

Corredor Pirituba-Lapa-Centro: uma análise com técnicas qualitativa e quantitativa.

Christina Maria De Marchiori Borges (1); Ivens Yo Kawamata (2); Eduardo Castellani Gomes dos Reis (3).

SPTrans São Paulo Transporte- Assessoria Técnica da Diretoria de Planejamento de Transporte. Rua Boa Vista, 236, CEP 01014-000, telefone 11 3396 6890. christina.borges@sprans.com.br.

SPTrans São Paulo Transporte- Assessoria Técnica da Diretoria de Planejamento de Transporte. Rua Boa Vista, 236, CEP 01014-000, telefone 11 3396 6890. ivens.kawamata@sprans.com.br.

Graduando em Ciências Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo- PUC/SP. Rua Monte Alegre, 984, CEP 05014-901, telefone 11 3670 8000. edugreis@hotmail.com

SÍNTESE

O presente artigo pretende demonstrar a importância das técnicas qualitativa e quantitativa de pesquisa enquanto instrumentos de diagnóstico aplicados à qualidade do serviço de transporte público e, também, como a combinação de ambas pode fornecer um rico e amplo material para ações de melhorias.

PALAVRAS- CHAVES

Transportes públicos, mobilidade, metodologia de pesquisa.

1. INTRODUÇÃO

Um dos entraves ao serviço de ônibus da cidade de São Paulo é a falta de espaço segregado para a circulação dos coletivos. Desde 2012, a cidade tem recebido investimentos do setor público, principalmente, os relativos à mobilidade urbana. Duas metas do atual governo municipal traduzem essa afirmação, a meta 93 – “Projetar, licitar, licenciar, garantir a fonte de financiamento e construir 150 km de novos corredores de ônibus” e, a meta 96 – “Implantar 150 km de faixas exclusivas de ônibus”.

Com a criação de mais de 350 quilômetros de faixas exclusivas, a Prefeitura de São Paulo aumentou em 46% a velocidade dos coletivos da capital. Além das metas citadas, como parte da meta 93, a Prefeitura conta atualmente com 36 km de Corredores Exclusivos de Ônibus, além de mais de 150 km de corredores licitados ou em licitação. Além destes, a cidade já conta com 10 corredores de ônibus, totalizando 199,3 quilômetros.

Um dos principais corredores da cidade é o Corredor Pirituba-Lapa-Centro, com extensão de 15,2 km, criado em 2003. O Corredor está localizado na região noroeste de São Paulo, possui 15,2 km de extensão, sendo servidos por 35 linhas municipais, 464 veículos/dia e transportando cerca de 300.000 pessoas nos dias úteis. O corredor de ônibus liga a Zona Norte da cidade com o Centro, passando por importantes bairros, como Lapa, Barra Funda e Santa Cecília. Além destes bairros, os usuários podem acessar os Terminais Pirituba, Lapa e Amaral Gurgel nesse deslocamento.

Com a finalidade de fornecer subsídios para requalificar tal Corredor, em julho de 2013, foi feita uma pesquisa com o objetivo de observar e registrar aspectos físicos de conservação e manutenção das suas paradas e abrigos. Foram vistoriadas 39 paradas, algumas constituídas de um ou mais abrigos, diferentes para ida e volta – totalizando 68 pontos de parada.

Metodologia

Para efeito da realização do trabalho, foram adotados os conceitos que se seguem sobre pesquisas qualitativas e quantitativas. Por pesquisa qualitativa entende-se um tipo de abordagem exploratória e descritiva que pode compreender a observação sistemática, a entrevista em profundidade e, muitas vezes, a análise de documentos e registros das mais variadas naturezas. A observação possui característica estruturada, com itens pré-estabelecidos registro em sistema de sinais: sim/ não, frequência e, ainda, escalas de intensidade.

A pesquisa quantitativa, por sua vez, faz a mensuração em números, utilizando-se das técnicas estatísticas. Na realização da pesquisa no Corredor Pirituba-Lapa-Centro, os aspectos qualitativos observados nas paradas foram registrados em fotografias e, posteriormente, puderam ser quantificados, o que possibilitou geração de gráficos a análises de valores, aliando, assim, o emprego das técnicas das duas naturezas.

Com base nesses instrumentos foi realizada uma observação de campo, registrada com fotografias, para a requalificação do Corredor supracitado.

2. DIAGNÓSTICO, PROPOSIÇÕES E RESULTADOS

A observação foi feita mediante um roteiro estruturado que contemplou os seguintes aspectos: aproximação e entorno das paradas; as paradas propriamente ditas; abrigos e operação das linhas. Além dos aspectos previstos na observação, os pesquisadores verificaram ainda outras questões relativas ao conforto e melhoria das paradas.

