



INSTITUTO FEDERAL
Rondônia



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
Secretaria de Educação Profissional e Tecnológica
Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia

ANA CAROLINE DE SOUZA RIBEIRO
KAREN CAMILLY ALMEIDA DE MATOS

**QUALIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO DA CIDADE DE PORTO
VELHO E SEUS IMPACTOS NA PERCEPÇÃO DOS ESTUDANTES DO
IFRO ZONA NORTE**

PORTO VELHO

2024

**ANA CAROLINE DE SOUZA RIBEIRO
KAREN CAMILLY ALMEIDA DE MATOS**

**QUALIDADE DO TRANSPORTE PÚBLICO DA CIDADE DE PORTO
VELHO E SEUS IMPACTOS NA PERCEPÇÃO DOS ESTUDANTES DO
IFRO ZONA NORTE**

Artigo apresentado ao Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia, como requisito para a obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Pública.

Orientadora: Denise Ton Tiusse.

Coorientador(a): Artur Virgílio Simpson Martins.

PORTO VELHO

2024

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema Gerador de Ficha Catalográfica do IFRO,
com dados informados pelo(a) próprio(a) autor(a).

Ribeiro, Ana Caroline de Souza.

Qualidade do transporte público da cidade de porto velho e seus impactos na percepção dos estudantes do ifro zona norte / Ana Caroline de Souza Ribeiro, Karen Camilly Almeida de Matos, Porto Velho-RO, 2024.

33 f.

Orientador(a): Prof. Me. Denise Ton Tiusse.

Coorientador(a): Prof. Me. Artur Virgílio Simpson Martins.

Trabalho de Conclusão de Curso (Superior de Tecnologia em Gestão Pública) – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO, Porto Velho-RO, 2024.

1. Transporte. 2. Qualidade. 3. Estudantes. 4. Impacto. 5. Mobilidade. I. Matos, Karen Camilly Almeida de. II. Tiusse, Denise Ton (orient.). III. Martins, Artur Virgílio Simpson (coorient.). IV. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia - IFRO. V. Título.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	4
1.1. Justificativa.....	5
1.2. Objetivos	6
1.2.1. Objetivo Geral	6
1.2.2. Objetivos Específicos	6
2. REFERENCIAL TEÓRICO	6
2.1. A mobilidade urbana e a política de transportes públicos como problema nacional e de Porto Velho:.....	9
2.2 Breve resgate sobre a ocupação de Porto Velho e seus impactos na mobilidade urbana no contexto atual.	12
2.3 Política pública de mobilidade urbana - O PlanMob.....	15
4. METODOLOGIA	17
5. RESULTADOS OBTIDOS.....	18
6. CONCLUSÃO	27
REFERÊNCIAS	29
APÊNDICES.....	32

1. INTRODUÇÃO

O transporte público coletivo é um ponto chave quando se fala em mobilidade urbana, bem como desempenha um papel fundamental na locomoção dos indivíduos nas cidades. Políticas públicas que buscam uma mobilidade urbana de qualidade devem ser elaboradas no sentido de fomentar o uso dos transportes públicos coletivos pensando no desenvolvimento das cidades e na democratização dos espaços. Neste sentido, a Constituição Federal de 1988 em seu artigo nº182 sugere a criação de lei que estabeleça diretrizes gerais com o objetivo de “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes”

É a partir deste dispositivo legal que nasce o fundamento para a criação da lei 12.587/2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que vai se preocupar com o desenvolvimento e mobilidade dentro das cidades brasileiras. Obedecendo à PNMU o município de Porto velho, que segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE tem uma população estimada (2021) de 548.952 habitantes, criou a lei complementar nº 914 de 16 de setembro de 2022 - Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho (PlanMob) que tem como objetivo “efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana” prevista no plano diretor da cidade (Lei Complementar nº 311, de 30 de junho de 2008).

O PlanMob é uma lei recente para a capital rondoniense, mas o município de Porto Velho existe oficialmente desde 1914 e só agora os legisladores municipais iniciaram um planejamento relacionado à urbanização da cidade. O transporte público coletivo é apenas uma parte do planejamento de mobilidade, mas é fundamental para que os cidadãos possam exercer seu direito de ir e vir de forma digna, eficiente, segura e com qualidade.

Na cidade de Porto Velho existe apenas um modal de transporte público coletivo: o ônibus. Após a caducidade do contrato nº139/PGM/2003 com Consórcio Vale do Guaporé e suas respectivas consorciadas: Transporte Coletivo Rio Madeira Ltda e Três Marias Transportes Ltda, em razão da inexecução do contrato de concessão, serviço passou a ser prestado pelo Consórcio do Sistema Integrado Municipal de Transporte de Passageiros (SIM), que iniciou suas atividades em 2016 e foi até 2020.

Atualmente quem opera o serviço desde outubro de 2020 é a empresa JTP transportes, a empresa atua também em outras cidades no estado de São Paulo. Segundo a prefeitura de Porto Velho, a estimativa de pessoas que utilizavam o transporte público coletivo em 2022 era cerca de 40 mil diariamente. Uma grande parte dos estudantes universitários de Porto Velho utilizam o transporte público coletivo como principal meio de

locomoção, o que evidencia a necessidade de elaborar e executar projetos de mobilidade que supra as necessidades deste público específico.

É importante salientar que a forma como as pessoas se relacionam com a cidade em que vivem é atravessada pela maneira como se locomovem. Como a maioria da população de Porto Velho reside nas periferias e a sua locomoção para ir trabalhar, estudar e até mesmo para usufruir do lazer disponível é condicionada por meio do uso do transporte público coletivo - pois muitos desses indivíduos não possuem renda suficiente para manter um carro popular ou uma motocicleta -, evidencia a capacidade que o transporte público coletivo possui para ser um poderoso instrumento de ocupação/inclusão da população mais pobre nos espaços públicos.

Sem o acesso adequado a serviços essenciais as pessoas estarão limitadas seriamente para desenvolver suas capacidades, exercer seus direitos, ou para equiparar oportunidades. Nesse sentido, entende-se que o transporte coletivo atua como importante instrumento de combate à pobreza urbana e promove a inclusão social. (Carvalho e Marini, 2016, p.2)

Neste contexto, o presente trabalho tem como objetivo a realização de uma análise da opinião dos usuários estudantes sobre a qualidade do transporte público coletivo e da mobilidade urbana da cidade de Porto Velho como forma de aferimento se os seus direitos estabelecidos pela Constituição Federal de 1988 e pela Lei 12.587/2012 que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estão sendo executadas em prol da população.

1.1. Justificativa

A justificativa para este projeto de pesquisa baseia-se na importância de compreender a percepção da qualidade do transporte público coletivo para os estudantes da modalidade presencial, do Instituto Federal de Rondônia - IFRO em Porto Velho (campus Zona Norte) e os impactos na vivência acadêmica destes alunos. Um transporte público coletivo inadequado ou insuficiente pode gerar impactos indiretos, porém significativos, na vida acadêmica, bem-estar e qualidade de vida desses estudantes.

O transporte público coletivo desempenha um papel fundamental na vida dos moradores de uma cidade, em especial para nosso estudo, na vida dos estudantes que fazem cursos na modalidade presencial, uma vez que eles dependem desse serviço para chegar às instituições de ensino. Na cidade de Porto Velho, onde o transporte público coletivo é a

principal forma de deslocamento de grande parte dos estudantes, é essencial investigar a percepção da qualidade desse serviço e seus impactos específicos sobre a vida acadêmica dos alunos que utilizam este tipo de transporte.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo Geral

Analisar a percepção dos universitários de Porto Velho sobre a qualidade do transporte público e seus impactos em sua rotina acadêmica.

1.2.2. Objetivos Específicos

- Identificar os principais pontos críticos do transporte público de Porto Velho que afetam a qualidade do serviço oferecido aos universitários.
- Avaliar a percepção dos universitários sobre como o atual serviço de transporte público de Porto Velho impacta a rotina acadêmica.
- Analisar as políticas públicas do plano de mobilidade urbana de Porto Velho de forma a compreender se contemplam os anseios do público universitário da capital.

2. REFERENCIAL TEÓRICO

Ao buscarmos compreender e analisar as políticas públicas aplicadas no âmbito da mobilidade urbana e dos transportes públicos em Porto Velho, algumas breves contextualizações devem ser levadas em consideração, tanto em relação ao conceito de política pública, assim como aos acontecimentos históricos envoltos a ela.

De acordo com Pires (2020), políticas públicas: “São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis, programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações de recursos públicos”. (Pires, 2020. P. 25)

Segundo Celina Souza (2002), a saída da política pública do campo da Ciência Política se deu no Séc. XX com as publicações das obras dos “pais” fundadores: H. Laswell (1936), H. Simon (1957), C. Lindblom (1959) e D. Easton (1965). Harold Dwight Lasswell (1936) desenvolveu a expressão *análise de Política Pública (Policy Analysis)*, numa tentativa de relacionar as produções científicas com as ações empíricas governamentais. Já Herbert Simon (1957), trouxe para o debate o conceito *Policy Makers*, sendo entendido como a

necessidade de criação de meios racionais de estruturas que pudessem impedir que os tomadores de decisão agissem por interesse próprio.

