

Fatores que Influenciam na Escolha do Metrô como Transporte Alternativo

Petter Ricardo de Oliveira & Renata Teixeira

O sistema de transporte do Distrito Federal deve subordinar-se aos princípios de preservação da vida, da segurança, do conforto das pessoas, da defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico. Ele contém cinco funções elementares, que são: garantir o direito de ir e vir; induzir o desenvolvimento, orientando o planejamento territorial das cidades; permitir a distribuição e circulação da produção econômica; tornar possível a realização de outras atividades fundamentais para o exercício pleno da cidadania; integrar a sociedade, conferir-lhe identidade local. O metrô, como parte do sistema de transporte do DF, tem que seguir também os princípios e funções elementares citados acima.

O metrô deve oferecer à população transporte coletivo público de qualidade, com eficiência, conforto, limpeza, regularidade, rapidez e segurança, seguindo os preceitos da prevalência do coletivo sobre o individual e da preservação da vida, do meio-ambiente e do patrimônio cultural.

Em 1992, as construções iniciaram-se em Brasília. O primeiro carro do primeiro trem também foi fabricado naquele ano. Viagens programadas com convidados começaram em 1997. Após dois anos de operação experimental, o metrô-DF registra a participação de 3 milhões de usuários, com média diária de 30 mil. A Operação é interrompida para conclusão da Estação Central e instalação de equipamentos nas estações operacionais. E em 2001, ocorre uma nova Operação Experimental, para início da Operação Comercial no primeiro semestre. Neste mesmo ano, no dia 31 de março, o então governador do Distrito Federal inaugura oficialmente o metrô.

O metrô assume papéis múltiplos, na área de transportes e nas políticas urbana, econômica e social: como meio de transporte forma um sistema troncal de transporte de massa rápido, sobre trilhos, independente, direto, livre do tráfego, capaz de: proporcionar aumento significativo da capacidade do transporte à disposição da comunidade em geral, com salto em qualidade e eficiência: garantir a continuidade, a periodicidade, a disponibilidade, a regularidade e a segurança necessárias ao transporte eficaz, contempladas na Lei Orgânica do DF; reduzir o tráfego na cidade e vias de acesso em até 40% e, conseqüentemente, os congestionamentos, a saturação dos estacionamentos e os acidentes de trânsito; criar um amplo sistema de integração com outros meios de transporte coletivo, por meio de tarifa única, liberando-os para atendimento a áreas não cobertas pelas linhas atuais; realizar integração com ônibus interestaduais e do Entorno; dessa forma, não mais será necessário que esses veículos disputem com automóveis o trânsito no centro da cidade; desonerar os custos do transporte coletivo, diminuindo o valor das tarifas.

O transporte metroviário permitirá: desconcentrar do Plano-Piloto as oportunidades de emprego; fortalecer a estruturação interna das cidades-satélites; preencher ordenadamente os vazios urbanos, como exemplo tem-se a construção de Águas Claras entre Taguatinga e Guará. Ressalta-se que locais onde uma estação foi inserida foram revitalizados, exemplos desta ação temos a reforma da tradicional Galeria dos Estados, a recuperação da Praça do Relógio, em Taguatinga e a construção de passarelas subterrâneas ligando Eixo L ao Eixo W, em todas as estações da Asa Sul. Assim o metrô funcionaria como um ordenador urbano.

Uma outra característica deste meio de transporte seria como promotor social representando um incremento na qualidade de vida da população. O usuário assume papel ativo no processo, considerando-se seus padrões de exigência e o pleno cumprimento dos requisitos de eficiência e qualidade nos serviços prestados.

Algumas conclusões de pesquisas foram encontradas, como: excelente avaliação dos usuários em pesquisas aplicadas durante operações experimentais (abordando aspectos de atendimento, segurança, limpeza e conforto); as viagens, muito mais rápidas, contribuem para que o trabalhador chegue mais cedo ao trabalho e a casa, diminuindo o estresse causado por atrasos. Em alguns casos, há redução, no tempo de deslocamento diário casa-trabalho-casa, superior a uma hora em relação a outros

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 alunos da disciplina Psicologia Ambiental, ministrada pela mestranda Zenith Nara Delabrida, sob orientação de professor Hartmut Günther, durante o primeiro semestre de 2003.

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

Oliveira, P. R., & Teixeira, R. (2003). Fatores que influenciam na escolha do Metrô como transporte alternativo. *Série: Textos de Alunos de Psicologia Ambiental, N° 09*. Brasília, DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental.

meios de transporte coletivo. O metrô ao unir planejamento, tecnologia e força de trabalho, torna-se um dos alicerces do futuro promissor de Brasília.