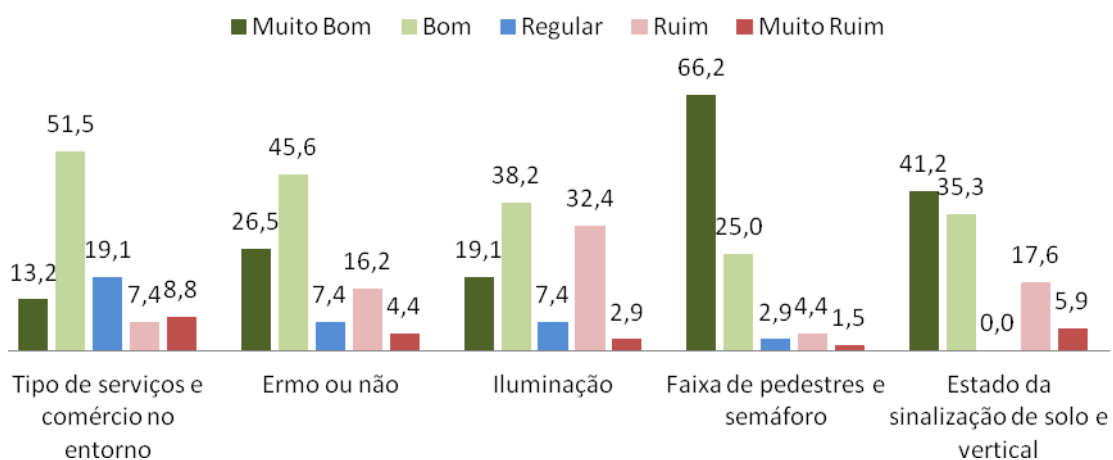
Após a observação, os dados obtidos foram quantificados, com o cálculo de distribuição de frequências e, na análise, as avaliações positivas contemplaram a soma das opiniões “muito bom” e “bom”.

2.1 Aproximação e Entorno

Neste quesito foram avaliados alguns aspectos, como o tipo de serviços e comércio existentes no entorno; se o local é ermo ou não; Iluminação; existência de faixa de pedestres; sua conservação e, por fim, o estado da sinalização de solo e sinalização vertical.

De todos esses itens o melhor avaliado foi a faixa de pedestres (91,2%) e o estado da sinalização de solo e vertical dos pontos (76,5%). A iluminação (35,3%) foi a variável com a pior avaliação e, observou-se que seis abrigos careciam de iluminação, são eles: Paula Ferreira sentido Bairro, Petrônio Portela sentido Bairro, Piqueri Lateral sentido Bairro e Centro e Piqueri Central sentido Centro.

2.1 Aproximação e Entorno (%)

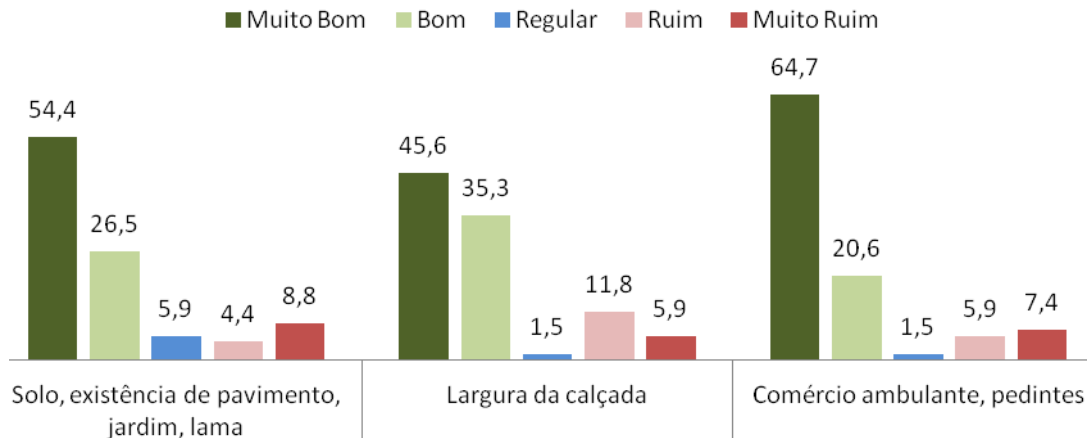


2.2 Paradas

Sobre as paradas foram avaliados três aspectos: estado do solo, existência de pavimento, jardim e lama; a largura da calçada e o a presença de comércio ambulante e/ou pedinte.

A ausência de comércio ambulante e/ou pedinte (85,3%) foi o item melhor avaliado. Não houve má avaliação de nenhum dos outros aspectos da parada.