Lindblom (1959) teceu críticas ao racionalismo de Laswell e Simon, propondo a incorporação de outras dinâmicas nos processos de formulação de políticas públicas, como por exemplo, os partidos políticos, as burocracias, a influência das eleições e dos grupos de interesse. Outra importante contribuição refere-se ao conceito *Ciclo das Políticas Públicas*, que interpreta políticas públicas em níveis e fases: definição de agenda, identificação de alternativas, avaliação das opções, seleção das opções, implementação e avaliação. O último fundador citado, David Easton (1965), contribuiu para a área ao sistematizá-la como uma relação entre formulação, resultados e o ambiente. Em sua perspectiva de análise, as políticas públicas recebem *inputs* (demandas) da mídia, dos grupos de interesse e dos partidos. Quando há demanda, ela passa a ser inserida no sistema político, os *policy makers* devem apresentar soluções a essas demandas em forma de *outputs*, que são as políticas públicas.

Dessa forma, ao abordar a origem da política pública enquanto área sistematizada do conhecimento, Souza (2006) apontou que a área, enquanto campo do conhecimento científico, teve suas origens - após a sua desmembração da Ciência Política - nos EUA durante meados do Séc. XX. A sua utilização pelos EUA esteve diretamente atrelada à elaboração de ferramentas e instrumentos científicos em torno das práticas de governo para os desafios do pós Segunda Guerra Mundial. Nesse sentido, “A proposta de aplicação de métodos científicos às formulações e decisões do governo sobre problemas públicos se expande depois para outras áreas da produção pública, inclusive para a área social” (Souza, 2006, p. 3).

Em tal cenário histórico, a intervenção estatal no campo social e econômico, expressados pelo *Bretton woods* e pelo *Welfare state*, esteve diretamente associado à demanda dos trabalhadores por melhores condições de vida. Sendo assim, era necessário instrumentalizar as ações governamentais em âmbito local, na elevação da qualidade de vida da população e no jogo político internacional. Não existindo uma única definição do que seja política pública, Celina Souza aponta que: “A definição mais conhecida continua sendo a de Laswell, ou seja, [...]: quem ganha o quê, por que e que diferença faz” (Souza, 2002, p. 4). Já Ricardo Agum; Monique Menezes e Priscila Riscado afirmam que: “a definição instituída por Thomas Dye (1984) é sempre citada como aceitável quanto ao que seria uma política pública, ‘o que o governo escolhe fazer ou não fazer’” (Agum; Menezes; Riscado, 2015, p.15)

Segundo Martins (2013), da mesma forma que a política pública nasce de condições específicas no pós Segunda Guerra Mundial, guiadas por um Estado intervencionista no campo econômico e social, a partir da década de 1980, “a mudança nas estruturas sociais e

econômicas reorganizou radicalmente a natureza da democracia ocidental” (Martins, 2013 p. 282). O Estado altamente burocratizado e com sobrecarga de demandas sociais foi tendo seu papel remodelado através de um novo paradigma que passou a influenciar as interpretações e ações das políticas públicas, conforme Souza (2003), dois fatores foram primordiais.

O primeiro fator foi a adoção de políticas restritivas de gasto, que passaram a dominar a agenda da maioria dos países, em especial os em desenvolvimento. O segundo fator é que novas visões sobre o papel dos governos ganharam hegemonia e políticas keynesianas, que guiaram a política pública do pós-guerra, foram substituídas pela ênfase no ajuste fiscal. Assim, do ponto de vista da política pública, o ajuste fiscal implicou na adoção de orçamentos equilibrados entre receita e despesa e em restrições à intervenção do Estado na economia e nas políticas sociais (SOUZA, 2003, p.1).

O pensamento neoliberal surgia como solucionador das crises geradas pelo modelo keynesiano intervencionista, sendo guiados ideologicamente e politicamente pela contenção de gastos públicos, privatizações e a livre circulação de capitais entre países. A influência do novo paradigma econômico acabou por gerar dois ramos interpretativos das políticas públicas: a estatista e a multicêntrica. A primeira está relacionada a Thomas Dye (1984), onde o ator primordial da política pública é o Estado. Já a multicêntrica, possui uma perspectiva para além dos atores estatais, considerando principalmente as influências do mercado. Nas palavras de Leonardo Secchi (2009), expoente deste modelo no Brasil.

O Plano Plurianual (PPA) é um instrumento de planejamento estratégico de longo prazo que desempenha um papel fundamental na definição das políticas públicas e na alocação dos recursos governamentais. Como destaca Costa et al. (2019), o PPA é uma ferramenta essencial para promover a eficiência, a transparência e a *accountability* na gestão pública, permitindo que os governos estabeleçam metas e prioridades para o desenvolvimento socioeconômico.

Desde os anos 1980, as administrações públicas em todo o mundo realizaram mudanças substanciais nas políticas de gestão pública (PGPs) e no desenho de organizações programáticas (DOPs). Essas reformas administrativas consolidam novos discursos e práticas derivadas do setor privado e os usam como *benchmarks* para organizações públicas em todas as esferas de governo. (SECCHI, 2009, p. 348)

A abordagem estatista também considera elementos externos de influência na vida pública, o que está em questão é o tratamento principal dado ao âmbito estatal. Segundo Agum et el (2015), A abordagem multicêntrica ganha força nas décadas de 80-90 com a “(...)

falta de capacidade do Estado de gerir com qualidade todas as ações sociais. (...)” (Agum; Menezes; Riscado, 2015, p.17).

Com o Estado tomando “emprestado” conceitos e aplicações práticas desenvolvidas na administração de empresas, seguindo a lógica empresarial, a eficiência deveria balizar as ações estatais como forma de otimização dos recursos. O forte movimento de privatização de serviços prestados pelo Estado “ampliara a utilização, por parte de diferentes governos, de instrumentos, técnicas e terminologias usadas na área da administração de empresas.” (Martins, 2013, p. 283). Assim o Brasil, recém ingresso no Estado Democrático de Direito, deveria modificar a administração pública aos moldes empresariais, reduzindo seus custos, o que impactaria diversos setores da sociedade brasileira, entre eles o do transporte público, que neste trabalho nos interessa mais de perto.

2.1. A mobilidade urbana e a política de transportes públicos como problema nacional e de Porto Velho:

Após décadas da promulgação da Constituição Federal de 1988 e do artigo nº182, que sugere a criação de diretrizes para o ordenamento do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da garantia do bem estar de seus habitantes, foi criado através da lei nº12.587/2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), o estabelecimento da definição de mobilidade urbana que pode ser encontrada no artigo 4º, II: “[...] condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”, assim como as diretrizes gerais para a melhoria e integração entre os diferentes tipos de transportes.

Historicamente, os problemas relacionados à mobilidade urbana no Brasil ocorreram “com o desenvolvimento da indústria associado ao êxodo rural, as cidades brasileiras cresceram assustadoramente nas últimas décadas do século XX” (Matias, 2020). Assim sendo, um grande número de pessoas passaram a viver nas cidades e, conseqüentemente, buscar por meios de locomoção. Em relação a determinado processo, Vasconcellos (2014) argumenta que “o processo de urbanização deve ser analisado, pois recolocou pessoas em ambientes urbanos nos quais elas passam a necessitar de transporte público regular.”

Dessa forma, o desenvolvimento e crescimento da indústria automobilística no Brasil Também foi um importante processo que deve ser levado em consideração, pois quando falamos sobre mobilidade urbana, segundo Vasconcelos:

O processo de constituição da indústria automobilística é importante por representar o início da oferta regular e mais acessível de veículos

de transporte individual, que passaram a disputar o mercado com o transporte público. Sendo adquiridos por grupos sociais de renda média e alta, tornaram-se um tema politicamente importante devido ao poder de pressão desses grupos sobre as decisões das políticas públicas. Além disso, sendo fonte importante e crescente de receitas de impostos, a indústria automobilística tornou-se muito importante para o governo federal. (Vasconcellos, 2014, P.13)

Algumas décadas atrás, na busca de enfrentar os problemas de mobilidade do país, passou-se a privilegiar um tipo específico de transporte assim “a preferência ao transporte rodoviário começou a ser dada a partir da Constituição de 1934, com o direcionamento dos esforços para construção de rodovias no país” (Rubim, B.; Leitão, 2013, p. 56). Desde então o aumento da frota de veículos passou a ser uma realidade no Brasil, pois “de fato, a frota brasileira de veículos está em franco crescimento, graças à política de incentivos adotada pelo governo desde a década de 1930” (Rubim, B.; Leitão, 2013, p.12).

Como demonstrado por Faro e Silva (1991), durante a década de 1950 a indústria automobilística tornou-se o carro chefe do modelo econômico – o chamado “50 anos em 5” - levado a cabo por Juscelino Kubitschek. Nesse sentido, por exemplo, durante a execução do Plano de Metas, os investimentos no setor automobilístico ultrapassaram 17% da sua meta original e a pavimentação e construção de novas estradas ultrapassaram, respectivamente, 24% e 25% das metas estabelecidas, demonstrando o grande enfoque dado ao setor.

A escolha de priorizar a utilização de veículos em detrimento de outros tipos de transportes, ao longo dos anos, tornou-se uma questão de difícil resolução, e os impactos negativos causados nas vidas dos indivíduos são uma parte importante a ser considerada, neste sentido Netto (2011) afirma que muitas cidades passaram a apresentar sistemas de mobilidade de baixa qualidade e de alto custo, contribuindo negativamente para a vida das pessoas e para a sociedade em termos econômicos e ambientais.

No cenário brasileiro atual, a questão da mobilidade urbana e o aumento da frota de veículos estão relacionados, uma vez que o crescimento da frota é uma espécie de resposta aos problemas de locomoção nas cidades brasileiras. Dados disponibilizados pela SENATRAN - Secretaria Nacional de Trânsito, mostram que no Brasil, até abril de 2023, a frota de veículos registrados no Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) - era de 116.293.185, sendo 52,30% deste total formado por automóveis e 22,45% de motocicletas.

