



PREFEITURA DE

CAMPOS

SECRETARIA MUNICIPAL
DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA
E TECNOLOGIA

 **Mais
Ciência**

Características Das Viagens No Transporte Coletivo Intermunicipal: Perfil Dos Usuários, Origens, Destinos E Prioridades De Melhoria

Orientador: Cristiano Souza Marins

Bolsista: Nathan Benvindo de Barros

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE

2026



SUMÁRIO

RESUMO	3
INTRODUÇÃO	4
REVISÃO DA LITERATURA	5
MATERIAIS E MÉTODOS.....	8
RESULTADOS E DISCUSSÃO	9
Perfil socioeconômico e domiciliar	10
Origens, destinos e características das viagens	15
Síntese da discussão	31
CONSIDERAÇÕES FINAIS	32
REFERÊNCIAS.....	34

RESUMO

Este relatório caracteriza o perfil dos usuários, as origens e os destinos declarados, as condições de deslocamento e as prioridades de melhoria associadas ao transporte coletivo intermunicipal por ônibus e vans relacionado a Campos dos Goytacazes. Em relação aos aspectos metodológicos, a pesquisa é caracterizada como quantitativa e descritiva e utilizou questionário estruturado aplicado presencialmente em diferentes dias e horários. A base consolidada e auditável é composta por 72 respostas válidas; por não ter sido registrada uma seleção aleatória, a amostra foi tratada como não probabilística por conveniência. Os resultados evidenciam a relevância do transporte coletivo para os respondentes e apontam demandas relacionadas à disponibilidade, segurança e acessibilidade econômica.

INTRODUÇÃO

A mobilidade constitui dimensão central do acesso ao trabalho, à educação, à saúde, ao comércio e às demais oportunidades distribuídas no território. Em municípios que funcionam como polos regionais, os deslocamentos ultrapassam os limites administrativos e exigem articulação entre transporte, planejamento urbano e políticas de desenvolvimento. Vasconcellos (2014) destaca que as condições de mobilidade influenciam diretamente a participação social e econômica da população.

O transporte coletivo intermunicipal desempenha papel relevante nos deslocamentos entre Campos dos Goytacazes e outros municípios do Norte Fluminense. O conhecimento sobre o perfil dos usuários, os motivos das viagens, os tempos de acesso, espera e percurso e as prioridades indicadas pelos passageiros pode apoiar o planejamento da oferta e a definição de medidas de melhoria. Segundo Ferraz e Torres (2004), o planejamento do transporte coletivo depende do conhecimento da demanda e dos padrões de deslocamento, de modo a adequar a operação às necessidades dos usuários.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587/2012, estabelece princípios de acessibilidade, eficiência, segurança e equidade no uso do espaço público. Embora seu foco inclua os sistemas urbanos, seus princípios oferecem referência para a discussão da integração regional e da qualidade dos deslocamentos coletivos. Gomide e Galindo (2013) também ressaltam a necessidade de incorporar a mobilidade à agenda pública de forma contínua e integrada.

Este estudo concentra-se nos usuários entrevistados de serviços de ônibus e vans associados a deslocamentos intermunicipais relacionados a Campos dos Goytacazes. A questão norteadora é: quais são as características sociodemográficas e de deslocamento dos usuários entrevistados, quais origens e destinos eles declaram e quais medidas indicam como prioritárias para melhorar o uso do transporte coletivo intermunicipal?

Foram adotadas duas hipóteses operacionais: (H1) o trabalho seria o motivo de viagem mais frequente; e (H2) medidas relacionadas ao aumento da oferta e à redução da tarifa estariam entre as alternativas mais assinaladas para estimular o uso dos ônibus. Essas hipóteses são verificadas por meio das frequências observadas nas respostas.

O objetivo geral é caracterizar o perfil dos respondentes e seus deslocamentos, incluindo origem, destino, modo utilizado, frequência, tempos de acesso, espera e viagem, além de identificar prioridades de melhoria. Como objetivos específicos, busca-se: descrever o perfil socioeconômico; examinar a distribuição das origens e dos destinos declarados; analisar características operacionais dos deslocamentos; e sistematizar as medidas sugeridas pelos usuários.

REVISÃO DA LITERATURA

O transporte coletivo intermunicipal desempenha papel relevante na articulação entre municípios e no acesso da população a oportunidades distribuídas regionalmente, especialmente trabalho, educação, saúde, comércio e serviços. Nesse contexto, conhecer as características das viagens permite compreender não apenas a quantidade de passageiros transportados, mas também quem utiliza o sistema, de onde esses usuários partem, para onde se deslocam, com que frequência viajam e quais aspectos consideram prioritários para a melhoria do serviço. A literatura aponta, portanto, que a análise da mobilidade deve considerar simultaneamente as características dos usuários, os padrões espaciais das viagens e a percepção sobre a qualidade do transporte. A própria noção de viagem é diretamente relacionada à existência de uma origem, um destino e uma finalidade. Corroborando, Silva (2023) destaca que uma viagem corresponde ao deslocamento entre um ponto de origem e um destino associado a determinado objetivo, como trabalho, estudo ou compras. Essa perspectiva fundamenta a utilização de pesquisas origem-destino como instrumento para identificar os principais

fluxos de passageiros e compreender as relações existentes entre diferentes localidades. Góes, Guedes e Pompermayer (2023), ao analisarem o transporte intermunicipal, recorrem a uma matriz origem-destino para avaliar o volume de passageiros entre pares de microrregiões e a participação do ônibus em relação a outros modos de transporte. Dessa forma, o levantamento das origens e destinos possibilita identificar os principais corredores de deslocamento, os municípios que funcionam como polos de atração e as localidades que apresentam maior dependência do transporte coletivo intermunicipal.

