

**CENTRO UNIVERSITÁRIO SÃO JOSÉ
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO**

**MARILENE FERNANDES DE SOUZA
PROF.º. DOUTOR KOFFI DJIMA AMOUZOU**

**MODELO DE GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA EM
CENTROS UNIVERSITÁRIOS: UM SISTEMA DE CARONA
LEGAL**

Rio de Janeiro

2019

**MODELO DE GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA EM CENTROS
UNIVERSITÁRIOS: UM SISTEMA DE CARONA LEGAL
URBAN MOBILITY MANAGEMENT MODEL IN UNIVERSITY CENTERS: A
LEGAL CARON SYSTEM**

Marilene Fernandes de Souza
Graduanda do Curso de Administração
Koffi Djima Amouzou
Profº. Doutor

RESUMO

O presente artigo foi elaborado a partir de pesquisa bibliográfica tendo como objetivo principal refletir sobre a Mobilidade Urbana em Centros Universitários. O tema foi definido mediante grande observação sobre a crescente importância que se dá ao deslocamento diário dos universitários no retorno para suas residências. Dessa forma este estudo foi realizado através de extensa pesquisa bibliográfica, limitando suas abrangências sobre o assunto, destacando a iniciativa de criação de um sistema de carona para o Centro Universitário São José. Portanto esse trabalho sobre “Modelo De Gestão Da Mobilidade Urbana Em Centros Universitários: Um Sistema De Carona Legal” se deu através de revisão bibliográfico de livros, materiais publicados, acervos acadêmicos e artigos científicos baseados em diversos estudiosos quanto ao tema em estudo. Assim, este trabalho foi direcionado ao estudo da locomoção como fator de influência na mobilidade urbana e suas respectivas responsabilidades quanto ao meio social, ambiental e financeira.

Palavras-chave: mobilidade urbana, deslocamento e carona.

ABSTRACT

This article was elaborated from bibliographic research aiming at reflecting on Urban Mobility in University Centers. The theme was defined by a great observation about the growing importance given to the daily commuting of the university students on their return home. Thus this study was conducted through extensive bibliographic research, limiting its scope on the subject, highlighting the initiative to create a ride system for the University Center São José. Therefore this work on “Model Management of Urban Mobility in University Centers: A Legal Ride System ”was through a literature review of books, published materials, academic collections, and scientific articles based on various scholars on the topic under study. Thus, this work was directed to the study of locomotion as a factor of influence on urban mobility and its respective responsibilities regarding the social, environmental and financial environment.

Key-words: urban mobility, commuting and hitchhiking.

INTRODUÇÃO

Com o passar do tempo, a gestão da mobilidade na urbanização trouxe uma série de adversidades a população, que teve um crescimento urbano precoce. Com esse crescimento desordenado, contratempos dificultam a rotina de diversas pessoas, trazendo com isso a deficiência de deslocamento.

De forma geral, com o crescimento da frota de veículos particulares, essa mobilidade se torna mais difícil, trazendo com ela conseqüências como: engarrafamentos, poluição sonora inerente ao engarrafamento, aumento de CO₂, superlotação nos estacionamentos, entre outros.

Perante o caos que as grandes cidades passam, é importante que haja meios para minimizar o estresse cotidiano no trânsito, diante disso, surge a oportunidade de desenvolver um aplicativo para ajudar no deslocamento das pessoas de forma sustentável e com benefícios para os envolvidos em grandes aglomerados ou pessoas que vivem em vizinhanças que trabalham, ou estudam no mesmo local.

O presente estudo desenvolverá um papel essencial em três aspectos:

- Social, que tem como objetivo unir os envolvidos para criar um elo em prol de um objetivo em comum;
- Econômico, pois não haverá gastos exorbitantes durante as viagens e
- O ambiental, que por sua vez é o mais afetado diariamente.

Nesse sentido se faz necessário um estudo exploratório com base no comportamento dos usuários de acordo com as origens e destinos, assim como os motivos de suas viagens fundamentados principalmente no estudo ou no trabalho, viabilizando assim, o desenvolvimento de um aplicativo a ser chamado de “Carona Legal”. A base desse aplicativo não terá nenhum fim lucrativo para o proprietário do veículo, mas visa reforçar os laços sociais e a redução dos custos operacionais, tais como: o custo do combustível se fosse arcado exclusivamente pelo proprietário.

O objetivo geral do trabalho é propor a criação de um sistema de deslocamento urbano colaborativo por meio de carona para as pessoas que vivem ou trabalham no mesmo espaço e/ou residem em localidades próximas umas das outras.

Para tanto, buscar-se-á atingir os seguintes objetivos específicos:

- Identificar na literatura sobre o tema: os fundamentos, os comportamentos pessoais na busca de meios de deslocamento urbano e os fatores que influenciam as pessoas na escolha dos meios de deslocamento urbano;

- Elaborar um estudo exploratório com base no comportamento dos alunos do Centro Universitário São José;

- Propor a criação de um aplicativo para compartilhamento de informações sobre a localidade em que residem ou que freqüentam a faculdade com meios de transporte e outros.

