



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO DE JANEIRO

**Um estudo que busca entender os motivos
que levam os alunos da PUC-Rio a
escolherem determinado transporte para ir e
voltar da faculdade**

Frederico Alves Pacheco

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS - CCS

DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO

Graduação em Administração de Empresas

Rio de Janeiro, junho de 2024.



Frederico Alves Pacheco

**Um estudo que busca entender os motivos que levam os
alunos da PUC-Rio a escolherem determinado transporte
para ir e voltar da faculdade**

Trabalho de Conclusão de Curso

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado ao programa de graduação em Administração da PUC-Rio como requisito parcial para a obtenção do título de graduação em Administração.

Orientador: João Benazzi

Rio de Janeiro
Junho de 2024.

*O insucesso é apenas uma oportunidade
para recomeçar com mais inteligência.*

Henry Ford.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer algumas pessoas que me ajudaram a estar aqui hoje.

Primeiramente, gostaria de agradecer a minha família por ter me auxiliado financeiramente e psicologicamente por todos esses anos, desde quando pisei pela primeira vez na creche bilíngue Anglo-Americano até o final do curso de Administração na PUC-Rio. Gostaria de agradecer a faculdade, pois sem ela não seria possível ter a disposição tamanha estrutura tecnológica, corpo docente e ambiente estudantil que me permitiram evoluir como ser humano, como estudante e como profissional. Gostaria também de agradecer minha namorada por ter ficado ao meu lado ao longo desses anos de curso. Por fim, agradeço todo o corpo de professores que me ensinaram a me tornar o administrador que sou hoje, mas em especial, quero agradecer ao meu orientador, que me auxiliou de forma excepcional a formular e escrever esse TCC.

RESUMO

PACHECO, Frederico Alves. **Um estudo que busca entender os motivos pelos quais os alunos da PUC-Rio escolhem determinado transporte para ir e voltar da faculdade.** Rio de Janeiro, 2024. 31 p. Trabalho de Conclusão de Curso – Departamento de Administração. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Este trabalho pretendeu investigar e mostrar os principais fatores que levam os alunos da PUC-Rio a escolherem determinado transporte público, privado e/ou particular para realizarem o trajeto de ida e volta da faculdade. Para isso, foram analisadas as preferências de cada um, assim como quais fatores ambientais os afetam.

Palavras-chave: transporte, alunos, preferências, faculdade.

ABSTRACT

PACHECO, Frederico Alves. **This study aimed to investigate and demonstrate the main factors that lead PUC-Rio students to choose specific public, private, and/or personal transportation for their commute to and from the university.** Rio de Janeiro, 2024. 31 p. Course Conclusion Paper - Administration Department. Pontifical Catholic University of Rio de Janeiro.

This study aimed to investigate and demonstrate the main factors that lead PUC-Rio students to choose specific public, private, and/or personal transportation for their commute to and from the university. To achieve this, the preferences of each individual were analyzed, as well as the environmental factors that affect them.

Key-words: transportation, students, preferences, university.

SUMÁRIO

1 O tema e o problema de estudo	1
1.1 Introdução ao tema e ao problema do estudo e sua contextualização	1
1.2 Objetivos do estudo	2
1.2.1 Objetivo final do estudo	2
1.2.2 Objetivos intermediários e específicos do estudo	2
1.3 Justificativa e relevância do estudo e sua problematização	3
1.4 Delimitação e focalização do estudo	5
2 Referencial teórico	6
2.1 O Comportamento do consumidor de serviços de transporte	6
2.2 Motivação, Necessidades e Objetivos	7
2.3 Percepção e Atitude do consumidor	9
3 Metodologia	11
3.1 Etapas de coleta de dados	11
3.2 Fontes de informação selecionadas para coleta de dados no estudo	12
3.3 Procedimentos e instrumentos de coleta de dados utilizados no estudo	12
3.4 Formas de tratamento e análise dos dados coletados para o estudo	13
3.5 Limitações do Estudo	14
4 Apresentação e análise dos resultados	15
4.1 Descrição da amostra e do perfil dos entrevistados	15
4.2 Descrição e análise dos resultados	18
5 Conclusões e recomendações para novos estudos	29
5.1 Sugestões e recomendações para outros estudos	
6 Referências Bibliográficas	32

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Protesto em frente ao portão da PUC-Rio no Terminal da Ônibus	4
Figura 2: Hierarquia de necessidades de Maslow	8

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Gênero	16
Gráfico 2: Faixa Etária	17
Gráfico 3: Localidade	17
Gráfico 4: Uso de transportes	18
Gráfico 5: Qual transporte você utiliza na ida para a faculdade?	19
Gráfico 6: Qual transporte você utiliza na volta da faculdade?	20
Gráfico 7: Qual período do dia você vai para a faculdade?	21
Gráfico 8: Qual período do dia você volta da faculdade?	22
Gráfico 9: % Situações pelas quais as mulheres já passaram em meios de transporte	25
Gráfico 10: Bolsistas	27

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Preferências e Motivações – GERAL	24
Tabela 2: Preferências e Motivações – Feminino	26
Tabela 3: Preferências e Motivações – Masculino	26
Tabela 4: Preferências e Motivações – Bolsistas	28
Tabela 5: Preferências e Motivações – Não Bolsistas	28

1 O tema e o problema de estudo

1.1 Introdução ao tema e ao problema do estudo e sua contextualização

A Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) é uma instituição de renome que atrai alunos das mais diversas localidades para seus cursos. No entanto, além do desafio acadêmico, muitos estudantes enfrentam diariamente a questão do deslocamento até a universidade e de volta para casa. Esse trajeto envolve tomadas de decisão cujos resultados são muitas vezes incompatíveis com o que pode ser considerado ideal e seguro. Este estudo propõe-se a investigar os motivos que orientam os alunos da PUC-Rio na escolha de seus meios de transporte para ir e voltar da faculdade.

A escolha do meio de transporte não é apenas uma questão de conveniência, é também um reflexo das necessidades e preferências individuais de cada aluno, bem como das circunstâncias em que se encontram. Além disso, influencia diretamente na qualidade de vida durante os deslocamentos diários e, por consequência, pode afetar o desempenho acadêmico, físico (exercícios ao ar livre, academia) e mental (concentração, leitura, cansaço) dos estudantes. Compreender os motivos por trás dessas escolhas de transporte é fundamental para promover uma experiência universitária mais satisfatória e eficiente.

Outro fator a ser considerado é a diversidade de modos de transporte disponíveis para os alunos da PUC-Rio reflete a complexidade do cenário de mobilidade urbana no Rio de Janeiro. Cada aluno, inserido em seu ambiente e contexto particular, se depara com uma ampla gama de escolhas ao planejar seu deslocamento até a universidade, seja por meio de transportes públicos (metrô, trem e ônibus), particulares (uber e 99moto) ou particular (carro próprio, bike elétrica ou motorista da família). Ao explorar os contextos individuais e as preferências dos alunos, este estudo busca identificar padrões e tendências que possam fornecer insights valiosos sobre os fatores que moldam essas decisões e sobre como a instituição pode ajudar os alunos bolsistas e/ou que moram longe, por exemplo.

Além disso, não há muitos estudos sobre esse tema, levando em consideração as pesquisas para este trabalho.

Sendo assim, esse estudo pode responder o seguinte questionamento: como entender o comportamento dos alunos pode ajudar a faculdade e outras instituições a criar medidas e privilégios para facilitar o trajeto dos alunos de forma geral?

1.2 Objetivos do estudo

A seguir serão apresentados os objetivos final e intermediários e específicos desse estudo.

1.2.1 Objetivo final do estudo

Este trabalho tem como objetivo principal entender quais as preferências e motivações que levam o corpo de alunos a escolher entre os transportes X e Y para ir e voltar da faculdade.

1.2.2 Objetivos intermediários e específicos do estudo

Com o objetivo de responder à pergunta focal pretende-se pesquisar sobre os seguintes fatores que cercam os alunos: demográfico (idade, sexo, renda), comportamental, psicográfica e geográfica.

Acredito que essas variáveis são as que podem ser usadas de forma mais eficiente para responder o meu questionamento e para analisar o problema, uma vez que darão uma noção mais clara e firme da realidade estudada.

O período analisado será indeterminado e variável de acordo com cada aluno entrevistado, visto que não há como analisar um período específico da vida de cada um.

O objeto de estudo foi escolhido em razão da gigantesca gama de respostas e possíveis análises futuras sobre o comportamento dos alunos de uma das maiores universidades do país, o que pode resultar na utilização desse trabalho para entendimentos futuros das instituições sobre o uso de transportes na cidade do Rio de Janeiro.

1.3 Justificativa e relevância do estudo e sua problematização

Em primeiro lugar, o deslocamento dos estudantes tem um impacto direto em sua qualidade de vida e bem-estar. Entender as razões por trás de suas escolhas de transporte permite aos tomadores de decisão da PUC-Rio identificar maneiras de tornar essa experiência mais eficiente e agradável, contribuindo assim para um ambiente universitário mais saudável e produtivo.

Além disso, esse trabalho é relevante para abordar questões de acessibilidade e equidade. Nem todos os alunos têm as mesmas oportunidades de acesso a diferentes modos de transporte e fatores como bairro de moradia, situação socioeconômica e infraestruturas de transporte disponíveis podem influenciar significativamente suas opções. Ao entender as disparidades existentes e as barreiras enfrentadas pelos alunos, é possível trabalhar para promover soluções que garantam uma mobilidade mais inclusiva e equitativa dentro da comunidade universitária.