Além da dimensão espacial, a caracterização do perfil dos usuários constitui elemento relevante para compreender diferentes padrões de demanda. Sá (2022), em pesquisa aplicada ao transporte intermunicipal entre municípios da Região Tocantina do Maranhão, analisou características como gênero e faixa etária dos passageiros, constatando diferenças entre os usuários do transporte convencional por ônibus e do transporte alternativo. O estudo identificou maior concentração de usuários jovens nas vans, enquanto os passageiros de ônibus apresentaram maior participação de faixas etárias superiores a 39 anos. Esses resultados mostram que diferentes segmentos da população podem apresentar necessidades e escolhas distintas, justificando a inclusão de variáveis sociodemográficas na caracterização dos usuários.

A frequência das viagens representa outro indicador importante, pois é possível identificar dias e horários de pico e os gargalos do sistema de transporte. Sá (2022) verificou a frequência diária, semanal ou eventual dos deslocamentos e encontrou participação significativa de passageiros que realizavam viagens semanalmente. Outro aspecto importante é que a identificação dessa frequência permite distinguir usuários regulares de passageiros ocasionais e relacionar o uso do transporte aos diferentes motivos de viagem. Essa abordagem ganha especial relevância nos movimentos pendulares, caracterizados por deslocamentos recorrentes entre municípios. Estudo sobre trabalhadores que se deslocam para Picos (PI), por exemplo, considera conjuntamente o perfil dos participantes, o tempo, a frequência, os meios e os custos

dos deslocamentos intermunicipais. Assim, variáveis como motivo, frequência e tempo de viagem permitem compreender de forma mais completa a dependência dos usuários em relação ao sistema.

Os padrões de origem e destino também podem sofrer alterações em função das transformações urbanas e da distribuição territorial das atividades. Como prova disso, Carvalho (2022), ao estudar as viagens de transporte coletivo intermunicipal com origem em Duque de Caxias, na região da baixada fluminense, demonstra que mudanças na organização metropolitana estão relacionadas a modificações na dinâmica das viagens. O autor utiliza dados de bilhetagem eletrônica para observar deslocamentos partindo do município em diferentes direções da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Tal abordagem reforça a importância de identificar os destinos efetivamente procurados pelos passageiros, uma vez que os fluxos de transporte acompanham transformações na localização dos empregos, serviços, estabelecimentos educacionais e demais atividades urbanas. E é possível identificar possíveis demandas por emprego/renda e serviços educacionais, de saúde e lazer. Enfatizando a necessidade de um planejamento urbano voltado para o uso de solo misto nas origens das viagens.

A caracterização das viagens deve ser complementada pela avaliação da qualidade percebida pelos usuários e das prioridades de melhoria do serviço. Entre os aspectos que podem ser analisados encontram-se frequência dos veículos, tempo de percurso, cobertura espacial das linhas, acessibilidade, conectividade e capacidade operacional. O conforto também influencia a escolha do modo de transporte, como demonstra Sá (2022), que avaliou tanto a importância atribuída pelos passageiros ao conforto quanto sua satisfação com esse atributo. Entretanto, alguns problemas podem não ser identificados apenas por indicadores operacionais, ratificando Silva (2023) registra manifestações de usuários em favor de rotas mais curtas para diminuir o tempo necessário para alcançar determinados destinos ao realizar uma pesquisa na cidade de São José em Santa Catarina-SC.

Outro aspecto relevante é a disponibilidade e a qualidade das informações para planejamento. Silva et al. (2023) demonstram que dados de embarques e bilhetagem eletrônica permitem caracterizar a demanda segundo diferentes categorias de passageiros e acompanhar sua evolução. Góes, Guedes e Pompermayer (2023), por sua vez, defendem a coleta e o tratamento sistemático de dados de oferta e demanda e destacam recursos como GPS, bilhetagem eletrônica, sistemas de informação ao usuário e indicadores de desempenho como instrumentos de apoio ao planejamento e monitoramento do transporte intermunicipal.

Dessa forma, a literatura sustenta que o diagnóstico do transporte coletivo intermunicipal deve combinar perfil sociodemográfico dos passageiros, origem e destino, motivo da viagem, frequência de utilização, tempo e condições de deslocamento e avaliação da qualidade do serviço. A incorporação da percepção dos usuários permite avançar da simples descrição da demanda para a identificação de prioridades concretas de intervenção. Nesse sentido, investigar simultaneamente quem são os passageiros, como se estruturam suas viagens e quais melhorias consideram mais importantes pode fornecer informações diretamente aplicáveis ao planejamento e melhoria da qualidade do transporte coletivo intermunicipal.

MATERIAIS E MÉTODOS

A pesquisa possui abordagem quantitativa, natureza descritiva e caráter exploratório. A pesquisa descritiva permite organizar características de uma população ou fenômeno e identificar distribuições e associações preliminares entre variáveis (GIL, 2008). Já o uso de dados padronizados possibilita a mensuração de frequências e a identificação de padrões na amostra estudada (PRODANOV; FREITAS, 2013).