Automóveis e motocicletas são veículos que geralmente são meios de transporte privados e de uso individual, já os ônibus, micro-ônibus e bondes geralmente são utilizados

para transportes coletivos. Entretanto, o percentual de ônibus registrado é de 0,60% da frota nacional, o percentual de micro-ônibus é 0,38% e o percentual de bondes no Brasil é de 0,00004%. Uma interpretação possível destes dados é de que a busca pela individualização dos meios de locomoção está ocorrendo em detrimento da busca por transporte público coletivo.

O anuário 2021-2022 da NTU - Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, mostra a queda na utilização dos transportes públicos coletivos no Brasil (mesmo levando em consideração a pandemia da COVID 19):

A série histórica do desempenho operacional revela que o setor já vinha acumulando perdas de demanda da ordem de 24,4% entre 1994 e 2012, acelerando para uma queda de 26,1% entre 2013 e 2019 — processo anterior, portanto, à pandemia. Ou seja, o transporte público já vinha de uma crise estrutural, de décadas, quando ocorreu a crise aguda provocada pela covid-19.” (O anuário 2021-2022 da NTU p. 7-8).

Em Rondônia, ainda segundo dados da SENATRAN (atualizados até abril de 2023), existe uma frota de 1.167.141 veículos. No município de Porto Velho, a frota é formada por 315.691 veículos, destes, 124.687 são automóveis e 99.965 são motocicletas. Quanto à quantidade de ônibus, existem registrados 2.331 ônibus, 589 micro-ônibus e nenhum bonde. Assim, é possível percebermos em Porto Velho a mesma tendência nacional de superioridade numérica de veículos privados/individuais em relação ao número de transportes públicos/coletivos.

Corroborando com determinados dados, o Departamento Estadual de Trânsito de Rondônia (DETRAN/RO), traz a informação do aumento da frota de veículos no Estado. Somente entre os meses de janeiro (1.140,9 Mil) a abril (1.145,7 Mil) de 2023, foi registrado um aumento de 4,8 Mil veículos, como demonstra a figura abaixo:

Gráfico 1 - Evolução da frota por mês:



Fonte: Estatísticas do DETRAN/RO

Por fim, pode-se afirmar que buscar informações que demonstram as estatísticas de quantidade de veículos é de fundamental importância para entendermos a dinâmica de mobilidade da cidade de Porto Velho. Além do que, dados estatísticos são relevantes para nos informar sobre a oferta de transporte público, uma vez que a cidade se utiliza somente de ônibus para a realização do transporte público coletivo. De acordo com o portal Diário do transporte, em 2022, Porto Velho contava com uma frota de 89 ônibus, além de outros 5 reservas, distribuídos em 28 linhas para o transporte de cerca de 40 mil passageiros diariamente (Diário do Transporte, 2022).

2.2 Breve resgate sobre a ocupação de Porto Velho e seus impactos na mobilidade urbana no contexto atual.

A ocupação do espaço que hoje conhecemos como estado de Rondônia se origina de constantes fluxos migratórios ao longo da história. “As picadas abertas por Rondon, fez com que povoadores originários de Mato Grosso, na década de 1920 e 1940 se fixassem nos aglomerados existentes Pimenta Bueno e Vilhena, originários dos postos telégrafos” (Da Cunha e Moser, 2010, p.125).

No ano de 1945, foi criado o Território Federal do Guaporé com dois municípios: Guajará-Mirim e Porto Velho (que foi desmembrado do Estado do Amazonas). Posteriormente em 1956, passou a se chamar Território Federal de Rondônia e então no ano de 1982 foi instalado o Estado de Rondônia.

Entretanto, a história da cidade de Porto Velho começa bem antes da instalação do Estado. No ano de 1903 com a assinatura do Tratado de Petrópolis, o Brasil se comprometeu a construir a Estrada de Ferro Madeira Mamoré, onde o ponto de início da construção foi o atual município de Porto Velho com início em 1907. Assim, foi preciso um grande volume de mão de obra. Segundo Oliveira (2016):

Essas pessoas eram oriundas de diversas localidades pelo mundo como os barbadianos (trabalhadores negros que vieram das Ilhas Britânicas do Caribe). Com o passar dos anos, Porto Velho passou por outras grandes migrações como o ciclo da borracha, garimpo e, recentemente, a construção das usinas hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau (OLIVEIRA, 2016, p. 4).

Podemos dizer que o histórico de desenvolvimento da cidade de Porto Velho, desde a sua origem, se baseia em movimentos migratórios que têm como impulso grandes obras ou projetos colonizatórios, como presenciados durante a ditadura civil-militar(1964-1985). Mais recentemente, a cidade passou por mais um destes movimentos migratórios e, desta maneira,

o seu espaço vem sendo constantemente ocupado e modificado:

Porto Velho apresenta um espaço urbano marcado pelas sobreposições e é continuamente (re)significado pelas diferentes características presentes nos variados e contínuos movimentos de aporte de infraestrutura e movimentos migratórios.” (Silva e Cavalcante, 2020, p.179)

Um dos mais recentes movimentos migratórios segundo Silva e Cavalcante (2020), ocorreu com a instalação das hidrelétricas no Rio Madeira no ano de 2010 (fruto de investimentos do governo federal intitulado Programa de Aceleração do Crescimento - PAC). Algum tempo depois, a cidade de Porto Velho recebeu mais uma grande obra: “Os anos de 2010 foram marcados pela entrada em funcionamento das duas hidrelétricas localizadas no Município de Porto Velho: Hidrelétrica de Santo Antônio em 2012 e Hidrelétrica Jirau em 2016” (Evolução da Mancha Urbana Porto Velho, 2022. P. 59).

Na tabela a seguir é possível visualizar o crescimento populacional diferenciado nos anos de construção das hidrelétricas comprovando o grande fluxo migratório num curto espaço temporal.

Tabela 1 - População do Estado de Rondônia e do município de Porto Velho 2010/2019

**Tabela 16-População do Estado de Rondônia e do Município de Porto Velho
2010/2019**

Ano	Discriminação		Taxa de crescimento (% a.a.)	
	Estado de Rondônia	Município de Porto Velho	Rondônia	Porto Velho
2010	1.562.409	428.527	-	-
2011	1.576.455	435.732	0,90	1,68
2012	1.590.011	442.701	0,86	1,60
2013	1.728.214	484.992	8,69	9,55
2014	1.748.531	494.013	1,18	1,86
2015	1.768.204	494.013	1,13	-
2016	1.787.279	511.219	1,08	3,48
2017	1.805.788	519.436	1,04	1,61
2018	1.757.589	519.531	-2,67	0,02
2019	1.777.225	529.544	1,12	1,93

Fonte: Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde-DATASUS
Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/defhttm.exe?ibge/cnv/poptro.def>, Acesso em: 12 nov. 2020.
Nota a: Em 2015 a população estimada de Porto Velho foi de 502.748 habitantes, mas o resultado foi suspenso por medida judicial. A recomendação é que seja usada a população estimada para o ano de 2014.

Fonte: Evolução da Mancha Urbana Porto Velho

De acordo com o IBGE, no ano de 2010 a população da cidade de Porto Velho era de 428.527 pessoas e a estimativa para o ano de 2021 foi de uma população de 548.952, ou seja, de 2010 a 2021 esperava-se um aumento populacional de 120.425 habitantes. Dessa maneira, podemos perceber que a modificação do espaço urbano da cidade de Porto Velho sofreu grandes transformações em consequência do aumento da densidade demográfica em um curto espaço de tempo. Tais transformações implicaram em consequências complexas enfrentadas pelos moradores:

Na cidade, os impactos das usinas do rio Madeira são diversificados e

atingem a cidade por meio das vias de fluxo de transporte, moradia/habitação, saneamento básico e serviços de saúde e educação, estabelecendo desafios ao planejamento municipal (Silva e Cavalcante, 2020, p. 20).

Com o inchaço populacional, algumas questões problemáticas surgem no contexto urbano da cidade como o agravamento na crise da saúde, educação, impactos aos povos indígenas, aumento do número de veículos de passeios e de cargas e aumento dos preços de alimentos e moradias (Moret *et al.*, 2009). Sobre acidentes de trânsito, de acordo com o anuário 2021 do DETRAN/RO, ocorreram na cidade de Porto Velho 2.360 sinistros.

O que chama a atenção nas estatísticas de acidentes, são os tipos de veículos que mais se envolvem em sinistros: motocicletas (2,5 mil) e automóveis (1,7 mil), que são veículos de uso particular. Já os acidentes envolvendo ônibus (0,1 mil) são muito mais raros.

Gráfico 2 - Envolvimento em acidentes



Fonte: Anuário 2021 - DETRAN/RO

Assim é possível perceber que a solução dada há tempos atrás para os desafios da mobilidade urbana não é mais tão vantajosa, pois quando um grande número de pessoas tentam solucionar seus problemas de locomoção de formas individualizadas, acabam por impactar negativamente na mobilidade da cidade, acarretando em mais acidentes de trânsito. O que parecia uma solução, torna-se um problema.

Por outro lado, o transporte público coletivo tem se mostrado uma solução mais segura e viável para o transporte de massas dos grandes centros urbanos, pois estudos apontam que “as cidades com maior qualidade de mobilidade têm desenvolvido um sistema de transporte público eficiente e integrado em suas multimodalidades” (Souza, 2009, p.154). Neste sentido, podemos perceber a importância de políticas públicas de mobilidade urbana

que priorizam o transporte público coletivo, assim como elas podem impactar positivamente na qualidade de vida das pessoas, como por exemplo, promover a integração das pessoas de diferentes lugares da cidade ou uma locomoção mais simples e segura.