A questão ambiental também é central neste estudo. O transporte é uma das principais fontes de emissões de gases de efeito estufa e poluição do ar, e as escolhas de transporte dos alunos da PUC-Rio têm um impacto direto nas emissões de carbono associadas à universidade. De acordo com o Transport and Climate Change Global Status Report 2018 (Situação Global do Transporte e Mudança Climática Global, em tradução livre), a poluição dos transportes corresponde a 25% da emissão de gases no mundo todo. Compreender os motivos pelos quais os alunos optam por determinados modos de transporte torna possível o desenvolvimento de estratégias que promovem opções mais sustentáveis, como o transporte público e meios de locomoção a bateria, contribuindo assim para os esforços de mitigação das mudanças climáticas e a melhoria da qualidade do ar na região.

Além disso, este estudo é relevante do ponto de vista acadêmico, pois contribui para preencher uma lacuna na literatura sobre mobilidade urbana, especialmente no contexto específico de uma instituição de ensino superior. A maioria das pesquisas existentes se concentra em áreas urbanas mais amplas, deixando de lado as diferenças e particularidades da mobilidade dentro da universidade. Ao examinar de perto as escolhas de transporte dos alunos da PUC-

Rio, podemos obter insights valiosos que podem ser aplicados em outras instituições de ensino e contextos urbanos semelhantes.

Por exemplo, em 19/05/2022 houve um protesto de moradores da Gávea e de alunos e professores da PUC-Rio (O Globo, 2022). Nele foi cobrado das autoridades a resolução da questão da Estação de Metro da Gávea que estava, à época, paralisada havia 7 anos. A manifestação teve como objetivos o protesto contra inércia do governo do estado diante da decisão do TCE deferida em abril pedindo a adoção de medidas para reduzir os riscos da estação do metrô e pelo andamento e conclusão as obras que seriam de extremo benefício para moradores, corpo docente, funcionários e, principalmente, para os milhares de alunos da faculdade.



Figura 1: Protesto em frente ao portão da PUC-Rio no Terminal da Ônibus.

1.4 Delimitação e focalização do estudo

Este estudo focará especificamente nos alunos da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio), considerando suas escolhas de transporte para ir e voltar da faculdade. Serão incluídos alunos sem quaisquer diferenciações de todos os cursos e semestres, abrangendo uma variedade de perfis acadêmicos, socioeconômicos e demográficos. A delimitação geográfica compreenderá os trajetos entre os locais de moradia e convivência dos alunos e o campus da PUC-Rio, excluindo outros deslocamentos não relacionados à vida acadêmica.

O estudo terá como foco principal a identificação e análise dos fatores que influenciam as escolhas de transporte dos alunos, incluindo aspectos como conveniência, custo, tempo de deslocamento, trajeto, segurança e preferências individuais de cada um. Será dada atenção especial à compreensão do que os motiva mais nessas escolhas, explorando as diferentes percepções, necessidades e prioridades dos alunos em relação ao transporte.

A análise dos dados coletados será realizada de forma quantitativa, permitindo uma compreensão mais objetiva dos padrões e tendências observados nas escolhas de transporte dos alunos da PUC-Rio.

É importante ressaltar que este estudo não pretende abordar questões relacionadas à infraestrutura de transporte fora do contexto da universidade, como o sistema de transporte público da cidade do Rio de Janeiro. Além disso, embora questões de acessibilidade e equidade sejam intrínsecas ao objeto de estudo, o estudo não abordará detalhadamente as políticas de transporte ou medidas de intervenção para promover escolhas de transporte mais sustentáveis ou inclusivas.

2 Referencial teórico

Neste capítulo serão apresentados e discutidos os aspectos conceituais relacionados ao tema que servirão de base para a análise realizada e entendimento do estudo.

Esse capítulo será dividido em três partes, sendo a primeira referente ao Comportamento do Consumidor em relação a escolha e ao uso de transportes públicos e privados.

A segunda parte será relacionada a Motivação, Necessidades e Objetivos dos consumidores no que diz respeito ao serviço.

Já a terceira parte será relacionada a Percepção do consumidor sobre os transportes disponíveis para seu deslocamento do local de moradia até o local de estudo e vice-versa.

2.1 O Comportamento do consumidor de serviços de transporte

Segundo Solomon (2016), o comportamento do consumidor pode ser descrito como “o estudo dos processos envolvidos quando indivíduos ou grupos selecionam, compram, usam ou descartam produtos, serviços, ideias ou experiências para satisfazerem necessidades e desejos”.

Ele descreve as etapas de compras dos consumidores como um processo contínuo que não se limita apenas ao momento em que é feito o pagamento pelo serviço. O consumidor espera pela satisfação e certeza de que o valor pago é condizente com o produto/serviço no que diz respeito a qualidade, durabilidade e funcionalidade.

Ainda, o autor descreve o estudo desse tema como fundamental para compreender as motivações, preferências e escolhas dos usuários nesse contexto. Tal comportamento é influenciado por uma variedade de fatores internos e externos que moldam os olhares e as ações dos indivíduos em relação aos serviços de

transporte. Entre os fatores internos, destacam-se as características pessoais, como idade, renda, estilo de vida e valores que influenciam suas necessidades e seus desejos.

Além disso, ele ressalta a importância dos fatores externos como a cultura e as influências sociais na formação desse comportamento. A cultura desempenha um papel significativo na maneira como os indivíduos percebem e utilizam os diferentes modos de transporte disponíveis em uma determinada sociedade, que no caso desse estudo a cultura está mais voltada para o meio universitário. As influências sociais, por sua vez, podem afetar as escolhas dos consumidores por meio de grupos de referência, como opiniões de amigos e familiares, além das ‘normas sociais’ relacionadas à mobilidade.

Outro ponto que deve ser destacado é a crescente influência das tecnologias de informação e comunicação (TICs) no comportamento do consumidor de serviços de transporte. As TICs, como aplicativos de transporte compartilhado, plataformas de carona e sistemas de informação ao usuário, estão transformando a maneira como as pessoas acessam, utilizam e avaliam os serviços de transporte. Essas tecnologias proporcionam maior conveniência, transparência e personalização na experiência do usuário, impactando suas preferências e escolhas.

Já em Schiffman e Kanuk (2000), os autores destacam a importância das percepções individuais, motivações e atitudes na definição das preferências de consumo. Além disso, o livro examina como os fatores personalidade, estilo de vida e valores impactam as escolhas de produtos, marcas dos consumidores e serviços.

2.2 Motivação, Necessidades e Objetivos

A compreensão da motivação, das necessidades e dos objetivos é essencial para entender o comportamento do consumidor de serviços de transporte no Brasil, conforme Schiffman e Kanuk (1997). A motivação é um impulso interno que influencia as decisões dos consumidores em relação ao uso de serviços de transporte. No contexto universitário, as motivações positivas podem incluir o desejo de conveniência, a economia de tempo e custo e o acesso às dependências da PUC-Rio. Por outro lado, as motivações negativas podem ser impulsionadas pela

necessidade de evitar grandes congestionamentos e a falta de segurança e desconforto durante as viagens.

As necessidades podem ser compreendidas à luz da hierarquia de necessidades de Maslow. Segundo essa teoria, as necessidades humanas estão organizadas em cinco níveis: fisiológicas, de segurança, sociais, de estima e de autorrealização. No contexto universitário, as necessidades fisiológicas podem incluir o desejo de satisfazer a necessidade básica de locomoção e acesso a faculdade para que os alunos possam estudar. As necessidades de segurança podem envolver a busca por uma locomoção segura e confiável e a proteção contra acidentes e assaltos. As necessidades sociais podem incluir o desejo de conexão e semelhança com a comunidade de alunos. As necessidades de estima podem ser impulsionadas pelo desejo de status e reconhecimento associados a certos modos de transporte, como a bicicleta elétrica e o carro próprio. Por fim, as necessidades de autorrealização podem envolver a busca pelo simples fato de estar estudando em uma das maiores universidades do país.



Figura 2: Hierarquia de necessidades de Maslow.

Os objetivos podem variar de acordo com suas necessidades, preferências e circunstâncias individuais. Alguns objetivos comuns podem incluir chegar na PUC

no horário da aula, economizar dinheiro com deslocamentos entre a moradia do aluno e a faculdade, evitar estresse relacionado ao tráfego e desfrutar de um trajeto minimamente confortável e seguro. Além disso, os objetivos dos alunos-consumidores podem ser influenciados por fatores demográficos, sociais, econômicos e culturais, bem como por mudanças nas condições ambientais, como uma forte ventania ou uma chuva intensa.

Relacionando esses conceitos, pode-se observar que a motivação dos alunos-consumidores de serviços de transporte é impulsionada pelas necessidades percebidas, que, por sua vez, são influenciadas por fatores individuais e externos. Seus objetivos refletem suas motivações e necessidades subjacentes, orientando suas decisões em relação ao uso de diferentes modos de transporte disponíveis.

2.3 Percepção e Atitude do consumidor

Segundo Rezende e Pastore (2016), a percepção refere-se à maneira como os consumidores interpretam e processam as informações sensoriais relacionadas aos serviços de transporte, enquanto a atitude representa os sentimentos e avaliações emocionais que os consumidores têm em relação a esses serviços.