O instrumento de coleta de dados utilizado foi um questionário estruturado que reuniu informações sobre o perfil sociodemográficos dos passageiros, características das viagens (origem e destino, motivo da viagem, frequência de utilização, tempo e condições de deslocamento) e avaliação da qualidade do serviço

O público-alvo corresponde aos usuários abordados durante o uso ou o acesso a serviços de ônibus e vans associados a deslocamentos intermunicipais em Campos dos Goytacazes. A amostra pode ser considerada não probabilística por conveniência e a coleta ocorreu presencialmente em diferentes dias e horários diferentes, sendo coletados 72 questionários.

Após a coleta, os dados foram organizados e tabulados, permitindo a elaboração de gráficos e tabelas para análise dos resultados. Conforme Creswell e Creswell (2021), a organização sistemática dos dados quantitativos possibilita identificar padrões, frequências e relações entre variáveis, tornando mais objetiva a interpretação dos resultados.

A análise concentrou-se na caracterização dos deslocamentos realizados pelos usuários, identificando os principais fluxos de origem e destino e avaliando aspectos relacionados à qualidade do transporte público, tais como conforto, tempo de espera, frequência das linhas e oferta do serviço. Os resultados obtidos permitem compreender o perfil da demanda pelo transporte coletivo distrital em Campos dos Goytacazes e fornecem subsídios para futuras discussões sobre planejamento da mobilidade urbana e aprimoramento das políticas públicas de transporte.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nessa seção serão apresentados os dados coletados por meio de gráficos, sendo dividida em quatro partes, sendo a primeira referente a apresentação do perfil

socioeconômico e demográfico. Na segunda parte serão apresentadas as características das viagens, na terceira serão apresentadas as avaliações e percepções sobre a qualidade do transporte intermunicipal. E por fim, na quarta e última parte serão apresentadas algumas análises sobre os dados coletados.

Perfil socioeconômico e domiciliar

A primeira característica avaliada foi a renda familiar dos respondentes, conforme a figura 1.

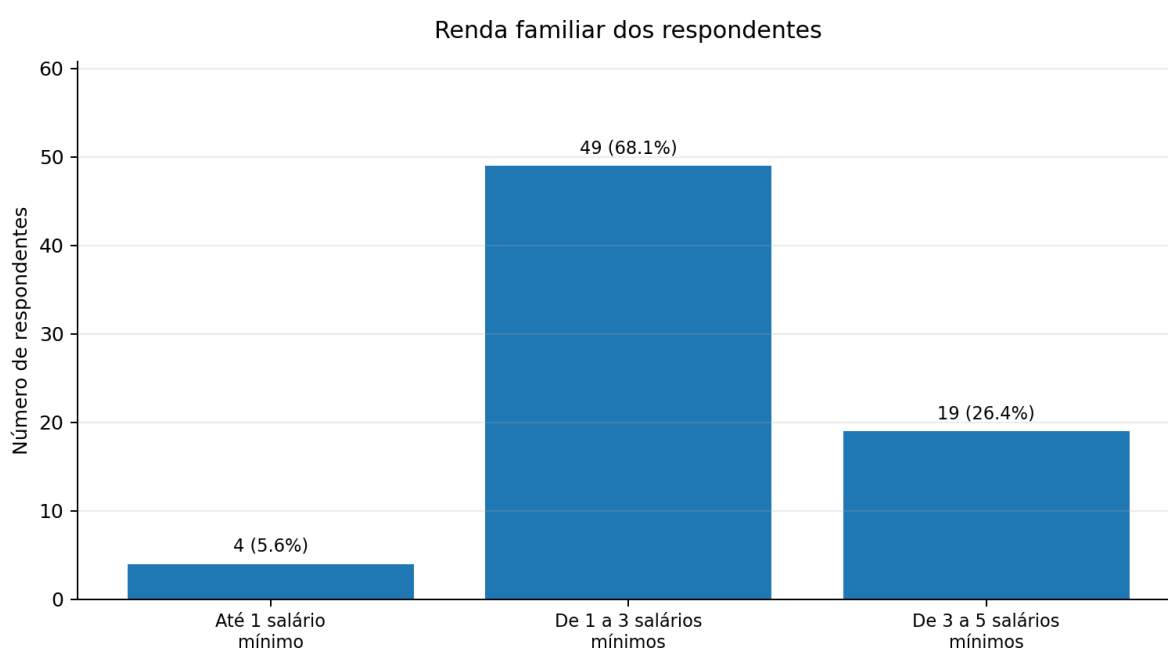


Figura 1 – Renda familiar dos respondentes (n = 72)
Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

Segundo a figura 1, a renda familiar concentrou-se entre um e três salários mínimos, faixa indicada por 49 respondentes (68,1%). Outros 19 participantes (26,4%) informaram renda entre três e cinco salários mínimos, enquanto quatro (5,6%) declararam renda de até um salário mínimo. A distribuição indica predominância de famílias nas faixas inferiores e intermediárias consideradas pelo questionário, sem que

isso autorize generalização para todos os usuários do sistema. A figura 2 demonstra o perfil dos respondentes em relação ao grau de escolaridade.

