

Diagnóstico da Qualidade do Transporte Coletivo para a Comunidade Acadêmica da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC)

*Quality Diagnosis of Public Transport for the Academic Community of the State
University of Santa Catarina (UDESC) Based In Balneário Camboriú, SC*


*Diagnostico de Calidad del Transporte Publico para la Comunidad Académica de la
Universidad Estatal de Santa Catarina (UDESC) Con Sede en Balneário Camboriú, SC*

Autoria

Ana Carolina dos Santos Medeiros

 Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC)

 ana.cdsm@edu.udesc.br

 <https://orcid.org/0009-0000-0232-199X>

Lais Correa Oliveira

 Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC)

 lais.oliveira0988@edu.udesc.br

 <https://orcid.org/0009-0006-6453-3641>

RESUMO

Objetivo: Este estudo analisa a ineficiência do transporte coletivo universitário para atender a demanda da comunidade acadêmica da Universidade do Estado de Santa Catarina localizada em Balneário Camboriú. **Originalidade:** A motivação para realização do diagnóstico está frente aos desafios de permanência estudantil ocasionados pela dificuldade de deslocamento, atrasos da rota do ônibus do transporte coletivo e incompatibilidade de horários com a dinâmica acadêmica. **Metodologia:** Foi realizada pesquisa de abordagem quantitativa-qualitativa por meio de formulário online com a ampla participação do corpo estudantil, docente e técnico da universidade. **Resultados:** Os resultados indicam que 100 de 266 dos entrevistados não utilizam o transporte coletivo como meio de acesso à universidade, essa disparidade sugere uma lacuna significativa entre a oferta de transporte público e a adesão por parte da comunidade acadêmica. Em paralelo, 48% da comunidade acadêmica não utiliza o transporte coletivo tem como razão a incompatibilidade de itinerários e horários com a rotina da universidade. **Contribuição:** Conclui-se que a adoção de medidas tecnológicas pode mitigar as dificuldades do acesso ao transporte coletivo para a universidade, como a disposição de linha exclusiva, implementação de corredores para ônibus e articulação com municípios do entorno para oferta de transporte regionalizado.

Palavras-Chave: Transporte Coletivo, Qualidade do Transporte Coletivo, Acesso à Universidade, Transporte Universitário.

ABSTRACT

Objective: This study analyzes the inefficiency of the university's public transportation system in meeting the demand of the academic community at the State University of Santa Catarina, located in Balneário Camboriú. **Originality:** The motivation for conducting this diagnosis stems from the challenges to student retention caused by difficulties in commuting, delays in public transportation routes, and schedule incompatibility with academic dynamics. **Methodology:** A quantitative-qualitative research approach was used through an online questionnaire with broad participation from the student, faculty, and technical staff of the university. **Results:** The results indicate that 100 out of 266 respondents do not use public transportation to access the university. This disparity suggests a significant gap between the supply of public transportation and its adoption by the academic community. In parallel, 48% of the academic community cites incompatibility between routes and schedules and their university routine as the reason for not using public transportation. **Contribution:** It is concluded that the adoption of technological measures can mitigate the difficulties of accessing public transportation to the university, such as the provision of exclusive bus lines, the implementation of bus corridors, and coordination with surrounding municipalities to offer regionalized transportation.

Keywords: Public Transportation, Quality of Public Transportation, Access to University, University Transportation.

RESUMEN

Objetivo: Este estudio analiza la ineficiencia del sistema de transporte público de la universidad para satisfacer la demanda de la comunidad académica en la Universidad Estatal de Santa Catarina, ubicada en Balneário Camboriú. **Originalidad:** La motivación para realizar este diagnóstico proviene de los desafíos para la retención estudiantil causados por dificultades en el desplazamiento, retrasos en las rutas de transporte público e incompatibilidad de horarios con la dinámica académica. **Metodología:** Se utilizó un enfoque de investigación cuantitativo-qualitativo a través de un cuestionario en línea con amplia participación del estudiantado, el profesorado y el personal técnico de la universidad. **Resultados:** Los resultados indican que 100 de los 266 encuestados no utilizan el transporte público para acceder a la universidad. Esta disparidad sugiere una brecha significativa entre la oferta de transporte público y su adopción por parte de la comunidad académica. Paralelamente, el 48% de la comunidad académica cita la incompatibilidad entre rutas y horarios y su rutina universitaria como la razón para no utilizar el transporte público. **Contribución:** Se concluye que la adopción de medidas tecnológicas puede mitigar las dificultades de acceso al transporte público a la universidad, como la dotación de líneas exclusivas de buses, la implementación de corredores de buses y la coordinación con municipios aledaños para ofrecer transporte regionalizado.

Palabras clave: Transporte Publico. Calidad del Transporte Publico. Acceso a la Universidad. Transporte Universitario.

■ INTRODUÇÃO

A política urbana segue a primazia de organizar o território a fim de promover o desenvolvimento socioambiental. É com a regulação do uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, do interesse social, da segurança e do bem-estar dos cidadãos aliado ao equilíbrio ambiental, que a legislação brasileira estabelece diretrizes gerais da política urbana (Brasil, 2001). Os objetivos da legislação estão orientados para a garantia do direito a cidades sustentáveis, a gestão democrática para os projetos de desenvolvimento urbano, a cooperação entre os níveis de governos e setores da sociedade, o planejamento orientado para o desenvolvimento, e a oferta de equipamentos urbanos e comunitários. Com estas diretrizes é possível traçar ações e objetivos para a consecução do desenvolvimento urbano brasileiro. Na concepção do direito a cidades sustentáveis, tem-se como norte a garantia do direito à terra, moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer (Brasil, 2001). Para tanto, se faz necessário compreender a dinâmica dos territórios que desenvolverão a política urbana a fim de cumprir dispositivos da legislação brasileira, dentre eles o eixo fundamental é a estimativa populacional da localidade. O número de habitantes da cidade que se pretende executar a política urbana é peça fundamental para atender os anseios da população, entender quantos são e como vivem poderá promover a eficiência da política. Segundo pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, no XIII Recenseamento Geral do Brasil, mais conhecido como Censo 2022, o estado de Santa Catarina foi o segundo com maior crescimento populacional desde a última pesquisa realizada em 2010 (Correia, 2022). Outrossim, o crescimento populacional ocasiona grandes desafios para o planejamento urbano, momento em que a gestão pública precisa reestruturar atores e estratégias para melhor conduzir as políticas de mobilidade urbana. Políticas como a lei nº. 10.257 de 2001 que institui o Estatuto das Cidades³, estabelecendo normas para regular a propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental (Brasil, 2001).