O presente projeto de pesquisa tem como finalidade propor um sistema de deslocamento visando atender o lado social através de um estudo aplicado no Centro Universitário São José, com a proposta do aplicativo "Carona Legal" como uma forma de escolha de locomoção alternativa para redução de viagens.

A escolha deste tema se deve a necessidade de abordar a conscientização da Mobilidade Urbana, uma vez que gera uma ação coletiva na mudança de comportamentos dos usuários.

Este estudo deseja apresentar as teorias da Gestão da Mobilidade Urbana, a contribuição social e sustentável com a qual os interessados devem utilizar o aplicativo de carona legal e as vantagens propostas.

Atualmente muitos usuários de transporte públicos se vêem na necessidade de procurar meios alternativos para sua locomoção, é importante ressaltar que, com o avanço da tecnologia é possível que seja criado um aplicativo com ferramentas necessárias que ajudem no seu desenvolvimento e aplicação.

A Gestão da Mobilidade Urbana aparece de forma alternativa para essa problemática, possibilitando um estudo com bases em algumas iniciativas já implantadas sustentavelmente e experiências aplicadas nos países europeus, essa abordagem é de caráter exploratório.

Para a realização deste estudo, foi necessário primeiramente escolher a metodologia mais adequada, logo, neste tópico serão relatados os procedimentos para tal. A metodologia de estudo consiste em um levantamento bibliográfico cujas fontes referem-se a livros didáticos e materiais obtidos na Internet por meio de acervos acadêmicos.

Tipo de pesquisa: trata-se de uma pesquisa exploratória descritiva de campo, caracterizando-se qualitativa, ou seja, objetiva gerar conhecimentos para

aplicação prática, dirigidos à solução de problemas específicos. Em relação à abordagem, foi escolhida a abordagem qualitativa, já que ambiente natural é fonte direta para coleta de dados, em que existiu a coleta de informações para posteriormente serem expostas e analisadas.

Formas de pesquisa: quanto à forma de pesquisa cunho exploratório e descritivo, pois visa a proporcionar maior familiaridade com o problema tornando-o explícito ou construindo hipóteses sobre ele.

Os meios de investigação: toda pesquisa tem a necessidade de delinear os meios de investigação para atender os seus objetivos, sendo assim, os meios de investigação foi:

Pesquisa de Campo: Onde foi realizada uma observação durante a entrada e saída dos alunos no estacionamento da faculdade no seu dia a dia a fim de compreender a dinâmica de atuação do ambiente.

Sujeito da pesquisa: Foi realizada a pesquisa com alunos que estudam no Centro Universitário São José, localizada na zona oeste do Rio de Janeiro para obter o máximo de informações. Onde foi elaborado um questionário com perguntas com base nos tópicos solicitados neste projeto.

Instrumento de Coleta e Análise: Foi utilizado um questionário com perguntas fechadas. Depois de coletados os dados, foi tabulado o resultado de pesquisa em um banco de dados eletrônico do programa Excel, assim como a análise estatística deste estudo (Anexo).

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O estudo foi realizado baseado em autores como Duarte, Libardi e Sanchez (2017), Campos (2006), Raia Jr (1997), Ornellas (2013). Tais autores abordam de forma clara e objetivas o modelo de gestão da mobilidade urbana.

Portanto, é importante ressaltar que o presente trabalho se trata de uma pesquisa de deslocamento. E os temas a serem abordados dentro desta pesquisa são: mobilidade, aplicativo carona legal e o comportamento dos usuários.

MOBILIDADE

A mobilidade é vista como um meio de deslocamento onde podem ser realizadas através de veículos motorizados ou não motorizados, seguida da infraestrutura de vias que dá o direito de ir e vir do cidadão.

Segundo o IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal (2005), intitulado “Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada” define Mobilidade como:

um conjunto estruturado de modos, redes e infraestruturas que garante o deslocamento das pessoas na cidade e que mantém fortes interações com as demais políticas urbanas. Considerando que a característica essencial de um sistema é a interação de suas partes e não as performances dos seus componentes tomadas em separado, um fator determinante na performance de todo o sistema é exatamente como as suas partes se encaixam, o que é diretamente relacionado com o nível de interação e compatibilidade entre agentes e processos intervenientes no sistema (MACÁRIO, apud IBAM, 2005, p. 10).

Assim, a mobilidade fica evidenciada como um marco de necessidades individuais e coletivas, onde, incorpora o movimento de bens e pessoas nas cidades. As massas populacionais buscam na mobilidade urbana, meios sustentáveis que lhes proporcionam qualidade de vida de circulação adequada.

De acordo com Alves e Raia Jr (2000, p. 59):

Na geografia urbana, o deslocamento nas cidades é analisado e interpretado em termos de um esquema conceitual que articula a mobilidade urbana, que são as massas populacionais e seus movimentos; a rede, representada pela infra-estrutura que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo; e os fluxos, que são as macros decisões ou condicionantes que orientam o processo no espaço.