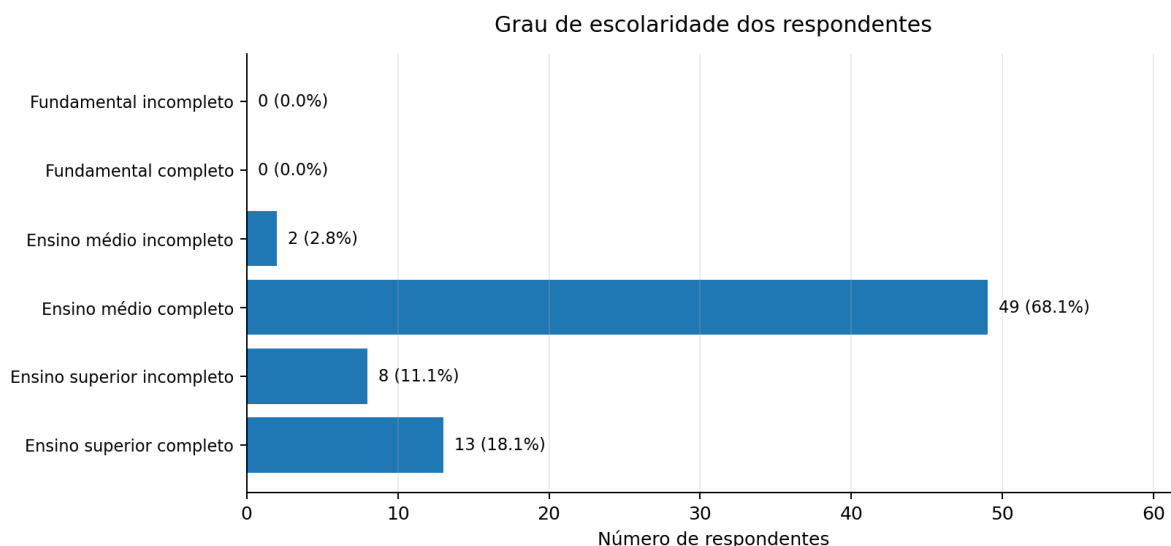


Figura 2 – Grau de escolaridade dos respondentes (n = 72)
Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

Quanto à escolaridade (figura2), 49 respondentes (68,1%) declararam ensino médio completo, 13 (18,1%) ensino superior completo, oito (11,1%) ensino superior incompleto e dois (2,8%) ensino médio incompleto. Não foram registradas respostas nas categorias de ensino fundamental. A figura 3 demonstra a distribuição espacial dos usuários do transporte intermunicipal.

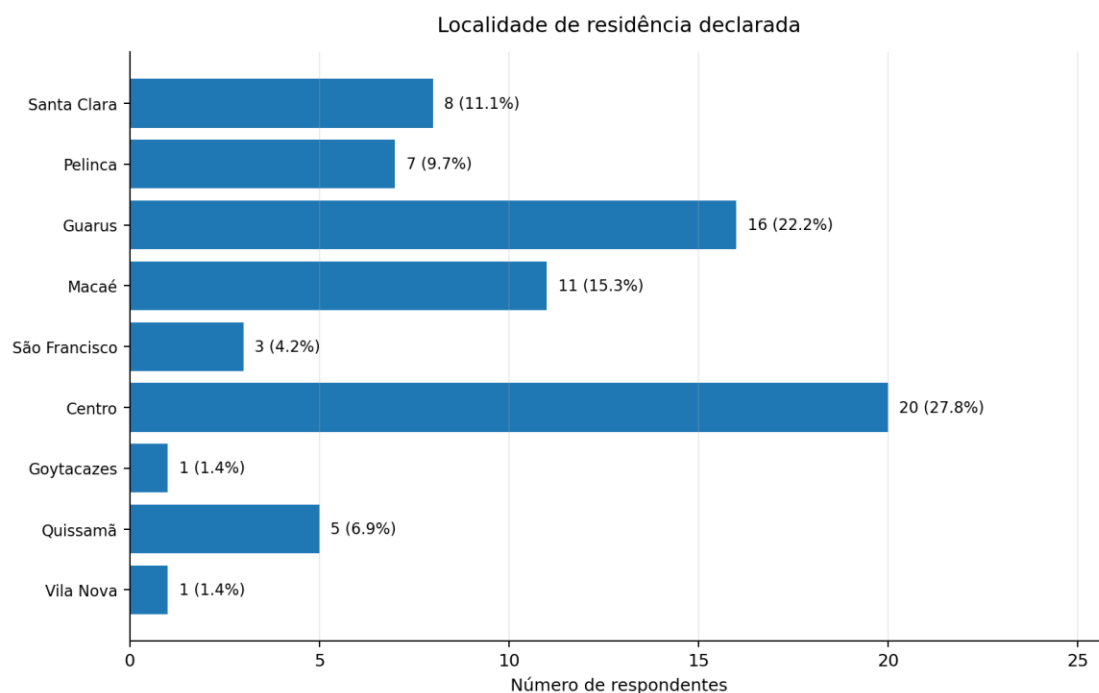


Figura 3 – Localidade de residência declarada (n = 72)
Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

A Figura 3 apresenta as localidades de residência exatamente como registradas no questionário. Centro reuniu 20 respostas (27,8%), Guarus 16 (22,2%), Macaé 11 (15,3%), Santa Clara oito (11,1%) e Pelinca sete (9,7%). As demais categorias tiveram menor frequência. Como a lista reúne bairros, distritos e municípios, o resultado deve ser interpretado como localidade declarada de residência, e não como classificação geográfica homogênea. A figura 4 apresenta a ocupação dos usuários de transporte coletivo.