Como também, adotar as diretrizes postas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída através da lei nº. 12.587 de 2012 (Brasil, 2012). Estas e outras normas, qualificam as posições que estados e municípios devem tomar para formular e implementar políticas de mobilidade urbana, com fim de promover o desenvolvimento sustentável e democratizar o acesso à cidade para toda população. Apesar da qualidade legislativa do direito brasileiro em melhor estruturar o aparato das normas, permanece um déficit na aplicação delas. Pode-se supor que a distância da população na formulação e implementação das políticas, seja fator determinante para falha na efetivação das metas estipuladas por planos de mobilidade, entre outras normativas. Cabe ressaltar que há obrigação do poder público em viabilizar a participação popular através de audiências públicas. Entretanto, baixa é a real participação da comunidade, tornando-a mercê das decisões tomadas por grupos políticos. Como consequência, a baixa participação popular no

ciclo de políticas públicas colabora para a ampliação das desigualdades no Brasil. Uma vez que a distância do poder público com o grupo-alvo de suas políticas, gera uma assimetria na efetivação delas, tornando-as contrárias da realidade local.

No que tange ao direito ao transporte e aos serviços públicos, a legislação preza pela oferta de serviços adequado aos interesses e necessidades da população (Brasil, 2001). Com isso, abre-se o caminho que trata da concepção do direito ao transporte, relacionado à mobilidade urbana – como os meios e as capacidades para acessar os serviços do território, seja a pé, de bicicleta, de carro, de ônibus, dentre outros. Isto é, traz à luz a organização do espaço urbano no deslocamento diário realizado por indivíduos nas condições individuais e coletivas para acessar os serviços públicos e privados de acordo com cada modal. Estes deslocamentos são realizados em suas atividades de estudo, trabalho, lazer e outras dentro das áreas urbanas. Ante o exposto, pretende o presente trabalho analisar o uso do transporte coletivo como modal de deslocamento da comunidade acadêmica para acessar a Universidade. Como forma de identificar o tipo de deslocamento, faz-se necessário avaliar a percepção da comunidade acadêmica acerca da qualidade do transporte coletivo. Em estudo, propõe-se abordar a problemática elencada por meio de uma pesquisa exploratória quantitativa-qualitativa do tipo estudo de caso, que visa compreender a qualidade do transporte coletivo na visão da comunidade acadêmica da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) localizada no município de Balneário Camboriú/SC. A abordagem quantitativa se deu através da coleta de dados numéricos com uso de questionário *on-line* e a qualitativa com a revisão de literatura e a análise de diferentes narrativas e contextos de inserção espacial da comunidade acadêmica.

Em primeiro lugar é importante ressaltar o contexto em que a Universidade está inserida, o Centro de Educação Superior da Foz do Itajaí (CESFI), criado oficialmente em 20 de maio de 2010, é um dos exemplos mais significativos dessa expansão. Inicialmente, a UDESC instalou-se provisoriamente no centro de Balneário Camboriú, na Rua 3020, onde oferecia o curso de Administração Pública, fruto de uma parceria firmada entre a UDESC e a Prefeitura Municipal em 2004.

Esse movimento atendeu uma demanda crescente da população local, organizada pelo Movimento Universitário Popular (Movup), que mobilizou a comunidade para a criação de um centro de ensino superior público e gratuito na região da Amfri. Essa mudança, embora tenha trazido grandes avanços para a UDESC em termos de estrutura física e capacidade de atendimento, também impôs novas dificuldades para a comunidade acadêmica, especialmente no que diz respeito ao acesso ao novo campus. O deslocamento para o Bairro Nova Esperança, mais afastado do centro urbano, passou a depender de uma infraestrutura de transporte público eficiente, algo que nem sempre é garantido. Segundo Gehl (2013), a mobilidade urbana é um dos principais fatores que determinam o acesso equitativo aos espaços urbanos e a qualidade de vida em cidades em crescimento. A localização de um centro universitário fora do núcleo urbano exige um sistema de transporte coletivo que atenda às necessidades da população de forma rápida, acessível e eficiente.

Seguindo a ideia de que a mobilidade urbana é um elemento central na promoção da equidade social (Vasconcellos, 2001) constata-se que

a falta de um transporte público eficiente e acessível pode exacerbar desigualdades existentes, dificultando o acesso dos alunos às aulas e outros recursos essenciais. A realidade do CESFI reflete esse fator, pois muitos alunos enfrentam dificuldades para se deslocar até o campus, o que pode resultar em altas taxas de evasão escolar e baixa frequência. Com isso, este trabalho propõe-se responder a seguinte pergunta: qual é a avaliação da comunidade acadêmica sobre o acesso à Universidade pelo transporte coletivo?

■ REFERENCIAL TEÓRICO

Na revisão de literatura, é possível identificar o impacto da política de transporte coletivo das cidades no desempenho acadêmico de estudantes universitários (Macedo et al., 2019; Oliveira, 2023; Silva, 2022; Alcântara, Verges & Fioravanti, 2024; Limoeiro, 2020; Gonçalves & Silva, 2022). Tal como o programa Passe Livre Universitário adotado no município Itaocara-RJ, que apesar da não-responsabilidade municipal em garantir diretamente condução para o acesso à universidade, este atende a demanda de ensino de quatro cidades do entorno, sendo Campos dos Goytacazes, Itaperuna, Santo Antônio de Pádua e São Fidélis (Silva, 2022). Em pesquisa breve, é possível identificar que o tempo médio de deslocamento entre os municípios citados é de uma hora e nove minutos, destacando a distância entre os territórios.

Dentre os principais fatores da implementação da política de transporte coletivo universitário gratuito, está a garantia de acesso e permanência no ensino (Silva, 2022). Também, é possível traçar um paralelo do campo de análise do presente trabalho com as características do estudo de Silva (2022), como a política de gratuidade do transporte, o atendimento da demanda regional e o tempo de deslocamento entre municípios. Para tanto, é fundamental que os gestores públicos se aproximem dos usuários do transporte coletivo a fim de entender seus interesses e ofertar um serviço de qualidade (Macedo et al, 2019). Ressalta-se que a percepção do usuário sobre a qualidade do serviço de transporte é fundamental para a elaboração de estratégias de melhorias do sistema (Limoeiro, 2020). De modo similar, o presente trabalho propõe-se diagnosticar os interesses e condições dos membros da comunidade acadêmica acerca do uso do transporte coletivo para acessar a Universidade. Assim como Macedo et al (2019), entende-se que aproximar a escuta do usuário final do transporte coletivo, neste caso universitário, permite melhor equilíbrio na oferta da política pública. Em pesquisa realizada por Oliveira (2023) constatou-se que o menor desempenho acadêmico é característica de estudantes que possuem maior tempo de deslocamento para acessar a Universidade, encontrado no estudo como inferior em comparação aos demais colegas. Em paralelo, para Alcântara et al (2024, p. 182) “[...] questões vinculadas à mobilidade urbana refletem em sala de aula”. A questão abre a lacuna da literatura para versar de modo aprofundado sobre as influências que geram o menor desempenho acadêmico. Já que, como encontrado por Oliveira (2023), a distância e o elevado tempo de deslocamento são fatores expressivos.

A integração regional surge na literatura como preponderante para reduzir custos do transporte e ampliar o acesso à educação de ensino superior e melhorar o fluxo entre os modais (Gonçalves & Silva, 2022). Ainda,

a gratuidade do serviço de transporte coletivo incentiva o seu uso, que aliado a distribuição de linhas e itinerários que contemplem a necessidade da população, também garante o acesso à Universidade (Gonçalves & Silva, 2022). Estas características podem ser localizadas de igual modo no presente estudo, em que se destaca a necessidade de articulação de transporte regionalizado e da relevância da adoção da tarifa zero do transporte coletivo no município em que a Universidade está situada.