No caso dos estudantes que necessitam de locomoção em sua jornada para frequentar os cursos presenciais, o transporte público coletivo desempenha um papel fundamental, pois proporciona o acesso seguro e eficiente às instituições de ensino e funciona como “alternativa de estratégia para a redução das viagens por automóvel, contribuindo para a diminuição dos congestionamentos, da poluição, dos acidentes e do consumo de combustível.” (Carvalho e Marini, 2016. p.2). Porém, também se faz necessária uma análise sobre os pontos críticos sobre a prestação do serviço, uma vez que isso pode impactar, de forma positiva ou não, na rotina acadêmica dos estudantes.

2.3 Política pública de mobilidade urbana - O PlanMob.

O PlanMob é uma lei municipal que tem o objetivo de organizar o espaço urbano e orientar a mobilidade da cidade, assim, ele pode ser considerado uma política pública, uma vez que sua criação gera obrigações à administração pública.

A primeira diretriz/princípio que se encontra na legislação é ter como “prioridade dos modos não motorizados sobre os motorizados e o transporte público coletivo sobre o individual”, sinalizando uma preocupação em oferecer maior acesso ao transporte público coletivo, que pode gerar de forma direta uma maior democratização do espaço urbano. Corroborando com tal entendimento: “É necessário que as políticas públicas busquem democratizar o acesso ao transporte, garantindo que as pessoas tenham a possibilidade de usufruir de todos os benefícios que a cidade oferece” (Leite et al 2021, p.56).

A segunda diretriz/princípio encontra-se no inciso II do artigo 4º na lei do PlanMob e se refere à “equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo”. Podemos entender que este é um compromisso assumido pelo poder público para com a população, e espera-se que a prestação deste serviço seja eficiente e de qualidade.

Portanto compreende-se que o compromisso do poder público em promover o funcionamento do transporte público urbano com qualidade está legalmente baseado em diretrizes que constam em leis que regulamentam a mobilidade pública no Brasil, e que devem ser cuidadosamente observadas durante o processo de tomada de decisão. (BRAGA, 2017. P. 32).

Para a realização desta pesquisa optou-se por se analisar apenas estas duas diretrizes/princípios: “prioridade dos modos não motorizados sobre os motorizados e o

transporte público coletivo sobre o individual” e; “equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo” pois considera-se de relevância para o entendimento sobre as políticas públicas relacionadas ao transporte público coletivo de Porto Velho.

Explorando os objetivos da legislação, encontramos os seguintes pontos: tornar o transporte coletivo mais atrativo que o transporte individual e reduzir o tempo médio de viagens, estes são dois objetivos específicos, relacionados ao transporte público coletivo, que estão presentes no artigo 7º do PlanMob. De acordo com os teóricos da administração, “um objetivo é um estado (ou situação) desejado. Ou seja, é onde queremos chegar” (Renno, 2021, P. 56). Logo, a pretensão dos objetivos é trazer uma mobilidade de maior qualidade para os usuários do transporte coletivo.

Após serem analisadas as diretrizes/princípios e os objetivos específicos (relacionados ao transporte coletivo), seguimos para a análise do anexo único da lei que trata sobre as ações e indicadores de monitoramento do PlanMob. No que se refere à temática “transporte coletivo” estão previstas 25 ações a serem realizadas pela prefeitura de Porto Velho, porém, mais uma vez em razão da delimitação do tema, as ações que serão analisadas a seguir tem como tema central: as ações que se relacionam com a qualidade do transporte coletivo, uma vez que este trabalho visa estudar a percepção da qualidade do transporte público coletivo. Junto com as ações, relacionadas à qualidade do transporte público coletivo, vêm estipulados os prazos para a sua realização:

1. Elaborar estudos e projetos para definir características e os padrões de qualidade do transporte coletivo – Metas “A” e “D”, Priorização 7, curto prazo e contínuo;
2. Realizar estudos que visem aferir o índice de qualidade do transporte coletivo – Meta “A”, Priorização 1, curto prazo e contínuo;
3. Criar um portal da transparência do transporte público para informar sobre as ofertas, demandas, custos, receitas e padrões de qualidade adotados – Metas “A” e “D”, Priorização 7, curto prazo e contínuo; (PLANMOB, 2022. P.13)

Em Porto Velho, o serviço de transporte público coletivo é realizado por uma empresa através de uma concessão:

Concessão de serviço público é o contrato administrativo pelo qual a Administração Pública delega a outrem a execução de um serviço público, para que o execute em seu próprio nome, por sua conta e risco, assegurando-lhe a remuneração mediante tarifa paga pelo usuário ou outra forma de remuneração decorrente da exploração do serviço. (PIETRO, 2023, P. 334).

Assim, o serviço continua sendo de titularidade da administração pública, porém, é

executado por uma empresa, logo, o entendimento é de que o serviço continua sendo um serviço público e quando se trata de serviço público a preocupação com a qualidade na prestação do serviço é algo bastante relevante a ser considerado, pois:

Busca-se a melhoria dos resultados pela aplicação de certa quantidade de recursos e esforços, incluída no resultado a ser otimizado, dando prioridade a satisfação do usuário. Neste sentido os usuários de transporte público têm por qualidade a prestação do serviço. Como ele está sendo aplicado e se satisfaz aqueles que o utilizam. (Leite *et al*, 2021, p.55).

A ideia de qualidade perpassa pela percepção do usuário do serviço e a medição dela tem o intuito não só de criar padrões, mas também de implementar e fiscalizar as ações dos prestadores de serviços, dando condições ao poder público e aos usuários de a posteriori, exigir melhorias na prestação do serviço. Neste mesmo sentido, Santos e Duarte (2012) corrobora com tal entendimento quando afirmam que “outro ponto importante é que a percepção da qualidade é influenciada pelas condições de transporte vigente, pois há um crescimento do grau de expectativa dos passageiros com a melhoria da oferta.” (Santos e Duarte, 2012, p. 5). Nesse sentido, os usuários esperam que o serviço seja prestado com qualidade.

Ainda sobre a qualidade do transporte público, existem segundo alguns autores, fatores de qualidade. Santos e Duarte (2021) elenca os fatores: Tempo de viagem, confiabilidade, intervalo entre os atendimentos, lotação, características dos veículos, facilidade de utilização, acessibilidade e mobilidade. Estes fatores são utilizados como referência para a produção deste trabalho. Com base nesses princípios se buscará fazer os questionamentos tentando relacionar a percepção da qualidade do transporte público e os eventuais impactos causados nas rotinas dos estudantes.

4. METODOLOGIA

O presente projeto propõe um estudo de natureza qualitativa, de acordo com Giltal abordagem de estudo “constitui, pois, um tipo de pesquisa que busca descrever e interpretar os fenômenos que se apresentam à percepção” (Gil, 2022, p. 51), isto significa que os dados obtidos serão analisados e interpretados pelo autor da pesquisa.

Sobre as fontes da pesquisa qualitativa, Creswell entende que “Os pesquisadores qualitativos reúnem múltiplas formas de dados, como entrevistas, observações e documentos, em vez de se basearem em uma única fonte de dados” (Creswell, 2014, p.45).

Desta maneira, tal método adequa-se a esta proposta de pesquisa uma vez que se pretende realizar análise de documentos públicos, artigos científicos e livros que tratam da temática: qualidade no transporte público. Assim como, pretende-se também aplicar um questionário (que será disponibilizado via link no google forms) de perguntas fechadas e objetivas, utilizando escala Likert, método este conceituado por Sampieri:

Ele é um conjunto de itens apresentados como afirmações ou opiniões, para os quais se pede a reação dos participantes. Ou seja, apresentamos cada afirmação e pedimos ao sujeito que manifeste sua reação escolhendo um dos cinco pontos ou categorias da escala. (Sampieri, 2013, p.261)

Quanto à temporalidade, este estudo classifica-se como transversal. De acordo com Filho, “estudos transversais utilizam amostras representativas da população, devido às óbvias dificuldades para a realização de investigações que incluam a totalidade dos membros de grupos numerosos.” (Filho, 2011, p.168), assim, neste estudo transversal, pretende-se coletar dados sobre a percepção da qualidade do transporte público da cidade de Porto Velho na visão de estudantes de cursos superiores de graduação do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Rondônia (IFRO) de Porto Velho, que frequentam a modalidade presencial e de como o transporte público impacta em seu desempenho acadêmico.

O universo da pesquisa é constituído pelos alunos de cursos presenciais de graduação do IFRO Zona Norte da cidade de Porto Velho. Segundo dados do painel de indicadores do IFRO, disponibilizado online, atualmente 548 alunos estão matriculados em cursos de graduação no campus Calama e 353 estão matriculados em cursos de graduação no campus Zona Norte. Totalizando 901 alunos. Dentre 352 estudantes do campus Zona Norte, foram entrevistados 42 alunos.

A técnica a ser utilizada neste projeto será de amostragem do tipo não probabilística intencional. Segundo Richardson “Como o próprio nome já indica, a escolha dos elementos acontece basicamente por julgamento do pesquisador, que se baseia em certos critérios e/ou objetivos da pesquisa” (Richardson, 2017, p.142).