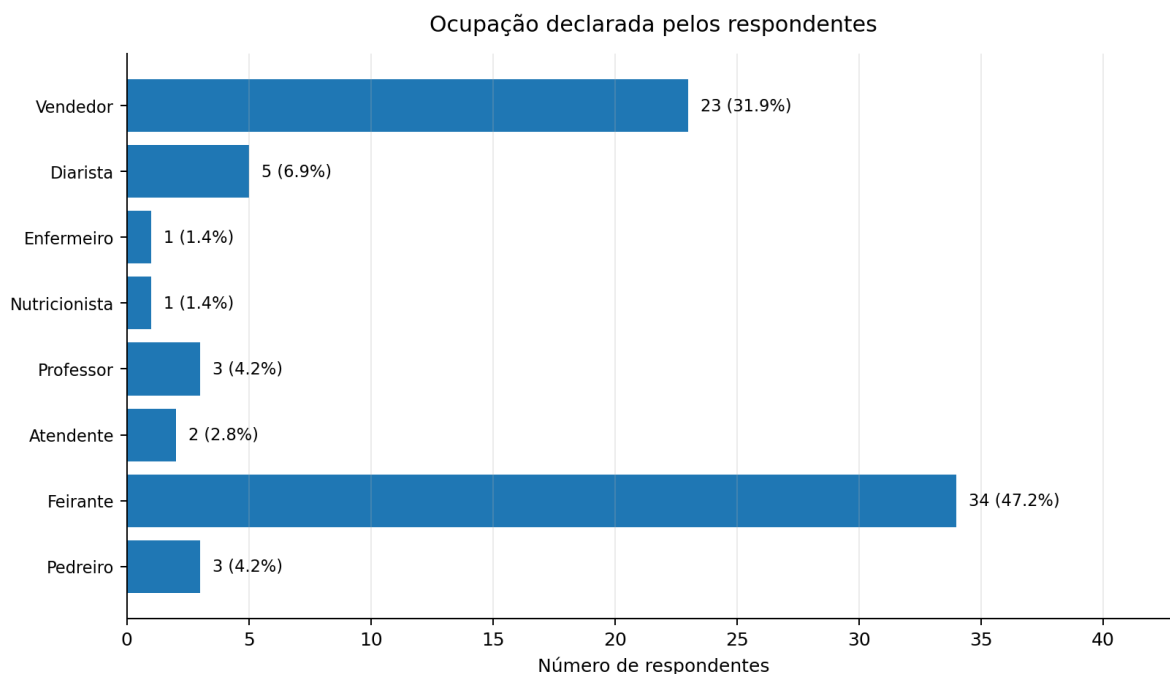


Figura 4 – Ocupação declarada pelos respondentes (n = 72)
Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

Segundo a figura 4, a ocupação mais frequente foi feirante, indicada por 34 respondentes (47,2%), seguida de vendedor, com 23 (31,9%). As demais ocupações apresentaram frequências menores: diarista, cinco; professor e pedreiro, três cada; atendente, dois; enfermeiro e nutricionista, um cada. A figura 5 apresenta os dados referentes ao acesso a veículo particular motorizados.

Acesso a veículo motorizado no domicílio

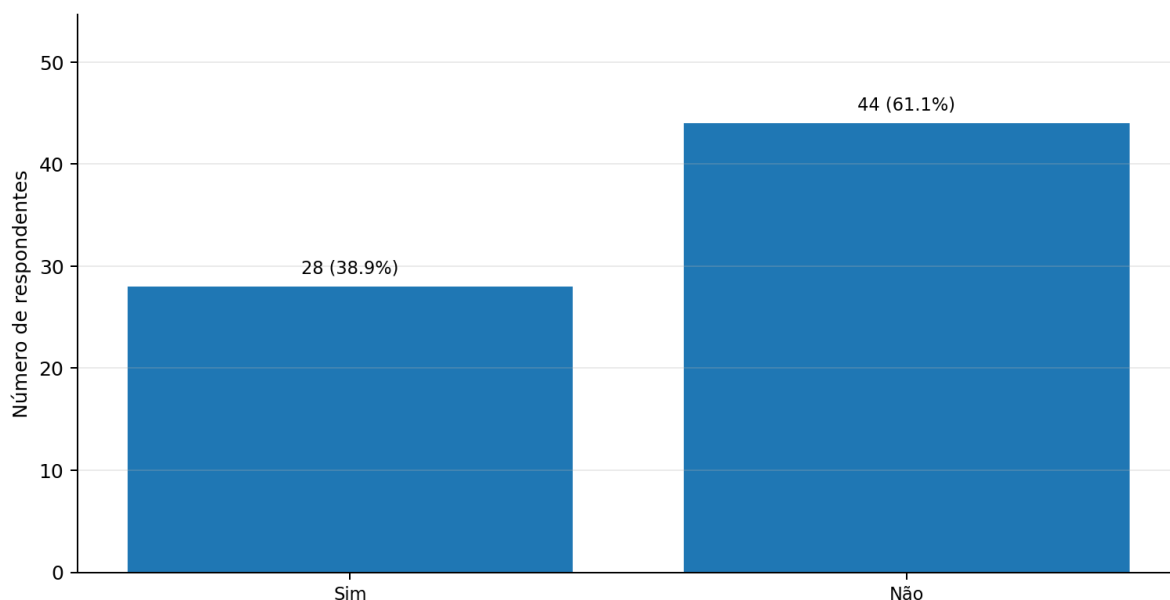


Figura 5 – Acesso a veículo motorizado no domicílio (n = 72)
Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

Em relação ao acesso a veículo motorizado no domicílio (figura5), 44 respondentes (61,1%) assinalaram “não” e 28 (38,9%) assinalaram “sim”. Esse indicador representa acesso domiciliar declarado e não deve ser confundido com a taxa de motorização, calculada pela razão entre a frota registrada e a população. Para o Estado do Rio de Janeiro, o IBGE informa, em 2025, 8.266.784 veículos e população estimada de 17.223.547 habitantes, correspondendo a aproximadamente 48 veículos por 100 habitantes. A comparação é apenas contextual, pois os denominadores e os conceitos são diferentes. A figura 6 apresenta os dados sobre a quantidade de pessoas que moram na residência.