É com este panorama que influi a falta de transporte público adequado para os estudantes universitários, que aliado à deficiência das rotas e horários disponíveis para o deslocamento casa-universidade e trabalho-universidade, torna-se um problema significativo na acessibilidade e participação estudantil na atividade acadêmica. Esta questão pode resultar em uma série de desafios para os alunos, incluindo a dificuldade de deslocamento, atraso na chegada à aula e até mesmo comprometer o desempenho acadêmico, devido à falta de acesso confiável ao transporte público universitário. A série de questões adotadas na pesquisa foram destinadas a compreender a eficiência do transporte coletivo, o alcance, a razão da não adesão e as condições que possibilitariam a mudança do modal de transporte. Assim, é possível identificar padrões e tendências no comportamento dos participantes da pesquisa, que relatam problemas de deslocamento semelhantes.

METODOLOGIA

A metodologia adotada para o presente estudo é classificada como pesquisa exploratória quantitativa-qualitativa do tipo estudo de caso, que visa compreender a qualidade do transporte coletivo na visão da comunidade acadêmica da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) localizada no município de Balneário Camboriú/SC. A adoção da abordagem quantitativa-qualitativa se deu através da coleta de dados numéricos com uso de questionário on-line e a qualitativa com a revisão de literatura e a análise de diferentes narrativas e contextos de inserção espacial da comunidade acadêmica. A junção das abordagens possibilita maior compreensão do problema em questão, ao relacionar os dados numéricos ao discurso adotado por membros da comunidade acadêmica, foi possível traçar o padrão de deslocamento e suas razões. O questionário on-line foi estruturado em seções que buscavam entender: 1) O perfil do público-alvo (docente, discente e técnico universitário); 2) O modal utilizado para acessar a universidade (veículo individual, transporte coletivo, caronas, outros); 3) A origem e destino do deslocamento; 4) A razão para não utilizar o transporte coletivo para acessar a universidade; 5) As qualidades e dificuldades do transporte coletivo para acessar a universidade; 6) Sugestões de itinerários e horários e 7) Sugestões de mudanças para melhorar o transporte coletivo para acessar a universidade.

Para promover ampla participação da comunidade acadêmica na pesquisa, diferentes estratégias de divulgação e mobilização foram adotadas, tanto presenciais quanto digitais. De início, foi implementada uma campanha de divulgação no Centro da universidade, com a colagem de cartazes que convidavam membros da comunidade acadêmica para responder a pesquisa, elencando sua importância. Essa estratégia permite

alcançar pessoas que frequentam regularmente o Centro e que podem não ter acesso frequente à comunicação digital. No formato digital, convites para responder a pesquisa foram enviados por diferentes canais, como envio de mensagem no *WhatsApp* pessoal dos membros da comunidade, grupos *on-line* de avisos, disparo de convite no e-mail institucional, publicação nas redes sociais e site da Universidade. Ressalta-se que uma parceria foi firmada com a Direção Geral do Centro para que a pesquisa obtivesse êxito, o apoio com a divulgação e impressão de materiais foi fundamental para mobilizar a participação da comunidade acadêmica na pesquisa.

■ DIAGNÓSTICO DO TRANSPORTE

Em busca de esmiuçar todo o histórico da dificuldade enfrentada pelos alunos, nos recordamos que o transporte coletivo em Balneário Camboriú era gerido através de uma concessão a uma empresa privada, que terceirizava o serviço de transporte público. No entanto, a operadora enfrentou sérias dificuldades operacionais, alegando que a baixa adesão de passageiros inviabilizava a arrecadação necessária para manter a frota em funcionamento adequado. Este contexto de má gestão gerou um período de incertezas para membros da comunidade acadêmica que utilizavam o transporte, a linha que realizava o trajeto até a Universidade foi suspensa, evidenciando uma crise na mobilidade urbana local. A suspensão do serviço não apenas limitou o acesso da população a serviços essenciais, mas também acentuou a insatisfação e a frustração entre os cidadãos que dependiam do transporte público para acessar a Universidade. Esse cenário crítico ressalta a urgência de uma reavaliação das políticas de mobilidade, evidenciando a necessidade de um sistema mais eficiente, capaz de atender às demandas da população e garantir a continuidade do serviço público.

Durante esse período houve uma sessão ordinária na Câmara de Vereadores, onde a população teve a oportunidade de se manifestar sobre a situação. Nesse contexto, alguns dos vereadores, atentos ao papel fundamental da administração pública em situações emergenciais, demonstraram determinação em pressionar o poder executivo municipal a fim de encontrar uma solução rápida e eficiente para a crise de mobilidade urbana. Seguindo o modelo de análise das dinâmicas de gestão pública discutido por Secchi (2014), os vereadores mostraram-se engajados em pressionar a prefeitura a encontrar uma solução para a crise de mobilidade, adotando práticas de governança participativa. De acordo com o autor, uma administração pública eficaz deve estar fundamentada em decisões baseadas em evidências e na escuta das demandas sociais, reforçando a necessidade de uma gestão pública que combine a participação cidadã com ações estruturadas e bem planejadas, como forma de enfrentar emergências e promover a coesão social. Ou seja, a responsabilidade pública deve sempre priorizar o atendimento às necessidades emergentes da população, especialmente em situações de crise (Motta, 2013). Como solução, no dia 12 de junho de 2023 é implementada a Tarifa Zero no município. Isso representou um avanço significativo na promoção do acesso à mobilidade urbana para a população local, garantindo transporte gratuito e ilimitado aos usuários do sistema de transporte coletivo, reforçando o direito ao transporte como um direito social fundamental (Art.

1º). Entretanto, apesar de ser uma solução para o grande problema pungente, a efetividade da política de Tarifa Zero enfrenta desafios que impactam diretamente a experiência tanto dos usuários no geral, como principalmente dos universitários. Conforme Silva (2021, p. 68),

“o meio de transporte e as condições da viagem fazem com que o estudante enfrente a ‘roleta russa’ que se apresenta como: insegurança, veículos lotados e horários irregulares; todos esses fatores geram insatisfação, frustração e estresse.”

Essa realidade pode comprometer a qualidade do aprendizado e a capacidade profissional dos estudantes, destacando a importância de um planejamento adequado que não apenas considere a gratuidade, mas também a eficiência e a segurança do serviço. Os desafios atuais que permeiam o sistema de transporte coletivo de Balneário Camboriú incluem problemas como horários irregulares e itinerários pouco eficientes, que dificultam o acesso dos alunos ao campus e, conseqüentemente, podem levar à evasão nos cursos. A política de Tarifa Zero, embora benéfica, deve ser acompanhada de uma análise crítica e de estratégias para melhorar a qualidade do serviço. Quando se avalia o setor de transportes de mobilidade urbana, a qualidade é definida como a adequação de fatores centrais do gerenciamento do serviço às exigências e expectativas da sociedade. Esse conceito abrange diversos elementos, desde a legislação até os serviços prestados, contemplando a perspectiva de usuários, agentes públicos, acionistas e colaboradores (Lima & Ferraz, 1995). Assim, é fundamental que a gestão do transporte coletivo considere essas diferentes dimensões, garantindo que o serviço atenda não apenas as necessidades imediatas dos cidadãos, mas também as diretrizes e regulamentações que visam à eficiência e à equidade no acesso ao transporte.

