

Organização da Vida Universitária em Função do Uso de Transporte Coletivo

Adriana Paula, Mônica C. Lavareda Chaperman & Renata Reis Moura

Resumo: O presente trabalho centrou-se num aspecto relacionado ao tempo, investigando se os alunos organizam sua grade horária na universidade em função dos horários dos ônibus, no caso daqueles que dependem deste tipo de transporte para se deslocarem até a universidade e para voltarem para suas casas. Essa temática se insere num contexto mais amplo que diz respeito ao modo como as pessoas se estruturam temporalmente. Participaram deste estudo 160 estudantes, alunos de graduação de diversos cursos da Universidade de Brasília. Os dados foram coletados por meio de entrevistas e da aplicação de questionário. Eles corroboram a hipótese de que a organização da vida acadêmica dos universitários usuários de transporte coletivo urbano é influenciada pelo transporte que estes estudantes utilizam para se deslocarem até o campus universitário e para irem embora para os locais desejados, pois se constatou que ao longo do semestre cada aluno age ou se comporta de modo a fazer as adaptações necessárias para se ajustar aos recursos ambientais disponíveis.

A Psicologia Ambiental é uma área relativamente recente e que se constituiu como um campo de estudo independente que prioriza o “estudo da transação entre os indivíduos e seu contexto físico ao analisar a relação entre comportamento humano e ambiente” (Gifford, 1987).

Nesta análise, existe uma multiplicidade de aspectos que intervêm na complexa relação entre o comportamento humano e o ambiente. No entanto, as conceitualizações de tempo e de espaço parecem ser os parâmetros que nos auxiliam a ordenar nosso mundo e a atribuir sentido às nossas experiências, categorizando-as e priorizando-as (Hall, 1984). Para Einstein (1956), as descrições/percepções dos eventos variam conforme o movimento das pessoas, fazendo com que cada um tenha “a sua própria medida pessoal de tempo, que depende de onde está e como se desloca”.

A estrutura temporal envolve duas habilidades que são interrelacionadas, sendo uma a habilidade de estruturar eventos por meio de uma rotina temporal ou ritmo e outra a capacidade de integrar as esferas diferenciadas de tempo, estabelecendo um sentido de orientação temporal (Lennings, 1994).

Neste sentido, fez-se um recorte no presente trabalho

A *Série: Textos de Alunos de Psicologia Ambiental* reproduz trabalhos de alunos das disciplinas Psicologia Ambiental e Psicologia Social. Estes trabalhos empíricos fazem parte das exigências destas disciplinas. Frequentemente, foi a primeira pesquisa realizada pelos autores.

Sobre o autor: Ao desenvolver este trabalho os autores eram alunas da disciplina Psicologia Ambiental, ministrada pela doutoranda Umbelina Rego, sob a orientação do professor Hartmut Günther, durante o segundo semestre de 2000.

Endereço para contato: Laboratório de Psicologia Ambiental, Instituto de Psicologia, Universidade de Brasília, Caixa Postal 4480, 70919-970 Brasília, DF; hartmut@unb.br – www.psi-ambiental.net

☞ *Como citar*

Paula, A., Chaperman, M. C. L., & Moura, R. R. (2000). Organização da Vida Universitária em Função do Uso de Transporte Coletivo. *Série: Textos de Alunos de Psicologia Ambiental, N° 02*. Brasília, DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental.

centrado num aspecto do tempo investigando junto aos estudantes de graduação como estes organizam sua vida acadêmica em função dos horários do transporte utilizado (no nosso caso o ônibus), dos horários das disciplinas e o cálculo implícito neste deslocamento e do espaço, que foi situado como o âmbito da Universidade de Brasília. A demanda inicial deste estudo surgiu da necessidade de se levantar questões práticas do ponto de vista da Psicologia Ambiental e de investigá-las por meio da metodologia apropriada utilizada nesta área. A temática abordada foi escolhida a partir dos relatos de colegas de curso a respeito de suas experiências como usuários de transporte coletivo urbano especificamente no que se refere à inadequação dos ônibus que circulam no Campus Universitário às necessidades dos passageiros/estudantes em termos de eficiência e compatibilidade de seus horários e linhas frente à organização da vida acadêmica.