Um dos postos-chaves destacados é a importância da percepção na formação da atitude do consumidor em relação aos serviços de transporte. Os autores explicam que a percepção é influenciada por uma variedade de fatores, incluindo experiências anteriores, crenças pessoais, valores culturais e informações disponíveis. Por exemplo, um aluno-consumidor pode perceber um determinado serviço de transporte como confiável e seguro, como os carros da Uber, com base em sua experiência positiva anterior ou nas recomendações de amigos e familiares.

Vale destacar também como a percepção de cada consumidor influencia suas atitudes. Primeiramente, o processo de percepção possui três etapas (Kotler, 1998, p. 175):

- Atenção seletiva: é mais provável que as pessoas percebam estímulos relacionados a uma necessidade atual, assim como é mais provável que percebam estímulos previstos.

- Distorção seletiva: tendência de as pessoas interpretarem as informações conforme suas intenções pessoais, reforçando seus preconceitos ao invés de contestá-los. O que pode acarretar diferentes escolhas a depender de como tal aluno acordou num dia qualquer ou o que esse aluno tem programado para tal dia, por exemplo.

- Retenção seletiva: as pessoas tendem a reter informações que reforcem suas atitudes e crenças. No que diz respeito ao estudo desse trabalho, os alunos irão reter os estímulos, opiniões e informações provenientes de seu ambiente externo e seu interior para decidir qual meio de transporte escolher em seu dia a dia.

No que diz respeito à atitude do consumidor, o livro aborda como as percepções dos consumidores influenciam suas emoções, sentimentos e comportamentos em relação aos serviços de transporte. Os autores explicam que uma atitude positiva em relação aos serviços de transporte está associada a uma maior probabilidade de uso frequente e recomendação a outras pessoas, enquanto uma atitude negativa pode levar os consumidores a evitar ou rejeitar os serviços oferecidos.

Para entender melhor a relação entre percepção e atitude do consumidor de serviços de transporte, os autores propõem a análise de diversos elementos, como a qualidade percebida, a confiabilidade, a segurança, o conforto e a acessibilidade dos serviços.

Eles enfatizam a importância de entender as necessidades e expectativas dos consumidores e de alinhar os serviços de transporte oferecidos com essas demandas, a fim de promover uma experiência positiva e satisfatória para os usuários, algo que é de extrema importância para os alunos da PUC.

3 Metodologia

O capítulo 3 desse estudo retrata como foi realizada a coleta de informações dos alunos da PUC que busca entender quais são seus principais motivos e suas principais preferências no que diz respeito a escolha de qual o melhor meio de transporte para os trajetos de ida e volta nos dias de aula.

Este capítulo é dividido em subcapítulos que trazem as informações sobre como foi feita a pesquisa, quais os instrumentos usados para a coleta da mesma, e, por fim, os comentários a respeito dos resultados obtidos.

3.1 Etapas de coleta de dados

Este capítulo descreve as etapas de coleta de dados adotadas no estudo para investigar os motivos pelos quais os alunos da PUC escolhem determinado transporte para ir e voltar da faculdade.

No caso deste estudo, há somente 1 etapa de coleta de dados e que pode ser dividido em 2 partes: montagem da estrutura e distribuição. Em razão da montagem da estrutura, foram formuladas 10 perguntas que buscam entender as preferências e motivações que definem as escolhas acerca dos vários meios de transportes disponíveis nos trajetos de ida e volta da faculdade.

Já a distribuição foi realizada de forma online e utilizando plataformas de fácil acesso a todos os alunos. Ainda, para esta etapa um link para o questionário foi compartilhado e divulgado nessas plataformas juntamente ao convite de participação.

3.2 Fontes de informação selecionadas para coleta de dados no estudo

Como fontes de informação, os participantes selecionados foram 169 alunos e ex-alunos da PUC-Rio, independentemente do curso e do atual período que se encontram, do qual 41 responderam ao questionário. Tal seleção se deu em razão da maior abrangência de resultados e um menor viés nas respostas, o que resultará numa maior credibilidade e diversidade de opiniões/percepções acerca dos meios de transporte e dos fatores que os motivam, visto que o corpo estudantil de uma das maiores faculdades do país conta com os mais variados *backgrounds* e opiniões.

3.3 Procedimentos e instrumentos de coleta de dados utilizados no estudo

A pesquisa foi realizada através de um questionário único e online por meio do aplicativo Google Forms. Foram realizadas somente perguntas abertas com mais de uma possibilidade de respostas para que quem fosse entrevistado respondesse objetivamente e abertamente.

Os procedimentos de coleta incluem a criação do questionário, o envio para os alunos da PUC e, neste capítulo, apenas a observação dos resultados após um determinado período. A análise se encontrará no capítulo 3.4.

A primeira etapa do processo de coleta de dados envolveu a criação de um questionário estruturado com 10 perguntas para capturar informações relevantes sobre as preferências e escolhas de transporte dos alunos da faculdade. O questionário foi desenvolvido com base nos objetivos da pesquisa e na revisão da literatura sobre o tema. Ele incluiu perguntas relacionadas aos modos de transporte utilizados pelos alunos, os principais fatores considerados na escolha do transporte e a frequência de uso de cada modo de transporte.

Após a aprovação do questionário, os alunos foram convidados a participarem por meio de uma lista de transmissão no Whats App e por meio do Instagram. O convite explicava os objetivos da pesquisa, a importância da participação de cada um e foi dada a garantia de anonimato e confidencialidade das respostas.

O período de coleta de dados foi definido para uma semana e meia, permitindo tempo suficiente para os alunos responderem ao questionário com cuidado e atenção. Lembretes foram enviados através da lista de transmissão durante esse período para incentivar a participação e garantir uma amostra representativa da população-alvo.

Após o término do período de coleta de dados, os resultados foram compilados e observados em luz do objetivo desse estudo.

3.4 Formas de tratamento e análise dos dados coletados para o estudo

A análise dos dados coletados por meio do questionário de perguntas abertas envolveu uma abordagem sistemática para identificar padrões e tendências nas respostas dos participantes. Neste capítulo, descreveremos as etapas de tratamento e análise dos dados, incluindo a aplicação do método de análise de frequência para avaliar os resultados obtidos.

Inicialmente, todas as respostas foram transferidas para um formato digital garantindo uma melhor manipulação e análise dos dados. Em seguida, as respostas foram organizadas de acordo com as perguntas do questionário, criando uma estrutura básica que facilitou a identificação de padrões e temas recorrentes.

Para se identificar esses padrões as respostas foram separadas de acordo com certas categorias relevantes que emergiram durante a revisão inicial das respostas, como, por exemplo, a análise em cima do cruzamento das regiões demográficas dos alunos e os meios de transporte mais utilizados por eles em cada região citada. Essas categorias foram criadas com base no conteúdo das perguntas do questionário e pelas respostas dos participantes. Cada resposta foi atribuída a uma ou mais categorias, dependendo das suas opiniões. Ainda, os resultados foram exportados da plataforma Google Formulários para o Excel. Tal movimentação permitiu análises mais aprofundadas em alguns quesitos, como o cruzamento de informações/respostas de cada pergunta feita aos participantes.

O método de análise utilizado foi o método de frequência. Ele serve para avaliar a ocorrência de diferentes conteúdos e padrões nas respostas dos participantes. Isso envolveu a contagem do número de vezes que cada categoria foi

mencionada nas respostas e a determinação da frequência relativa de cada categoria em relação ao total de respostas. Essa análise permitiu identificar os temas mais comuns e as tendências predominantes nas percepções dos participantes.

Por fim, com base nos resultados da análise de frequência, foi possível identificar padrões e tendências significativas nas respostas obtidas. Isso inclui a identificação de preferências recorrentes, a avaliação da prevalência de certos pontos de vista e a compreensão das diferentes perspectivas dos participantes em relação ao tema desse estudo.

3.5 Limitações do Estudo

A única fonte de coleta de dados para este estudo foi o questionário aberto, cujo objetivo era colher o máximo de informações objetivas acerca das preferências e motivações que influenciam a tomada de decisão no que diz respeito a qual o melhor meio de transporte ao longo da semana para cada um. Por se tratar de uma pesquisa aberta e sem direito a desenvolvimento das respostas, os informantes não puderam expor com profundidade suas opiniões referentes a qualidade e planejamento de transportes urbanos, uma vez que tais opiniões iriam contaminar a análise feita.

Conforme explicado em Bortoloti (2015, p. 76), a pesquisa quantitativa remete ao uso da quantificação na coleta e no tratamento de dados ou informações, valendo-se de técnicas estatísticas (percentual, média, etc.) com o objetivo de alcançar “resultados e evitar distorções de análise e de interpretação, possibilitando uma margem de segurança maior quanto às inferências” e conclusões (Diehl & Tatin, 2004, p. 51). Portanto, o uso de perguntas abertas e sem direito de desenvolvimento de respostas se fez essencial para que a análise praticada fosse o mais objetiva possível, evitando qualquer subjetividade que não agregaria valor ao estudo e coleta de dados.

4 Apresentação e análise dos resultados

O capítulo 4 deste estudo tem como objetivo expor e analisar os resultados obtidos através do questionário, discutir suas implicações e produzir sugestões sobre o estudo previamente selecionado.

Para isso, será feito o cruzamento dos dados obtidos com o tema principal do estudo sobre as preferências e motivações que levam alunos e ex-alunos da PUC a escolherem um determinado transporte em detrimento de outro para ir e voltar da faculdade. Esta análise é baseada nos dados obtidos através da pesquisa quantitativa aplicada.