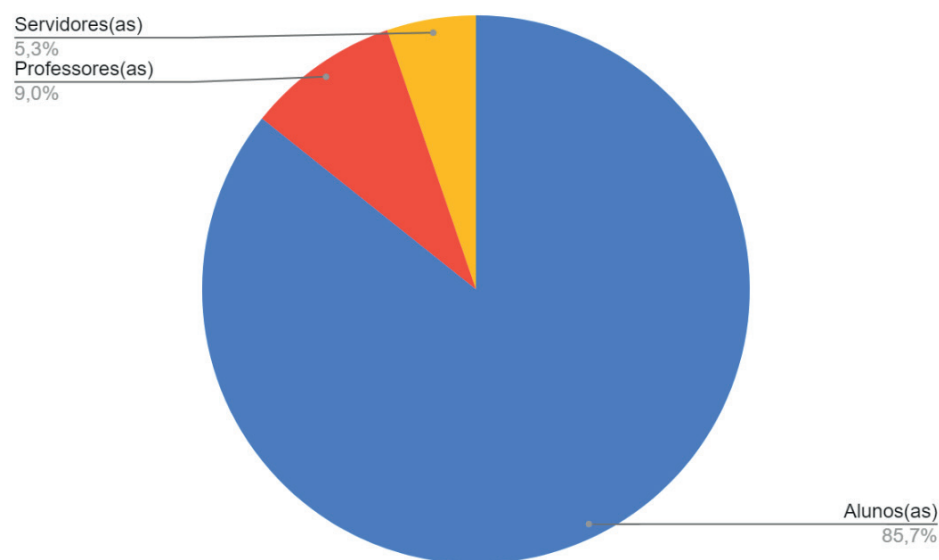
A implementação de práticas baseadas em estudos técnicos e na avaliação contínua da qualidade do serviço se torna essencial para promover uma mobilidade urbana que realmente atenda às expectativas da população, conforme enfatizado pela conclusão de Rodrigues e Sorratini, que nos lembra sobre a importância de considerar pesquisas na gestão do transporte coletivo urbano. Nesse contexto, a participação ativa de órgãos como a Autarquia Municipal de Trânsito (BC Trânsito) ganha destaque. Sua atual gestão tem se mostrado bastante interessada na utilização de estudos técnicos como ferramenta estratégica para alinhar as políticas públicas às necessidades reais dos cidadãos. Essa postura favorece um ambiente de diálogo entre a administração e a comunidade acadêmica, mantendo-se aberta para receber propostas e sugestões, demonstrando receptividade ao uso de dados técnicos para moldar uma resposta mais eficaz e coerente à realidade da mobilidade na região. Essa abordagem reforça o papel fundamental da autarquia não apenas como reguladora, mas também como parceira ativa no planejamento urbano, sendo um canal importante para melhorar a qualidade do transporte e atender às demandas populares.

RESULTADOS

A amostra final da pesquisa foi de 266 respostas, reflete a eficácia da estratégia de comunicação e marketing adotada durante o estudo, visto que o número médio de membros da comunidade acadêmica não é superior a 400 pessoas. Dos respondentes, 228 eram alunos, 24 eram professores e 14 eram servidores da universidade, conforme ilustra o Gráfico 1.

Gráfico 1

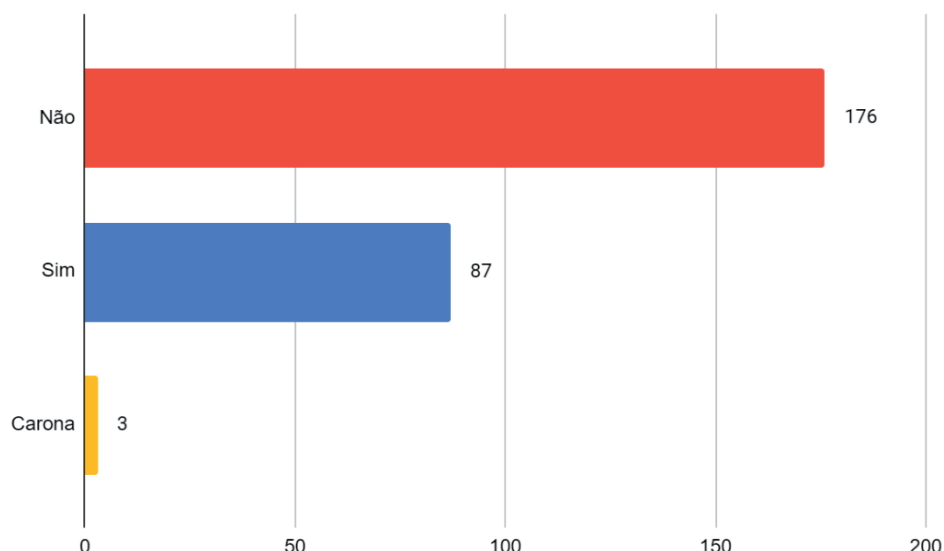
Perfil dos(as) respondentes da pesquisa



Fonte: Elaborado pelos autores à partir dos dados da pesquisa (2024)

Essa distribuição entre os diferentes grupos da comunidade universitária permite analisar as percepções e experiências em relação ao transporte público de forma abrangente. Com base nas respostas coletadas, é evidente que a questão do transporte coletivo para acessar a universidade é um tópico de grande relevância.

Isso porque dos 266 participantes, 32,7% afirmaram utilizar o transporte coletivo como meio de acesso à universidade. Essa disparidade sugere uma lacuna significativa entre a oferta de transporte público e a adesão por parte dos membros da comunidade acadêmica. Nesta questão surge a resposta “carona” como forma de chegar até a Universidade, apesar do baixo valor, abre caminho para discutir a promoção de caronas entre os membros da comunidade nas atividades universitárias.

Gráfico 2:*O uso do transporte coletivo para acessar a Universidade***Fonte:** Elaborado pelos autores a partir dos dados da pesquisa (2024)

Ao investigar os motivos do não uso do transporte coletivo, dois principais fatores emergiram como os mais citados. Em primeiro lugar, 110 dos entrevistados indicaram que possuem veículo próprio como meio de transporte, o que sugere uma preferência pelo conforto e conveniência oferecidos pelo transporte individual. Em segundo lugar, 100 participantes apontaram a incompatibilidade de itinerários e horários como um obstáculo significativo para o uso do transporte coletivo, indicando que as rotas existentes não atendem adequadamente às necessidades dos usuários. Ressalta-se desta forma que, caso houvesse a oferta de um transporte público, gratuito e que coincidissem com a demanda do estudante, a escolha seria inversa, optaria pelo transporte coletivo e não o transporte individual. Por exemplo, se observa que entre os participantes que não utilizam o transporte coletivo, uma parcela significativa, representada por 110 respostas, prefere utilizar veículo próprio, como carro, moto e bicicleta, para acessar à universidade. Em contrapartida, apenas 3 participantes declararam receber carona, indicando que, apesar da possibilidade de compartilhar carros, a integração entre os alunos não acontece.

