interferências. Dessa maneira, conforma-se uma cidade segregada, dispersa entre pontos distintos, dos quais se tornam carentes de infraestrutura urbana e conseqüentemente acentua-se a desigualdades sociais.

A metodologia de pesquisa para este trabalho consiste em uma análise qualitativa das implicações em que disponibilidade e frequência do ônibus urbano são ofertadas aos alunos. O referencial teórico busca compreender a mobilidade urbana e suas contribuições diante do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) para as cidades atuais, bem como o levantamento histórico da UFFS. Nos resultados e discussões, a análise por meio dos dados primários possibilitou verificar e compreender o objetivo proposto por este artigo.

Conforme os dados apontados pela instituição, a UFFS possui 1.673 acadêmicos matriculados nos diferentes cursos de graduação. Cabe destacar que neste número apontado não estão contabilizados os números de matrículas acadêmicas para os cursos de pós-graduação, bem como o número de docentes e demais técnicos da área administrativa que também deslocam-se até a instituição. Pode-se considerar que um número de pessoas ainda maior podem utilizar do sistema público de transporte, apontando para futuros novos estudos.

Diante do quadro atual em que se encontra a UFFS, percebe-se que as linhas do transporte urbano coletivo se estruturam por um percurso dominante pela região central da cidade seguindo em direção ao Campus. Com este cenário, a disponibilidade do transporte público causa um certo conflito nas atividades acadêmicas, por vezes prejudicial às aulas, forçando os professores a adequarem seus horários em relação ao transporte público.

2. A mobilidade urbana

A complexidade das cidades, quando percebidas sob a ótica do seu crescimento, nem sempre consegue ser estruturada seguindo os padrões do planejamento urbano (COSTA, 2008). Para Passos et al (2012) o processo de expansão da estrutura física da cidade ocorre de modo descontínuo. Assim os autores denominam e conceituam o fenômeno de espraiamento urbano referente ao crescimento exagerado da cidade a partir de eixos de acesso, formando uma cidade desequilibrada, com a produção de subúrbios, condomínios horizontais de luxo e crescimento habitacional geralmente localizados nas franjas urbanas e conseqüentemente distante do centro urbano. Jakob (2002) complementa essa conjuntura ao considerar que esse fenômeno do espraiamento urbano tem-se caracterizado em sua expansão principalmente por uma estrutura urbana desequilibrada.

O espraiamento pode ocasionar alguns pontos negativos, dentre eles pode-se mencionar a desvalorização da área consolidada da cidade, particularmente a região central, os prejuízos em relação ao consumo energético, espacial e material, uma vez que essas áreas precisam ser abastecidas de infraestrutura, e aumento das desigualdades sociais, resultante dessas áreas longínquas ao centro urbano, no qual provém grande parte das oportunidades de trabalho, saúde e educação (SILVEIRA; RIVEIRO, 2006).

Pode-se considerar que o capitalismo toma partido do espraiamento, produzindo novos espaços, tornando-os assim produtos de consumo, ou seja, mercadoria. Segundo Villaça (2001) fica claro que a segregação espacial e econômica fomenta o fenômeno do espraiamento urbano. O autor complementa que a classe de maior poder aquisitivo ocupa as melhores áreas, geralmente dotadas de melhor infraestrutura urbana, que conseqüentemente gera a valorização do entorno. Por outro lado, as classes menos favorecidas não dispõem de condições econômicas para adquirir lotes nessas áreas valorizadas, acabam, portanto, por encontrar soluções de compra de terra em áreas distantes, que por vezes caracterizam-se pela apropriação de áreas periféricas.

A estrutura urbana dispersa ocasiona, entre outras dificuldades, uma oferta de transportes coletivos públicos de qualidade. Os percursos cada vez extensos para chegar em áreas longínquas, bem como a queda constante no número de passageiros usuários desse transporte em detrimento do automóvel particular, provocam um aumento nas tarifas das passagens urbanas (PASSOS et al, 2012).