Uma outra justificativa para realização do presente trabalho deve-se à importância do ônibus como o veículo mais utilizado para o transporte público no Brasil. De acordo com a Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP (1997), ele é responsável por cerca de 95% dos deslocamentos urbanos por transporte público no país. O papel exercido pelo ônibus no transporte urbano tem sido ressaltado em vários estudos (ANTP, 1997; Lima, 1999). Em uma comparação feita entre carros particulares e ônibus no ano de 1974 na cidade do Rio de Janeiro, constatou-se que os automóveis ocupam 56% das vias superficiais e transportam 10% da população, enquanto que os ônibus ocupam 9% e transportam 80% da população (em Lida, 1975).

O ônibus é visto como uma alternativa de transporte viável para uma grande parte da população do Brasil, principalmente nos grandes centros urbanos, uma vez que a migração de usuários de carros particulares para o transporte coletivo serviria para aliviar os congestionamentos no tráfego através da diminuição da quantidade de veículos em circulação nas ruas.

No que diz respeito à regulamentação do transporte público no Brasil, esta compete aos Municípios (art. 30, inciso V, CF/1988,) e tem o objetivo de estabelecer a base legal para a prestação do serviço e, portanto, os deveres das entidades públicas e privadas envolvidas. A programação operacional do transporte público por ônibus visa organizar a oferta de transporte a fim de atender às necessidades de viagens das pessoas e a sua adequação confere qualidade e confiabilidade ao serviço, aumentando a atratividade do ônibus para usuários em potencial (ANTP, 1997).

O sistema municipal de ônibus prevê que inadequações referentes aos transportes coletivos urbanos, em especial aos ônibus, podem ser solucionadas através de abertura de novas linhas de ônibus e da reprogramação das linhas existentes. A (re)programação da operação de ônibus envolve a definição de dois aspectos que são as características do serviço e o nível de serviço. As características do serviço referem-se ao tipo de linha; ao itinerário da linha e seus pontos de parada; ao tipo de veículo adotado; à frequência do serviço e horário de atendimento; à informação para o usuário; à integração com outras linhas e serviços de transporte; e à tarifa, quando ela não é pré-definida.

Os elementos principais que dizem respeito ao nível de serviço são o conforto (densidade interna do veículo, disponibilidade de assentos, conforto térmico e nível de ruído, condições de embarque e desembarque); a segurança (frequência e gravidade dos acidentes); a confiabilidade (regularidade e pontualidade); a acessibilidade (distância de caminhada, intervalo médio/tempo de espera) e a rapidez (tempo de viagem/velocidade).

O contexto no qual se insere o nosso trabalho mescla elementos das características do serviço e do nível de serviço em sentido mais amplo, pois estes dizem respeito a como os recursos ambientais estão estruturados e sendo disponibilizados para os usuários. Essa temática diz respeito ao modo como as pessoas se estruturam temporalmente, i. é., organizam seu tempo em função dos recursos disponíveis no ambiente a que pertencem. A hipótese é a de que os alunos organizam sua grade horária na universidade em função dos horários dos ônibus, no caso daqueles que dependem deste tipo de transporte para se deslocarem até a universidade e para voltarem para suas casas.

Dado que a literatura sobre o tema mapa temporal (estrutura temporal) é escassa, o objetivo do presente estudo é fazer um levantamento inicial sobre como os estudantes universitários que utilizam o transporte coletivo urbano para se deslocarem até o campus universitário organizam seus horários de aula em função da disponibilidade do transporte usado.

METODOLOGIA

Amostra

Participaram deste estudo 160 estudantes da Universidade de Brasília (sendo 10 do estudo piloto e 150 da pesquisa

final), alunos de graduação de diversos cursos da Universidade de Brasília, sendo 94 mulheres e 66 homens com as idades variando entre 17 e 49 anos de idade, usuários de transporte coletivo urbano para se deslocarem até o campus universitário e para sair dele também.