Campos (2006, p. 1) acrescenta que:

De acordo com as dimensões do desenvolvimento sustentável, pode-se considerar que a mobilidade dentro da visão da sustentabilidade pode ser alcançada sob dois enfoques: um relacionado com a adequação da oferta de transporte ao contexto socioeconômico e outro relacionado com a qualidade ambiental. No primeiro, se enquadram medidas que associam o transporte ao desenvolvimento urbano e a equidade social em relação aos deslocamentos; no segundo, se enquadram a tecnologia e o modo de transporte a ser utilizado.

APLICATIVO CARONA LEGAL E O COMPORTAMENTO DOS USUÁRIOS

O aplicativo Carona Legal será um sistema de caronas solidária, aplicado nas Faculdades São José, oferecendo um serviço de locomoção através de cadastro dos alunos matriculados na instituição. O Projeto de carona visa reunir estudantes universitários que residem em localidades próximas e que fazem o mesmo trajeto após as aulas, visando benefícios de tempo de viagem e custo no trajeto.

Para Pereira (2014, p. 74), é necessário diferenciar mobilidade urbana e transporte:

Transporte é o movimento de pessoas ou mercadorias com utilização de meios de transporte individual ou coletivo; mobilidade urbana é um atributo do território que diz respeito ao acesso fácil a diferentes áreas de uma cidade; deve ser entendida de uma forma ampla, articulada com a própria forma da cidade, como o resultado de um conjunto de políticas de transporte, de circulação, de acessibilidade e de trânsito, além das demais políticas urbanas; o objetivo maior de uma política de mobilidade urbana seria o de priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades, melhorando as condições gerais de deslocamento na cidade (PEREIRA, 2014, p.74).

No que tange sobre a segurança dos usuários, o sistema do aplicativo só permitirá acesso aos alunos matriculados na IES, tornando assim um sistema colaborativo de mobilidade.

Ornellas (2013) afirma que o consumo colaborativo, decorrente do compartilhamento, no mundo dos negócios, é utilizado como forma de redução de custos. A decisão de utilizar o serviço de carona está baseada no comportamento dos usuários por esse motivo, é necessário planejar políticas de incentivo à sociedade para o uso dessa modalidade de transporte, que busca a interação de compartilhamento.

A conectividade e a socialização desses usuários desconhecidos podem ser obtidas através da base de dados geográficos da faculdade, que ajudará nesse processo de aprimoramento para saber o que leva as pessoas a participarem da carona legal.

Atualmente no Brasil a porcentagem de pessoas que residem na cidade é aproximadamente 90%, o que indica um constante fluxo de passageiros que vivem na área urbana e possuem transporte particular.

Vasconcelos define transporte como:

conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos (VASCONCELOS, 1985, p.11).

No entanto McDavid e Hararai (1980, p.89) evidenciam que a atitude pode ser definida como um sistema relativamente estável de organização de experiências e comportamentos relacionados com um objeto ou um evento particular. Acrescenta ainda que, uma atitude inclui sempre uma série de valores afetivos associados de sentimentos e de emoções.

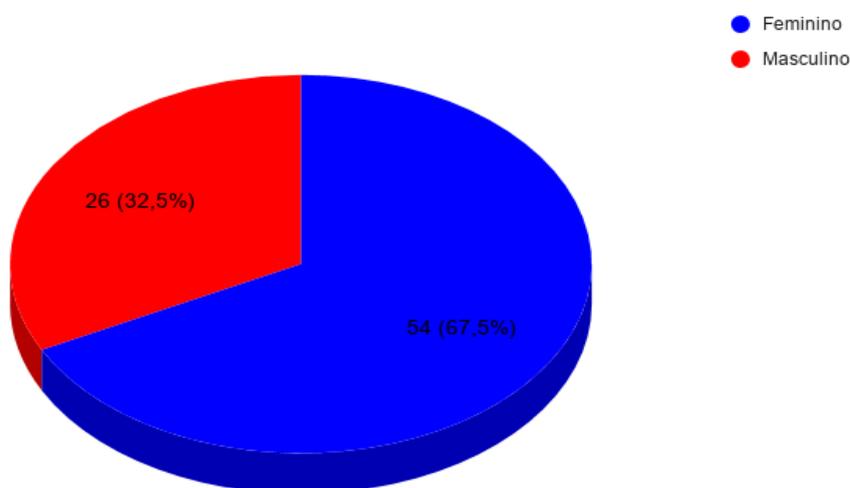
Diante do exposto, o presente projeto foi embasado em autores que evidenciam os fatores que influenciam as pessoas na escolha dos meios de deslocamento urbano, bem como o aplicativo irá interferir no deslocamento e o relacionamento dos usuários.

APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

O objetivo dessa seção é analisar os resultados do questionário aplicado aos alunos do Centro Universidade São José, relacionando-os com o referencial teórico pesquisado, a fim de verificar qual a o grau de interesse quanto à criação do aplicativo para deslocamento dos alunos. Para análise dos dados foi utilizado um software Excel.

Após análise descritiva da amostra é possível afirmar que esta pesquisa obteve um público respondente totalizando 80 alunos entre os diversos períodos da graduação, sendo 67,5% do sexo feminino e 32,5% do sexo masculino.

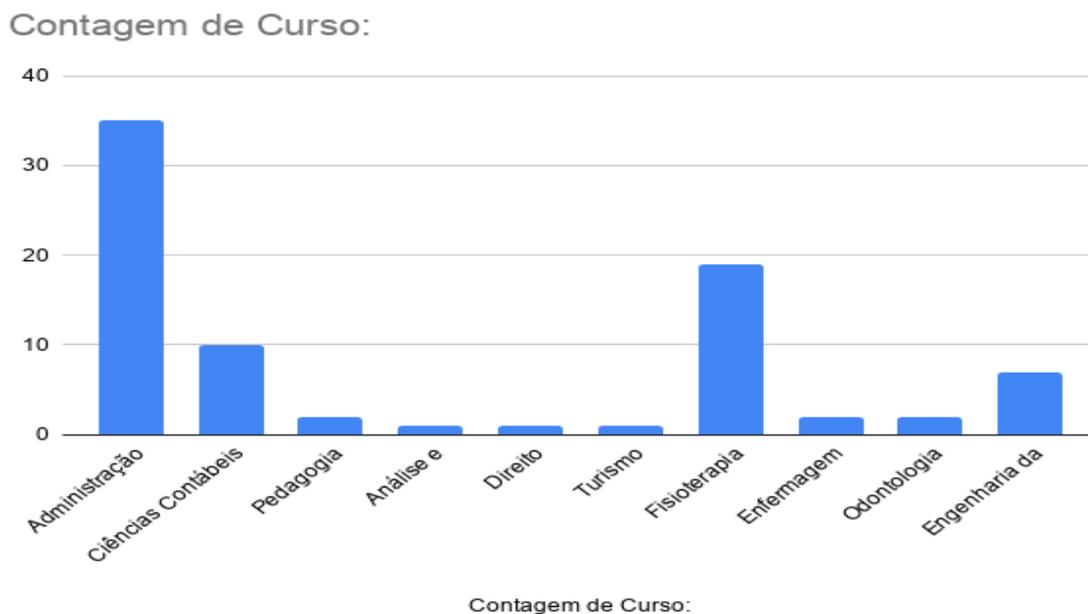
Gráfico 01: Sexo



Fonte: Gráfico 1 realizado pela autora do artigo com os dados da pesquisa.

Foram entrevistadas 80 pessoas, sendo 54 do sexo feminino e 26 do sexo masculino.

Gráfico 02: Curso



Fonte:Gráfico 2 realizado pela autora do artigo com os dados da pesquisa.

Dos 80 universitários entrevistados na UNISJ, 35 alunos são de Administração, 10 alunos de Ciências Contábeis, 2 alunos de Pedagogia, 1 aluno de Análise e Desenvolvimento de Sistemas, 1 aluno de Direito, 1 aluno de Turismo, 19 alunos de Fisioterapia, 2 alunos de Enfermagem, 2 alunos de Odontologia, 7 Engenharia da Produção.

