

PERCEPÇÃO GERAL DA QUALIDADE DO TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE BOTUCATU

Juliana Barreto Mendes¹

¹Logística e Transporte, Faculdade de Tecnologia, Botucatu, SP, Brasil. E-mail: juliana.btu@hotmail.com

Palavras chave: Mobilidade. Qualidade. Transporte.

INTRODUÇÃO

O objetivo do trabalho foi verificar como o usuário percebe a qualidade do transporte e a mobilidade urbana na cidade de Botucatu e levantar os principais problemas de forma a auxiliar na tomada de decisão de futuros planejamentos do sistema de transporte.

MATERIAL E MÉTODOS

O trabalho se utilizou de uma pesquisa de observação direta extensiva com questões fechadas feita aos usuários através de um formulário. O embasamento teórico foi realizado através de pesquisas bibliográficas em livros, monografias e sites relacionados.

Para garantir a representatividade, a pesquisa foi realizada em diferentes setores da cidade: leste, oeste, centro, norte e sul. Entrevistou-se 50 pessoas, sendo 10 de cada setor.

Para a realização da entrevista, escolheram-se pessoas com diferentes características: sexo, idade, escolaridade e renda.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os dados coletados e obtidos serão demonstrados através de porcentagem em relação à amostra de 50 pessoas entrevistadas na cidade de Botucatu.

A primeira questão do formulário abordava a percepção do usuário quanto à qualidade dos meios de locomoção existentes, destacando-se entre os meios de locomoção apresentados os resultados de maior representação. Os usuários tinham a opção de classificar cada meio de locomoção como ótimo, bom, regular, ruim e péssimo.

A Fig. 1 representa o resultado da percepção quanto à qualidade dos meios de locomoção existentes:

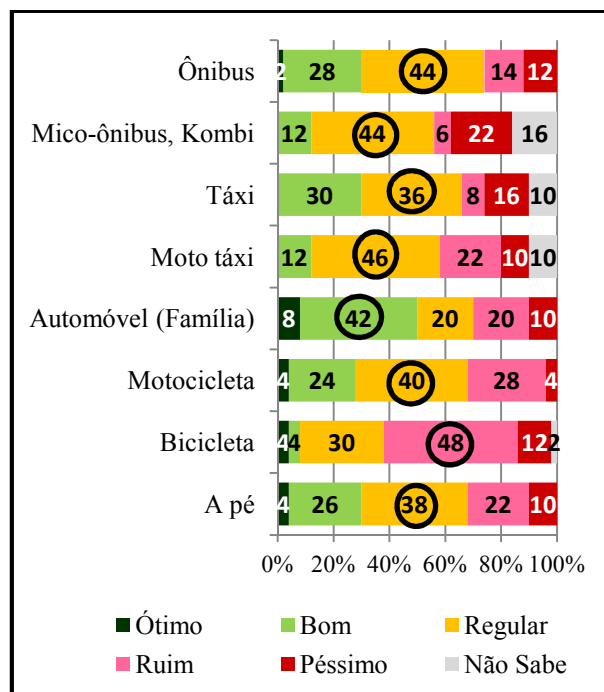


Figura 1. Avaliação em percentual da qualidade de cada meio de locomoção, destacando nos círculos os maiores percentuais.

Os usuários também responderam uma questão formulada particularmente ao transporte em ônibus, já que o transporte público coletivo tem uma grande representatividade no desenvolvimento das cidades e mobilidade urbana. Esse modo de transporte é muito importante para as pessoas de baixa renda, garantindo a acessibilidade da população ao espaço urbano.