Acontece que o uso de sistema de transporte motorizado individual, caracterizado pelo uso do automóvel privado, geralmente é percebido como vantajoso por proporcionar melhores condições de segurança e conforto. Entretanto, a compra do automóvel nem sempre é acessível à população de baixa renda, dado que para esta categoria as necessidades básicas são mais importantes e as primeiras a serem supridas. Com isso, faz-se necessárias políticas públicas de transporte público com planejamento adequado, tendo como parâmetro índices de uma cidade sustentável (PASSOS et al, 2012).

Para isto, observa-se que a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, instituída pela Lei nº 12.587/2012, introduz diretrizes para a elaboração dos planos de mobilidade. Esta ferramenta é prioridade nos municípios com número populacional superior a 20 mil habitantes. Caso não aplicado o referido plano, o município deixa de receber parte dos investimentos públicos federais destinados pelo ministério das cidades (MINISTÉRIOS DAS CIDADES, 2013; BRASIL, 2012).

Para tanto, é necessário uma revisão periódica do PNMU a cada dez anos, sendo responsabilidade do município as adequações caso o plano seja contestado por estar em desacordo com as diretrizes estabelecidas pela Lei nº 12.587 (BRASIL, 2012).

A cartilha elaborada pelo Ministério das Cidades (2013) sobre a PNMU descreve o transporte como um mecanismo fundamental na orientação do bom desenvolvimento urbano entre os municípios. De forma planejada, a mobilidade consegue integrar sistemas de transportes diferentes e eficientes com livre acesso a todos os cidadãos, garantindo uma melhor qualidade de vida e proporcionando um desenvolvimento econômico.

Entre os objetivos do PNMU (Brasil, 2012) está:

Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (BRASIL, 2012).

Dessa forma, acredita-se propiciar um desenvolvimento sustentável das cidades e o acesso a diferentes equipamentos básicos, sobretudo os de educação e da saúde. Também destacam-se a prioridade e valorização dos transportes coletivos motorizados e também os não motorizados e a facilitação nos deslocamentos de pessoas com alguma restrição de mobilidade (BRASIL, 2012).

2.1. A mobilidade urbana e o ônibus urbano

Além de elencar diretrizes o PNMU prevê que sejam aplicadas melhorias no sistema viário aliadas a adaptações para outros modais de transportes que permitam condições de promover para a população uma melhor acessibilidade universal (BRASIL, 2012).

A mobilidade urbana pode ser influenciada por fatores que a restringem, como as características locais do espaço urbano, o acesso da população com influências maiores ou menores conforme suas particularidades econômicas e de faixa etária, mas também pelas condições dos serviços de transporte oferecidos (COSTA, 2008). A modalidade de transporte público coletivo tarifário contribui para a redução das desigualdades, permite um acesso universal aos equipamentos públicos da cidade além de ser uma ferramenta importante de deslocamento para toda a população (BRASIL, 2012).

Por muitas vezes a falta de planejamento, particularmente quando compreendidas dentro da mobilidade urbana, impõe dificuldades a circulação de pessoas no formato coletivo, incentivando e facilitando o transporte motorizado de uso individual. Esse formato de valorizar as vias para o uso do automóvel em detrimento de transporte alternativos mais sustentáveis interfere diretamente na qualidade ambiental e sonora dentro das cidades (COSTA, 2008).

Desse modo, a aplicabilidade de critérios que venham a integralizar o transporte público de modo eficiente e operativo na circulação urbana deve ser considerado a partir de políticas públicas implantadas na prestação dos serviços com qualidade, com os reajustes dos níveis tarifários justos, incluindo a transparência das informações entre o poder público e as empresas contratadas, informando os usuários (BRASIL, 2012).

3. O ônibus público urbano e a UFFS, campus Erechim- RS

Com uma população de 96.087 mil habitantes, Erechim localiza-se na região Sul do Brasil, estado do Rio Grande do Sul. Sua densidade demográfica de 223,11hab./km² e área territorial de 429,295 km² tornou a 19ª cidade mais populosa do estado (IBGE, 2019) (Figura 1).



Fig. 01 Mapa do Brasil com destaque para a localização do estado do Rio Grande do Sul (à esquerda) e localização da cidade de Erechim no Rio Grande do Sul e a capital do estado Porto Alegre (à direita). Fonte: elaborado pelos autores conforme base cartográfica do IBGE, 2019.