4.1 Descrição da amostra e do perfil dos entrevistados

Com o intuito de entender melhor o perfil dos participantes e poder traçar suas características, esse primeiro tópico será focado no gênero, no qual teve uma aderência de 54% do público que se considera gênero masculino e 46% que se considera gênero feminino. Em contrapartida, nenhum outro gênero participou do questionário. Vale ressaltar que, devido a possível falta de interesse ou de acesso das pessoas de outros gêneros, nenhuma pessoa que não se enquadra nesses dois padrões respondeu ao questionário.

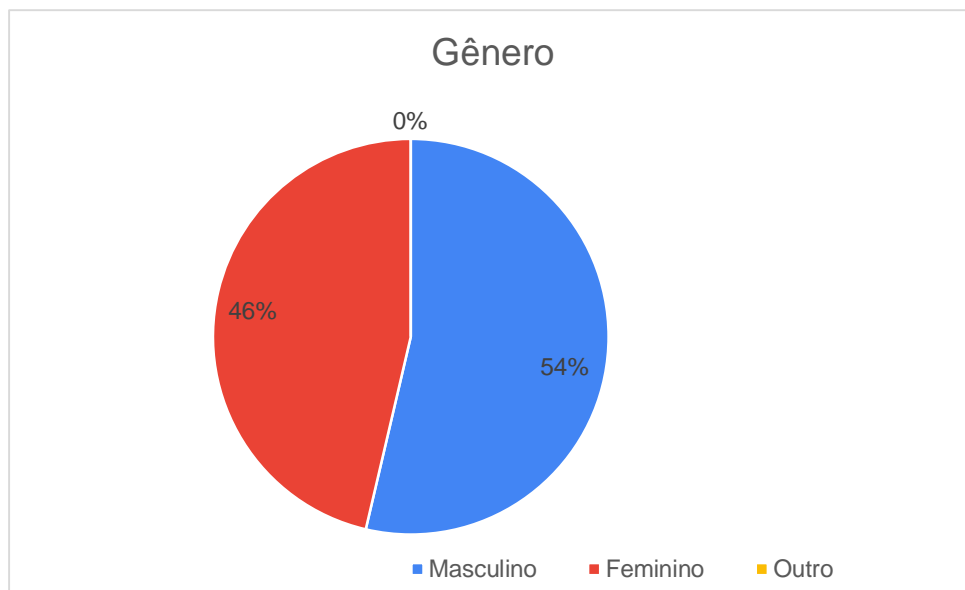


Gráfico 1: Gênero.

Em relação a faixa etária, foi traçado um padrão de 4 respostas para fossem selecionadas as seguintes opções: 17 a 21 anos, 22 a 26 anos, 26 a 30 anos e 30 ou mais anos. Foi utilizado esse espaço de tempo entre as alternativas para encontrar traços padrões de comportamento que refletem a idade dos participantes. A maior porcentagem foi de alunos entre os 22 e 26 anos, segunda faixa de idade mais comum entre os universitários do ciclo social do autor desse estudo, representando 51% da amostra. O segundo maior foi de alunos que possuem entre 26 e 30 anos, sendo essa a faixa etária pertencente ao autor desse estudo, como mostra o gráfico abaixo. Por fim, apenas 5% possuem entre 17 e 21 anos e 0% com 30 anos ou mais. Esse dado é importante em razão do estudo buscar entender o que leva todos os alunos da PUC-Rio a escolherem determinado meio de transporte e não apenas aqueles que vivem dentro da bolha social do autor.

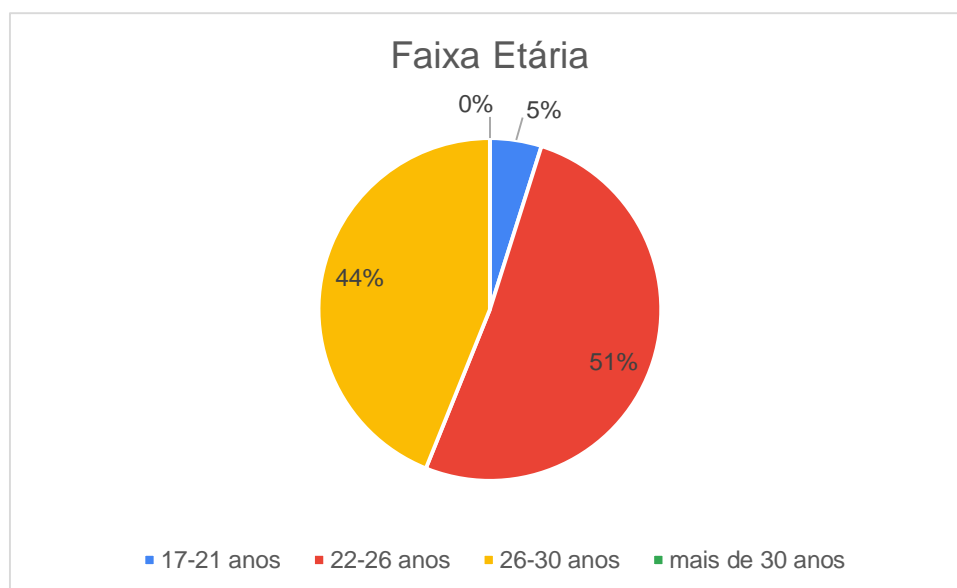


Gráfico 2: Faixa Etária.

Outro dado importante para saber para a análise foi saber a localidade dos participantes, que se limitam a cidade do Rio de Janeiro, podendo ser Zona Sul, Zona Norte ou Zona Oeste do estado. Foram desconsideradas as regiões de Niterói e Centro em razão de que a amostra para tais regiões seriam ínfimas em relação as outras e o autor. Como mostra o gráfico abaixo, a maioria se encontra nos bairros da Zona Sul do Rio de Janeiro, representando 90%. Dos 10% restantes da amostra, 5% são da Zona Oeste e 5% da Zona Norte da cidade, como mostra o gráfico abaixo.

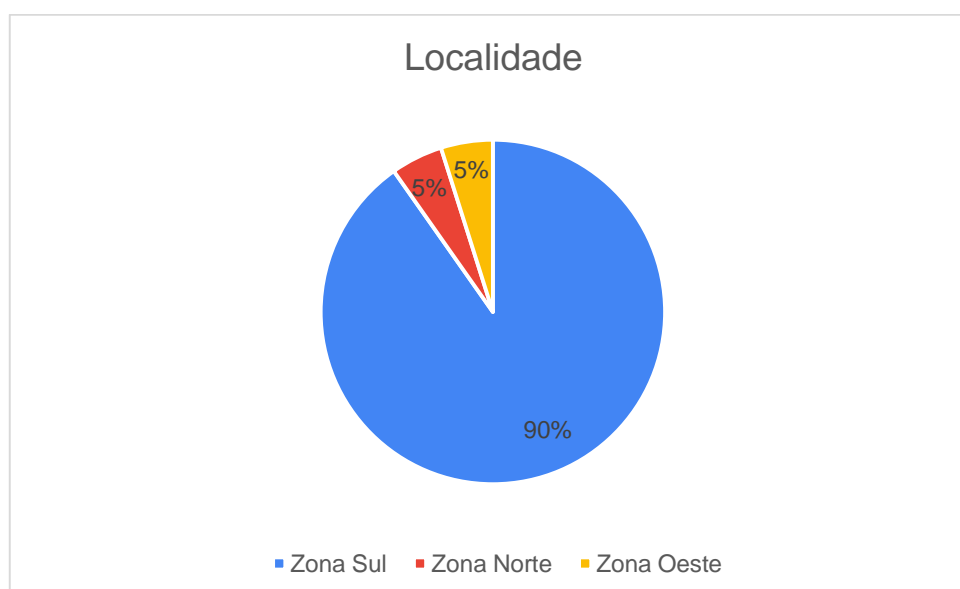


Gráfico 3: Localidade.

Por fim, é de suma importância saber se há ou não a utilização de transportes públicos e privados por parte dos alunos para ir e voltar da faculdade. Com as respostas do questionário foi possível observar que apenas 5% dos alunos vão e voltam da faculdade apenas a pé para suas residências. Em contrapartida, os 95% dos alunos restantes utilizam um ou mais meios de transportes para fazer os trajetos de ida e volta, como pode ser observado no gráfico abaixo. Tal dado é importante para ter-se a noção de que a maioria esmagadora dos alunos precisa utilizar algum transporte para conseguir estudar na PUC e, a partir desse ponto, analisar quais as preferências e motivações que resultam na escolha do transporte hipotético A sobre o transporte hipotético B.