Procedimento

Na primeira etapa deste estudo foram feitas 10 entrevistas preliminares, com universitários usuários de ônibus, com três perguntas abertas cujo objetivo era fazer um levantamento exploratório sobre a organização do tempo do aluno, se havia influência dos horários dos ônibus na escolha das disciplinas, como o aluno compatibilizava o horário de seu transporte (rotas/horários) e sua grade horária curricular em linhas gerais, semestre cursado e idade.

Tendo como base os dados obtidos com a realização dessas entrevistas preliminares, selecionaram-se as variáveis relevantes para nosso estudo que foram organizadas sob a forma de um questionário sobre “Levantamento da organização da vida acadêmica feita por estudantes da Universidade de Brasília usuários de Transporte Coletivo Urbano no Campus Universitário” que incluiu questões referentes à frequência e horário de uso do ônibus; identificação da linha e da rota; bem como identificação do usuário (curso, semestre, quantidade de créditos, idade e sexo) e questões específicas levantadas na primeira etapa.

A segunda etapa desta pesquisa constou da aplicação do referido questionário em outros 150 universitários a fim sistematizar as informações julgadas relevantes pelos usuários acerca da temática abordada.

Em ambas as etapas os dados foram coletados de duas maneiras: abordando os estudantes pelos corredores do Instituto Central de Ciências da Universidade de Brasília e aplicando questionários nas salas de aula em disciplinas dos Institutos de Psicologia e de Química e da Faculdade de Educação.

Instrumento

Utilizou-se um questionário constituído de dez sentenças que representavam situações do dia-a-dia dos alunos de graduação relacionadas a comportamentos emitidos pelos estudantes que refletem a maneira como organizam seu tempo acadêmico em função da disponibilidade do transporte utilizado por eles. Para classificar essas sentenças, utilizou-se uma escala do tipo Likert de 4 pontos, sendo: 1 - “discordo totalmente”; 2 - “discordo em parte”; 3 - “concordo em parte”; e 4 - “concordo totalmente”.

RESULTADOS

Em relação aos dados coletados por meio de entrevista, as respostas apresentadas pelos 10 usuários entrevistados subsidiaram a coleta de dados da etapa posterior e estavam relacionadas a: chegar atrasado nas disciplinas ou sair mais cedo por causa dos horários dos ônibus; ter deixado de cursar disciplinas, especialmente à noite; esperar muito tempo na parada de ônibus.

Na segunda etapa, que consistiu na aplicação de 150 questionários, foram obtidos os resultados apresentados nas tabelas abaixo:

No que se refere às características desta amostra, 66 são do sexo masculino e 84 do sexo feminino. Quanto a distribuição por tempo na Universidade, um quarto dos alunos eram do primeiro semestre (24,7%), 22% do segundo semestre, 10,7% do terceiro, enquanto os demais respondentes estavam distribuídos entre o quarto e décimo semestre. A maioria dos estudantes (70,8%) pertence à primeira metade do respectivo curso, sendo que 57,4% dos respondentes estão cursando entre o primeiro e o terceiro semestres.

Em relação ao curso freqüentado pelos respondentes, 64,8% se concentram nas áreas do conhecimento das ciências exatas (Psicologia; Química; Engenharias; Medicina etc.) e 35,2% em ciências humanas (Filosofia; Direito; Pedagogia; Geografia; etc.). A segunda tabela descreve a porcentagem de estudantes por área de conhecimento.

No que diz respeito à freqüência de uso semanal dos ônibus, para 55,3% é sempre enquanto que para 41,3% é regularmente e 3,4% é raramente. A terceira tabela apresenta os locais de destino dos usuário caracterizados pelas linhas e rotas dos ônibus usados pelos usuários para se deslocarem ao campus universitário.

Tabela 1: Porcentagem dos locais de destino dos usuário

Destino	Porcentagem
Plano Piloto	30,0
Rodoviária	16,7
Taguatinga	9,3
Guará	8,7
Ceilândia	8,0
Cruzeiro	6,0
Sobradinho	4,7
Gama	4,0
Riacho Fundo	4,0
São Sebastião	2,7
Planaltina	2,0
Santa Maria	1,3
Samambaia	1,3
Paranoá	0,7
Valparaíso	0,7
TOTAL	100

Como pôde ser observado, cerca de metade dos estudantes (46,7%) se deslocam nos eixos: Plano Piloto-Universidade de Brasília-UnB (30%) ou UnB-Rodoviária (16,7%); e o restante (53,3%) se desloca para as cidades satélites ou região do entorno do Distrito Federal.