Em 15 de setembro de 2009, a Lei nº 12.029, instituiu-se a UFFS. A universidade federal foi uma luta iniciada anos antes, organizada principalmente entre os movimentos sociais da região (RORATO, 2016), que surgiu com o objetivo de propiciar ensino superior público para os três estados do sul do Brasil, formados por Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, pertencentes a Mesorregião Grande Fronteira do Mercosul - MESOMERCOSUL formada por 396 municípios (UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL, 2019a). No estado do Rio Grande do Sul concentra-se o maior número de municípios correspondente a MESOMERCOSUL, sendo 223 cidades, no estado de Santa Catarina encontram-se 131 municípios e os outros 42 municípios são do estado do Paraná (UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL, 2019b).

Mesmo com a deliberação inicial da criação da universidade em setembro de 2009, as aulas já estavam programadas para início de março de 2010 (UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL, 2019a; UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL, 2015). Tal fato conformou um lastro temporal curto entre criação e início das atividades acadêmicas, sendo a UFFS estabelecida inicialmente em um local alugado, mais precisamente o Seminário Nossa Senhora de Fátima, localizado no centro da cidade de Erechim (FINARDI, 2018). As salas que seriam ocupadas pela UFFS por um período temporário até a construção da sua unidade definitiva passaram por algumas reformas (PREFEITURA DE ERECHIM, 2019). No ano de 2015 com as unidades educacionais executadas, as aulas foram transferidas ao novo endereço definitivo.

3.1. A implantação da UFFS

O endereço definitivo do Campus da Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS) em Erechim está localizado as margens da ERS-135, KM 78, em uma área de 943.480,01 m² onde estão distribuídos edificações correspondentes aos dois blocos de sala de aula e funções administrativas (bloco A e B), um bloco dos professores, área de estacionamento, três pavilhões com laboratórios, pavilhão das aulas de canteiro experimental e restaurante universitário. Localizada na direção sul da cidade, a UFFS distancia-se 12 km do centro urbano¹ e 6 km do bairro mais próximo, localizado na franja urbana, chamado Bairro Santo Antônio (Figura 2). Seguindo o percurso pela ERS 135, a próxima cidade sul rio-grandense é Getúlio Vargas-RS (UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL, 2019b).