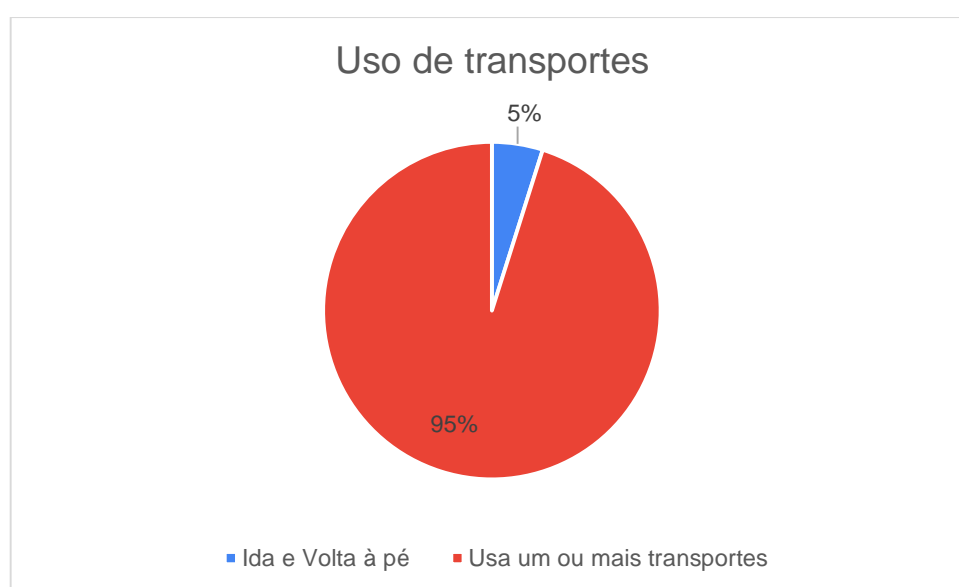


Gráfico 4: Uso de transportes.

4.2 Descrição e análise dos resultados

O questionário foi gerado e formatado na plataforma Google Formulários com todas as perguntas em múltipla escolha e com possibilidade de mais de uma resposta, menos a pergunta 10. O primeiro tema a ser abordado foi qual transporte mais utilizado pelos alunos para irem a faculdade. Isso é relevante para a faculdade e o estado começarem a entender o comportamento dos alunos e quais estratégias de planejamento urbano voltado para transportes pode beneficiar o corpo estudantil da PUC. Considerando a 1ª pergunta a exposta no gráfico 5 a seguir, foram obtidas as seguintes respostas dos participantes: 43,9% vão de ônibus e 39% vão de Carro/Moto privado, o que evidência o atual status de acessibilidade da faculdade

na visão dos alunos, visto que há um terminal de ônibus em frente à entrada/saída principal e há uma parte da rua dedicada ao desembarque e embarque de alunos que desejam utilizar serviços de transporte privados como Uber e 99.

Outro ponto a ser destacado é a utilização igualitária de Carro/Moto Particular e de Bicicletas (normal e elétrica) em 29,3% cada. Isso evidencia mais ainda a questão da acessibilidade, visto que há estacionamento na faculdade para carros e motos (pago) e 2 bicicletários (um para bicicletas normais e outro para bicicletas elétricas). Entretanto, o estacionamento para carros/motos custa em torno de 20 reais para carros e em torno de 10 para motos e ainda há a questão da lotação, fatores esses que podem ocasionar na desistência por parte dos alunos.

Por fim, vale destacar a pouca utilização do metrô por 14,6% dos alunos em razão de não haver uma estação de metrô próxima a faculdade - somente a que está com as obras paralisadas desde 2015, como já mencionado no capítulo 1 desse estudo – e a ida a pé por parte dos restantes 12,2%. É importante frisar que, em nenhuma das 41 respostas obtidas foi selecionada a opção “Van”, o que mostra que as alternativas propostas pelo autor do questionário englobam todas as necessidades dos participantes referentes a questão abordada.

1- Qual transporte você utiliza na ida para a faculdade?

41 respostas

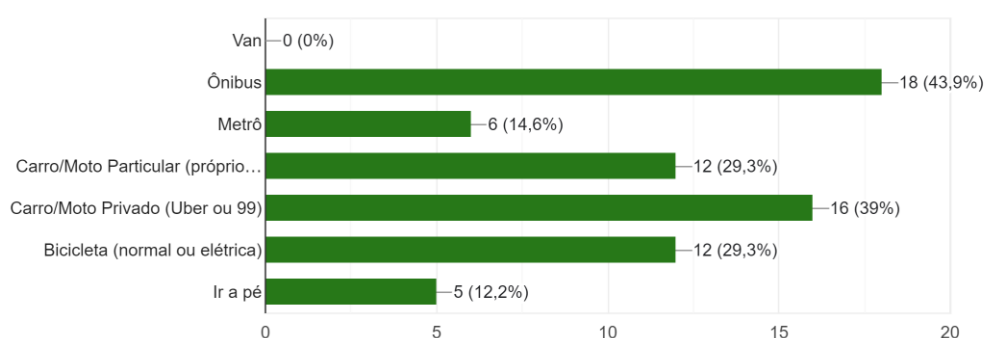


Gráfico 5: Qual transporte você utiliza na ida para a faculdade?

A segunda pergunta abordada no questionário é o complemento da primeira, uma vez que destaca quais transportes são utilizados ou não na volta dos alunos da faculdade para suas residências. Sendo a 2ª pergunta a exposta no gráfico 6 a seguir, foram obtidas as seguintes respostas: 41,5% utiliza ônibus, 29,3% utilizam tanto Carro/Moto Privado e como Bicicleta (normal e elétrica), 9,8% escolhem voltar a

pé e nenhum aluno escolheu a opção de Van. Em contrapartida, neste caso 26,8% escolheu a opção de Metrô. Isso se deve a saída dos ônibus “Metrô na Superfície” do Terminal PUC que costuma demorar menos que os ônibus comuns para sair do ponto, evidenciando a preferência pelo serviço oferecido pelo Metrô Rio. O valor pago pela utilização do metrô na superfície mais o metrô em si (R\$ 7,50 atualmente) somados ao menor tempo de espera e o conforto desses transportes podem compensar o valor da passagem (R\$ 4,30 atualmente), o tempo de espera e o desconforto dos ônibus comuns.

2- Qual transporte você utiliza na volta da faculdade?

41 respostas

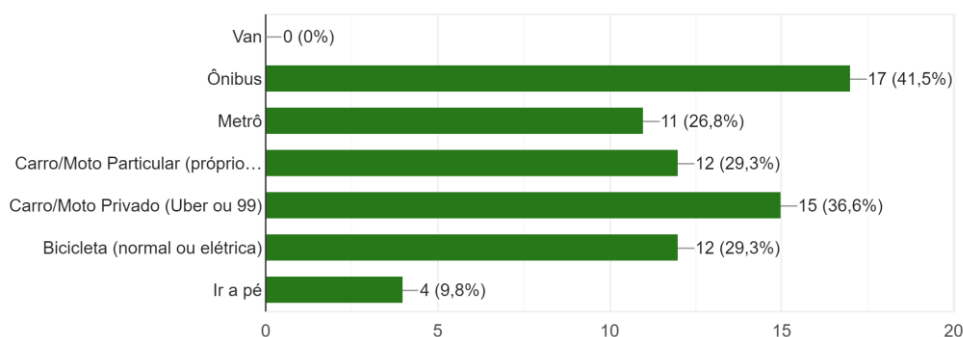


Gráfico 6: Qual transporte você utiliza na volta da faculdade?

A próxima análise é seguida por duas perguntas complementares que buscam expor quais são os meios de transportes preferidos dos alunos nos três períodos do dia (manhã, tarde e noite), tanto para ir como para voltar da faculdade. Nessa parte será desconsiderada a utilização de mais de um transporte, mesmo que o gráfico exposto obtenha respostas contendo esses dados. Isso foi feito para se obter uma amostra menor e melhor de ser visualizada.

Sendo a primeira pergunta “Qual período do dia você vai para a faculdade?”, os resultados obtidos foram os seguintes: 87,8% vão de manhã, 34,1% vão a tarde e apenas 22% vão à noite.

4- Qual período do dia você vai para a faculdade?

41 respostas

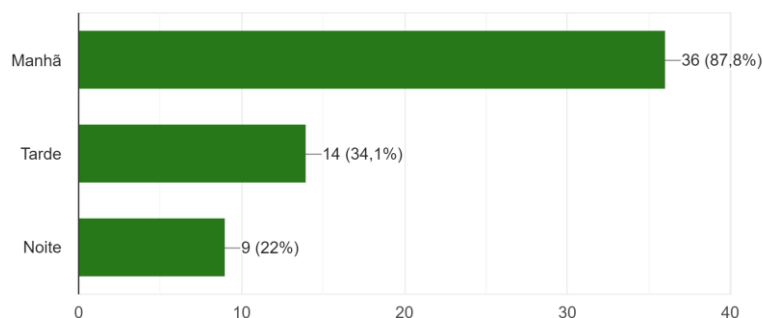


Gráfico 7: Qual período do dia você vai para a faculdade?

O propósito dessa pergunta é entender se o período do dia influencia na escolha do meio de transporte e, para isso, foi feito um cruzamento entre a pergunta acima e a planilha exportada do Google Formulários que foi filtrada e manipulada conforme necessidade do autor. Os seguintes resultados foram obtidos no período da manhã, a variar do dia: dos 18 alunos, 7 utilizam Ônibus, 7 utilizam Carro/Moto Privado, 6 utilizam Bicicleta, 3 utilizam Carro/Moto Particular e apenas 2 vão a pé. No período da tarde os seguintes resultados foram obtidos, a variar do dia: dos 14 alunos participantes, 7 utilizam Ônibus, 6 utilizam Carro/Moto Privado, 6 utilizam Bicicleta, 5 utilizam Carro/Moto Particular, 4 utilizam Metrô e apenas 3 vão a pé. Já no período da noite, os seguintes resultados foram obtidos, a variar do dia: dos 9 alunos participantes, 5 utilizam Ônibus, 5 utilizam Carro/Moto Particular, 4 utilizam Carro/Moto Privado, 3 utilizam Metrô, 2 utilizam Bicicleta e apenas 1 vai a pé.