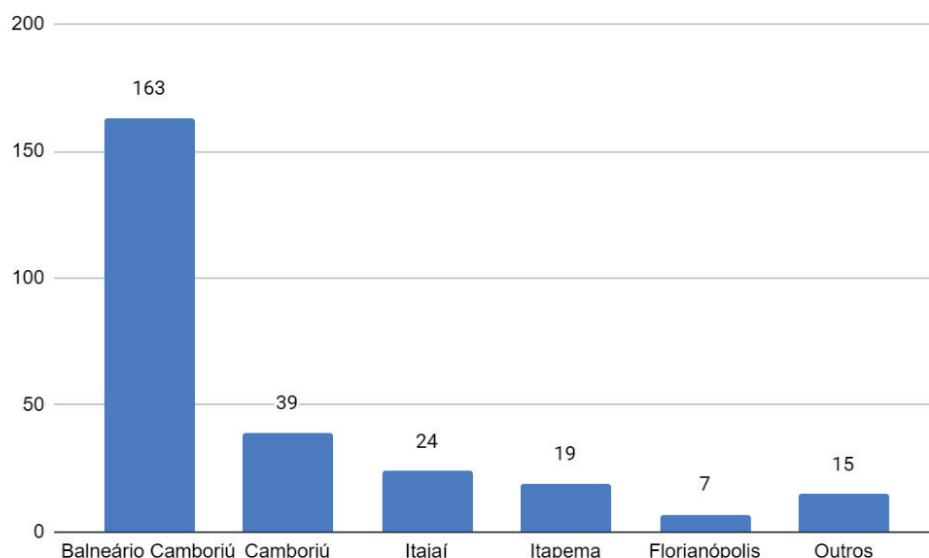
Há também a disparidade entre o número de participantes que utilizam carro e moto como meio de transporte alternativo. Enquanto 72 pessoas afirmaram utilizar carro, 22 indicaram utilizar moto e 16 usam a bicicleta. No entanto, ao questionar se alguma medida seria capaz de incentivar essas pessoas a utilizarem o ônibus, uma resposta clara surgiu como a mais mencionada: a mudança nas rotas dos ônibus. O total de 131 participantes expressaram que a modificação das rotas e horários do transporte público seria um fator determinante para tornar o serviço mais atrativo e acessível para eles.

Além das questões relacionadas às rotas dos ônibus, a falta de interligação do transporte público com as cidades da região de Balneário

Camboriú, como Camboriú, Itajaí, Itapema, Florianópolis e outros, emergiu como uma preocupação significativa entre os participantes da pesquisa, com percentual acima de 38%.

Gráfico 3:

Cidade de origem e destino para acessar a Universidade



Fonte: Elaborado pelos autores à partir dos dados da pesquisa (2024)

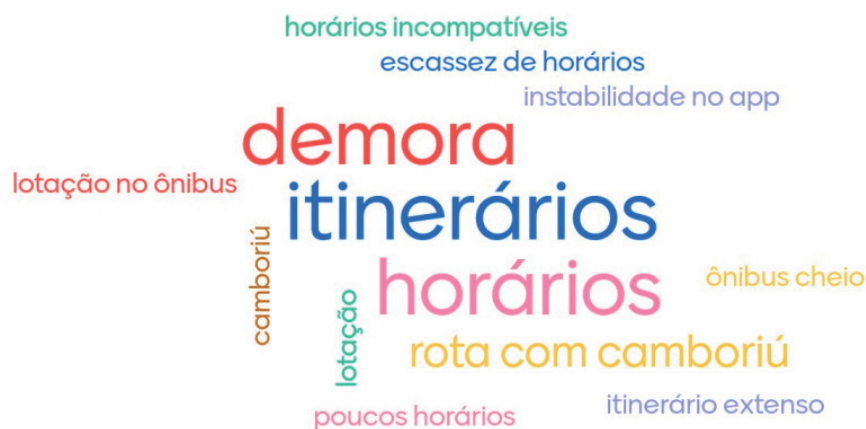
A rota intermunicipal entre os municípios para chegar-sair da universidade se dá visto a localização da residência dos membros da comunidade. A falta de conexão eficiente entre essas áreas e o Centro pode representar um desafio adicional para os estudantes, tornando o transporte público uma opção menos viável. Quando questionados sobre os pontos de onde partem para ir até a universidade, a maioria, representada por 143 respostas, indicou que sai diretamente de casa, e 54 pessoas mencionaram que saem do trabalho para se dirigir à universidade. Esse dado sugere que uma parcela significativa dos estudantes pode enfrentar desafios relacionados à integração entre suas atividades laborais e acadêmicas, ressaltando a importância de horários de ônibus que sejam compatíveis com os horários de trabalho dos alunos. Quanto ao deslocamento após sair da universidade, uma quantidade expressiva, equivalente a 95% das respostas, indicou que se dirige diretamente para casa. Ao analisar o município de Balneário Camboriú se percebe que as questões mais personalizadas estão intrinsecamente ligadas à diversidade dos bairros e à distribuição geográfica dos residentes na cidade. Embora haja um contraste de bairros representados nas respostas, a concentração de participantes que se deslocam da área central para a universidade é de 51 pessoas, bairros como o Centro e Estados. Esses dados ressaltam a urgência de uma abordagem abrangente no planejamento do transporte público. É fundamental que não só as rotas e horários dos ônibus sejam considerados, mas também a interligação entre diferentes áreas residenciais, locais de trabalho e o Centro da universidade. Ao enfrentar essas preocupações de forma holística, se pode criar um sistema de transporte público mais inclusivo, eficiente e adaptado às necessidades da comunidade universitária e

das cidades vizinhas. Além disso, a diversidade de localizações residenciais destaca a importância de entender as necessidades específicas de cada grupo de estudantes ao planejar melhorias no transporte público. Infere-se que para garantir que o sistema seja acessível e eficiente para todos, a abordagem seja centrada no usuário para garantir que o transporte público atenda verdadeiramente às necessidades e preferências dos membros da comunidade universitária e da população em geral.

Destaca-se ainda que a distância entre a residência e a universidade foi mencionada por 46 pessoas como um aspecto significativo na decisão de não utilizar o transporte público. Para esses indivíduos, a proximidade da moradia ao campus pode tornar outras opções de transporte, como caminhar ou usar bicicleta, mais convenientes e práticas em comparação com o ônibus. Outro aspecto que merece destaque é a incompatibilidade dos horários das aulas, com 35 respostas. Os horários das aulas não coincidem com os horários de ônibus disponíveis, tornando difícil o uso do transporte público como meio de acesso à universidade (Figura 1).