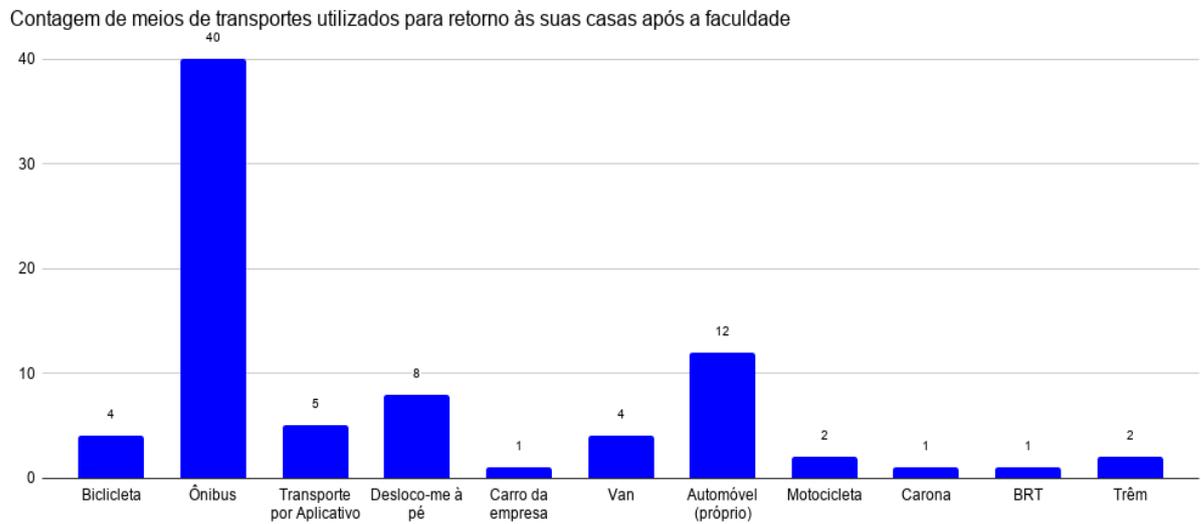
Gráfico 03: Rota de deslocamento diário

Rota de deslocamento diário	Nº de pessoas
Casa - trabalho - faculdade - casa	34
Casa - faculdade - casa	27
Casa - trabalho - casa - faculdade - casa	10
Casa - estágio - faculdade - casa	03
Casa - academia - casa - faculdade - casa	01
Casa - academia - trabalho - casa - faculdade- casa	01
Casa - estágio - casa - faculdade - casa	01
Casa - faculdade - trabalho - clientes - trabalho - casa	01
Casa - trabalho - curso - faculdade - casa	01
Casa- faculdade - trabalho- casa	01
Total geral	80

Fonte:Gráfico 3 realizado pela autora do artigo com os dados da pesquisa.

Conforme dados da pesquisa, as três primeiras posições das rotas da maioria das pessoas entrevistadas são:**34** fazem o trajeto casa - trabalho - faculdade – casa, **27** casa - faculdade – casa, **10** casa - trabalho - casa - faculdade – casa.

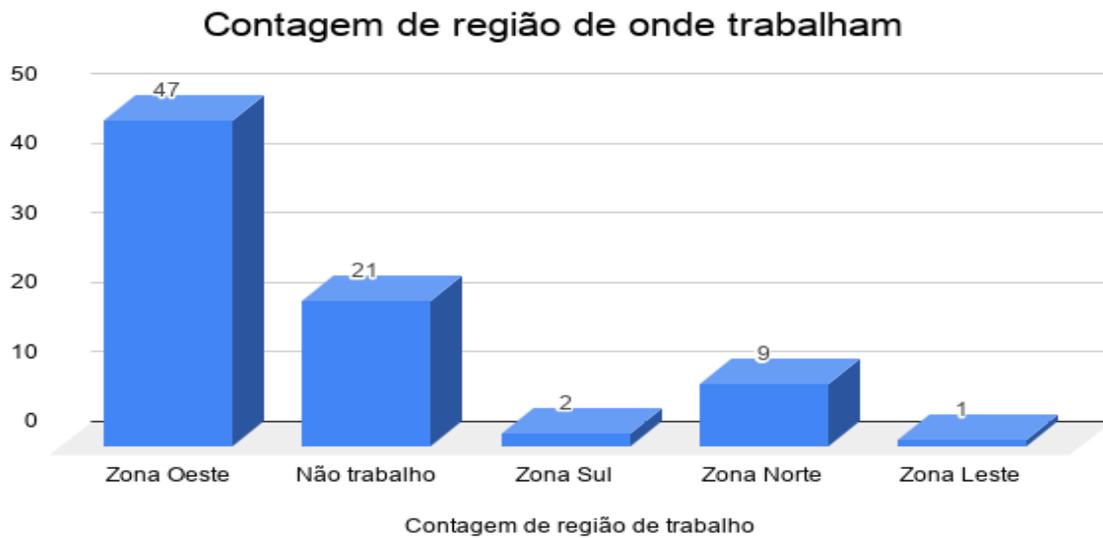
GRÁFICO 4: Contagem do meio de transporte utilizado para retorna a casa após a faculdade



Fonte: Gráfico 4 realizado pela autora do artigo com os dados da pesquisa.

Dos 80 universitários entrevistados na UNISJ, 4 utilizam bicicleta, 40 transporte público (ônibus), 5 transporte por aplicativos, 8 deslocam-se a pé, 1 carro da empresa, 4 Van, 12 automóveis próprios, 2 motocicleta, 1 carona, 1 BRT, 2 Trem, conforme análise apenas 1 pessoa utiliza o transporte alternativo de carona.

GRAFICO 5: Contagem de região de trabalho

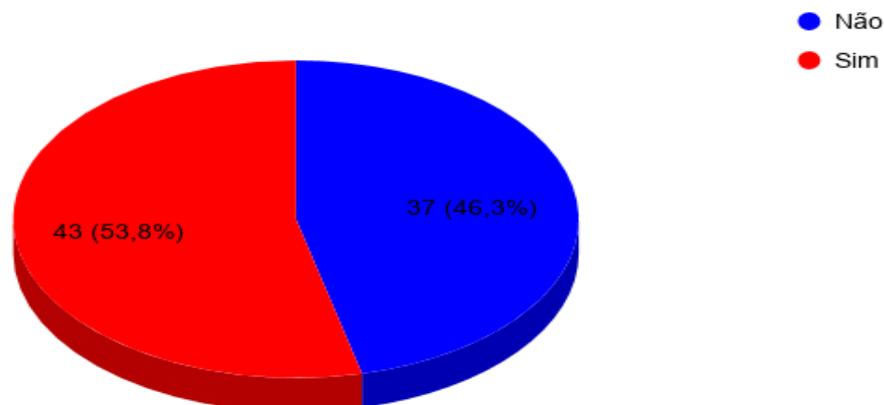


Fonte: Gráfico 5 realizado pela autora do artigo com os dados da pesquisa.