As questões abrangeram várias peculiaridades do transporte público, como demonstra o gráfico da Fig. 2 a seguir, sendo possível visualizar a percepção que os usuários têm da qualidade de locomoção em ônibus:

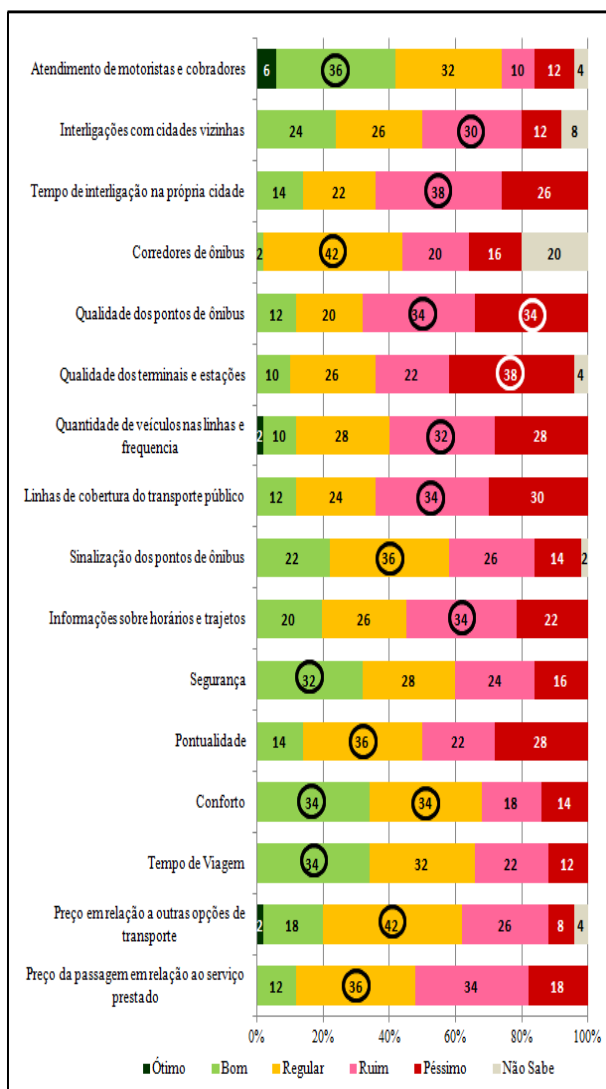


Figura 2. Avaliação em percentual da qualidade de locomoção em ônibus, destacando nos círculos os maiores percentuais.

O estudo de caso também abordou na pesquisa uma questão formulada particularmente ao transporte em táxi. Do total de 50 entrevistados 22% nunca utilizaram táxi na cidade de Botucatu. A Fig. 3 demonstra os entrevistados que já utilizaram táxi e responderam a esta questão:

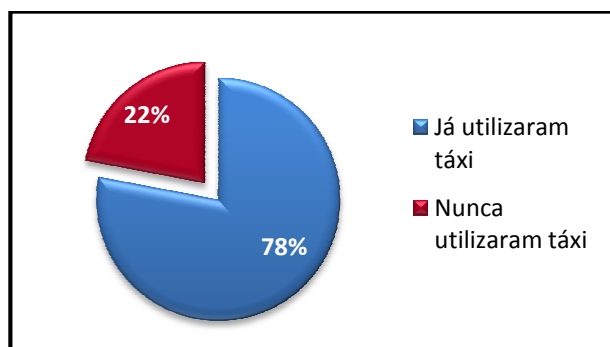


Figura 3. Entrevistados que já utilizaram táxi.

Os 78% restantes que já utilizaram o táxi como modo de transporte responderam a questão e avaliaram este transporte semipúblico da seguinte maneira, conforme Tab. 1:

Tabela 1. Percepção Geral da Qualidade de locomoção em táxi (%).

Da qualidade de locomoção em táxi	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
Preço da passagem em relação ao serviço prestado		12,8	33,4	35,9	17,9	100
Forma como dirigem no trânsito	2,6	71,8	17,9	5,1	2,6	100
Qualidade, aparência e conforto dos carros	20,5	71,8	5,1		2,6	100
Segurança	7,7	79,5	10,2		2,6	100
Sinalização dos pontos de táxi	5,1	38,5	33,4	12,8	10,2	100
Quantidade de veículos disponível /frequência	5,1	53,9	25,6	7,7	7,7	100
Qualidade dos pontos de táxi		25,6	41,1	17,9	15,4	100
Educação e cortesia dos taxistas com os passageiros	10,3	69,2	15,4		5,1	100