Esse trabalho baseou-se em pesquisas realizadas no metrô de São Paulo pela Antp (Associação Nacional de Transportes Públicos) com a participação do METRÔ-SP. A pesquisa sobre origem-destino, realizada a cada dez anos, é considerada um importante instrumento tanto para as atividades de planejamento urbano quanto para as de transporte na Região Metropolitana de São Paulo. Esta tem por objetivo coletar dados e informações empíricas dos habitantes da Região Metropolitana de São Paulo, a partir dos quais é possível identificar e atualizar os fatores geradores das viagens. O processo de realização da Pesquisa Origem-Destino envolve três fases distintas: o planejamento da pesquisa, a coleta de informações e o tratamento dos dados obtidos.

Os dados obtidos no metrô de São Paulo, importantes para o desenvolvimento desta presente pesquisa, foram: em relação aos usuários do metrô, 67% o usam para ir trabalhar; 72% usam algum outro meio de transporte conjugado ao metrô e 43% dos usuários acham que o preço das passagens não é nem caro nem barato. Na pesquisa mais recente, de 2001, o metrô é tido como o meio de transporte menos disponível e está sempre lotado. Isso pode ser percebido pelo relato de um participante: “a estação fica longe para mim, tenho que pegar outra condução”.

Pegando esses dados e as pesquisas, feitas em São Paulo, como base, pode-se desenvolver esta pesquisa no metrô de Brasília, em várias estações do Distrito Federal, abordando usuários e em locais de maior movimento de pessoas para recolher dados de não-usuários.

Tomando como base as pesquisas realizadas pela Antp em São Paulo, o presente trabalho teve como objetivo estudar os principais fatores que levam um indivíduo a escolher e utilizar o metrô como um meio de transporte alternativo. Dentre estes fatores, os ambientais foram os de maior enfoque, considerando também outras questões, não ambientais, que se mostram influentes. As variáveis que se procurou analisar foram a proximidade da estação do metrô da casa (origem) e do destino, o preço da passagem, o tempo de viagem e o conforto que o metrô disponibiliza a seus usuários. A pergunta central que este estudo buscou responder foi: Quais os principais fatores ambientais que influenciam na escolha do metrô?

MÉTODOS

Participantes

Participaram da pesquisa 110 pessoas, dentre as quais 55 são usuários do metrô e os outros 55, não-usuários. Sendo 63 homens e 47 mulheres. A idade dos participantes variou muito, foram colhidos questionários de adolescentes, adultos e idosos. Esses participantes foram os abordados durante o tempo em que o entrevistador permaneceu no local escolhido, por esse mesmo, para colher os questionários.

Instrumento

O único instrumento usado, para a coleta dos dados da pesquisa, foi um questionário com 17 perguntas, divididas em três partes: a primeira, com perguntas mais objetivas sobre a utilização do metrô, na segunda, as perguntas apresentam uma escala Likert (de 1 a 6) para avaliar a satisfação dos entrevistados frente ao metrô e a última parte é composta por perguntas pessoais sobre o participante, como sexo, idade, local de sua residência e localização de seu trabalho ou escola.

Procedimento

A coleta de dados foi realizada em diferentes localidades da cidade de Brasília. A escolha desses lugares seguiu o critério de só realizar as entrevistas em bairros e/ou cidades satélites que possuem estações do metrô, e estas foram: Guarã 1, Guarã 2 e Plano Piloto (L2 Sul, W3 Sul, Setor Comercial Sul e Rodoviária do Plano Piloto).

Dentre as perguntas, as de número 2, 3 e 4 foram respondidas apenas por usuários do metrô, enquanto que, as demais todos respondiam. É importante ressaltar que a pergunta 8 (se houvesse interligação modal você passaria a usar?) não foi feita durante a aplicação dos questionários por não condizer com a variável que estava sendo estudada pela pesquisa.

Inicialmente, o entrevistador abordava o entrevistado se apresentando e explicando os objetivos da pesquisa, era esclarecido que a entrevista duraria por volta de três minutos e que não existiriam respostas certas ou erradas por se tratar de uma pesquisa de opinião, além de informar que todas as informações ali coletadas seriam de uso exclusivo da pesquisa e que a pessoa não precisaria ser identificada.

As perguntas foram feitas seguindo a seqüência determinada no questionário. As perguntas que compõem a primeira e terceira partes foram feitas pelo entrevistador e o entrevistado informava sua resposta. Já, no momento de responder às questões da segunda parte o entrevistador passava o questionário para o participante e explicava como ele deveria marcar as questões relacionadas à sua satisfação em relação a características do metrô (preço da passagem, proximidade da estação à origem e/ou ao destino, conforto e tempo de viagem), durante esta parte não havia a participação do entrevistador. Terminada a aplicação do questionário era agradecida a participação da pessoa na pesquisa.