A questão abordou o conteúdo sobre a região em que os alunos trabalham. Foram apresentados os dados estatísticos para quantificar a proximidade dos mesmos. Os resultados obtidos foram: 9 - Zona Norte, 2 - Zona Sul, 1 - Zona Leste, 47 - Zona Oeste e 21 Não Trabalham. Sendo assim a maioria dos entrevistados trabalham na região Oeste do estado do Rio de Janeiro.

GRÁFICO 6: Contagem de carona pegadas na Zona Oeste

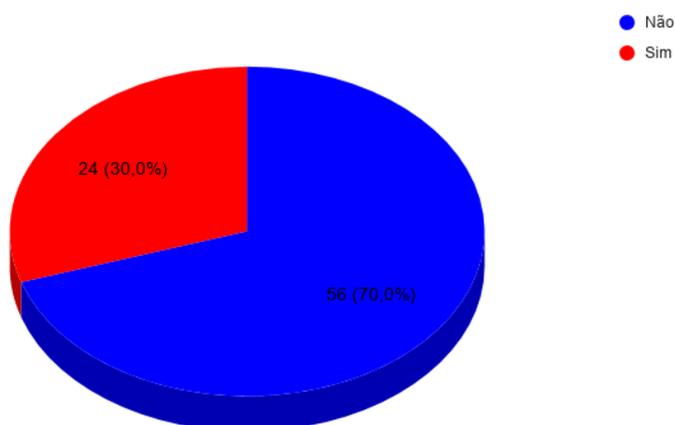
Contagem de caronas pegadas como forma de deslocamento na Zona Oeste



Fonte: Gráfico 6 realizado pela autora do artigo com os dados da pesquisa.

Dos 80 entrevistados na UNISJ, 43 pessoas responderam sim obtendo 53,8% e 37 pessoas responderam não contabilizando 46,3%, para a questão se já pegaram carona como forma de deslocamento na Zona Oeste.

GRÁFICO 7: Contagem de caronas dadas como forma de deslocamento na Zona Oeste



Fonte: Gráfico 7 realizado pela autora do artigo com os dados da pesquisa.

Neste gráfico é possível perceber que as pessoas utilizam a carona como meio de deslocamento na Zona Oeste do Rio de Janeiro, fazendo assim 70% da pesquisa responderem que sim e 30% responderem que não deram carona até o momento.

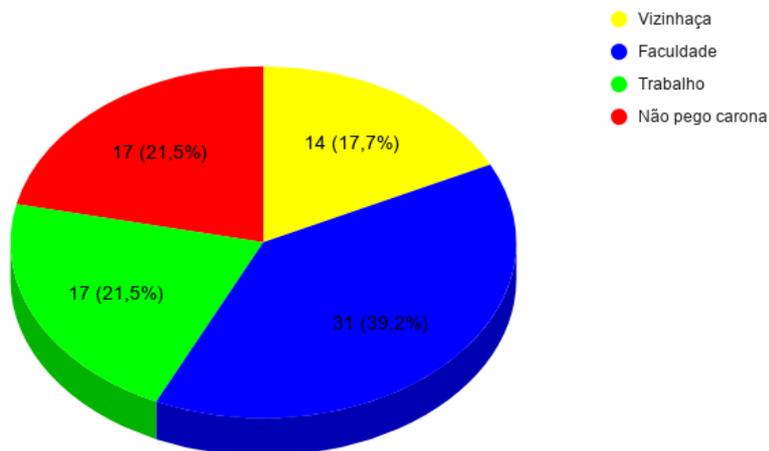
GRÁFICO 8: Dificuldades percebidas no deslocamento diário

Trânsito intenso	36
Demora do ônibus	16
Superlotação dos transportes	07
Transporte precário	07
Clima	04
Distância	04
Falta de infra-estrutura nas ruas	02
Iluminação Pública	02
Total	80

Fonte: Gráfico 8 realizado pela autora do artigo com os dados da pesquisa.

De acordo com os resultados obtidos, foi observado um maior número em relação ao Trânsito intenso com 36 pessoas insatisfeitas comparadas com 16 com a Demora do Ônibus.