Para avaliar o meio de locomoção melhor adaptado para portadores de deficiência física, os entrevistados escolheram três modos de transporte por ordem de preferência, classificando-os em primeiro, segundo e terceiro lugar. Do total de 50 entrevistados, 2% não responderam a esta questão como demonstra a Fig. 4:

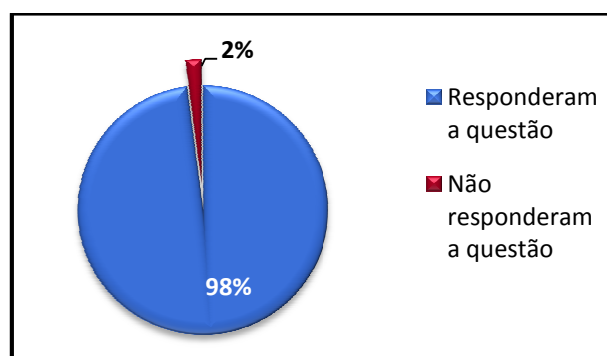


Figura 4. Entrevistados que responderam a questão.

Os 98% que responderam a questão classificaram como meio de locomoção melhor adaptado para os portadores de deficiência física os seguintes modos: 57% classificaram em primeiro lugar o automóvel da família. Essa escolha deve-se ao fato de uma maior comodidade ou até mesmo adaptação para a deficiência física do familiar.

Em segundo lugar ficam o táxi e o automóvel de outra pessoa (carona) com 27%, ou seja, apresenta-se uma maior preferência para essa locomoção em automóvel. O ônibus vem em terceiro lugar com 29%, mas vale ressaltar que obteve uma grande representatividade na primeira opção como mostra a Tab. 2, onde aparece com 30,6% dos entrevistados considerando o transporte coletivo em primeira opção como locomoção para deficientes físicos.

A Tab. 2 a seguir representa as escolhas feitas pelos entrevistados, pontuando os modos existentes em primeiro, segundo e terceiro lugar sob o aspecto do transporte melhor adaptado para a locomoção de pessoas com deficiência física:

Tabela 2. Meio de locomoção melhor adaptado para portadores de deficiência física. Escolher três por ordem de preferência(%).

	1º lugar	2º lugar	3º lugar
Motocicleta	4		4
Automóvel (da família)	57	14	18
Automóvel de outra pessoa (carona)		27	6
Moto táxi		2	8
Táxi	2	27	23
Micro-ônibus, Kombi	6	12	2
Ônibus	31	10	29
Deixou de responder alguma opção		8	10
Total	100	100	100

Nos dias atuais, pensando nas futuras gerações e sobrevivência do planeta, há uma preocupação constante com o meio ambiente. Busca-se através de atitudes conscientes de uso do meio ambiente uma responsabilidade sustentável, sendo assim, procurou-se perceber a visão que os usuários têm a respeito da poluição advinda dos meios de

locomoção tão importante para sua locomoção e desenvolvimento das cidades.

Abordou-se então uma questão onde os entrevistados tiveram que escolher por ordem de preferência, em primeiro, segundo e terceiro lugar qual meio de locomoção tem um maior nível de poluição ao meio ambiente, segundo sua percepção.

O resultado foi inusitado, pois 66% dos entrevistados consideram o ônibus em primeiro lugar como o meio de locomoção que mais polui, em segundo lugar o micro-ônibus e a Kombi com 44%, sendo que estes modos permitem o transporte de várias pessoas juntas no mesmo veículo, evitando que carros particulares estejam nas ruas.

Em terceiro lugar com 24% na pesquisa fica o automóvel da família como o meio que menos polui, ou seja, a população de Botucatu está conscientizada de que quando sai de casa, preferindo o automóvel ao ônibus, está colaborando com o meio ambiente. Isso não é bom, pois quer dizer que quando a população utiliza o ônibus sentem estar prejudicando e não o inverso como deveria ocorrer.

Os dados coletados encontram-se representados na Tab. 3 a seguir, onde os 50 entrevistados responderam a questão:

Tabela 3. Meio de locomoção que tem um maior nível de poluição ao meio ambiente. Escolher três por ordem de preferência (%).