As próximas tabelas se referem aos dados do questionário categorizados por item sobre a organização da vida acadêmica dos estudantes relacionada aos horários dos ônibus que utilizam para se locomover até o campus universitário e dele para o seu destino.

O primeiro item verificou a adequação dos horários das linhas dos ônibus às necessidades dos estudantes. Para 78% dos usuários, os ônibus não estão adequados as suas

necessidades, sendo que 55,3% discordam totalmente e 22,7% discordam em parte.

O segundo item verificou a compatibilidade dos horários das linhas dos ônibus organização da vida acadêmica dos estudantes. Para 63,4% dos usuários, os horários dos ônibus não são compatíveis as suas necessidades, sendo que 32,7% discordam em parte e 30,7% discordam totalmente.

O terceiro item analisou se a escolha das disciplinas a serem cursadas pelos alunos era influenciado pelos horários das linhas dos ônibus utilizados pelos estudantes. Para 73,4% dos usuários, discordam que a escolha das disciplinas está relacionada aos horários dos ônibus, sendo que 60,7% discordam totalmente e 12,7% discordam em parte.

O quarto item estava relacionado ao fato dos alunos deixarem de cursar disciplinas na Universidade por causa dos horários das linhas dos ônibus. Dos respondentes, 66,4% discordam da afirmação de já terem deixado de cursar alguma disciplina e destes, 57,7% discordam totalmente e 8,7% discordam em parte. Além disso, a porcentagem de estudantes que concordam totalmente com a assertiva é igual a dos que concordam em parte (16,8%).

O quinto item verificou se os alunos chegavam freqüentemente atrasados nas disciplinas cursadas na Universidade devido aos horários das linhas dos ônibus. Dos respondentes, 55% concordam com a afirmação de chegarem freqüentemente atrasados nas suas disciplinas, sendo que 28,2% concordam totalmente e 26,8% concordam em parte. Por outro lado, 26,2% discordam totalmente desta afirmação e 18,8% discordam em parte.

O sexto item averiguou se os alunos chegavam freqüentemente mais cedo nas disciplinas cursadas na Universidade por causa dos horários das linhas dos ônibus. Dos respondentes, 46,3% concordam com a afirmação de chegarem freqüentemente bem antes das aulas se iniciarem nas suas disciplinas, sendo que 30,2% concordam em parte e 16,1% concordam totalmente. Além disso, a porcentagem de estudantes que discordam totalmente da assertiva é de 28,9 e dos que discordam em parte é de 24,8%.

O sétimo item verificou se os alunos saem freqüentemente mais cedo das disciplinas cursadas na Universidade em função dos horários das linhas dos ônibus. Dos respondentes, 53,3% concordam com esta afirmação de saírem freqüentemente mais cedo das suas disciplinas, sendo que 28% concordam em parte e 25,3% concordam totalmente. Além disso, a porcentagem de estudantes que discordam totalmente da afirmação é de 30% e a dos que discordam em parte é 16,7%.

O oitavo item avaliou se os alunos têm que esperar muito tempo na parada de ônibus por causa dos horários das linhas dos ônibus. Dos respondentes, 82,6% concordam com esta afirmação de esperarem bastante pelos ônibus, sendo que 53,3% concordam totalmente e 29,3% concordam em parte. A porcentagem de estudantes que discordam totalmente da afirmação é de 5,4%.

O nono item verificou se os alunos deixam de ir à Biblioteca Central da Universidade (BCE) devido aos horários das linhas dos ônibus. Dos respondentes, 77,3% concordam com esta afirmação de terem deixado de ir à BCE, sendo que 52% concordam totalmente e 25,3% concordam em parte. Além disso, uma minoria de estudantes ou discorda em parte da afirmação é de 12% ou discorda totalmente 10,7%.