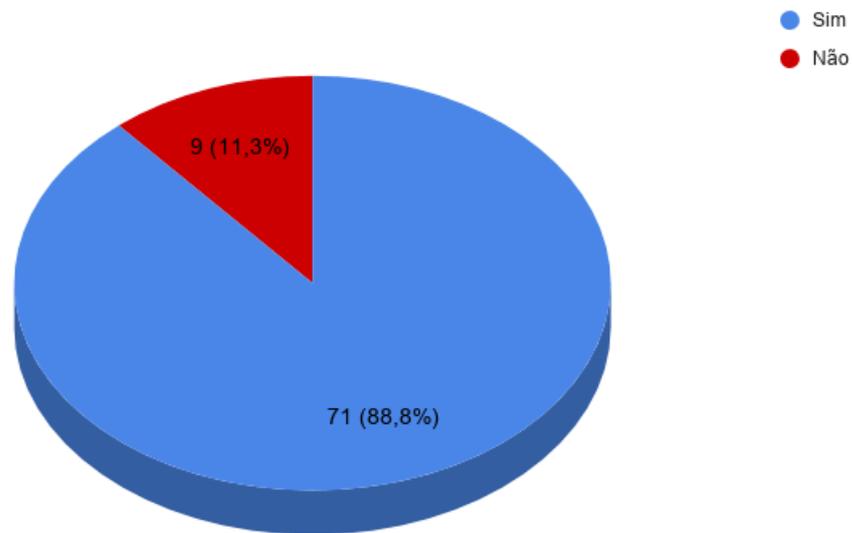
GRÁFICO 9: Contagem de quais locais já pegaram ou costumam pegar carona



Fonte: Gráfico 9 realizado pela autora do artigo com os dados da pesquisa.

Com base no questionário apresentado, os entrevistados informaram quais locais pegam ou costumam pegar carona 31 responderam faculdade, 17 trabalho, 14 vizinhanças e 17 responderam que não pegam carona.

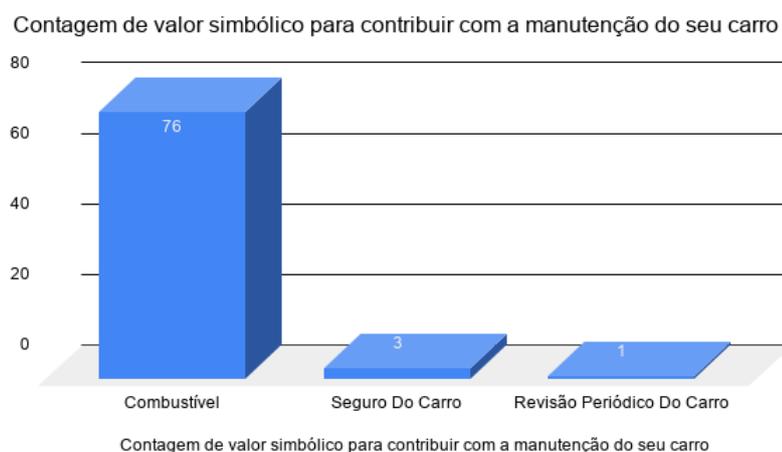
GRÁFICO 10: Contagem se aceitaria utilizar um aplicativo que permita identificá-lo quando disposto a oferecer carona a seus colegas que residem próximo a você?



Fonte:Gráfico 10 realizado pela autora do artigo com os dados da pesquisa.

Observa-se que nessa questão 71 dos alunos responderam que SIM, que utilizariam um aplicativo que permitisse identifica- los quando dispostos a oferecer carona e 9 responderam NÃO.

GRÁFICO 11: Contagem de valor simbólico para contribuir com a manutenção do veículo



Fonte:Gráfico 11 realizado pela autora do artigo com os dados da pesquisa.

Observa-se que uns números bem expressivos de como os usuários poderiam colaborar com a carona sendo: 76 aceitam o combustível como forma de colaboração, 3 com seguro do veículo e apenas 1 com revisão periódica do veículo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com as informações mencionadas no presente artigo, fica concluído que as condições para ser utilizado o aplicativo de transporte alternativo na UNISÃOJOSÉ na cidade do Rio de Janeiro/RJ, são possíveis, devido a uma grande vantagem para os envolvidos. Como relatado no artigo, à falta de conscientização da população sobre relação mobilidade urbana, também é um fator que colabora para a não efetivação do projeto. Contudo, existem possibilidades para que possam ser estudadas alternativas de programar os projetos para mobilidade urbana já existente, porém ainda não em vigor, fazendo com que venham contribuir na melhoria da qualidade de vida dos alunos da UNISÃOJOSÉ.

O presente estudo alcançou os objetivos iniciais onde foi possível identificar na literatura o comportamento dos usuários de transporte por carona, apresentar e propor a criação de um sistema de carona colaborativo.

A metodologia utilizada através de pesquisas em literaturas e, principalmente, a exploratória de campo proporcionaram uma visão de que deslocamento alternativo é a melhor forma de amenizar o caos causado pelo grande fluxo que se encontra nas vias atualmente.

Quanto à suposição e hipótese levantadas, os motivos que levam a proposta de criação do aplicativo direcionada ao uso do sistema para que os usuários tenham a facilidade de locomover-se de forma rápida eficaz.