Figura 1:

Nuvem de palavras com principais dificuldades do transporte coletivo



Fonte: Elaborado pelos autores a partir dos dados da pesquisa (2024)

A mesma metodologia foi utilizada para compreender as principais dificuldades do transporte coletivo para os membros da comunidade acadêmica. Mais de 60% das respostas da questão, marcaram a gratuidade no valor da tarifa do ônibus como principal fator para qualidade ao utilizar o transporte coletivo. A frequência da resposta sobre a gratuidade no transporte está marcada pela frequência de “tarifa zero”, “grátis” e “gratuidade”. Em seguida, relataram sobre a qualidade do uso do ônibus, com: “limpeza”; “ônibus novo”; “ar-condicionado”; “segurança”, e “wi-fi”.

Por fim, com “motoristas” acerca de elogios quanto à condução e atenção dos motoristas no trânsito e na prestação de informações (Figura 2).

Figura 2:

Nuvem de palavras com principais qualidades do transporte coletivo



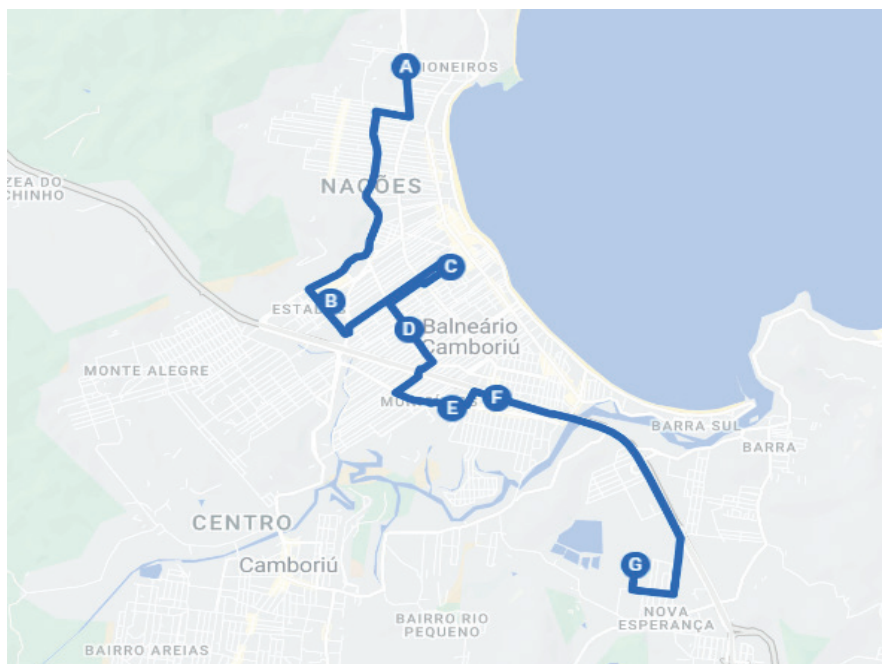
Fonte: Elaborado pelos autores à partir dos dados da pesquisa (2024)

Foi consultado a comunidade acadêmica da UDESC Balneário Camboriú, itinerários e horários do transporte coletivo que contemplasse sua rotina na universidade. Dessa forma, criou-se uma rota com as principais paradas sugeridas.

Estas visualizadas na Figura 3, correspondem a saída do Hospital Unimed com destino a UDESC, parando em cinco pontos de ônibus identificados no mapa, sendo: B) Rodoviária de Balneário Camboriú; C) Igreja Matriz Santa Inês; D) Quarta Avenida; E) UNIVALI; e F) Avenida Marginal Oeste.

Figura 3:

Mapa com sugestão de novo itinerário do transporte coletivo



Fonte: Elaborado pelos autores à partir dos dados da pesquisa (2024)

Para a linha de retorno, sugere-se saída da UDESC Balneário Camboriú com destino ao Hospital Unimed, tendo cinco pontos de parada durante o trajeto, sendo: Avenida Marginal Leste; UNIVALI; Terceira Avenida; Igreja Matriz, e Rodoviária de Balneário Camboriú. Quanto aos horários, sugere-se que no período matutino tenha saída do Hospital Unimed às 07:15 e 09:15. Durante a tarde, saída da UDESC Balneário Camboriú às 12:00, 16:00 e 17:30. Já para o período noturno, a saída do Hospital Unimed às 17:30, 18:00, 18:15 e 18:30, e para saída da universidade, às 20:30, 21:00, 21:30 e 22:00. Tem-se que desta forma, o itinerário e horário de ônibus acima exposto atenderá a demanda da comunidade acadêmica da UDESC Balneário Camboriú.

CONCLUSÃO

O presente estudo alcança seu objetivo central de diagnosticar a avaliação da comunidade acadêmica da UDESC Balneário Camboriú sobre o acesso à Universidade pelo transporte coletivo. A partir da pesquisa realizada é possível identificar três pontos de melhorias a serem implementadas pelo Poder Público: 1) Seja disponibilizada uma linha exclusiva para o acesso à universidade, com horários e itinerários compatíveis com a demanda acadêmica; 2) Realize estudo de viabilidade e implemente faixas exclusivas para o transporte coletivo na cidade, a fim de mitigar a demora no deslocamento; 3) Empreenda tratativas com municípios limítrofes, para oferta de transporte coletivo regionalizado considerando Camboriú, Itajaí e Itapema. Assim, este trabalho atinge seu objetivo central ao diagnosticar dificuldades no acesso à universidade através do transporte coletivo, momento em que identifica itinerários e horários de ônibus que contemplem a demanda acadêmica. Observou-se que mais de 30% dos membros da comunidade acadêmica da UDESC Balneário Camboriú, usam o transporte coletivo para acessar a universidade. Sabe-se que 48% daqueles que não utilizam o transporte coletivo, tem como principal razão a incompatibilidade de itinerários e horários com a rotina da universidade. Outro ponto de destaque é a demora no deslocamento, que pode ser justificada por pontos de parada na maioria dos bairros da região sul, e por congestionamento no trânsito. Ainda, ao considerar aqueles que residem e/ou trabalham em municípios vizinhos, teve-se como proposta de itinerário a saída de Camboriú/SC e Itajaí/SC. Na primeira rota de Camboriú, sugeriu-se a saída da Rua José Francisco Bernardes/Bairro Cedro/ Rua Siqueira Campos/Centro/Rodoviária de Balneário Camboriú/4ª Avenida/ Av Marginal Oeste (Balgraf)/ UDESC. Como segunda sugestão, a rota partindo do Centro de Camboriú/Maria's/UDESC - UDESC/Univali/Centro de Camboriú. Ainda considerando o município de Camboriú, a saída do bairro Tabuleiro e São Francisco de Assis. Para Itajaí, a saída do Centro/UniAvantis/UNIVALI/ UDESC, destacando as principais universidades da região. Além destas, foi indicado estudo de rota envolvendo os municípios de Brusque/SC, Itapema/SC, Bombinhas/SC, Porto Belo/SC, Piçarras/SC. Desta forma, observa-se a relevância da articulação regional para o transporte coletivo.

■ AGRADECIMENTOS

O nosso agradecimento especial à professora e doutora Bruna Devens Fraga, pelo apoio e incentivo na produção desta pesquisa e à Direção Geral por disponibilizar o corpo técnico da Universidade na divulgação e mobilização da pesquisa.