O décimo item verificou se os alunos consideram difícil fazer trabalhos em grupo fora dos horários das disciplinas devido aos horários das linhas dos ônibus. Dos respondentes, 40,3% concordam totalmente com esta afirmação e outros 40,3% concordam em parte. Além disso, uma minoria de estudantes ou discorda em parte da afirmação é de 10,7% ou discorda totalmente 8,7%.

DISCUSSÃO

Alguns aspectos podem evidenciar que os estudantes levam em consideração o transporte que utilizam na organização de sua vida acadêmica. Um número significativo de usuários afirmou que os horários das linhas de ônibus não estão adequados as suas necessidades como estudantes. O que, segundo os dados obtidos com os questionários, pode estar relacionado a diferentes fatores como a dificuldade em realizar trabalhos acadêmicos que são fora do horário das aulas; deixar de ir à biblioteca em função da dificuldade de se deslocar; e a longa espera nos pontos de ônibus após o término das aulas.

Essa inadequação pode estar relacionada também a dois aspectos interessantes referentes ao local de destino dos usuários. Muitos universitários mencionaram que utilizam linhas que circulam no Plano Piloto nas rotas que envolvem L2 sul-norte/W3 sul-norte (p. ex.: Grande Circular nº 105/106), só que para se deslocarem da Universidade para o seu local de destino e vice-versa, os estudantes têm que ir à pé da UnB para a L2 Norte já que estes ônibus não entram no campus universitário.

Além disso, os que citaram a rodoviária como local de destino evidenciam que precisam pegar dois ônibus para o traslado UnB- destino, sugerindo que ou as rotas dos ônibus que precisam usar não têm a universidade como parte do trajeto ou ainda que a organização de seus horários acadêmicos é incompatível com as linhas que vão direto da UnB para o local desejado.

Em se tratando da frequência de uso semanal do ônibus, um aspecto que pode ser destacado é que o percentual de respondentes que concorda totalmente que os horários dos ônibus são compatíveis com a organização da vida acadêmica é o mesmo daqueles que responderam que raramente utilizam o ônibus como meio de transporte (3,3%). Isto indica que é necessário investigar se há relação entre essas duas variáveis.

No que se refere à opção dos estudantes de terem que deixar de cursar disciplinas em função dos horários dos ônibus, eles discordaram totalmente deste fato. É necessário considerar que este percentual é próximo daquele obtido com o somatório dos respondentes

situados nos três primeiros semestres de seus cursos, o que faz com que a probabilidade de terem deixado de cursar alguma disciplina seja menor que a dos outros que têm mais tempo na graduação. Além disso, 1/3 dos universitários mencionou já ter deixado de cursar disciplinas devido à incompatibilidade com os horários dos ônibus entre outros motivos. Essa também é a quantidade aproximada de respondentes situados da metade para o fim de seus cursos de graduação.

Os dados relacionados à quantidade de respondentes por semestre (ver tabela 1) são interessantes porque sugerem que os alunos no início do curso e até a primeira metade deste andam mais de ônibus, o que pode estar relacionado à pouca idade dos mesmos, à maior dependência econômica dos pais e ausência de condições de ter/sustentar um carro próprio e que isso poderia influenciar no tipo de organização da vida acadêmica adotada em função do tipo de transporte utilizado para o deslocamento de chegada e saída da universidade. Porém, tais questionamentos só poderiam ser respondidos por meio de pesquisas futuras comparando a organização acadêmica de usuários de ônibus e de carro.

Uma outra questão que merece ser comentada é a referente à compatibilidade dos horários dos ônibus com a organização da vida acadêmica dos universitários respondentes. Suas opiniões foram bastante divididas (percentuais próximos para discordam em parte, discordam totalmente e concordam em parte), evidenciando que embora não houvesse um consenso quanto à categorização exata desta assertiva, encontrou-se uma tendência a avaliar os horários do transporte coletivo como incompatíveis com a organização do estudante de seu cotidiano na Universidade.