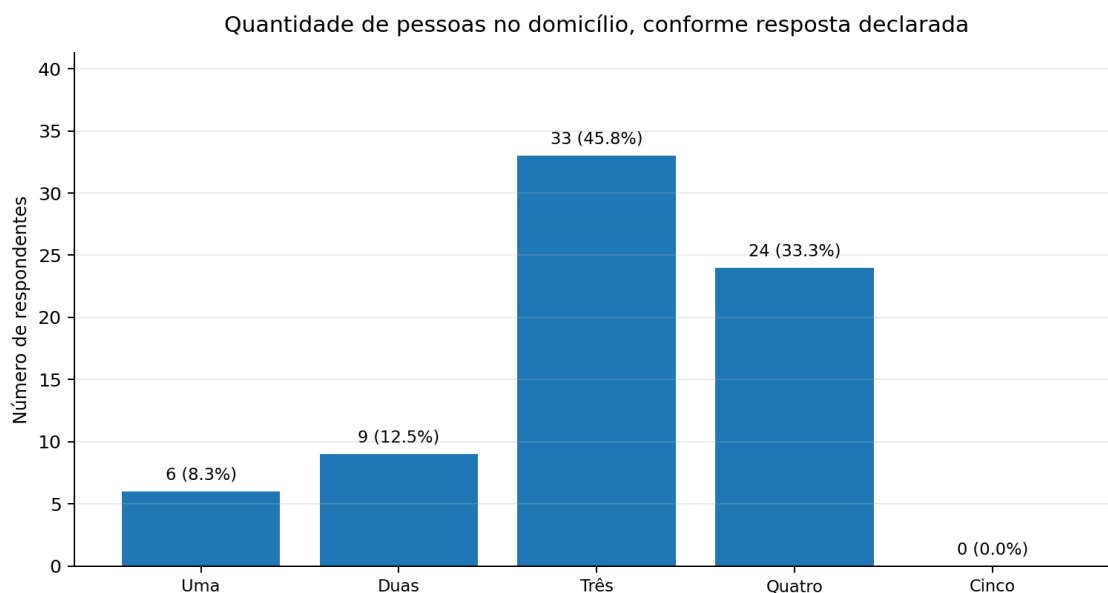


Figura 6 – Quantidade de pessoas no domicílio, conforme resposta declarada (n = 72)

Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

Conforme a figura 6, a composição domiciliar concentrou-se nas categorias “três pessoas”, com 33 respostas (45,8%), e “quatro pessoas”, com 24 (33,3%). Nove respondentes (12,5%) indicaram duas pessoas e seis (8,3%) indicaram uma.

Origens, destinos e características das viagens

A figura 7 apresenta a origem das viagens dos respondentes.

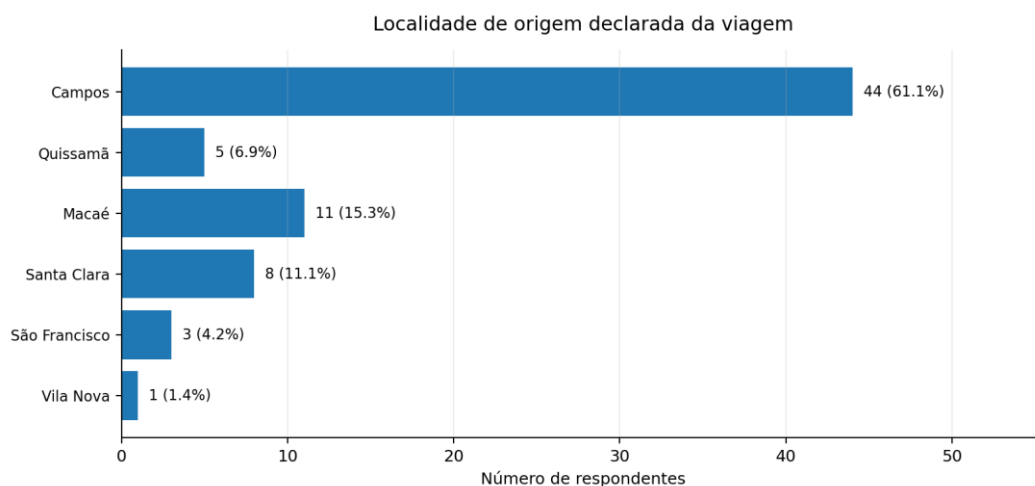


Figura 7 – Localidade de origem declarada da viagem (n = 72)
Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

Como é descrito na figura 7, a maior frequência de origem foi registrada na categoria Campos, com 44 respostas (61,1%). Macaé apresentou 11 (15,3%), Santa Clara com oito (11,1%), Quissamã com cinco (6,9%), São Francisco com três (4,2%) e Vila Nova com uma (1,4%). Cabe ressaltar que Vila Nova é um distrito municipal e devido a grande distância, alguns moradores fazem uso do transporte intermunicipal para o seu deslocamento diário. A figura 8 apresenta o destino das viagens.

