

## ANÁLISE DA QUALIDADE DO TRANSPORTE DE APOIO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS SOB A ÓTICA DOS USUÁRIOS

LUIZ GILBERTO CAMARGO<sup>1</sup>; PATRÍCIA COSTA DUARTE<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Universidade Federal de Pelotas – gilbertorcaramago@gmail.com*

<sup>2</sup>*Universidade Federal de Pelotas – pcduarte\_rs@yahoo.com.br*

### 1. INTRODUÇÃO

Conforme defendido por RIBEIRO et al. (2010), o desenvolvimento urbano contribuiu de diversas formas para a melhoria na qualidade de vida das pessoas. Por outro lado, este desenvolvimento não pensou as cidades de uma forma integrada e articulada, permitindo um crescimento desordenado.

Este modelo de transporte, que favorece a utilização de veículos individuais, foi consolidado nas décadas de 60 e 70, e é considerado um marco decisivo nas políticas de transporte e mobilidade do país (PAVARINO FILHO, 2004).

Foi neste cenário que surgiu o conceito de gerenciamento da mobilidade como uma área de estudo voltada para a diminuição dos efeitos negativos ocasionados pelo colapso viário. Ainda, em uma análise menos abrangente sobre a mobilidade, é possível constatar a existência de Pólos Geradores de Viagens (PGVs). Esses PGVs, segundo PARRA (2006), podem se apresentar em diferentes aspectos, tais como as redondezas de hospitais, de grandes condomínios, de centros comerciais, entre outros, e também se aplicam as regiões de embarque e desembarque dos transportes que atendem aos campi universitários, devido à circulação de um número elevado de discentes, técnicos administrativos e docentes, que se deslocam aos campi diariamente.

Desta forma, conforme apontado por TCPR (2001), com a expansão e o surgimento de novas Universidades, o interesse em pesquisas que relacionam os sistemas de transportes com os campi universitários é crescente e ainda incipiente, mantendo-se muito mais no campo da observação do que no da inovação e desenvolvimento de novas tecnologias para as problemáticas analisadas.

Neste sentido, a Universidade Federal de Pelotas – UFPEL implementou uma iniciativa inédita entre as universidades públicas brasileiras. Em busca de uma solução para os problemas de mobilidade existentes em suas unidades, a UFPEL reuniu instrumentos, métodos e técnicas disponíveis e desenvolveu um transporte institucional, denominado Transporte de Apoio – TdA, que por sua característica inovadora, se apresenta como o objeto de estudo deste trabalho.

### 2. METODOLOGIA

Para a pesquisa, optou-se pela adoção do método exploratório-descritivo combinado, que segundo MARCONE E LAKATOS (2010), permite a descrição completa do objeto estudado, utilizando sempre de forma sistemática técnicas quantitativas e/ou qualitativas, além de aceitar descrições detalhadas obtidas através da observação participante.

Para analisar a percepção do usuário sobre a qualidade do Transporte de Apoio da UFPEL, e diante da variedade de critérios e modelos utilizados pelos pesquisadores, os autores buscaram identificar quais critérios desenvolvidos anteriormente pelas pesquisas da área de transportes, compilados por REIS e

FREITAS (2011), poderiam ser agrupados, quando semelhantes, ou excluídos, quando não aplicáveis ao objeto de estudo desta pesquisa.

O instrumento de pesquisa utilizado foi um questionário de coleta de dados, disponibilizado para preenchimento em uma plataforma virtual, por um prazo de setenta e cinco dias corridos e ininterruptos, de setembro a novembro de 2015. Ao final do período de coleta de dados, havia 395 respostas disponíveis para análise, entretanto, 63 respondentes foram desconsiderados para a amostragem desta pesquisa, por terem informado não serem usuários do transporte de apoio ou por não terem preenchido completamente o questionário de coleta de dados. Assim, este estudo utiliza 332 respostas. O questionário foi organizado em quatro grandes blocos, sendo eles:

Bloco 1: Este bloco visou a definição do perfil dos usuários do TdA;

Bloco 2: Este bloco objetivou ordenar os doze atributos utilizados na pesquisa por sua ordem de importância em qualquer transporte coletivo;

Bloco 3: Este bloco pretendeu identificar a percepção do usuário com relação especificamente ao TdA da UFPEL, através de perguntas métricas para avaliação, em uma escala, de cada atributo. O Enunciado deste bloco pode ser conferido a seguir: “Agora que você já organizou os atributos em ordem de importância, julgue-os considerando a situação de cada um NO TRANSPORTE DE APOIO DA UFPEL”;

Bloco 4: Este bloco buscou obter informações sobre os hábitos de utilização dos usuários deste transporte;

Por fim, os dados foram compilados, organizados e analisados no editor de planilhas excel.