5. RESULTADOS OBTIDOS

A partir da utilização da ferramenta de pesquisa proporcionada pelo *google forms* e de sua disponibilização para o público alvo de nossa pesquisa, foram coletadas quarenta e duas (42) respostas ao questionário, que continha ao todo, dezenove (19) perguntas utilizando escala Likert. As primeiras cinco perguntas foram relacionadas à identificação do curso e do

perfil socioeconômico dos estudantes. Os demais questionamentos foram direcionados exclusivamente para a avaliação dos entrevistados sobre a qualidade do transporte público em Porto Velho.

Começamos nossa análise pelas perguntas vinculadas ao perfil socioeconômico. A pesquisa evidenciou que 64,3% dos entrevistados estavam matriculados no curso de Gestão Pública, seguido pelo curso de Gestão Comercial com 23,8%, Tecnologia em Redes de Computadores com 4,8%, Sistemas para Internet com 4,8% e Técnico em Finanças com 2,4%. Dos entrevistados, 66,7% possuíam entre 19 a 30 anos e 31% estavam acima dos 30. A renda dos estudantes, sendo composto por 50% que recebem até um salário mínimo, seguido por 42% que alegam possuir uma renda de dois a três salários mínimos. Os entrevistados em suma maioria se identificam com o gênero feminino, correspondendo a 81% dos estudantes. Em relação aos locais de moradia, 42,9% relataram morar na zona leste, 33,3% na zona sul, 16,7% na zona norte e 7,1% no centro da cidade.

Após a identificação socioeconômica dos entrevistados, começamos nossa análise a respeito das avaliações dos estudantes acerca do transporte público do Porto Velho:

Gráfico 3 - Avaliação sobre disponibilidade de linhas de transporte

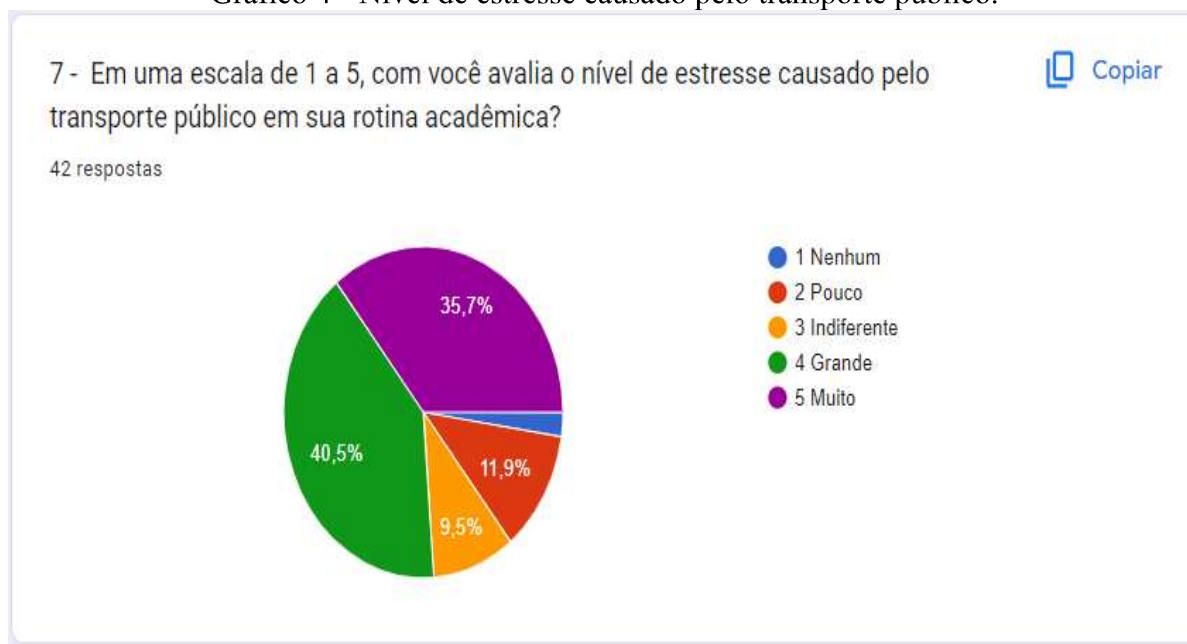


Fonte: dados da pesquisa.

Com base nos gráficos enumerados, podemos destacar uma clara insatisfação por partes dos estudantes entrevistados do IFRO com o transporte público de Porto Velho. No gráfico 8, por exemplo, 40,5% dos discentes consideram as linhas de transporte próximas ao IFRO como ruins, seguidos por 23,8% que consideram péssimas e somente por 11,9% que consideram boas. Em relação aos horários disponíveis dos ônibus para o cumprimento dos compromissos do IFRO, presentes no gráfico 10, 57,1% consideraram estar insatisfeitos

enquanto 23,8% consideravam-se pouco satisfeito.

Gráfico 4 - Nível de estresse causado pelo transporte público.



Como demonstrado no gráfico 9, o nível de estresse dos estudantes por conta dos problemas relatados com o transporte público também são altos. Destes, 40,5% relataram um grande nível de estresse, sendo acompanhados por 35,7% que consideravam o nível de estresse como muito grande. No gráfico 11, temos a insatisfação dos estudantes com a qualidade das paradas de ônibus, onde 54,8% consideraram como péssimas e 26,2% como ruins.

Gráfico 5 - Satisfação com os horários dos ônibus.

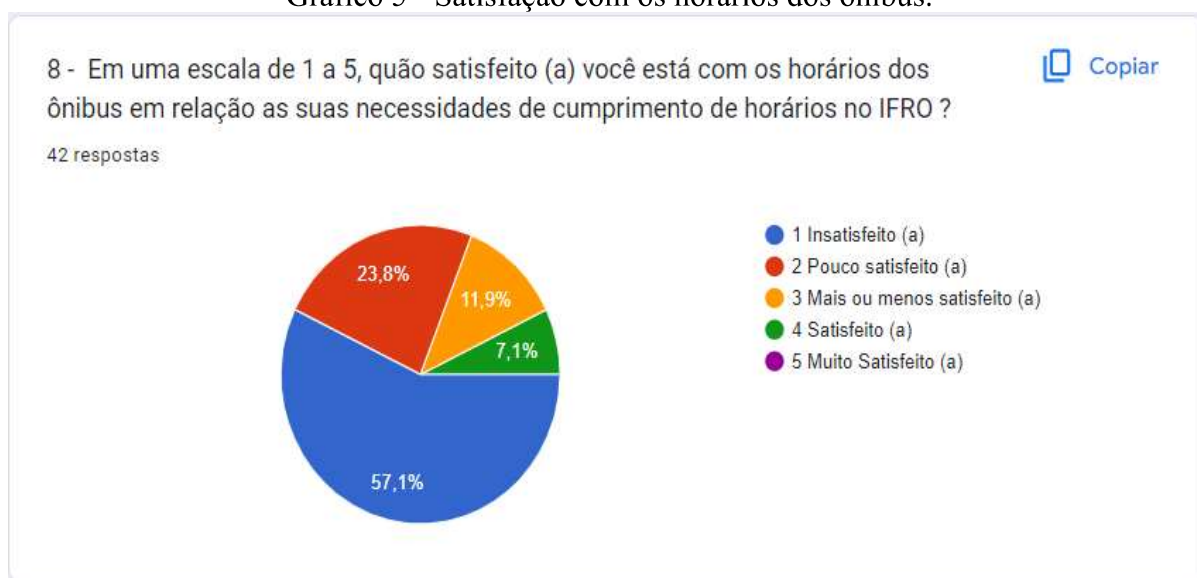


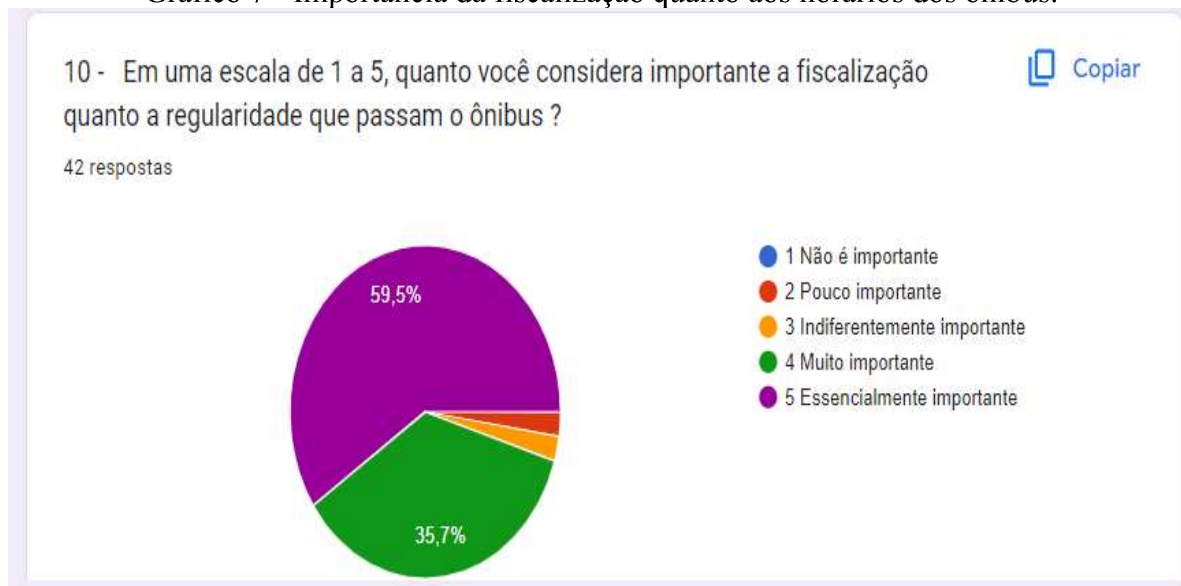
Gráfico 6 - Avaliação da qualidade das paradas de ônibus.