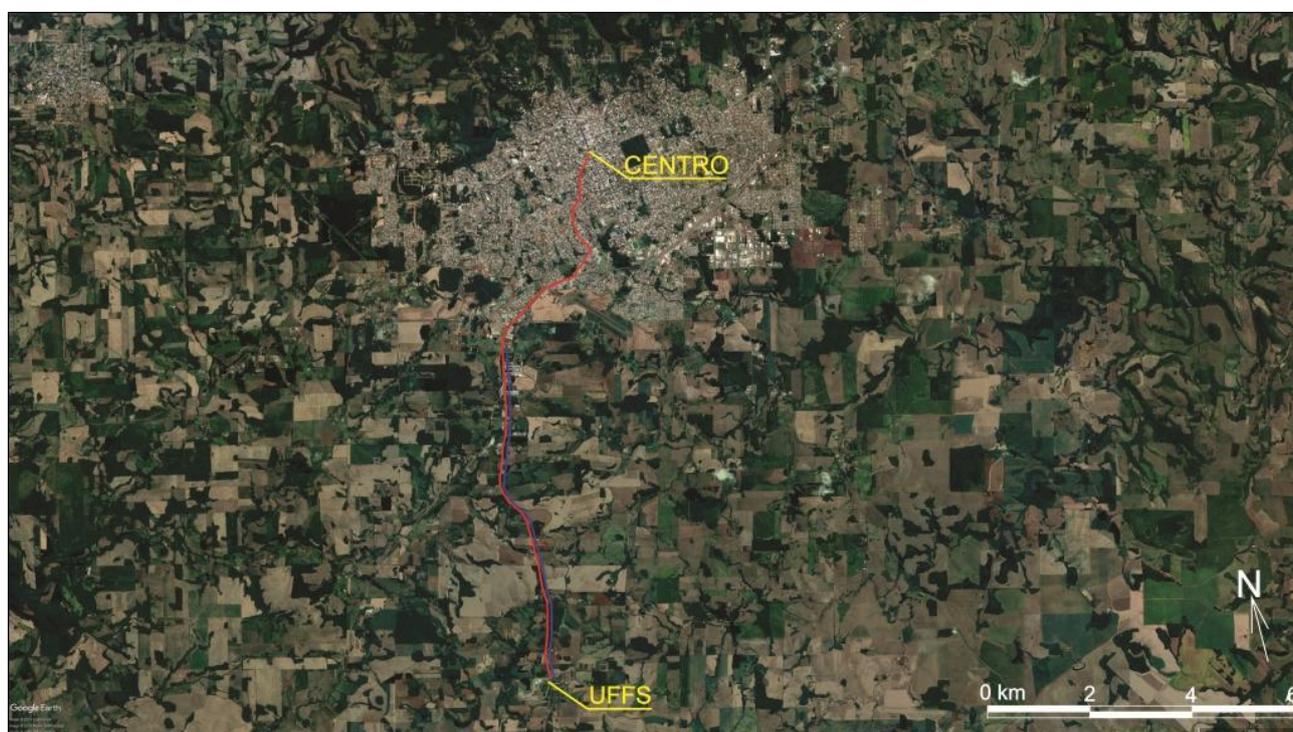


Fig. 02 Em vermelho o trajeto de 12 km até o centro urbano. Em azul a distância de 6km até o bairro Santo Antônio. Fonte: Adaptado do Google Earth, 2019.

Desde então, o sistema de ônibus urbano teve que se organizar em novos trajetos e linhas para atender a demanda, principalmente dos estudantes. Os dados do campus Erechim contabilizaram no ano de 2019 o número de 1.673 acadêmicos divididos entre os nove cursos de Graduação, sendo eles: Agronomia, Arquitetura e Urbanismo, Ciências Sociais, Engenharia Ambiental e Sanitária, Filosofia, Geografia, História, Interdisciplinar em Educação do Campo e Pedagogia (UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL, 2019c).

O ônibus urbano coletivo de Erechim apresenta diferentes horários de saída do terminal e os horários de retorno da UFFS até o mesmo. Um total de 29 linhas, sendo que 27 delas acontecem frequentemente de

¹ Considera-se o centro urbano a localização da Praça da Bandeira em Erechim-RS.

segunda a sexta-feira, porém, outras duas linhas ocorrem somente aos sábados (URBANO, 2019) (Tabela 1).

Horário de saída do terminal	Horário de saída da UFFS	Linha	Roteiro	Dias disponíveis
06:50	07:15	49	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7 = RETORNO VIA SÃO CRISTOVÃO.	Segunda a Sexta - feira
07:30	08:00	48	TERMINAL - UFFS - VIA SÃO CRISTOVÃO	Segunda a Sexta - feira
07:30	08:00	54	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
07:30	08:00	16	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Sábado
07:35	08:00	49	COLEGIO SÃO JOSÉ - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
08:30	09:10	48	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
09:40	10:10	48	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
10:20	10:50	49	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
11:00	11:30	20	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
11:30	12:00	46	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Sábado
12:00	12:30	49	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
13:00	13:30	49	TERMINAL - UFFS - VIA SÃO CRISTOVÃO	Segunda a Sexta - feira
13:00	13:30	48	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
14:00	14:30	15	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
14:45	15:15	34	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
15:40	16:15	24	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
15:40	16:15	49	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
16:30	17:00	13	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
16:45	17:15	39	TERMINAL - UFFS - VIA SÃO CRISTOVÃO	Segunda a Sexta - feira
16:45	17:15	1	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
17:30	18:00	49	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
18:30	19:00	48	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
18:30	19:00	49	TERMINAL - UFFS - VIA SÃO CRISTOVÃO	Segunda a Sexta - feira
19:00	19:30	13	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
20:50	21:15	50	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
21:50	22:15	33	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
21:50	22:15	44	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
22:10	22:40	50	TERMINAL - UFFS - VIA AV.7	Segunda a Sexta - feira
22:10	22:40	8	TERMINAL - UFFS - VIA SÃO CRISTOVÃO	Segunda a Sexta - feira

Tabela 01: Mobilidade urbana, linhas de transporte público até a UFFS. Fonte: Baseado no site da empresa de transportes Gaurama, 2019.