REFERÊNCIAS

- Alcântara, W. M., Verges, J. V. G., Fioravanti, L. M. (2024). A mobilidade urbana de estudantes que procuram formação profissional e tecnológica: o caso do Instituto Federal de Mato Grosso – Campus Várzea Grande. *Revista de Educação, Ciência e Tecnologia de Almenara*, 6(1), 167-184. DOI: <https://doi.org/10.46636/recital.v6i1.447>
- Correia, J. (2023). Censo 2022: quatro cidades litorâneas de SC têm aumento populacional. *Agência Brasil*.
- Gehl, J. (2013). *Cidades para Pessoas*. Perspectiva.
- Gonçalves, L. A. A., Silva, A. G. (2021). A mobilidade cotidiana dos estudantes universitários entre as cidades de Forquilha e Sobral, no Ceará. *Boletim Gaúcho de Geografia*, 48(1/2), 216-243.
- Lei Federal 10.257/2001, de 10 de julho, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. *Diário Oficial da União*.
- Lei Federal 12.587/2012, de 3 de janeiro de 2012, institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. *Diário Oficial da União*.
- Lima, I. M. O., Ferraz, A. C. P. (1995). Produtividade com qualidade: um método para gestão do transporte urbano por ônibus. *Anais do 9º Congresso da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes*.
- Limoeiro, M. A. (2020, novembro). Avaliação de qualidade do serviço de transporte universitário intercampi com base na percepção dos usuários - estudo de caso Buzufba. In *Anais do 34º Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte da ANPET 100% Digital*, Brasil.
- Macedo, J. C. S., Silva, J. H. X., Ávila, J. P. C. (2019). Proposta de sistemática para análise da qualidade do transporte coletivo no trajeto “casa-faculdade”: a perspectiva de universitários. *Revista Eletrônica Sistemas & Gestão*, 14(1), 117-130. DOI: <https://doi.org/10.20985/1980-5160.2019.v14n1.1497>
- Motta, P. R. (2000). *Transformação organizacional: A teoria e a prática de inovar*. Qualitymark.
- Oliveira, R. A. (2023). *Impacto do deslocamento diário no rendimento acadêmico e na qualidade de vida dos estudantes de engenharia de produção do campus da UFC de Russas*. (Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação). Universidade Federal do Ceará, Campus de Russas, Russas, Ceará.

- Rodrigues, M. A., & Serratini, J. A. (2008). *A qualidade no transporte coletivo urbano*. Universidade Federal de Uberlândia, Faculdade de Engenharia Civil.
- Secchi, L. (2014). *Políticas públicas: Conceitos, esquemas de análise, casos práticos*. Cengage Learning.
- Silva, L.T. A. (2022). *Transporte universitário como política de acesso e permanência no ensino superior: análise situacional sobre o programa Passe Livre Universitário implementado no município de Itaocara – Rio de Janeiro (2013-2020)*. (Dissertação de Mestrado). Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro.
- Silva, P. V. D. R. (2021). *Mobilidade urbana pró-pobre: user experience de estudantes universitários da região metropolitana do estado do Rio de Janeiro*. (Dissertação de Mestrado). Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Rio de Janeiro.
- Vasconcellos, E. A. (2001). *Transporte Urbano, Espaço e Equidade*. Editora Annablume.



APÊNDICE A

FORMULÁRIO UTILIZADO NA COLETA DE DADOS

Seção 1 Apresentação da Pesquisa e Objetivos

O projeto “Transporte para Geral” é uma pesquisa conduzida por [NOME OCULTADO SEGUINDO REGRAS DE SUBMISSÃO DE ARTIGO] e [NOME OCULTADO SEGUINDO REGRAS DE SUBMISSÃO DE ARTIGO], estudantes de Administração Pública na UDESC. A iniciativa busca entender as necessidades de transporte público dos alunos do CESFI em Balneário Camboriú, com o objetivo de coletar dados que embasem a defesa de melhorias junto ao setor público responsável pelo transporte na cidade. Além disso, outro dos objetivos é propor uma rota que atenda a todos os estudantes de forma eficaz.

Seção 2 Formulário Pessoal

1. Qual é a sua relação com a Universidade?

- ☐ Estudante
- ☐ Professor(a)
- ☐ Funcionário(a) de empresa terceirizada
- ☐ Servidor efetivo que não atua em sala de aula (comunicação, coordenação, direção, técnico, biblioteca, secretaria, entre outros)

2. Você utiliza o transporte coletivo para acessar a Universidade?

- ☐ Sim
- ☐ Não

Seção 3 Características (Se Resposta Negativa na Última Pergunta da Seção 2)

1. Por que não utiliza o transporte coletivo para acessar a Universidade?

- ☐ Distância (reside próximo da universidade)
- ☐ Possuo veículo próprio (carro)
- ☐ Possuo veículo próprio (moto)
- ☐ Possuo veículo próprio (bicicleta)
- ☐ Incompatibilidade de horários com o horário das aulas
- ☐ Incompatibilidade de itinerários (rota do ônibus)
- ☐ Outros:

2. Algo te faria começar a utilizar?

- ☐ Não tenho interesse em utilizar
- ☐ Mudança de horários com o horário das aulas
- ☐ Mudança de itinerários (rota do ônibus)
- ☐ Utilizo o transporte coletivo para acessar a Universidade

3. De qual local você sai para chegar na Universidade?

- ☐ Do trabalho
- ☐ Do estudo (outra Instituição ou bolsista da própria Universidade)
- ☐ De casa

4. De qual cidade você sai para chegar na Universidade?

- ☐ Balneário Camboriú
- ☐ Brusque
- ☐ Camboriú
- ☐ Florianópolis
- ☐ Itapema
- ☐ Itajaí
- ☐ Outras:

5. Se bairro de Balneário Camboriú

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ariribá | <input type="checkbox"/> Nova Esperança |
| <input type="checkbox"/> Barra | <input type="checkbox"/> Praia dos Amores |
| <input type="checkbox"/> Centro | <input type="checkbox"/> Região das Praias |
| <input type="checkbox"/> Estados | <input type="checkbox"/> São Judas Tadeu |
| <input type="checkbox"/> Jardim Iate Clube | <input type="checkbox"/> Várzea do Ranchinho |
| <input type="checkbox"/> Municípios | <input type="checkbox"/> Vila Real |
| <input type="checkbox"/> Nações | <input type="checkbox"/> Outro município |
| <input type="checkbox"/> Pioneiros | |

6. Para qual local você se desloca após a Universidade?

- ☐ Residência
- ☐ Trabalho

7. Visto resposta anterior, para qual bairro você se desloca após a Universidade?

- ☐ Outra cidade que não Balneário Camboriú
- ☐ Ariribá
- ☐ Barra
- ☐ Centro
- ☐ Estados
- ☐ Jardim Iate Clube
- ☐ Municípios
- ☐ Nações
- ☐ Pioneiros
- ☐ Nova Esperança
- ☐ Praia dos Amores
- ☐ Região das Praias
- ☐ São Judas Tadeu
- ☐ Várzea do Ranchinho
- ☐ Vila Real