A proposta de solução para o problema encontrado é a criação de um sistema de carona legal para a UNISÃOJOSÉ, uma vez que as análises demonstram pontos positivos com a aceitação dos alunos avaliados. A partir de então, com o sistema implantado internamente para alunos matriculados, é possível que haja interação social, facilitando assim o uso do mesmo sem que haja insegurança quanto ao uso do aplicativo.

Concluindo as considerações apresentadas, para o aperfeiçoamento futuro do tema, sugerem-se estudos acerca do tema de mobilidade urbana alternativa como forma de conscientização agregando conhecimentos para uma melhor qualidade de vida coletiva. Contudo, é relevante que novos temas possam ser abordados e discutidos a partir do presente estudo para alcançar melhores resultados.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério das Cidades. 2007. Construindo uma Cidade Acessível. Caderno 2. Brasília. (b) CAMPOS, V.B.G. 2006. Uma visão da mobilidade sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**. v. 2, p. 99-106.

CAMPOS, V.B.G. 2006. Uma visão da mobilidade sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**. v. 2, p. 99-106.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana**. 1. ed. Curitiba: Juruá, 2017.

IBAM, Instituto Brasileiro de Administração Municipal. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Ministério das Cidades: Rio de Janeiro, 2005.

JUNIOR, R. M and FUSCO, R.(2013). Projeto carona solidária na UFPR. **Revista Latino America de Inovação e Engenharia de Produção**, 1:136-143.

MARCONI, M. A; LAKATOS, E. M. **Fundamentos de Metodologia Científica**. São Paulo: 6. ed Editora Atlas, 2010.

MCDAVID, John W. & HARARI, Herbert (1980). **Psicologia e comportamento social [Psychology and social behavior]**. Rio de Janeiro: Interciência. (Trabalho original publicado em 1974). 1980.

MÜLLER, E. **Projeto Carona Univates: Proposta De Redesign E Criação De Interface Para Dispositivo Móvel.** 2015. Disponível em: <<https://www.univates.br/bdu/bitstream/10737/1042/1/2015EmelyMuller.pdf>> Acesso em: 28 abr. 2019.

ORNELLAS, Regina. Impactos do consumo colaborativo de veículos elétricos na cidade de São Paulo. **Future Studies Research Journal**, v. 5, n. 1, p. 33-62, 2013.

PEREIRA, E.M. **Cidade, urbanismo e mobilidade urbana.** Geosul, Florianópolis, v. 29, ESPECIAL, p 73-92, jul./dez. 2014.

RAIA Jr, A.A.; SILVA, A.N.R.; Brondino, N.C.M. 1997. **Comparação entre Medidas de Acessibilidade para Aplicação em Cidades Brasileiras de Médio Porte.** In: **XI Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Rio de Janeiro.** Anais. Rio de Janeiro: ANPET, 1997. v. 2. p. 997-1008.

RAIA Jr., A.A. 2000. **Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informação.** Tese, Doutorado em Engenharia Civil – Transportes pela Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos. Disponível em: <<http://www.ambiente-augm.ufscar.br/uploads/A3-039.pdf>> Acesso em 28 abr. 2019.

Vasconcelos, E. A. (1985). **O que é o trânsito.** São Paulo: Brasiliense.

ANEXO I

QUESTIONÁRIO

Curso:

- Administração**
- Ciências Biológicas**
- Ciências Contábeis**
- Direito**
- Enfermagem**
- Educação Física**
- Engenharia da Produção**
- Fisioterapia**
- Análise e Desenvolvimento de Sistemas**
- Pedagogia**
- Turismo**
- Odontologia**

Idade: _____

Sexo:

- Feminino**
- Masculino**

Qual sua rota de deslocamento diário?(Exemplo: casa-trabalho - faculdade - casa)

Qual o meio de transporte que você utiliza para retorna à sua casa após a faculdade?

Desloco-me a pé

- Ônibus**
- Automóvel (próprio)**
- Bicicleta**
- Trêm**
- Metrô**
- Van**
- Transporte por Aplicativo**
- Motocicleta**

Transporte Compartilhado

VLT

BRT

Carona

Em qual região você trabalha?

Zona Norte

Zona Sul

Zona Leste

Zona Oeste

Não trabalho

Você já pegou carona na zona oeste como forma de deslocamento?

SIM

NÃO

Você já deu carona para outras pessoas?

SIM

NÃO

Quais são as maiores dificuldades percebidas no seu deslocamento diário?

Em quais locais vocês já pegou ou costuma pegar carona?

Trabalho

Faculdade

Vizinhaça

Não pego carona

Você aceitaria utilizar um aplicativo que permita identificá-lo quando disposto a oferecer carona a seus colegas que residem próximo à você?

SIM

NÃO

Caso a pessoa a quem você ofereça carona aceite pagar um valor simbólico para contribuir com a manutenção do seu carro, quais dessas opções você considera justo?

- Combustível**
- Revisão Periódica Do Carro**
- Seguro Do Carro**