A segunda pergunta é “Qual período do dia você volta da faculdade?” e os resultados principais obtidos foram: 31,7% volta da faculdade ainda de manhã, 65,9% volta à tarde e 51,2% volta à noite, como pode ser observado no gráfico abaixo:

5- Qual período do dia você volta da faculdade?

41 respostas

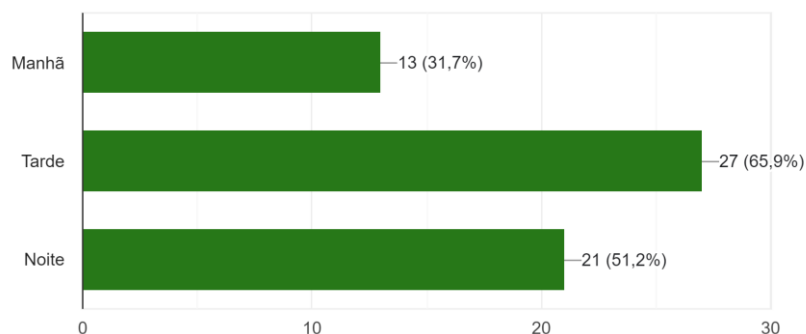


Gráfico 8: Qual período do dia você volta da faculdade?

Utilizando-se da mesma planilha citada anteriormente e desconsiderando a utilização de uma de um transporte por vez, foi possível observar que dos 13 alunos que voltam da faculdade de manhã, 6 utilizam Carro/Moto Privado, 6 utilizam Carro/Moto Particular, 4 utilizam Bicicleta, 3 utilizam Ônibus, apenas 2 utilizam o Metrô e apenas 2 vão a pé. Em relação ao período da tarde, dos 27 alunos que voltam da faculdade a tarde, 14 utilizam Ônibus, 11 utilizam Carro/Moto Privado, 9 utilizam Bicicleta, 7 utilizam Carro/Moto Particular, 4 utilizam Metrô e apenas 2 vão a pé. Já no período da noite, dos 21 alunos que voltam a noite, 9 utilizam Ônibus, 9 utilizam Carro/Moto Privado, 7 utilizam Carro/Moto Particular, 4 utilizam Bicicleta, 3 utilizam o Metrô e apenas 2 voltam a pé.

Pode-se observar que, considerando a Ida e a Volta, os meios de transporte mais utilizados são o Ônibus, seguido pelo Carro/Moto Particular e Privado e a Bicicleta (normal ou elétrica). É possível entender tais preferências, uma vez que são os transportes mais confiáveis para os alunos nos quesitos tempo, acessibilidade e segurança. Ainda, como não há estação de Metrô próximo a área da Gávea onde fica a faculdade e ela se encontra num bairro de acesso limitado, fica visível o porquê da escolha dos participantes. Outro ponto que vale ser ressaltado é a utilização de Bicicleta ser maior nos períodos da manhã e da tarde. Isso claramente se deve em razão do quesito segurança, visto que a área da PUC à noite é bastante perigosa por haver pouca ou nenhuma movimentação e sinalização na pista, pouca ou nenhuma segurança e por ser escura.

As próximas análises serão focadas exclusivamente nas principais motivações e as ordens de preferências escolhidas pelos alunos como sendo as mais cruciais no momento de decidir qual transporte utilizar em determinado período e dia. Ou seja, para responder o pedido “Dentre as opções abaixo, escolha em ordem de importância quais fatores te levam a escolher um meio de transporte em detrimento de outro:” do questionário, os participantes tiveram que pensar minuciosamente nas suas dores e necessidades e escolher o que mais os motiva. Sendo assim, as principais motivações escolhidas para análise são: segurança, custo, trajeto, proximidade, conforto, horário e clima tempo. Os resultados obtidos foram: a maior preferência escolhida pelos participantes foi o quesito Horário, seguido por Custo, depois Segurança, Conforto e Clima Tempo de forma igualitária e, por fim, Trajeto e Proximidade como os menos escolhidos.

Tal distribuição pode ser compreendida se for considerado o contexto carioca de acessibilidade e mobilidade urbana, assim como a qualidade e custo dos diversos transportes disponíveis. O que se quer dizer com isso é que os alunos parecem mais preocupados com a questão de serem pontuais perante as aulas para não receberem falta total ou parcial de horas, de utilizarem o transporte com menor custo monetário ou maior custo-benefício, em razão de que estudantes muitas vezes não possuem renda própria e precisam economizar (até mesmo aqueles com uma condição confortável). Outro ponto relevante é que eles priorizam segurança, conforto e clima tempo numa proporção bastante parecida. Isso pode ser em razão de que esses quesitos andam de mãos dadas. Por exemplo, se um aluno vai para a faculdade num dia de chuva, ele irá priorizar um transporte em detrimento do outro primeiramente pelas condições climáticas e após descartar as opções mais inviáveis (ex's: bicicleta, ir a pé e metrô), ele irá decidir entre aqueles transportes mais seguros e confortáveis para a situação que se encontra, que podem ser um ônibus ou um carro particular/privado. Em relação aos quesitos Trajeto e Proximidade, que foram os menos escolhidos entre os participantes, pode-se avaliar que existe uma certa irrelevância entre os alunos, uma vez que 90% dos participantes residem na Zona Sul e os transportes mais usados são ônibus, carros e motos particulares/privados. Ou seja, o trajeto e a proximidade são consideravelmente os mesmos para todos, vide as limitadas linhas de metrô e ônibus, assim como os caminhos que os serviços de transporte percorrem. Ainda, vale destacar que a

localização da PUC, por ser relativamente próxima de todos os bairros da Zona Sul, não tem tanto impacto assim nesses quesitos.

Por mim, o autor ressalta a grande variedade de respostas representada pela distribuição dos votos na tabela abaixo em todos os quesitos. Isso demonstra claramente como as opiniões dos alunos podem divergir bastante e ao mesmo tempo tornar os resultados próximos entre si (coluna por coluna).

Tabela 1: Preferências e Motivações – GERAL.

Preferências e Motivações - GERAL							
Grau	6- Segurança	6- Custo	6- Trajeto	6- Proximidade	6- Conforto	6- Horário	6- Clima Tempo
mais importante: 7	10	6	4	7	10	12	8
6	2	3	7	4	1	5	4
5	2	8	3	2	2	5	4
4	11	7	7	8	12	6	9
3	5	5	8	7	5	3	2
2	5	7	7	5	4	7	7
menos importante: 1	6	5	5	8	7	3	7

Após analisar os dados gerais, o autor decidiu realizar uma análise mais profunda do assunto e decidiu relacionar os resultados desse último questionamento com o perfil dos participantes, mais especificamente o gênero deles, e foram obtidas as seguintes respostas: a maior preferência escolhida pelo público masculino foram pelos quesitos Horário e Custo, seguidos por Trajeto e depois Segurança. Por fim, foram escolhidos no mesmo grau os quesitos Proximidade, Conforto e Clima Tempo. Para analisar os alunos, o autor se baseou também na própria experiência vivida diariamente, nas conversações tidas com outros alunos ao longo dos seus 8 anos de faculdade e no fato de ser também parte do público masculino. Tal posicionamento permitiu supor que os homens costumam ser mais práticos e inconsequentes, vide as preferências focadas no custo e no horário em detrimento da segurança e do conforto, por exemplo, mesmo que seja de conhecimento geral que o Rio de Janeiro é o terceiro estado brasileiro mais perigoso no que diz respeito a violência (Valor Econômico, 2023).

Em contra partida, as respostas do público feminino foram as seguintes: a maior preferência escolhida foi pelo quesito Segurança, que possui grau de importância média para alta com somatório de 16 votos entre os 19 votos possíveis. Tal discrepância de votos com os alunos homens é vital para entender como o contexto de violência, assédio e afins impactam no dia a dia das alunas. Enquanto é nítido que os homens podem se dar o luxo de abrirem mão de sua segurança como

prioridade, é tão nítido quanto as mulheres se veem reféns do exato oposto: segurança como máxima prioridade. Segundo uma pesquisa realizada pelo Instituto Patrícia Galvão em 2019, 97% das mulheres que participaram relataram já terem sofrido assédio em meios de transporte, assim como 46% não se sentem confiantes para usar meios de transporte sem sofrer assédio e 71% conhece alguma mulher que já sofreu assédio em espaço público. Maiores informações podem ser observadas no gráfico abaixo:

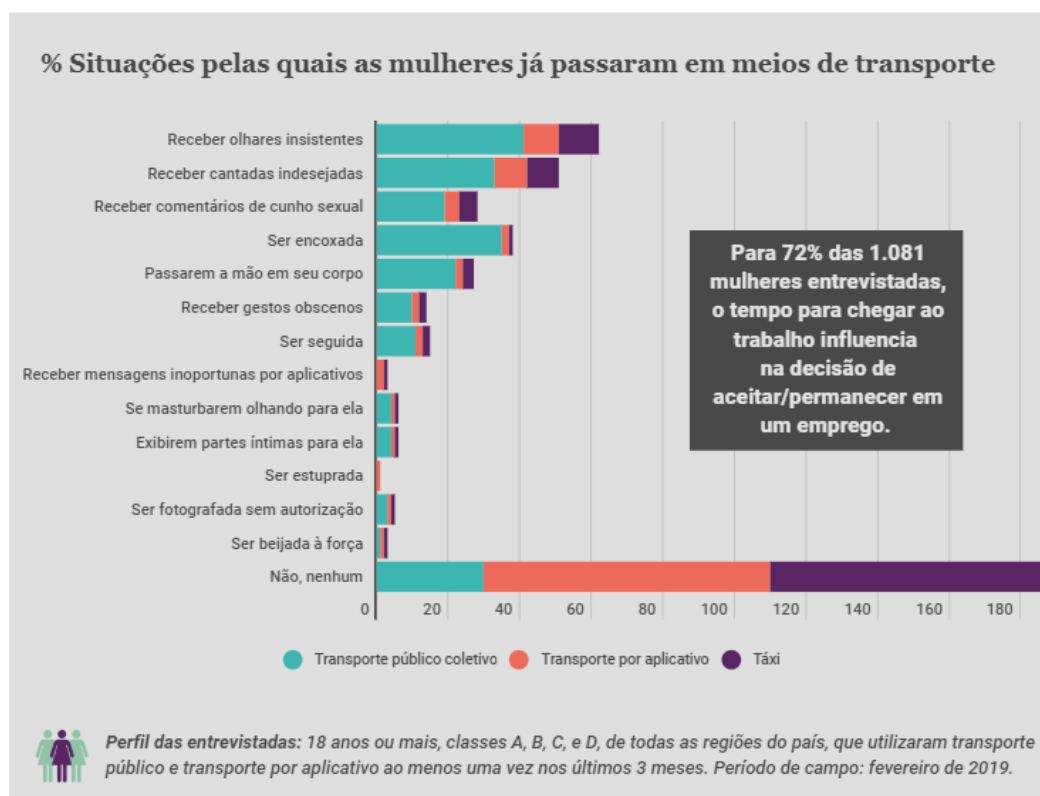


Gráfico 9: % Situações pelas quais as mulheres já passaram em meios de transporte.

Seguindo em frente, no mesmo grau de importância e com menos votos distribuídos na parte de cima da coluna, tem-se o quesito Horário. Como mostra o gráfico acima, para 72% das mulheres entrevistadas, o tempo para chegar ao trabalho influencia na decisão de aceitar/permanecer em um emprego. Tal informação pode ser facilmente transportada para o contexto universitário, visto que boa parte das mulheres, senão a maioria, que participaram do questionário do autor estagiam/já estagiaram e algumas já estão formadas e com emprego, e, o autor já ouviu de várias delas sobre o receio de utilizarem ônibus, metrô e Uber/99Taxi. Em relação aos quesitos Custo, Trajeto, Proximidade, Conforto e Clima Tempo, pode-se observar que foram escolhidos com o mesmo grau de importância,

independentemente da distribuição dos pontos em suas colunas. Tais quesitos podem ser considerados de certa forma irrelevantes perante à segurança e horário, considerando o poder aquisitivo geral das alunas participantes, a mobilidade urbana de transportes, a baixa qualidade padrão desse serviço e as linhas limitadas de ônibus e metrô. Por último, foram escolhidos os quesitos Custo e Trajeto, que novamente podem ser explicados pela questão da mobilidade urbana carioca, as opções disponíveis para alunas com poder aquisitivo médio/alto e a prioridade altíssima do quesito Segurança.

Tabela 2: Preferências e Motivações – Feminino

Preferências e Motivações - Feminino							
Grau	6- Segurança	6- Custo	6- Trajeto	6- Proximidade	6- Conforto	6- Horário	6- Clima Tempo
mais importante: 7	8*	1	2	3	5	5	5
6	1	0	3	2	0	2	1
5	1	5	1	1	1	2	2
4	6	4	5	5	8	5	7
3	1	3	1	2	1	1	0
2	0	5	5	3	1	3	1
menos importante: 1	1	1	2	3	2	1	2

Tabela 3: Preferências e Motivações – Masculino

Preferências e Motivações - Masculino							
Grau	6- Segurança	6- Custo	6- Trajeto	6- Proximidade	6- Conforto	6- Horário	6- Clima Tempo
mais importante: 7	3	5	2	3	5	7	3
6	1	3	4	2	1	3	3
5	1	3	2	1	1	3	2
4	5	3	2	3	3	1	2
3	4	2	7	5	4	2	2
2	5	2	2	2	3	4	5
menos importante: 1	3	3	3	5	5	2	5

Por fim, a última pergunta do questionário é referente aos alunos bolsistas da PUC-Rio, cuja pergunta é “Você é bolsista?” e o resultado obtido foi o seguinte: 80% do participantes não é bolsista e apenas 20% dos participantes são bolsistas. Dentre eles, estão os bolsistas parciais e totais, o que certamente influencia o resultado se juntarmos tal informação com o fato de que a maioria dos respondentes são de classe média e classe média-alta. Ou seja, é seguro dizer que os bolsistas que responderam o questionário não são os bolsistas que necessitam essencialmente de uma bolsa para poderem estudar na PUC.

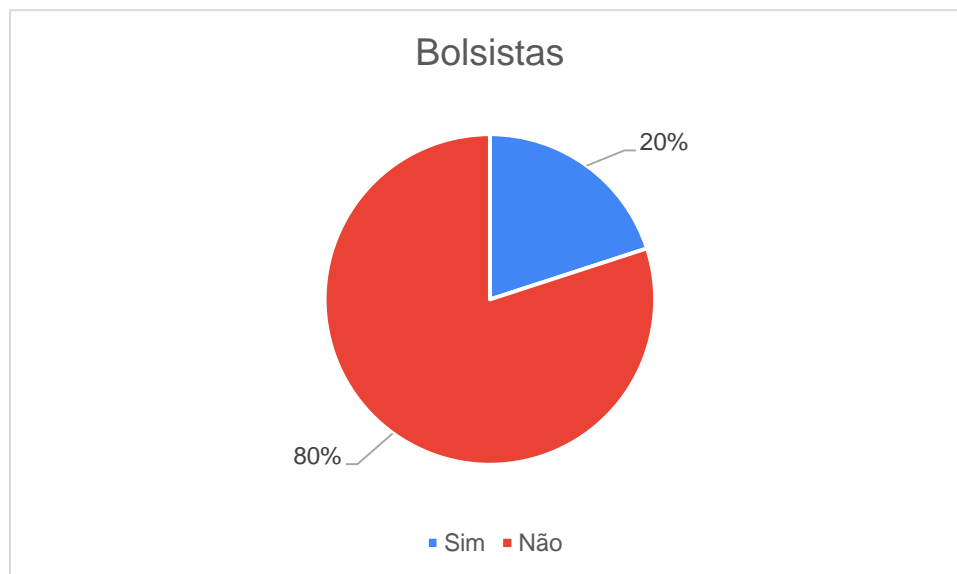


Gráfico 10: Bolsistas.

A finalidade dessa pergunta é poder analisar, mesmo que de forma superficial, se há ou não uma variação de preferências e motivações entre bolsistas e não bolsistas. Para isso, foi feita uma manipulação da planilha exportada do Google Formulários e foram criadas duas tabelas que representam de forma mais detalhada essas preferências. Em relação aos bolsistas, a ordem de preferência se exaltou da seguinte maneira: Horário em primeira, seguido de Segurança, Custo, Trajeto, Proximidade e Conforto, e, por último, Clima Tempo. Com essa distribuição é possível observar que para esse grupo a questão da pontualidade é basicamente o único ponto importante, visto que, na teoria, são alunos que tem mais a perder caso cheguem atrasados e/ou falem aulas. Além disso, é plausível considerar que, mesmo não sendo os bolsistas de menor poder aquisitivo, ainda são aqueles que veem o dinheiro com mais valor que os não bolsistas. Pois, os bolsistas tem pré-requisitos para manterem a % de desconto na mensalidade, o que faz com que as outras questões mencionadas no questionário percam importância de frente com a questão do Horário.

Por outro lado, os resultados obtidos dos não bolsistas foram: Segurança e Horário como os quesitos mais importantes. Em relação ao horário, é plausível afirmar que novamente possui relação com a questão da pontualidade (atrasos e faltas). Já em relação a segurança, por mais que esteja em primeiro lugar, os votos foram mais distribuídos e concentrados na parte de baixo da coluna, o que mostra que não é algo definitivamente mais importante para todos. Seguindo em frente,

tem-se os quesitos Custo, Trajeto, Conforto e Clima Tempo com importância bastante similares, visto que estão mais presentes do meio para baixo da tabela e suas respectivas colunas. Ainda, essa similaridade é vista também em razão da distribuição das respostas que é bastante igualitária em cada coluna. Por fim, o quesito menos importante é a questão da Proximidade, o que pode ser explicado novamente pela mobilidade urbana dos transportes, dentro outros, citados anteriormente.

Tais análises são importantes para se ter uma maior noção de quais são as preferências dos bolsistas (de baixo ou médio/alto poder aquisitivo) e o que os motiva a escolher um transporte em detrimento do outro, visto que os bolsistas no geral são aqueles alunos que necessitam ou fazem por merecer um desconto na mensalidade e que, na teoria, possuem um apreço maior pelo dinheiro gasto por si próprios. Tal fator pode ser considerado como crítico na escolha de um transporte para ser usado diariamente.