### 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Para este trabalho, serão apresentados, relacionados e discutidos os resultados obtidos nos blocos 1, 3 e 4 do questionário de coleta. Assim, é importante elucidar os dados obtidos no bloco 1, que permitem inferir que a pesquisa representa, no contexto geral, a avaliação de usuários jovens – de 18 a 26 anos -, ambos os性os, de nível superior e renda familiar mensal de 801,00 a 2.400 reais, conforme apresentado na Tabela 1.

Tabela 1: Análise dos ítems pertencentes ao bloco 1 do questionário.

Gênero	%	TOTAL	Renda Familiar (reais)	%	TOTAL
Feminino	57,5%	100%	Até 1800,00	9,6%	
Masculino	42,5%		801,00 - 1.600,00	30,7%	
Faixa-etária (anos)	%	TOTAL	601,00 - 2.400,00	21,4%	100%
Abaixo de 18	2,1%		2.401,00 - 4.000,00	19%	
18 – 20	32,2%		Acima de 4.001,00	19,3%	
21 – 23	29,2%		Tempo de utilização	%	TOTAL
24 - 26	15,7%	100%	De 1 a 2 anos	46,1%	
27 – 29	6,9%		De 3 a 4 anos	31,3%	
Acima de 29	13,9%		De 5 a 6 anos	18,4%	100%
Categoria acadêmica	%	TOTAL	Mais de 6 anos	4,2%	
Discente	97,3%		Auxílio Transporte	%	TOTAL
Técnico	0,9%		Recebe	24,1%	
Docente	1,5%	100%	Não Recebe	75,9%	100%
Outros	0,3%				

Fonte: os autores.

A partir disso, pode-se também avançar para uma análise comportamental do uso do TdA destes usuários. Conforme apontado pela CCS UFPEL (2015), levando em consideração as médias mensais, o TdA transporta 15 mil usuários por mês. Entretanto, os dados obtidos no Bloco 3 do questionário, sobre o comportamento de uso, demonstram que os usuários utilizam o TdA diariamente, em uma média de 2 utilizações por dia. Quando questionados sobre a utilização semanal, na pergunta “Marque o (s) dia (s) da semana em que você utiliza o Transporte de Apoio”, 52% dos usuários responderam que utilizam 5 dias, 16% fazem uso 4 dias, 15% para 3 dias, 9% buscam o TdA 2 dias e apenas 8% utilizam 1 único dia. Ou seja, todos os dias o TdA transporta, majoritariamente, os mesmos usuários. Ainda, quando questionados “Em geral, quantas vezes POR DIA você utiliza o Transporte de Apoio?”, 48% sinalizaram utilizar 2 vezes por dia, 26% responderam 3 ou 4 vezes por dia e 25% 1 vez por dia. Por isso, além de transportar os mesmos usuários todos os dias, o TdA transporta 75% destes usuários mais de uma vez por dia. Assim, ao invés de 15 mil usuários por mês, pode-se inferir que são transportados em torno de 375 usuários que, em um mês médio de 20 dias úteis, totalizam 15 mil viagens no TdA.

Em seguida, é possível analisar a avaliação deste público sobre o TdA da UFPEL, conforme apresentada na Tabela 2.

Tabela 2: Avaliação do usuário acerca dos atributos de qualidade aplicados no Transporte de Apoio da UFPEL – TdA.