Mediante o mapeamento dos percursos das linhas do ônibus urbano, caracterizou-se a localização do terminal urbano e seu itinerário pelas vias da cidade até chegar a ERS 135 com destino a UFFS (Figura 3). Assim, pode-se observar a constituição de um único eixo, sentidos centro-UFFS e UFFS-centro.

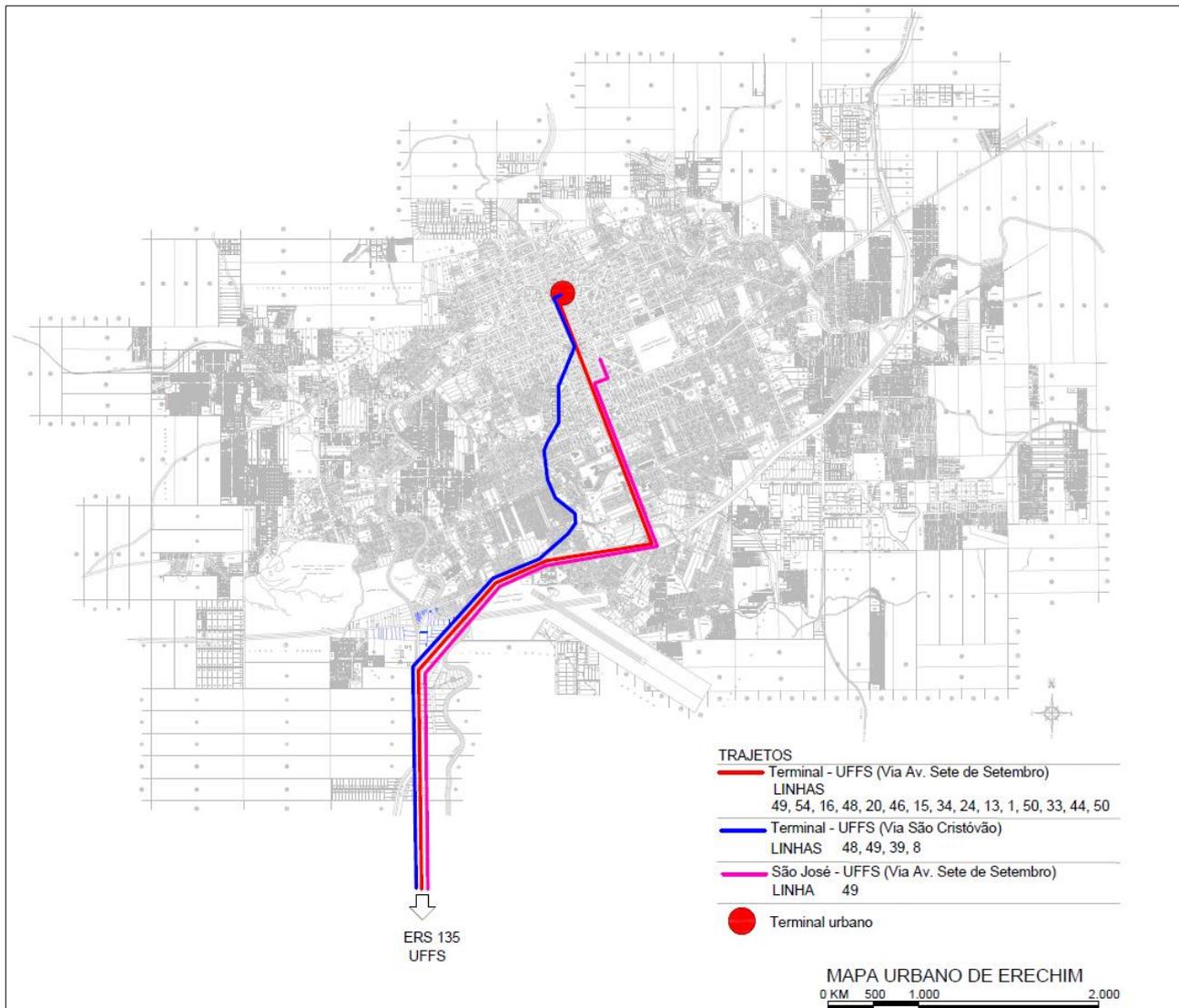


Fig. 03 Percursos das linhas de transporte público urbano de Erechim até o campus da UFFS. Fonte: Adaptado do mapa urbano da Prefeitura Municipal de Erechim, com base nas informações da Empresa de transporte Público Gaurama - URBANO, 2019.

Quanto aos horários² das aulas na UFFS, no período da manhã as aulas iniciam às 07h30min seguindo até às 11h50min. No turno da tarde as aulas iniciam às 13h30min horas até às 17h10min. Durante a noite os horários de aula têm início as 19h00min com término às 22h40min (UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL, 2019a).

4. Materias e métodos

² Os horários podem variar conforme carga-horária das disciplinas de cada um dos cursos.

Acerca da estrutura metodológica, a presente pesquisa é de natureza qualitativa, investigando os processos aos quais não podem ser examinados quantitativamente (MYNAYO, 2011). A tipologia é caracterizada por pesquisa exploratória. Para Malhotra, (2006, p. 100) “O objetivo da pesquisa exploratória é explorar ou fazer uma busca em um problema ou em uma situação para prover critérios e maior compreensão”.

O aporte teórico por intermédio da pesquisa bibliográfica permitiu compreender o assunto da mobilidade urbana de modo geral, aprofundando o viés para o modal de transporte público, seguindo com uma compreensão sobre a história da UFFS e definições do seu local de implantação, conformando um percurso de 12 km entre o centro urbano e a Universidade.

Com a pesquisa documental foi possível ter acesso aos dados primários referentes aos horários do ônibus público urbano, base cartográfica do município de Erechim, bem como dados da UFFS. Tais dados foram fundamentais para as análises e discussões de resultados, verificando os horários de saída e de retorno do transporte público. Também foi possível mapear os percursos do ônibus urbano por meio da identificação das linhas disponíveis.