	1º lugar	2º lugar	3º lugar
Motocicleta	2	6	12
Automóvel (da família)	28	26	24
Automóvel de outra pessoa (carona)		6	8
Moto táxi		2	20
Táxi		4	14
Micro-ônibus, Kombi	4	44	12
Ônibus	66	10	8
Deixou de responder alguma opção		2	2
Total	100	100	100

A questão que fecha a pesquisa explora com que frequência o usuário tem problemas com congestionamento, devendo escolher apenas uma opção das alternativas.

Os resultados mais expressivos foram: 56% mais de uma vez por dia têm problemas

com congestionamentos, este resultado pode se dever ao fato de representar os entrevistados que se locomovem em horário de pico, já os 20% dos entrevistados que nunca ou raramente têm problemas com congestionamentos representa os que se locomovem fora do horário de pico.

A Fig. 5 a seguir ilustra em gráfico os resultados obtidos sobre congestionamentos:

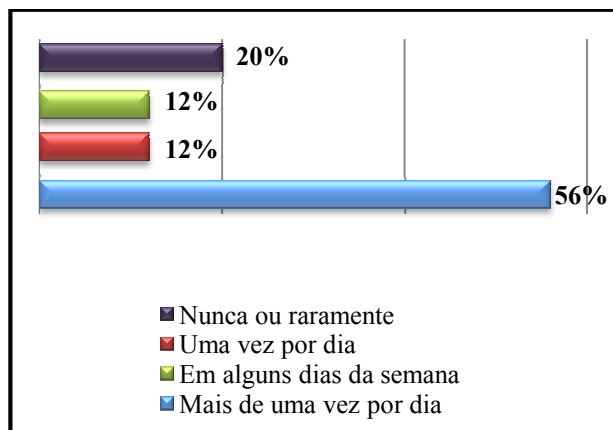


Figura 5. Frequência com que ocorrem problemas com congestionamentos, sob percepção dos usuários.

CONCLUSÕES

A mobilidade urbana é uma questão muito considerável na qualidade do transporte urbano, pois ela representa a capacidade das pessoas se deslocarem para realizarem suas atividades básicas. Independente da condição que uma pessoa se insere no transporte urbano (pedestre, ciclista, motoristas, usuários de transporte coletivo, etc.) o fenômeno da mobilidade influencia o modo de vida das pessoas e o planejamento das cidades, ficando cada vez mais complexo com o crescimento demográfico urbano e aumento da frota de veículos existente. Além dessas interferências naturais de crescimento da cidade, a mobilidade urbana também sofre a influência de outros fatores sociais, como: renda, idade, sexo, deficiência, entre outros.

Pode-se observar através dos dados obtidos por meio da pesquisa, que na cidade de Botucatu os usuários percebem a qualidade dos meios de locomoção de modo regular, dando preferência ao modo de transporte privado individual, o carro.

Quanto à percepção dos usuários em relação à locomoção em ônibus no quesito conforto, segurança e tempo de viagem foram bem avaliados pelos usuários, mas quanto à qualidade dos pontos, terminais, quantidade de veículos nas linhas, preço e informações

de horários, obtiveram a reprovação de regular a péssimo.

Os táxis são utilizados por minoria da população, mas obteve uma boa avaliação pelos usuários, que reclamaram apenas do valor da passagem em relação à distância percorrida. Quanto à qualidade, aparência e conforto dos carros, segurança, quantidade de veículos disponíveis e frequência, obtiveram os melhores conceitos na pesquisa.

A mobilidade também é responsável pelo deslocamento de pessoas com deficiências físicas ao espaço urbano, por isso foi incluído na pesquisa uma questão sobre o meio de locomoção melhor adaptado para estas pessoas (sob percepção do usuário). O carro da família ou carona (automóvel de outra pessoa) ainda é visto como o veículo melhor adaptado para os portadores de deficiências, mas devido aos ônibus adaptados a esses usuários, esta percepção está trazendo o ônibus coletivo como alternativa para este transporte, assim como também mostrou a pesquisa.