2.2 Parada (%)

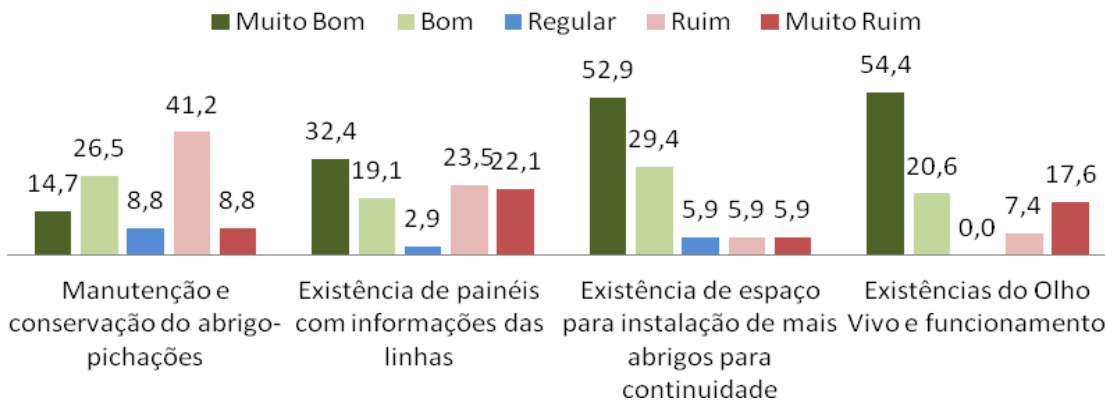


2.3 Abrigos

Com relação aos abrigos, foram avaliados quatro aspectos: manutenção e conservação do abrigo (pichações), existência de painéis com informações sobre as linhas, existência de espaço para instalação de mais abrigos e instalação do Olho Vivo e o seu funcionamento.

Os aspectos melhor avaliados foram a existência do Olho Vivo (82,4%) e o seu funcionamento e a existência de espaço para instalação de mais abrigos (75%). O pior avaliado foi a manutenção e conservação do abrigo (50%). A metade (34) dos abrigos inspecionados precisava de algum tipo de manutenção e de limpeza.

2.3 Abrigo

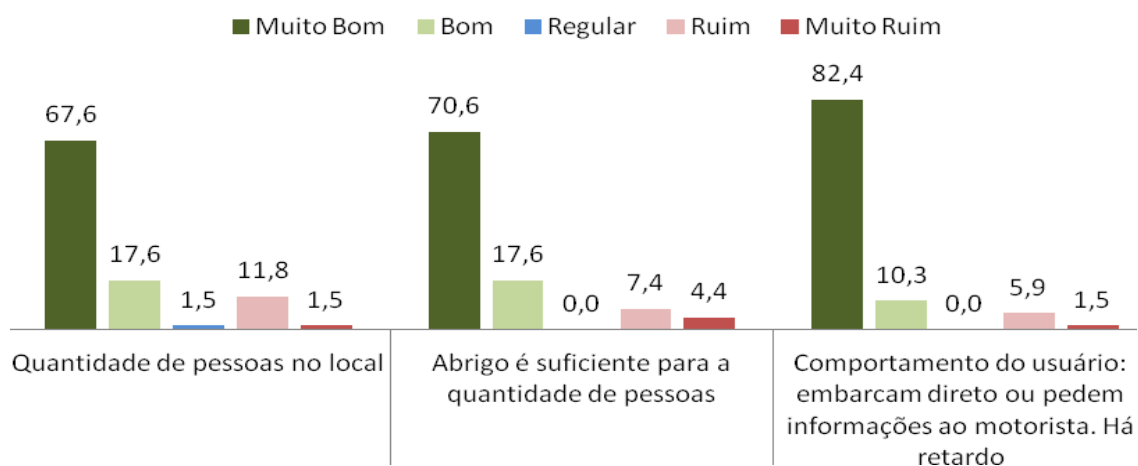


2.4 Operação das Linhas

Por último, a operação das linhas foi avaliada por meio de três aspectos: quantidade de pessoas no local, se o abrigo é suficiente para a quantidade de pessoas e se os usuários embarcavam sem problemas. O tempo de embarque dos usuários (92,5%) foi o melhor avaliado entre todos os aspectos observados. Nenhum outro aspecto foi significativamente mal avaliado.

Durante as inspeções foram identificados alguns pontos passíveis de melhoria nas paradas, seja em sua infraestrutura ou ao seu redor. Estas sugestões de melhoria foram constatadas em 60 abrigos do total de 68.

2.4 Operação das Linhas



Como pudemos observar o emprego combinado de técnicas qualitativas e quantitativas podem se constituir em ferramentas de diagnóstico de qualidade do serviço de transporte público. Na situação em que foram utilizadas permitiram não só dimensionar as necessidades de reparos, mas também qualificar os tipos de intervenções necessárias no Corredor.

REFERÊNCIAS

ALVES-MAZZOTTI, Alda Juditi, GEWANDSZJDER, Fernando. *O método nas ciências naturais e sociais: pesquisas quantitativas e qualitativas*, São Paulo: Editora Pioneira, 1998.

BOOTH, Wayne C., COLOMB, Gregory G., WILLIAMS, Joseph G. *A arte da pesquisa*, São Paulo: Editora Martins Fontes, 2008.

DALFOVO, Michael Samir; LANA, Rogério Adilson; SILVEIRA, Amélia. “*Métodos quantitativos e qualitativos: um resgate teórico*”. Revista Interdisciplinar Científica Aplicada, Blumenau, v.2, n.4, p.01- 13, Sem II. 2008 ISSN 1980-7031.

GASKELL, George. “Entrevistas individuais e grupais”, in BAUER, Martin W e GASKELL, George. *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som*. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2002.