5. Discussões e resultados

Diante do quadro atual em que se encontra a UFFS, percebe-se que as linhas do ônibus urbano se organizam por um percurso dominante na região central da cidade, seguindo em direção ao Campus. A tarifa estudantil tem um custo de R\$ 1,70 reais, enquanto a tarifa única custa R\$ 3,40 reais (URBANO, 2019). Para a população dos bairros adjacentes ao centro, que necessitam acessar a Universidade, é preciso utilizar o ônibus urbano coletivo até o terminal e buscar uma nova linha de transporte urbano em direção a UFFS. Mesmo considerando que para os estudantes a passagem possui um valor reduzido em comparação a tarifa única, este percurso pode tornar o deslocamento caro, principalmente para quem não reside na área central, pois são duas passagens de ida e mais duas passagens de volta, visto que se o transporte for utilizado cinco vezes na semana, o custo mensal é de R\$136,00 reais.

Quando a disponibilidade de horários na parte da manhã observou-se que as linhas³ número 48 e número 54 estão disponíveis de segunda a sexta feira, com horário de saída do terminal às 07h30min. Com percurso de aproximadamente 30 minutos chegam a UFFS próximo das 08h00min. Uma terceira linha, de número 49, tem horário de saída às 07h35min, ponto de partida o Colégio São José, Bairro Centro e do mesmo modo que as linhas anteriores, chega próximo das 08h00min na UFFS. Entretanto, o horário de início das aulas na instituição é às 07h30min, com isso a disponibilidade para chegar no horário correto fica restrita a uma única linha, a de número 49, que parte do terminal urbano às 06h50min da manhã. Pondera-se que a disponibilidade de duas linhas às 7h30min e mais uma linha às 7h35min conseqüentemente resulta em uma maior oferta de lugares, sendo assim percebe-se uma preferência entre os alunos em utilizar o transporte público até a UFFS com maior frequência as linhas número 48, 54 e 49 para o percurso de ida no período da manhã, mesmo que para isto o horário de chegada seja posterior ao início das atividades acadêmicas em sala de aula.