Tabela 4: Preferências e Motivações – Bolsistas

Preferências e Motivações - Bolsistas							
Grau	6- Segurança	6- Custo	6- Trajeto	6- Proximidade	6- Conforto	6- Horário	6- Clima Tempo
mais importante: 7	1	1	2	2	2	5	1
6	1	1	0	1	0	1	1
5	1	0	1	0	0	0	1
4	3	4	2	2	3	1	0
3	0	0	1	3	0	0	0
2	1	1	2	0	0	0	2
menos importante: 1	1	1	0	0	3	1	2

Tabela 5: Preferências e Motivações – Não Bolsistas

Preferências e Motivações - Não Bolsistas							
Grau	6- Segurança	6- Custo	6- Trajeto	6- Proximidade	6- Conforto	6- Horário	6- Clima Tempo
mais importante: 7	9	5	2	5	8	7	7
6	1	2	7	3	1	4	3
5	1	8	2	2	2	5	3
4	7	3	5	6	9	5	9
3	5	5	7	4	5	3	3
2	4	6	5	5	4	7	3
menos importante: 1	5	4	5	8	4	2	5

5 Conclusões e recomendações para novos estudos

Este trabalho pretendeu investigar e mostrar as principais motivações e preferências dos alunos da PUC-Rio no que diz respeito a escolha de transportes para ir e voltar da faculdade, identificando características particulares desses alunos e o que os levam a tomar essa decisão diariamente. Tais influências e suas relações com o corpo estudantil sempre foi deixado de lado tanto pela faculdade como pelos governos, sejam eles municipais, estaduais e federais, vide a escassez de artigos e estudos.

Para aprofundar a análise pretendida, buscou-se entender mais sobre o comportamento do consumidor no que diz respeito aos serviços de transporte e como ele pode ser usada para entender melhor o assunto. Com isso, foi possível entender o pensamento que os alunos teriam ao responder as perguntas do questionário. Para compreender mais adequadamente o porquê do comportamento desses alunos, foram tratados os temas de necessidades, dores e objetivos do consumidor, o que permitiu que padrões e tendências fossem observados posteriormente. Por fim, procurou-se entender sobre percepção e atitude do consumidor, mais especificamente voltados para o serviço de transporte e como as necessidades, dores e os objetivos do público-alvo desse estudo afetam as suas percepções e atitudes perante os meios de transporte disponíveis no Rio de Janeiro.

Para atingir os objetivos pretendidos, foi realizada uma pesquisa quantitativa por meio de um questionário, o qual foi realizado pela plataforma Google Formulários, obtendo 41 respostas referentes a gênero, localidade e idade diferentes, o que fez com que a análise tivesse a diversidade planejada nas respostas. Todas as perguntas e afirmações do questionário eram múltiplas escolhas, com permissão de escolha de mais de uma resposta, e o tratamento do resultado foi feito pelo método de análise de frequência e manipulação de dados extraídos da plataforma.

Dentre as principais questões abordadas, destaca-se a variação mínima entre períodos do dia no que diz respeito aos transportes escolhidos pelos participantes. Visto que os transportes e trajetos disponíveis são limitados, as respostas ficaram concentradas em ônibus, carro/moto particular e carro/moto

privados. Ou seja, os alunos mantêm o padrão de respostas se vão e voltam da faculdade ao longo de todo o dia, somente havendo alteração significativa no uso de bicicletas de manhã e à tarde, em comparação a utilização no período da noite.

Outro ponto a ser destacado é quais fatores mais influenciam diariamente – manhã, tarde e noite - na escolha de um meio de transporte em detrimento de outro. Sendo assim, os principais fatores escolhidos foram segurança, custo, trajeto, proximidade, conforto, horário e clima tempo. Os transportes inseridos no questionário como opções de respostas foram van, ônibus, metrô, carro/moto particulares (próprio ou carona), carro/moto privados (Uber ou 99táxi) e bicicleta (normal ou elétrica). Ainda sobre os transportes, também foi perguntado sobre as situações que os alunos utilizam mais de um transporte, tanto na ida como na volta da faculdade. Com isso, foi descoberto, em razão da distribuição de respostas para cada item acima nas tabelas expostas no capítulo 4, que as principais dores e motivações dos participantes foram o horário e a segurança. Se for separado por gênero, o feminino tem como prioridade a segurança e o horário, seguido do custo; enquanto o masculino tem como prioridade o custo e o horário. Esse são reflexos perfeitos de contexto vivido por homens e mulheres cariocas no que diz respeito aos transportes cariocas disponíveis.

Por fim, a última análise feita é a questão dos bolsistas e não bolsistas. De acordo com as respostas, apenas 19,5% dos participantes eram bolsistas, enquanto 80,5% era não bolsista. Tal análise foi prejudicada em razão de que os bolsistas respondentes não são aqueles que realmente necessitam de uma bolsa para estudar numa das melhores faculdades do país, o que certamente causam a manutenção de algumas análises e respostas que não faziam essa distinção. De qualquer maneira, foi possível observar que a questão da segurança não é uma prioridade para os não bolsistas, os fatores conforto e clima tempo são mais importantes para os não bolsistas e a questão da proximidade bem menos importante para eles, ficando em último lugar.

5.1 Sugestões e recomendações para novos estudos

Considerando as possíveis utilidades desse estudo para o futuro, essa linha de estudo pode ser desenvolvida de modo a beneficiar os milhares de alunos de escola e faculdades do país. Pois, se os governos municipais, estaduais e federal entenderem quais são as dores e as necessidades desses alunos, o planejamento urbano de meios de transporte se torna mais realista e não meramente em “ter” transportes disponíveis sem que os usuários sejam considerados.

Finalmente, pode haver novos estudos relacionados a este tema de uma forma mais aprofundada como procurar, dentro de cada região, bairro ou estado, os principais fatores que afetam o dia a dia dos alunos nessa questão. Ainda, pode ser válido para se descobrir novos fatores que motivam e influenciam na percepção e atitudes desses alunos perante a escolha dos meios de transporte. Tal aprofundamento e busca é de extrema importância em razão da escassez de estudos sobre o tema.

6 Referências Bibliográficas

ARAUJO, Pedro. Estudo mostra que 11% dos moradores do Rio perdem mais de duas horas em trajetos feitos em transportes públicos. **G1**. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/01/26/estudo-mostra-que-11percent-dos-moradores-do-rio-perdem-mais-de-duas-horas-em-trajetos-feitos-em-transportes-publicos.ghtml>. Acesso em: 03/05/2024.

DESAFIOS e inovações na mobilidade urbana do Rio de Janeiro. **Diário Carioca**. Disponível em: <https://www.diariocarioca.com/rio-de-janeiro/desafios-e-inovacoes-na-mobilidade-urbana-do-rio-de-janeiro/>. Acesso em: 03/05/2024.

KOTLER, Philip & KELLER, Kevin Lane. **Administração de marketing**: análise, planejamento, implementação e controle. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

METADE dos estudantes usa transporte público para chegar à **UFJF**. Disponível em: <https://www2.ufjf.br/noticias/2019/05/30/metade-dos-estudantes-usa-transporte-publico-para-chegar-a-ufjf/>. Acesso em: 04/05/2024.

MOBILIDADE Urbana no Brasil. **Brasil Escola**. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/mobilidade-urbana-no-brasil.htm>. Acesso em: 04/05/2024.

OS ESTADOS mais perigosos do Brasil, segundo o Atlas da Violência 2013. **Valor Econômico**. Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2023/12/06/os-estados-mais-perigosos-do-brasil-segundo-o-atlas-da-violencia-2013.ghtml>. Acesso em: 04/05/2024.

PIRÂMIDE de Maslow. **Mamtra**. Disponível em: <https://mamtra.com.br/a-hierarquia-das-necessidades-de-maslow/>. Acesso em: 06/05/2024.

ROSA, Victoria Nogueira. Moradores da Gávea e estudantes pedem retomada das obras do metrô. **O Globo**. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2022/05/moradores-da-gavea-e-estudantes-pedem-retomada-das-obras-do-metro.ghtml>. Acesso em: 06/05/2024.

SCHIFFMAN, Leon G. & KANUF, Lesie Lazar. **Comportamento do Consumidor**. Sexta. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Editorea S.A., 2000. Disponível em: https://www.academia.edu/26929911/COMPORTAMENTO_DO_CONSUMIDO R. Acesso em: 06/05/2024.

SOLOMON, Michael R. **Comportamento do Consumidor**: Comprando, possuindo e sendo. 11. ed. Porto Alegre: Bookman, 2016.

UMA ESCALA de soma constante pode ajudá-lo a medir a importância de diferentes atributos. **LinkedIn**. Disponível em:

[https://www.linkedin.com/advice/1/how-can-you-use-constant-sum-scale-gather-accurate-](https://www.linkedin.com/advice/1/how-can-you-use-constant-sum-scale-gather-accurate-crqsc?lang=pt&originalSubdomain=pt#:~:text=Uma%20escala%20de%20soma%20constante%20pode%20ajud%C3%A1%2Dlo%20a%20medir,um%20produto%2C%20servi%C3%A7o%20ou%20experi%C3%Aancia)

[crqsc?lang=pt&originalSubdomain=pt#:~:text=Uma%20escala%20de%20soma%20constante%20pode%20ajud%C3%A1%2Dlo%20a%20medir,um%20produto%2C%20servi%C3%A7o%20ou%20experi%C3%Aancia](https://www.linkedin.com/advice/1/how-can-you-use-constant-sum-scale-gather-accurate-crqsc?lang=pt&originalSubdomain=pt#:~:text=Uma%20escala%20de%20soma%20constante%20pode%20ajud%C3%A1%2Dlo%20a%20medir,um%20produto%2C%20servi%C3%A7o%20ou%20experi%C3%Aancia). Acesso em: 06/05/2024.