Análise de Dados

Para a análise dos dados, coletados pela aplicação dos questionários, foi utilizado o programa SPSS que deu a oportunidade de fazer análise descritiva de frequência. Para analisar, os dados de cada questionário foram passados para uma planilha do programa. As questões abertas foram categorizadas, com a ajuda do programa, para facilitar a análise, enquanto que, as demais questões já haviam sido categorizadas, pelos pesquisadores, antes de serem transcritas para a planilha.

RESULTADOS

[*Observação do organizador:* Os autores apresentaram os dados somente em forma de Tabelas. Obviamente, isto *não* é apropriado. Fica registrado aqui como exemplo do que *não* fazer. Por outro lado, considerando o assunto, o texto ainda está sendo incluído nesta coletânea.]

As Figuras 1 e 2 mostram que 81,8% dos usuários acham que as estações estão bem localizada. Na Figura 2, o oposto é quase simétrico, 78,2% dos não-usuários acham que as estações não estão bem localizadas.

DISCUSSÃO

Analisando os dados obtidos na pesquisa observou-se que as estações mais usadas são aquelas que estão mais acessíveis de um possível usuário. Um fator que explica esse resultado é um outro dado que foi encontrado sobre como as pessoas chegam às estações do metrô, o qual mostrou que a grande maioria dos usuários chegam às estações e se deslocam aos seus destinos após saírem delas à pé.

Os pontos da cidade de Brasília onde estão localizadas as estações, na sua maioria, encontram-se mais em locais de trabalho do que de qualquer outro tipo de atividade como o lazer ou para estudo, por isso não foi nenhuma surpresa encontrarmos que a maior parte dos usuários utilizam o metrô para irem ao trabalho. Isso mostra que o público que vem a usar o metrô, está sensivelmente relacionado com as localidades onde são construídas as estações.

Um outro ponto que chama atenção, esse mais interno ao ser humano, é relativa à satisfação que as pessoas têm com a localização das estações do metrô. Como mostraram os dados as pessoas, tanto usuários frequentes quanto não usuários, demonstram satisfação com a localização das estações se estas estão próximas à elas, e avaliam como bem localizadas se estas estão próximas da

origem e/ou do destino que normalmente o indivíduo se desloca.

Ficou evidente que o principal motivo que leva a uma pessoa a utilizar o sistema metroviário do DF é a proximidade das estações da origem e do destino que uma pessoa possui. Pode-se dizer que se um indivíduo avalia a distância das estações do metrô como próximas da origem e do destino que esta possui, esta pessoa tem grandes chances de se tornarem usuários do metrô. Se pelo contrário um indivíduo avalia as distâncias que deveria se deslocar para chegar até as estações como distantes, este possui grande probabilidade de não utilizar o metrô e procurar outro meio de transporte público.

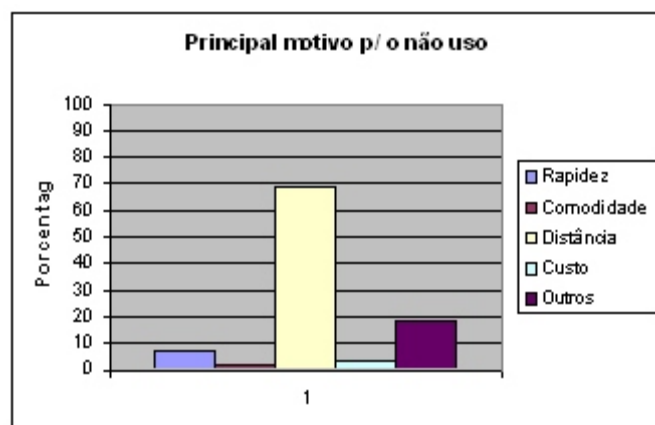
Os dados apresentados na presente pesquisa se mostraram em parte semelhantes com os das pesquisas realizadas em São Paulo, mas os objetivos de um sistema metroviário, citados anteriormente, não estão sendo atingidos, pois o tráfego de carros não apresentou uma sensível diminuição, além de que em São Paulo a maior reclamação é sobre a lotação dos vagões e na cidade de Brasília é a má localização das estações.

De maneira geral o metrô de Brasília não apresenta uma boa funcionalidade, por motivos de uma certa pressa, por fatores políticos, em construí-lo sem um melhor planejamento.

Sugere-se que em futuros estudos sobre o assunto, relacionem também variáveis como a velocidade dos vagões além de especificar melhor o grupo dos não usuários. Mais um ponto que pode se mostrar como influente na utilização do metrô é a presença de estacionamentos privativos com segurança nas estações.

REFERÊNCIAS

Companhia do Metropolitano de São Paulo – SP-metrô (www.metro.gov.br).
 CODEPLAN-DF (www.codeplan.com.br)



Fatores que Influenciam na Escolha do Metrô como Transporte Alternativo