Analisando ainda dentro do turno da manhã, no horário de retorno da UFFS para o terminal há uma lacuna de uma hora dentro dos horários disponíveis. A linha número 20 tem horário de saída do Campus às 11h30min, porém, considera-se que neste horário ainda esteja ocorrendo às aulas que tem horário de término às 11h 50 min. A próxima linha, de número 49, possui horário de saída do Campus para o centro às 12h30min, o que se caracteriza de forma mais adequada para atender à demanda. Entretanto, há um período de espera de 40

³ A linha 16 tem horário de saída às 07h30min, porém acontece somente aos sábados.

minutos entre o final da aula e a saída da linha, que prioriza o trajeto pela Avenida 7 de Setembro, região central da cidade.

O turno da tarde possui duas linhas (linha 49 e 48) principais para a mobilidade dos alunos. O horário de saída do terminal às 13h00min permite que os alunos cheguem a UFFS dentro do horário de início aula, ou seja, às 13h30min. No período da tarde os horários de retorno disponíveis também demonstram-se mais acessíveis, coincidindo com os horários de aula. Com a aula prevista para terminar às 17h10min, as linhas número 39 e 01 têm horários de saídas às 17h15min da UFFS. Além disso, cada linha segue o percurso diferente até chegarem no terminal.

Acerca dos horários disponíveis no período da noite, foram encontradas duas linhas principais que permitem o deslocamento dos alunos até a UFFS. Ambas tem horário de saída do terminal às 18h30min, no entanto cada uma das linhas segue um trajeto diferente; a linha 48 percorre pela Avenida 7 de Setembro, uma área central da cidade, enquanto a linha 49 desloca-se pelo bairro São Cristóvão. O horário de chegada às 19h00min na UFFS condiz com o início da aula. Do mesmo modo ocorrem dois horários de volta, um às 22h40min, com a linha número 50 e outro com a linha número 8. Ressalta-se, porém, a coincidência dos horários de chegada e saída do transporte da UFFS com o mesmo horário do início e do término da aula. Dessa forma, acaba resultando na chegada um pouco atrasada dos alunos em sala de aula. Ocorre também que, aproximando-se do final da aula, os alunos são forçados a sair antecipadamente, pois por muitas vezes eles encontram-se a uma distância considerável do ponto de ônibus dentro da UFFS.

Considerações finais

A importância das políticas públicas atuando na implementação de infraestrutura para valorizar as questões de mobilidade, por exemplo, incentivando o desenvolvimento sustentável nas cidades deve ser uma prática comum entre os municípios. O próprio PNMU incentiva consideravelmente o uso de novos modais de transportes que devem ser integrados e possibilitar o acesso e inclusão dos cidadãos. Para a cidade de Erechim-RS percebe-se que novos estudos ainda são necessários para implantar novos modais de forma a melhorar este cenário. Entretanto, o planejamento deve ser criterioso ao definir novas formas de mobilidade, uma vez que parte do percurso até a UFFS percorre parte da ERS – 135, que consideravelmente tem um movimento de veículos intenso e em alta velocidade.

A chegada atrasada em sala de aula dificulta as atividades a serem realizadas tanto para o professor quanto para os alunos. Para o professor muitas vezes se faz necessário esperar a chegada de grande parte da turma que se utiliza do transporte público para dar início às atividades acadêmicas sem prejudicar os alunos, bem como ao andamento da aula. Para os alunos, ao chegarem atrasados muitas vezes os prejudicam na compreensão do conteúdo exposto e, talvez, já discutido com a turma.

Fica claro o fato de que as aulas sofrem adaptações para atender com qualidade os alunos que dependem do transporte público coletivo, ou seja, a UFFS, mais precisamente os professores, precisam se adaptar em função das condições de disponibilidade de horários do ônibus urbano. O que deveria ser o inverso, o transporte que antecipadamente deveria considerar os horários das aulas, deveria se adequar para atender com qualidade e frequência coerente os estudantes.