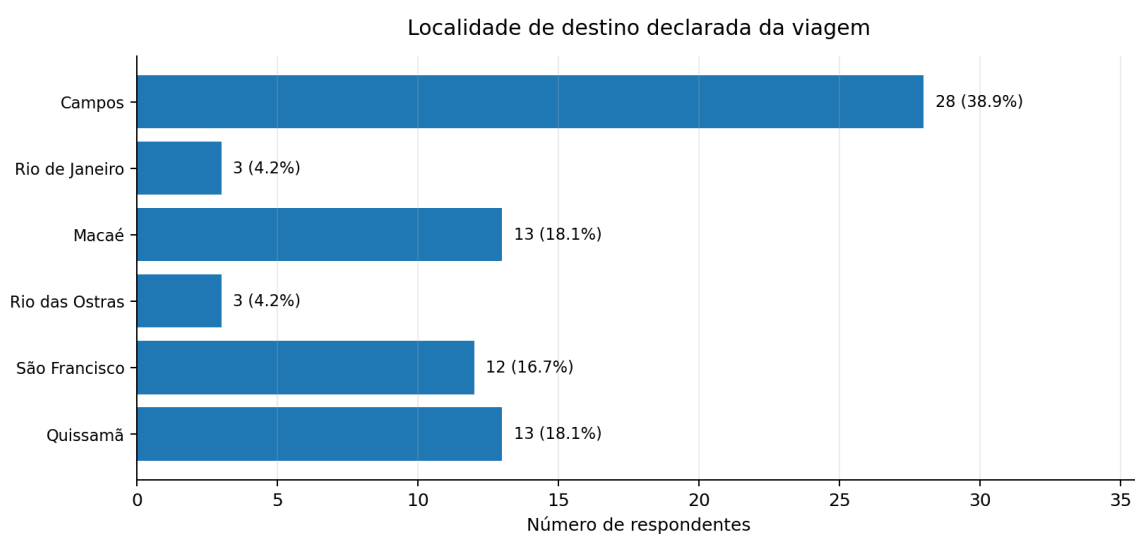


Figura 8 – Localidade de destino declarada da viagem (n = 72)
Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

No destino, Campos reuniu 28 respostas (38,9%). Macaé e Quissamã tiveram 13 respostas cada (18,1%), São Francisco 12 (16,7%), Rio de Janeiro três (4,2%) e Rio das Ostras três (4,2%). Assim, 44 respondentes (61,1%) declararam destinos diferentes de Campos. Entretanto, as distribuições separadas de origem e destino não permitem reconstruir os pares individuais nem afirmar a existência de um fluxo específico entre duas localidades. A figura 9 apresenta os dados referentes ao meio de transporte utilizado para acessar ao transporte coletivo.

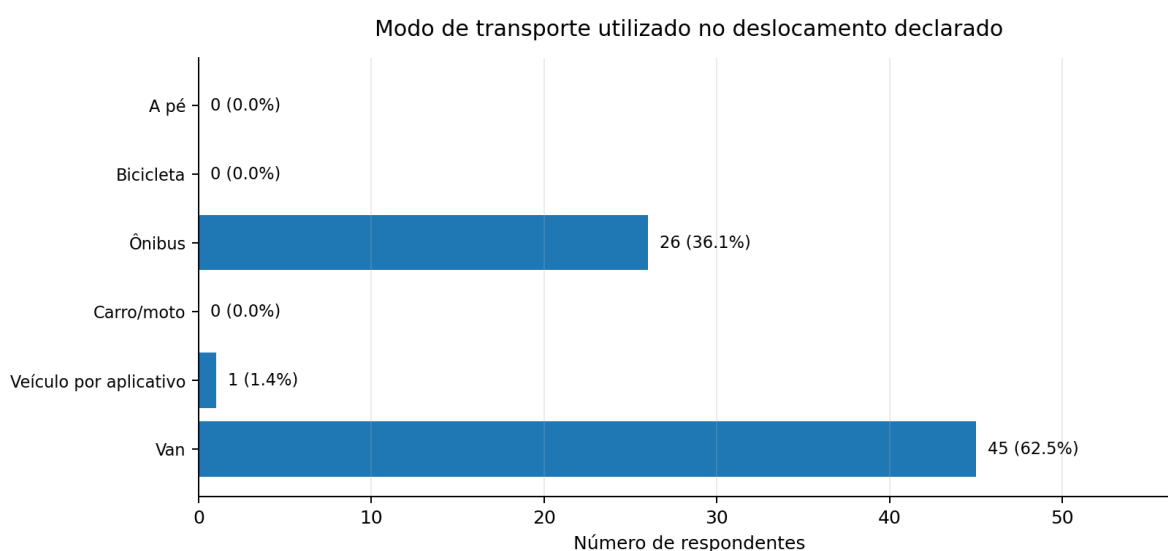


Figura 9 – Modo de transporte utilizado no deslocamento declarado (n = 72)

Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

De acordo com a figura 9, o modo de transporte mais frequente foi a van, utilizada por 45 respondentes (62,5%), seguida do ônibus, com 26 (36,1%), e do veículo por aplicativo, com uma resposta (1,4%). Não houve respostas para deslocamento a pé, bicicleta ou carro/moto nessa pergunta. Como o enunciado original era ambíguo, o resultado é interpretado como modo de transporte utilizado no deslocamento declarado, e não necessariamente como modo de acesso ao terminal. A figura 10, apresenta os dados referentes ao horário de saída de casa.