Fonte: dados da pesquisa.

Vejamos nos gráficos enumerados de doze (12) a quinze (15) em relação as opiniões dos estudantes acerca da importância da fiscalização do poder público sobre os horários dos ônibus, satisfação com pontos de integração dos itinerários, avaliação sobre o valor da passagem e seus impactos no orçamento dos estudantes.

Gráfico 7 - Importância da fiscalização quanto aos horários dos ônibus.



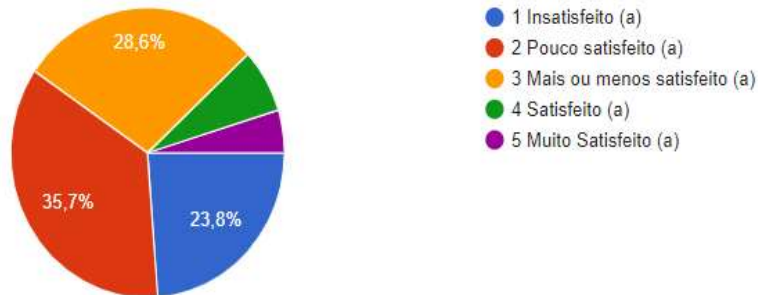
Fonte: dados da pesquisa.

Gráfico 8 - Satisfação sobre os pontos de integração dos ônibus.

11 - Em uma escala de 1 a 5, quão satisfeito (a) você está com a integração dos ônibus na cidade ?

 Copiar

42 respostas



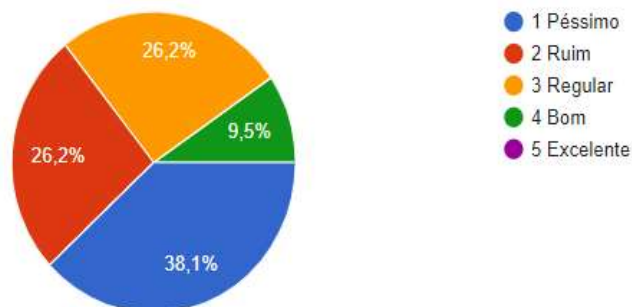
Fonte: dados da pesquisa.

Gráfico 9 - Avaliação sobre o valor das passagens.

12 - Em uma escala de 1 a 5, como você avalia o valor da passagem no transporte público ?

 Copiar

42 respostas



Fonte: dados da pesquisa.

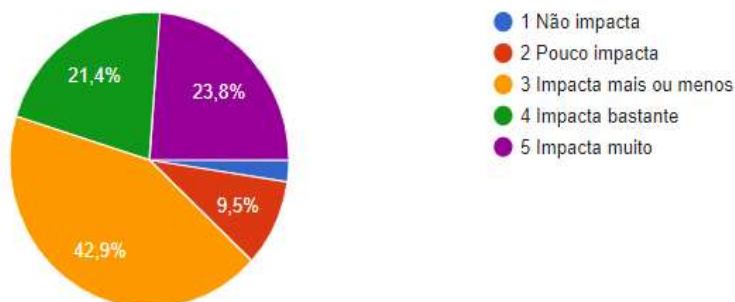
No gráfico 12 temos a percepção majoritária por parte dos estudantes em relação à importância da fiscalização sobre a empresa prestadora do transporte, correspondendo a 59,5% que acham essencialmente importante, seguidos por 35,7% que consideram muito importante. Quando o assunto é a integração dos ônibus na cidade, o gráfico 13 aponta que 35% consideravam-se pouco satisfeitos, seguido por 28,6% como mais ou menos satisfeitos e por 23% que se encontravam insatisfeitos.

Gráfico 10 - Impacto dos valores de passagem no orçamento.

13 - Numa escala de 1 a 5, quanto o valor da passagem impacta no seu orçamento mensal ?

 Copiar

42 respostas



Fonte: dados da pesquisa.

No gráfico 14, os estudantes se mostraram infelizes com o valor das tarifas do transporte público, onde 38,1% achavam o valor péssimo, 26,2% como ruim e 26,2% como regular. Em sequência, no gráfico 15, parte dos alunos entrevistados apontaram que as tarifas geram considerável impacto em seu orçamento mensal, correspondendo a 42,9% que acham que impacta mais ou menos, 23,8% que consideram que impacta muito e 21,4% que apontam impactar bastante, demonstrando a importância do serviço para determinadas populações.

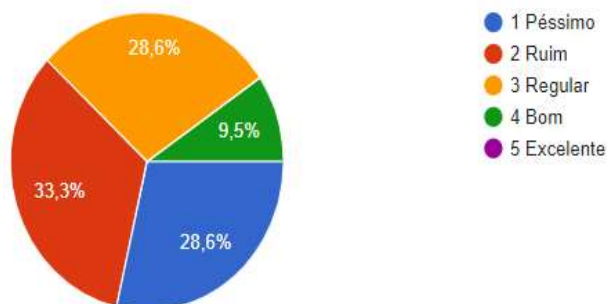
Em relação aos gráficos enumerados de dezesseis (16) a dezoito (18), obtivemos opiniões a respeito da pontualidade dos ônibus para o atendimento das demandas acadêmicas, da desistência do uso do transporte público para outros meios de locomoção e a satisfação com o itinerário de ônibus disponíveis:

Gráfico 11 - Pontualidade dos ônibus em relação aos compromissos acadêmicos.

14 - Em uma escala de 1 a 5, o quão confortável é o transporte público em relação á sua pontualidade em compromissos acadêmicos ?

 Copiar

42 respostas



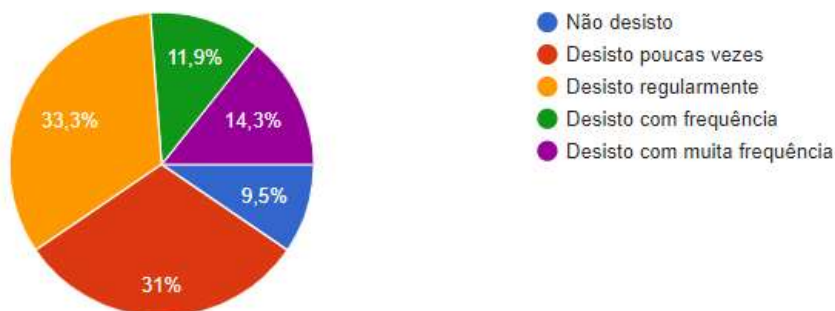
Fonte: dados da pesquisa.

Gráfico 12 - Desistência em prol de outros meios locomotivos para chegar ao IFRO.

15 - Em uma escala de 1 a 5, com que frequência você desiste de esperar o ônibus para ir ao campus e recorre a outros meios de transporte? Ex. uso de App, mototaxi e taxi.

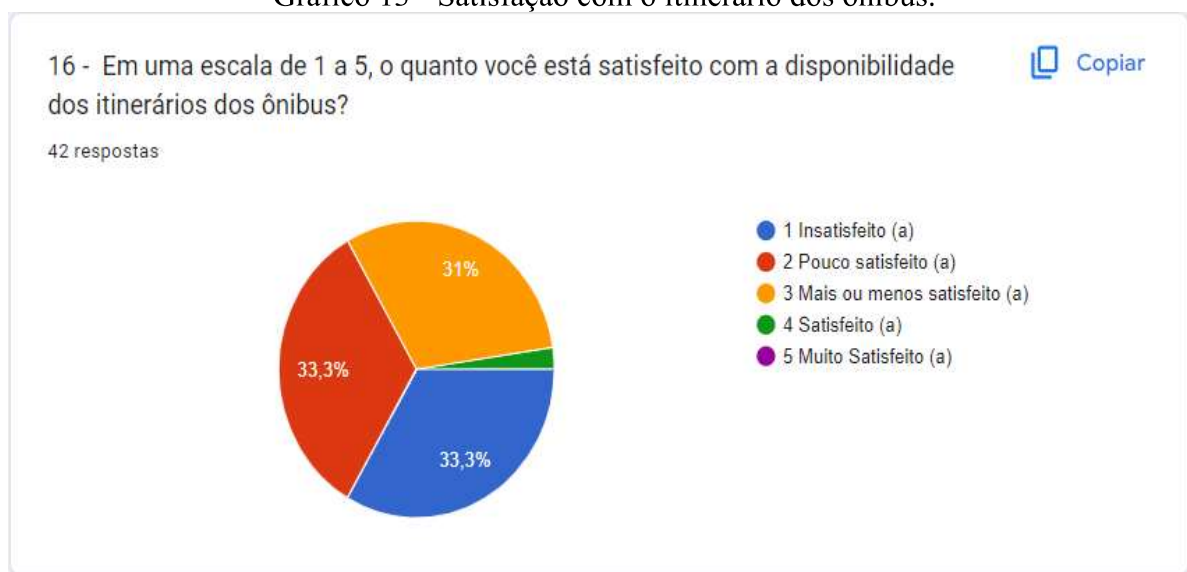


42 respostas



Fonte: dados da pesquisa.

Gráfico 13 - Satisfação com o itinerário dos ônibus.



Fonte: dados da pesquisa.