Em decorrência a preocupação atual com o aquecimento global, a pesquisa também abordou uma questão quanto à percepção dos usuários em relação ao meio de locomoção que tem um maior nível de poluição ao meio ambiente. Para surpresa, o resultado obtido foi a concepção de que o ônibus coletivo que transporta várias pessoas juntas em um mesmo veículo polui mais que os veículos individuais. Esse ponto de vista interfere muito na qualidade do transporte e mobilidade urbana, pois se as pessoas, ao saírem de casa preferir se locomover com seu automóvel por achar que está colaborando com o meio ambiente, além de não colaborar vão prejudicar o transporte da cidade aumentando o trânsito já existente.

É necessário um programa de conscientização de que o transporte coletivo também é uma alternativa sustentável, assim como a bicicleta e a carona solidária. Mas para que essa conscientização obtenha sucesso, também é necessária uma melhora no transporte público na cidade, com planejamento de rotas mais abrangentes e aumento de frequência das linhas. Isto interferirá benéficamente à mobilidade urbana da cidade de Botucatu.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, F. O. Acessibilidade Relativa dos Espaços Urbanos para Pedestres com Restrições de Mobilidade. 2010. 190 f. Tese (Doutorado em Ciências – Área de Concentração: Planejamento e operação de Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos – SP.

2010. Disponível em:
<<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-21042010-193924/pt-br.php>> Acesso em: 24 fev. 2012.

ALVARENGA, A. C.; NOVAES, A. G. N. Logística aplicada: suprimento e distribuição física. 3. ed. São Paulo: Blucher, 2000.

ANDRADE, S. A. Avaliação da Satisfação dos Usuários do Transporte Público da Cidade de Botucatu. 2008. 46 f. Monografia (Tecnólogo em Logística e Transporte) – Faculdade de Tecnologia de Botucatu, Botucatu – SP.

BASQUES, B. F. S. Análise da Mobilidade Urbana na Rua Amando de Barros. 2006. 75 f. Monografia (Tecnólogo em Logística e Transporte) – Faculdade de Tecnologia de Botucatu, Botucatu – SP. 2006.

BOTUCATU, Prefeitura Municipal. Apresentação e História. 2012. Disponível em:
<<http://www.botucatu.sp.gov.br/>> Acesso em: 15 mai. 2012.

COSTA, J. M. S. P. Contribuição à comparação de meios para transporte urbano. 2001. 79 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil – Área de Concentração: Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos – SP. 2001. Disponível em:
<<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-25022002-105448/pt-br.php>>. Acesso em: 18 fev. 2012.

FERRAZ, Antônio C. C. P. F.; TORRES, Isaac G. E. Transporte público urbano. São Carlos: Trima, 2004.

FERREIRA, M. Análise da Viabilidade de Mudança de Local do Terminal Rodoviário de Passageiros de Botucatu sob a Ótica da Acessibilidade. 2009. 56 f. Monografia (Tecnólogo em Logística e Transporte) – Faculdade de Tecnologia de Botucatu, Botucatu – SP, 2009.

GOMIDE, A. A. Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para Políticas Públicas. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília, julho 2003. Disponível em:
<http://www.ipea.gov.br/pub/td/2003/td_0960.pdf> Acesso em: 25 fev. 2012

LIMA, R. S. Expansão Urbana e Acessibilidade – O Caso das Cidades Médias Brasileiras. 1998. 91 f. Dissertação (Mestrado em Transportes) – Escola de engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos – SP. 1998. Disponível em:
<<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18137/tde-25062002-155026/pt-br.php>> Acesso em: 22 fev. 2012.

MEYER, C. R. Implicações energético-ambientais de esquemas de sucateamento de automóveis no Brasil. 2001. 131f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro – RJ. 2001. Disponível em:
<<http://www.ppe.ufrj.br/ppe/production/tesis/crmeyer.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2012

PAULA, A. A. Avaliação da Qualidade no Transporte Coletivo da Cidade de Botucatu Sob a Ótica dos Usuários. 2007. 48 f. Monografia (Tecnólogo em Logística e Transportes) – Faculdade de Tecnologia de Botucatu, Botucatu – SP. 2007.