Dentre as limitações da presente pesquisa, considera-se que um número de pessoas ainda maior se utilizam do sistema público de transporte, como professores e técnicos administrativos, indicando que essa situação de conflito possa ser ainda maior.

BIBLIOGRAFIA

BRASIL. LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. (2012). Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

COSTA, M. S. (2008). Um índice de Mobilidade Urbana Sustentável. 2008. 274 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos.

FINARDI, R. Seminário Nossa Senhora de Fátima: o resgate de uma história de 65 anos do coração da Diocese. *Jornal Bom Dia*, Erechim, 30 abril 2018. Disponível em: <https://www.jornalbomdia.com.br/noticia/22560/seminario-nossa-senhora-de-fatima-o-resgate-de-uma-historia-de-65-anos-do-coracao-da-diocese>. Acesso em: 23 maio 2019.

IBGE, Cidades. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 15 de out. 2019

JAKOB, A. A. E. (2002). Urban sprawl: custos, benefícios e o futuro de um modelo de desenvolvimento do uso da terra. In: ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 13., 2002, Ouro Preto. Anais...Ouro Preto: ABEP.

MALHOTRA, N. K. (2006). Pesquisa de Marketing: uma orientação aplicada. 4 ed. Porto Alegre: Bookman.

MINAYO, M. C. S. (2011). Pesquisa social: Teoria, método e criatividade. 31 ed. Petrópolis: Vozes.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. (2013). Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>. Acesso em: 16 out. 2019.

PASSOS, L. A. dos et al. (2012). Processo de expansão versus sustentabilidade urbana: reflexão sobre as alternativas de deslocamento na cidade de João Pessoa, PB. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 4, n. 1, p. 47-59.

PREFEITURA DE ERECHIM. Disponível em: <https://www.pmerechim.rs.gov.br/pagina/142/geografia>. Acesso em: 15 de out. 201

RORATO, G. Z. (2006). Expansão do Ensino Superior Federal, Atores Territoriais e Emergências de novas escalas de poder e gestão: A Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS). 2016.257 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Porto Alegre.

SILVEIRA, J. A. R., RIBEIRO, E. L. (2006). Uma abordagem conceitual sobre acessibilidade urbana. *Conceitos*, v.6, p. 171-176.

UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL. Disponível em: https://www.uffs.edu.br/institucional/a_uffs/a_instituicao/apresentacao. Acesso em 06 jun. 2019a.

UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL. Plano de Desenvolvimento Institucional da Universidade Federal da Fronteira Sul 2019-2023. Chapecó: UFFS, 2019b.

UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL. Relatório de gestão pro tempore:2009 – 2015. Chapecó: UFFS, 2015.

UNIVERSIDADE FEDERAL DA FRONTEIRA SUL. UFFS 10 anos: sobre números, histórias e impactos. Disponível em: <https://www.uffs.edu.br/campi/erechim/noticias/uffs-10-anos-sobre-numeros-historias-e-impactos>. Acesso em 06 out. 2019c.

URBANO. Urbano Erechim: Empresa de transportes Gaurama. Disponível em: <https://urbanoerechim.com.br/>. Acesso em: 17 out. 2019.

VILLAÇA, F. (2001). Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel.

Fontes eletrônicas

<https://www.jornalbomdia.com.br/noticia/22560/seminario-nossa-senhora-de-fatima-o-resgate-de-uma-historia-de-65-anos-do-coracao-da-diocese> (consulta: 23/05/2019).

<https://cidades.ibge.gov.br/> (consulta: 15/10/2019).

<https://www.pmerechim.rs.gov.br/pagina/142/geografia> (consulta: 15/10/2019).

https://www.uffs.edu.br/institucional/a_uffs/a_instituicao/apresentacao. (consulta: 06/10/2019)

<https://www.uffs.edu.br/campi/erechim/noticias/uffs-10-anos-sobre-numeros-historias-e-impactos> (consulta: 06/10/2019)

<https://urbanoerechim.com.br/> (consulta: 17/10/2019)