Além dos preços serem considerados elevados, a pontualidade dos ônibus – expressa no gráfico 16 - em relação ao atendimento dos compromissos acadêmicos também deixam a desejar, com 33,3% que consideraram como ruim, seguidos por 28,6% que acham péssimo. No gráfico 17, temos a demonstração de como a inconstância nos horários dos itinerários acabam por influenciar na decisão de desistir dos ônibus e recorrer a outros meios de transportes, onde 33,3% afirmaram desistir regularmente, seguidos por 31% que desistem poucas vezes, 14,3% com muita frequência e 11,9% com frequência. A percepção dos estudantes quanto a quantidade de ônibus disponíveis para uso também são críticas. O gráfico 18 demonstra que 33,3% consideram-se insatisfeitos, seguidos por 33,3% que se acham pouco

satisfeitos e 31% que se encontra mais ou menos satisfeito.

Por fim, através dos gráficos enumerados de dezenove (19) a vinte e um (21), buscamos mensurar a visão dos estudantes sobre o aplicativo de localização em tempo real dos ônibus, as avaliações acerca das rotas de ônibus e, por último, a influência do transporte público na pontualidade e frequência em compromissos acadêmicos, onde chegamos aos seguintes resultados:

Gráfico 14 - Avaliação do aplicativo de ônibus.



Gráfico 15 - Avaliação sobre as rotas de integração dos ônibus.

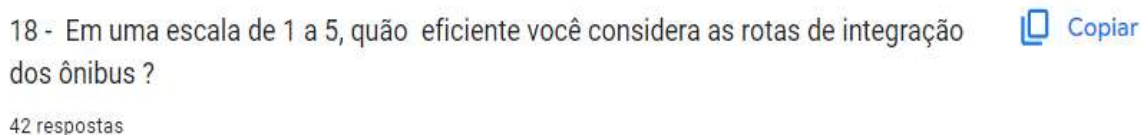


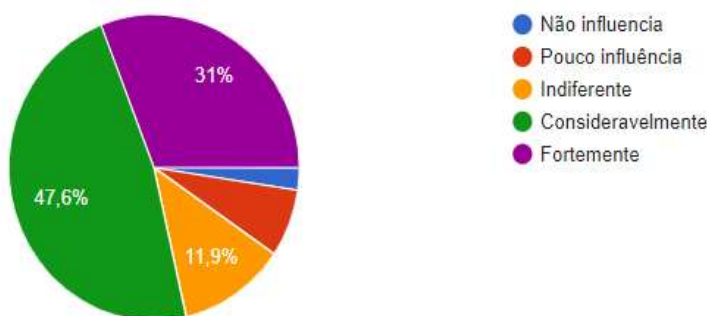
Gráfico 16 - Influência na pontualidade e frequência em compromissos acadêmicos

19 - Em uma escala de 1 a 5, quanto o transporte público influencia a sua pontualidade e frequência em compromissos acadêmicos, como as aulas, orientações e etc



Fortemente

42 respostas



Fonte: dados da pesquisa.

Mesmo com a existência de aplicativos que apontam para a localização em tempo real dos ônibus, os estudantes – com base no gráfico 19 - consideraram o serviço como regular por 45%, péssimo por 21,4% e ruim por 16,7%. Na avaliação das rotas dos ônibus, 47,6% apontaram como regular, 40,5% enquanto ruim e 11,9% como péssimo. Em sintonia com as opiniões manifestadas por parte dos estudantes nas perguntas anteriores, o gráfico 21 evidencia que 47,6% dos discentes acham que o transporte público influencia consideravelmente nas frequências e compromissos acadêmicos, seguidos por 31% que consideram existir uma forte influência sobre seus compromissos.

De maneira geral e com base nos gráficos listados acima, a partir da aplicação do questionário aos discentes usuários do transporte coletivo e das respostas obtidas dos entrevistados, é possível constatar que os estudantes do IFRO Zona Norte se mostraram extremamente insatisfeitos com a qualidade do transporte público de Porto Velho, principalmente quando a baixa qualidade do serviço prestado que acaba por afetar diretamente o atendimento de suas demandas e compromissos acadêmicos.

Uma vez que significativa parcela dos usuários diários do transporte público são estudantes, buscamos apresentar a partir de determinado recorte, a percepção dos estudantes universitários do IFRO sobre a qualidade do transporte público e seus impactos em sua rotina acadêmica. Com a aplicação do questionário composto por dezenove perguntas e metodologicamente alicerçado na escala Likert, observamos uma constante insatisfação por

parte dos discentes com os serviços prestados e pelas consequências sob seus compromissos acadêmicos. Além do alto grau de estresse provocado pela demora e incerteza dos ônibus, problemas vinculados à infraestrutura também são denunciados, principalmente em relação aos pontos de ônibus.

Outro importante aspecto a ser ressaltado, refere-se ao perfil socioeconômico dos discentes entrevistados. A esmagadora maioria dos estudantes possuem uma faixa de renda de um até três salários mínimos, sendo o transporte público o seu principal meio de locomoção. Dessa forma, ainda que a pesquisa tenha alcance limitadíssimo em dados quantitativos e qualitativos, temos com a opinião das pessoas que cotidianamente utilizam-se do transporte público, importantes indicativos quanto a qualidade da prestação do serviço público.

Nesse sentido, o processo de melhoria das políticas públicas de transporte envolve não somente às obrigações do poder público quanto à fiscalização e contínua avaliação do serviço prestado por alguma empresa, mas também, a todos os organismos da sociedade civil, principalmente daqueles que se utilizam do serviço. A avaliação e identificação dos principais problemas relatados por usuários dos serviços públicos é de suma importância para o processo de melhoria da política pública de transporte empregada. Assim sendo, o transporte público não é somente um meio de locomoção das pessoas em suas vidas cotidianas, mas sim, uma forma de vivenciar e exercer sua cidadania.

6. CONCLUSÃO

Como parte fundamental no meio de locomoção diária de dezenas de milhares de pessoas por dia na cidade de Porto Velho, a oferta de transporte público de qualidade é função obrigatória por parte do poder público, conforme garantido pela Constituição Federal de 1988, pela Lei 12.587/2012 que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e, em âmbito municipal, pelo PlanMob de 2021. Em determinado contexto e considerando os discentes do IFRO Zona Norte que são usuários do transporte público, buscamos como objetivo geral deste trabalho analisar a percepção dos universitários de tal instituição sobre a qualidade do transporte público e de seus impactos em sua rotina acadêmica.

Nesse sentido, como forma de cumprir o objetivo norteador da pesquisa, buscamos identificar os principais pontos críticos do transporte público que afetam a qualidade do serviço oferecido aos universitários, a avaliação da percepção dos estudantes entrevistados sobre como o atual serviço de transporte público impacta em sua rotina acadêmica e, por fim, analisar as políticas públicas do plano de mobilidade urbana de Porto Velho de forma a

compreender se contemplam os anseios do público universitário do IFRO.

A partir da coleta de dados para o cumprimento dos objetivos estabelecidos em nosso trabalho, nossa pesquisa pode constatar que os estudantes usuários do transporte público municipal apontaram para uma grande insatisfação com as diversas esferas que regem o serviço de transporte oferecido na cidade, onde podemos ressaltar o descontentamento com o valor das passagens, a qualidade das rotas, a quantidade de ônibus disponíveis, a má distribuição de horários, a falta de linhas que são próximas ao campus, etc.

Além de ser constatado uma péssima impressão por parte dos discentes acerca da qualidade geral do transporte público, os dados obtidos apontaram que os estudantes sofrem rotineiramente com a má qualidade da prestação do serviço, o que acarreta em sérias dificuldades para o cumprimento de seus compromissos acadêmicos.

Com base nas informações prestadas pelos universitários do IFRO Zona Norte, também podemos constatar a insuficiência do Plano de Mobilidade Urbana de Porto Velho no atendimento das demandas dos usuários do transporte público. A tardia preocupação do Estado brasileiro com a regulação e investimento nos setores públicos de transportes se configuram como um dos fatores que contribuem para a má qualidade da prestação dos serviços e, por consequência, para interferência negativa nos compromissos acadêmicos, conforme evidenciado pela visão dos estudantes entrevistados.

Por fim e não menos importante, não poderíamos deixar de destacar as principais limitações do presente trabalho, bem como os possíveis futuros caminhos de pesquisa. Dentre os limites do estudo poderíamos citar duas problemáticas evidentes. Em primeiro lugar, a amostragem de pesquisa foi pequena frente ao número de estudantes matriculados no IFRO Zona Norte. Em segundo lugar, a pesquisa limitou-se apenas um campus do IFRO. Dessa forma, o que é uma clara limitação em termos quantitativos, qualitativos e de amostragem em determinada pesquisa, torna-se pontos de relevante interesse para futuras trabalhos que almejam analisar a qualidade do transporte público de Porto Velho.

REFERÊNCIAS

AGUM, Ricardo; MENEZES, Monique; RISCADO, Priscila. Políticas Públicas: Conceitos e Análise em Revisão. **Revista Agenda Política**. Vol. 3 – n.2 – julho/dezembro – 2015 | ISSN: 2318-8499.

ANUÁRIO NUT. 2022. Disponível em:

<<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub637956588268708311.pdf>>. Acesso em: 7 maio 2023.

BRAGA, Thiago Barros. **Qualidade na prestação de serviços públicos**: Percepções dos estudantes de administração da UFMA em relação à linha de transporte coletivo Campus/Integração. Dissertação de Mestrado, 2017.

CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO VELHO. SAPL - Sistema de Apoio ao Processo Legislativo. sapl.portovelho.ro.leg.br. Disponível em:

<<https://sapl.portovelho.ro.leg.br/ta/2526/text?#:~:text=O%20PlanMob%20%E2%80%93%20Porto%20Velho%20possui%20como%20objetivo%20geral%20a%20formula%C3%A7%C3%A3o>>. Acesso em: 08 maio. 2023.