Seção 4 Características (Se Resposta Positiva na Última Pergunta da Seção 2)

1. De qual local você sai para chegar na Universidade?

- ☐ Do trabalho
- ☐ Do estudo (outra Instituição ou bolsista da própria Universidade)
- ☐ De casa

2. De qual cidade você sai para chegar na Universidade?

- ☐ Balneário Camboriú
- ☐ Brusque
- ☐ Camboriú
- ☐ Florianópolis
- ☐ Itapema
- ☐ Itajaí
- ☐ Outras:

3. Se bairro de Balneário Camboriú

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Ariribá | <input type="checkbox"/> Nova Esperança |
| <input type="checkbox"/> Barra | <input type="checkbox"/> Praia dos Amores |
| <input type="checkbox"/> Centro | <input type="checkbox"/> Região das Praias |
| <input type="checkbox"/> Estados | <input type="checkbox"/> São Judas Tadeu |
| <input type="checkbox"/> Jardim Iate Clube | <input type="checkbox"/> Várzea do Ranchinho |
| <input type="checkbox"/> Municípios | <input type="checkbox"/> Vila Real |
| <input type="checkbox"/> Nações | <input type="checkbox"/> Outro município |
| <input type="checkbox"/> Pioneiros | |

4. Para qual local você se desloca após a Universidade?

- ☐ Residência
- ☐ Trabalho

5. Visto resposta anterior, para qual bairro você se desloca após a Universidade?

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Outra cidade que não Balneário Camboriú | |
| <input type="checkbox"/> Ariribá | <input type="checkbox"/> Pioneiros |
| <input type="checkbox"/> Barra | <input type="checkbox"/> Nova Esperança |
| <input type="checkbox"/> Centro | <input type="checkbox"/> Praia dos Amores |
| <input type="checkbox"/> Estados | <input type="checkbox"/> Região das Praias |
| <input type="checkbox"/> Jardim Iate Clube | <input type="checkbox"/> São Judas Tadeu |
| <input type="checkbox"/> Municípios | <input type="checkbox"/> Várzea do Ranchinho |
| <input type="checkbox"/> Nações | <input type="checkbox"/> Vila Real |

Seção 5 Perguntas Centrais – Avaliação do Transporte Coletivo para Acessar a Universidade

1. Relate as principais dificuldades enfrentadas ao utilizar o transporte coletivo municipal para acessar a universidade:

2. Relate as principais qualidades identificadas ao utilizar o transporte coletivo municipal para acessar a universidade:

3. Na sua opinião, quais mudanças devem ser realizadas para melhorar o transporte coletivo municipal de acesso a Universidade?

Seção 6 Perguntas Finais – Sugestões de Itinerários e Horários

1. Caso resida/trabalhe em algum município vizinho, qual é a sua sugestão de itinerário e horário que o ônibus precisa percorrer para que consiga acessar a Universidade?

2. Na sua opinião, qual itinerário contemplaria a necessidade do transporte coletivo para ida à universidade?

- ☐ Rodoviária de Balneário Camboriú / Igreja Matriz / 4ª Avenida / Univali / Av. Marginal Oeste (Balgraf) / UDESC
- ☐ Rodoviária de Balneário Camboriú / Igreja Matriz / Univali / Marginal (Balgraf) / UDESC
- ☐ Rodoviária de Balneário Camboriú / 4ª Avenida / Univali / Marginal (Balgraf) / UDESC
- ☐ Outros:

3. Na sua opinião, qual itinerário contemplaria a necessidade do transporte coletivo para retorno da universidade?

- ☐ UDESC / Avenida Marginal Leste (Próx. R. 3300) / Univali / 3ª Avenida (Biblioteca Municipal) / Igreja Matriz / Rodoviária de Balneário Camboriú / Hospital Unimed
- ☐ UDESC / Univali / 3ª Avenida (Biblioteca Municipal) / Igreja Matriz / Rodoviária de Balneário Camboriú
- ☐ UDESC / Univali / 3ª Avenida (Biblioteca Municipal) / Rodoviária de Balneário Camboriú / Hospital Unimed
- ☐ Outros:

4. (MATUTINO) Na sua opinião, quais podem ser os **horários de saída do ônibus para a universidade** (considerando o ponto de saída que você escolheu nas perguntas anteriores)

- ☐ 07:15
- ☐ 09:15

5. (VESPERTINO) Na sua opinião, quais podem ser os **horários de saída do ônibus da universidade** (considerando o ponto de saída que você escolheu nas perguntas anteriores)

- ☐ 12:00
- ☐ 16:00
- ☐ 17:30

6. (NOTURNO) Na sua opinião, quais podem ser os **horários de saída do ônibus para a universidade** (considerando o ponto de saída que você escolheu nas perguntas anteriores)

- ☐ 17:30
☐ 18:00
☐ 18:15
☐ 18:30

7. (NOTURNO) Na sua opinião, quais podem ser os **horários de saída do ônibus da universidade** (considerando o ponto de saída que você escolheu nas perguntas anteriores)

- ☐ 20:30
☐ 21:00
☐ 21:30
☐ 22:00

Seção 7 Pergunta Final

1. Neste campo você pode escrever sugestões, dúvidas ou críticas:

Seção 8 Agradecimentos

A sua participação nesta pesquisa foi fundamental para realização do projeto “Transporte Pra Geral” que tem como objetivo diagnosticar as dificuldades no acesso à universidade, e pautar alterações no itinerário e horário do transporte coletivo municipal. Com o término da pesquisa, iremos encaminhar um relatório de sugestões de melhoria para: I) Direção Geral do CESFI; II) Autarquia Municipal BC Trânsito, e III) Câmara de Vereadores de Balneário Camboriú.

Mais uma vez, obrigada pela participação. Em caso de dúvidas ou sugestões, entrar em contato via e-mail com [ENDEREÇO OCULTADO SEGUINDO REGRAS DE SUBMISSÃO DE ARTIGO] ou [ENDEREÇO OCULTADO SEGUINDO REGRAS DE SUBMISSÃO DE ARTIGO]



NOTAS

Licença de Uso

Os autores cedem à **Revista de Ciências da Administração** os direitos exclusivos de primeira publicação, com o trabalho simultaneamente licenciado sob a **Licença Creative Commons Attribution (CC BY) 4.0 International**. Esta licença permite que terceiros remixem, adaptem e criem a partir do trabalho publicado, atribuindo o devido crédito de autoria e publicação inicial neste periódico. Os autores têm autorização para assumir contratos adicionais separadamente, para distribuição não exclusiva da versão do trabalho publicada neste periódico (ex.: publicar em repositório institucional, em site pessoal, publicar uma tradução, ou como capítulo de livro), com reconhecimento de autoria e publicação inicial neste periódico.

Editora

Universidade Federal de Santa Catarina. Departamento de Ciências da Administração. Publicação no **Portal de Periódicos UFSC**. As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

Editores

- Rosalia Aldraci Barbosa Lavarda
- Leandro Dorneles dos Santos

Histórico

| | |
|---------------|------------|
| Recebido em: | 26-09-2024 |
| Aprovado em: | 28-11-2025 |
| Publicado em: | 15-12-2025 |