Outro ponto bastante interessante é que a porcentagem de estudantes que concordaram chegar frequentemente atrasados nas aulas é muito próxima da porcentagem dos que discordaram que chegam bem mais cedo nas aulas devido aos horários dos ônibus e vice-versa; sugerindo que se está lidando com dois aspectos de uma mesma questão e que por características individuais que refletem o modo peculiar de selecionar os comportamentos em função das características do ambiente no qual estão inseridos e as restrições decorrentes desta situação, alguns alunos preferem chegar um pouco atrasados enquanto outros chegam mais cedo em suas aulas.

Todos os dados que coletamos, com exceção do que se refere “à escolha das disciplinas a serem cursadas pelos alunos verificando a compatibilidade dos horários das linhas dos ônibus utilizados pelos estudantes”, corroboram a nossa hipótese de que a organização da vida acadêmica dos universitários usuários de transporte coletivo urbano é influenciada pelo transporte que estes estudantes utilizam para se deslocarem até o campus universitário e para irem embora para os locais desejados.

O fato dos alunos não escolherem disciplinas de acordo com a oferta de ônibus compatível com seus horários pode evidenciar que existem outros fatores mais relevantes que interferem na sua escolha, mas que ao longo do

semestre cada aluno age ou se comporta de modo a fazer as adaptações necessárias para se ajustar aos recursos ambientais disponíveis quer seja chegando atrasado ou bem mais cedo nas disciplinas cursadas, saindo antes do término da aula, esperando muito tempo no ponto de ônibus após o horário das aulas, andando à pé até a L2 Norte para pegar o ônibus que não passa no campus, o que interfere no cálculo do quanto vai durar o próprio deslocamento e o modo de se organizar para cumprir compromissos em função deste cálculo.

Outro aspecto importante é que os dados levantados com este estudo podem vir a ser úteis para a comunidade/sociedade em geral no sentido de mostrar que o serviço prestado pelas empresas de transporte coletivo urbano não estão satisfazendo as necessidades da população acadêmica e fornecendo subsídios para que esta situação possa ser modificada. Assim, esta proposta seria feita no sentido de modificar a situação atual para que a programação operacional do transporte público por ônibus atingisse os objetivos visados no seu planejamento, dentre eles a organização da oferta de transporte a fim de atender às necessidades de viagens das pessoas e de aumentar a atratividade do ônibus para usuários em potencial (ANTP, 1997). É importante ressaltar que o sistema municipal de ônibus prevê a correção destas inadequações referentes aos transportes coletivos urbanos, em especial aos ônibus, por meio de abertura de novas linhas de ônibus e da reprogramação das linhas existentes.

Um dado importante que corrobora esta inadequação é o aumento do transporte urbano clandestino no Brasil, geralmente realizado por veículos de pequeno porte como “Vans” ou “Peruas-combis”, transportando passageiros

em trajetos idênticos aos do ônibus. A ANTP (1997) afirma que o aumento dessa forma de transporte e de sua aceitação pelo público estão relacionados às deficiências de oferta espacial e temporal dos transportes regulamentados, que faz com que os usuários busquem outras formas de adequar o transporte adotado às suas necessidades em função dos recursos de que dispõe para resolver a sua situação.

REFERÊNCIAS

- ANTP (1997). Associação Nacional de Transportes Públicos - Ministério dos Transportes.
- Einstein, A. (1956). *The meaning of relativity*. 5 ed. New Jersey: Princeton.
- Gifford, R. (1997). *Environmental psychology*, (2nd.). Boston: Allyn and Bacon.
- Günther, H. (1999). Como elaborar um questionário. *Instrumentos Psicológicos: Manual Prático de Elaboração*, pp. 231-258.
- Hall, E. T. (1984). *The dance of life: the other dimension of time*. New York: Doubleday & Company.
- Lennings, C. J. (1994). An investigation of the effects of agency and time perspective variables on career maturity. *The Journal of Psychology*, 128(3), 234-253.
- Lida, I. (1975). *Aspectos ergonômicos do ônibus urbano*. Rio de Janeiro: Secretaria de Transporte.
- Lima, M. A. M., (1999). *Os Atributos dos Usuários no Projeto: O Caso do Ônibus*. Dissertação de mestrado em Psicologia. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.