Atributos*:	Seg	Ace	FrA	TeV	Lot	Con	CaV	CaL	Sis	Tran	Com	EsV
<b>MuitoRuim</b>	11%	10%	14%	5%	45%	6%	1%	31%	13%	17%	4%	17%
<b>Ruim</b>	25%	29%	36%	10%	30%	22%	5%	40%	28%	27%	13%	34%
<b>Bom</b>	43%	43%	38%	42%	18%	42%	36%	22%	38%	45%	45%	38%
<b>MuitoBom</b>	14%	13%	11%	27%	5%	17%	29%	5%	13%	8%	22%	8%
<b>Excelente</b>	7%	5%	2%	17%	2%	12%	29%	2%	8%	3%	16%	2%
<b>TOTAL:</b>	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

\*Legenda: Seg – Segurança; Ace – Acessibilidade; FrA – Freqüência de atendimento; TeV – Tempo de viagem; Lot – Lotação; Con – Confiabilidade; CaV – Característica dos veículos; CaL – Característica dos locais de parada; Sis – Sistema de informação; Tran – Transbordabilidade; Com – Comportamento dos operadores; EsV – Estado das vias.

Fonte: os autores.

Assim, percebe-se que, com exceção dos atributos Frequencia de Atendimento, Lotação, Característica dos Locais de Parada e Estado das Vias, os demais obtiveram avaliação positiva – Bom, Muito Bom ou Excelente - superior a 50%. Ainda, durante as observações participantes, foram identificados alguns fatores que influenciam na qualidade do transporte sob a ótica do usuário, que depois vieram a ser reforçados através dos resultados da Tabela 2, tais como paradas sem abrigo; Falta de informações sobre os horários das vans; Viagens com superlotação; Paradas em locais pouco iluminados; Paradas afastadas dos grandes PGVs municipais entre outros aspectos.

#### 4. CONCLUSÕES

Desta forma, espera-se que a pesquisa contribua como base científica para a implementação estratégica das mudanças no TdA da UFPEL, com vistas a melhorar a capacidade do mesmo de deslocar seus usuários com qualidade. Além disso, através da observação participante, espera-se obter dados flexíveis e descriptivos o suficiente para atender aos questionamentos de pesquisas futuras,

que visem à busca de soluções para o transporte aqui e em outras instituições educacionais do Brasil e do mundo.

Ainda, os dados obtidos no Bloco 2 do questionário, e não utilizados neste trabalho, são dados que poderão ser trabalhados em próximas pesquisas.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

**CCS UFPEL. Ônibus do Transporte de Apoio Comemora 1 Ano de Atividade.** UFPEL, Pelotas, 30 de abr. 2015. Acessado em 10 de jun. 2016. Online. Disponível em: <http://ccs2.ufpel.edu.br/wp/2015/04/30/onibus-do-transporte-de-apoio-completa-um-ano-de-atividade>.

**FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E.** **Transporte público urbano.** São Carlos: Rima, 2001.

**FREITAS, A. L. P.; REIS FILHO, C. A.C.; RODRIGUES, F. R.** Avaliação da qualidade do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros: uma abordagem exploratória. **Revista Transportes**, São Paulo, v. 19, n. 3, p. 49-61, 2011.

**MARCONI, M. A. e LAKATOS, E. M.** **Fundamentos da Metodologia Científica.** São Paulo: Ed. Atlas, 2010.

**PARRA, M. C.** **Gerenciamento da Mobilidade em Campi Universitários: Problemas, Dificuldades e Possíveis Soluções no Caso da Ilha do Fundão – UFRJ.** 2006. Dissertação de Mestrado em Transportes. PPG Universidade Federal do Rio de Janeiro.

**PAVARINO FILHO, R. F.** Aspectos da Educação de Trânsito Decorrentes das Proposições das Teorias de Segurança – Problemas e Alternativas. **Transportes**. Rio de Janeiro, v.12, n.1, p. 59-68, 2004.

**RIBEIRO, L. C. de Q., RODRIGUES, J. M., CORRÊA, F. S.** Segregação residencial e emprego nos grandes espaços urbanos brasileiros. **Cadernos Metrópole**, São Paulo, vol.12, n. 23, p. 15-41, 2010.

**TCPR – Transportation Research Board.** **Transportation on College and University Campuses: A Synthesis of Transit Practice.** Washington: National Academy Press. 2001.