CARVALHO, Samuel; MARINI, Giovanni. Qualidade no transporte coletivo urbano em Porto Velho–RO. **II Congresso Internacional de Arquitetura e Sustentabilidade na Amazônia**, 2016.

CRESWELL, John W. **Investigação qualitativa e projeto de pesquisa**. Grupo A, 2014. *E-book*. ISBN 9788565848893. Disponível em:

<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788565848893/>. Acesso em: 19 abr. 2023.

CUNHA, Eliaquim Timotéo; MOSER, Lilian Maria. Os projetos de colonização em Rondônia. **Revista Labirinto** (UNIR), v. 14, p. 124-151, 2010.

DETRAN RONDÔNIA. Evolução da Frota veicular. [Ro.gov.br](http://ro.gov.br). Disponível em:

<<https://www.detran.ro.gov.br/2021/01/frota-veicular-registrada-no-estado-de-rondonia/>>. Acesso em: 09 maio. 2023.

DIÁRIO OFICIAL ELETRÔNICO - TCE-RO. Disponível em

<http://www.tce.ro.gov.br/arquivos/Diario/Diario_00917_2015-5-25-11-55-45.pdf>

Acesso em 24 Maio. 2023

DIÁRIO DO TRANSPORTE. Porto Velho (RO) reforça frota com três ônibus. Diário do Transporte. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2022/07/14/porto-velho-ro-reforca-frota-com-tres-onibus/>>. Acesso em: 13 jun. 2023.

DYE, T. *Understanding Public Policy*. Englewood Cliffs: N.J.: Prentice Hall, 1984.

EASTON, D. **A Framework for Political Analysis**. Englewood Cliffs: Prentice Hall. 1965.

EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA PORTO VELHO. Disponível em:

<<https://sempog.portovelho.ro.gov.br/>>. Acesso em: 1 jun. 2023.

FILHO, Naomar de A.; BARRETO, Mauricio L. **Epidemiologia & Saúde - Fundamentos, Métodos e Aplicações**. Grupo GEN, 2011. E-book. ISBN 978-85-277-2119-6. Disponível em:

<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/978-85-277-2119-6/>. Acesso em: 25 abr. 2023.

GIL, Antonio C. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. Grupo GEN, 2022. E-book. ISBN 9786559771653. Disponível em:
<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786559771653/>. Acesso em: 05 mai. 2023.

GOMES, A. C. **O Brasil de JK**; Clovis de Faro et al. - Rio de Janeiro: Ed. da Fundação Getúlio Vargas/ CPDOC, p. 44-70, 1991.

IBGE. ibge.gov.br. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ro/porto-velho/panorama>>. Acesso em: 8 maio 2023.

IFRO. Pentaho Business Analytics. painel.ifro.edu.br. Disponível em:
<<https://painel.ifro.edu.br>>. Acesso em: 5 maio 2023.

LASWELL, H.D. *Politics: Who Gets What, When, How*. Cleveland, Meridian Books. [1936] 1956.

LEITE, E. D.; AGUIAR, D. N.; SOUSA, J. F. de; SILVA, A. L. Avaliação da qualidade do transporte coletivo para o campus Brasília do IFB, na perspectiva dos alunos do Curso de Tecnologia em Gestão Pública. **Rebena - Revista Brasileira de Ensino e Aprendizagem**, [S. l.], v. 2, p. 49–77, 2021. Disponível em:
<https://rebena.emnuvens.com.br/revista/article/view/18>. Acesso em: 15 jun. 2023.

LINDBLOM, Charles. "The Science of Muddling Through". In: **Public Administration Review**. 19: 78-88. 1959.

MARTINS, Angela Maria. O campo das políticas públicas de educação: uma revisão de literatura. *Est. Aval. Educ.*, São Paulo, v. 24, n. 56, p. 276-299, set./dez. 2013.

MATIAS, Átila. "Mobilidade urbana no Brasil"; **Brasil Escola**. Disponível em:
<https://brasilescola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.html>. Acesso em 20/04/2021.

MORET, Artur et al. Hidrelétricas no Rio Madeira: reflexões sobre impactos ambientais e sociais. **Observatorio Iberoamericano del Desarrollo Local y la Economía Social**, n. 7, 2009 <https://www.eumed.net/rev/oidles/07/smegg.pdf>.

NETTO, Nelson Avella; RAMOS, Heidy Rodriguez. Estudo da Mobilidade Urbana no contexto brasileiro. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, v. 6, n. 2, p. 59-72, 2017.

OLIVEIRA, Juliana Nunes et al. **Estrada de Ferro Madeira-Mamoré: o abandono da história**. Porto Velho, RO, 2016.

PIETRO, Maria Sylvia Zanella D. **Direito Administrativo**. Grupo GEN, 2023. E-book. ISBN 9786559646784. Disponível em:
<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786559646784/>. Acesso em: 20 jun. 2023.

PIRES, Dannúbia Ribeiro. **Estratégias para políticas públicas de mobilidade urbana sustentável para cidades brasileiras de pequeno porte**. 2020. Tese (Doutorado em Engenharia Civil) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2020.

PLANALTO. Constituição Federal. Planalto.gov.br. Disponível em:
<https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao>. Acesso em: 7 maio 2023.

POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA. Planalto.gov.br. Disponível em:
<https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 8 maio 2023.

RENNO, Rodrigo. Série Provas & Concursos - **Administração Geral para Concursos**. Grupo GEN, 2021. *E-book*. ISBN 9788530992729. Disponível em:
<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788530992729/>. Acesso em: 04 jun. 2023.

RICHARDSON, Roberto J. Pesquisa Social - **Métodos e Técnicas, 4ª edição**. Grupo GEN, 2017. *E-book*. ISBN 9788597013948. Disponível em:
<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788597013948/>. Acesso em: 13 jun. 2023.

RUBIM, B.; LEITÃO, S. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. **Estudos Avançados**, v. 27, n. 79, p. 55–66, 2013.

SAMPIERI, Roberto H.; COLLADO, Carlos F.; LUCIO, María D. P B. **Metodologia de pesquisa**. Grupo A, 2013. *E-book*. ISBN 9788565848367. Disponível em:
<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788565848367/>. Acesso em: 05 mai. 2023.

SANTOS, Cleiton Oliveira dos; DUARTE, Patricia Costa. **Fatores caracterizadores da qualidade no sistema de transporte coletivo**: Um estudo de caso no município de bagé/rs. 2012. Disponível em:
<https://abepro.org.br/biblioteca/enegep2012_tn_wic_157_915_19699.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2023.

SECCHI, Leonardo. Modelos organizacionais e reformas da administração pública. **RAP**: Rio de Janeiro 43(2):347-69, MAR./ABR. 2009.

SECRETARIA NACIONAL DE TRÂNSITO. Frota de Veículos - 2023. Disponível em:
<<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2023>>.

SILVA, Gilberto aulino; DE AGUIAR CAVALCANTE, Maria Madalena. A configuração urbana: a cidade de Porto Velho/RO em face da instalação das hidrelétricas no rio Madeira. Revista **GeoAmazônia**, v. 8, n. 15-16, p. 166-190, 2020.

SOUZA, Carlos L.; AWAD, Juliana D. C M. **Cidades sustentáveis cidades inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano**. Grupo A, 2009. *E-book*. ISBN 9788540701854. Disponível em:
<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788540701854/>. Acesso em: 08 mai. 2023.

SOUZA, Celina. **Políticas Públicas**: Conceitos, Tipologias e Sub-Áreas. Trabalho elaborado para a Fundação Luís Eduardo Magalhães. São Paulo: 2002.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de Transporte no Brasil: A Construção da Mobilidade Excludente**. Editora Manole, 2014. *E-book*. ISBN 9788520446638. Disponível em:
<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9788520446638/>. Acesso em: 31 mai. 2023.

APÊNDICES

Perguntas:

- 1- Em uma escala de 1 a 5, quão satisfeito(a) você está com a disponibilidade de linhas de transporte público próximas aos IFRO que você frequenta?
- 2- Em uma escala de 1 a 5, como você avalia o nível de estresse causado pelo transporte público em sua rotina acadêmica?
- 3- Em uma escala de 1 a 5, quão satisfeito(a) você está com os horários dos ônibus em relação às suas necessidades de cumprimento de horários do IFRO?
- 4- Em uma escala de 1 a 5, como você avalia a qualidade das paradas de ônibus?
- 5- Em uma escala de 1 a 5, quanto você considera importante a fiscalização quanto a regularidade que passam os ônibus?
- 6- Em uma escala de 1 a 5, quão satisfeito você está com a integração dos ônibus na cidade?
- 7- Em uma escala de 1 a 5, como você avalia o valor da passagem no transporte público? 8- Numa escala 1 a 5 quanto o valor da passagem de ônibus impacta seu orçamento mensal?
- 9- Em uma escala de 1 a 5, o quão confiável é o transporte público em relação à sua pontualidade em compromissos acadêmicos?
- 10- Em uma escala de 1 a 5 com que frequência você desiste de esperar o ônibus e recorre a outros meios de transporte? Ex. Uso de app, mototaxi e taxi.
- 11- 1. Em uma escala de 1 a 5 o quanto você está satisfeito com a disponibilidade dos itinerários dos ônibus?
- 12- Em uma escala de 1 a 5, como você avalia o aplicativo que disponibiliza a localização em tempo real dos ônibus?
- 13- Em uma escala de 1 a 5 quão inteligentes você considera as rotas de integração dos ônibus?