Horário de saída da residência

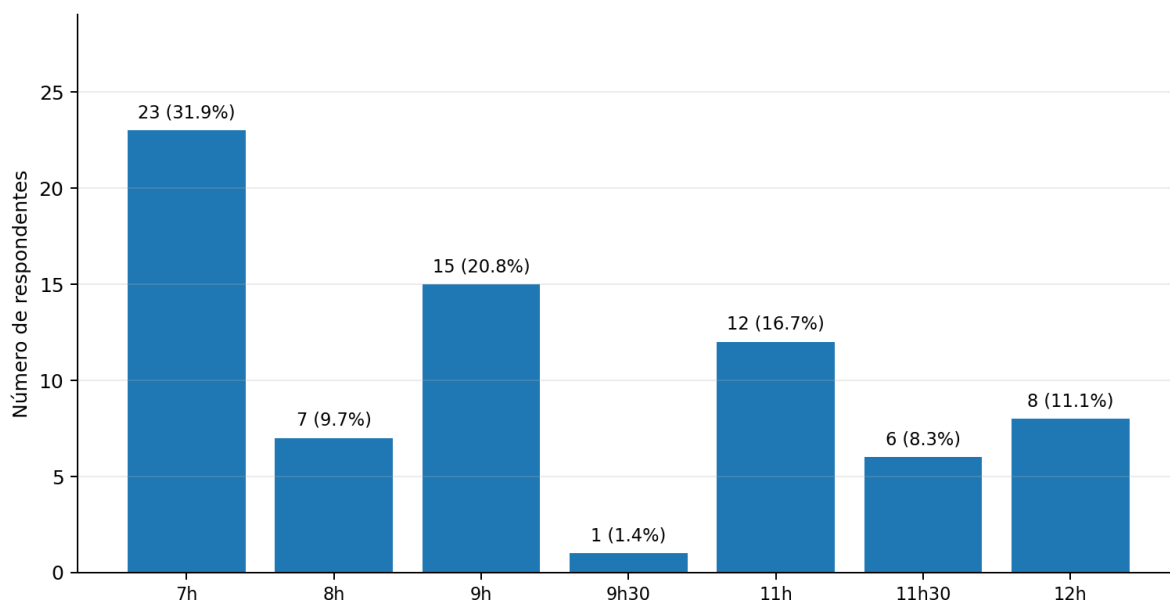


Figura 10 – Horário de saída da residência (n = 72)

Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

Os horários de saída concentraram-se no período da manhã. Às 7h foram registradas 23 respostas (31,9%) e às 8h, sete (9,7%), totalizando 41,7% entre 7h e 8h. Também foram observadas saídas às 9h, 9h30, 11h, 11h30 e 12h. O horário de saída, isoladamente, não permite caracterizar movimento pendular; essa interpretação dependeria do cruzamento com outros dados. A figura 11 apresenta o tempo de deslocamento entre o domicílio e o ponto de embarque.

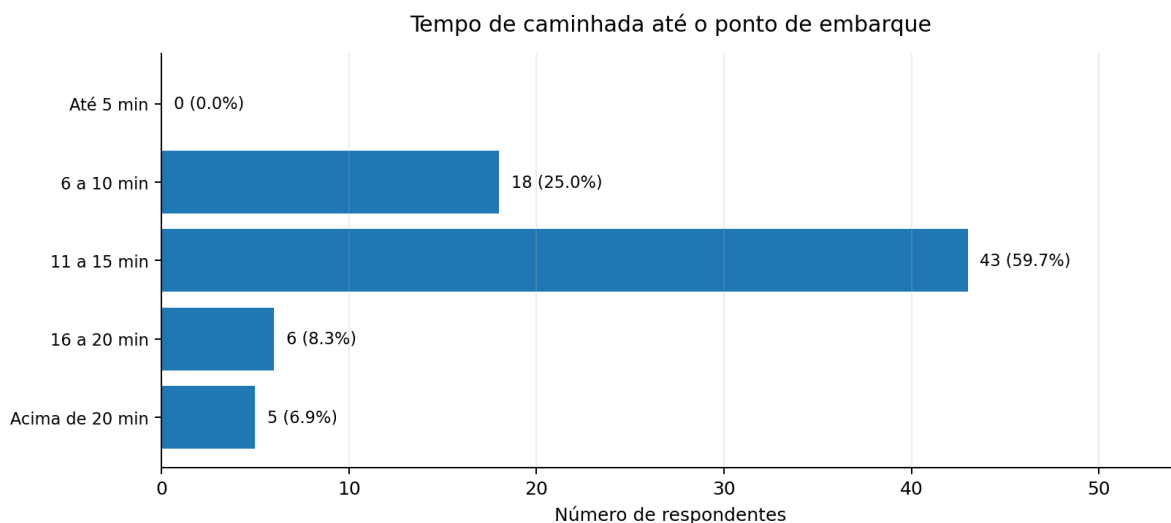


Figura 11 – Tempo de caminhada até o ponto de embarque (n = 72)

Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

O tempo de caminhada até o ponto de embarque foi de 11 a 15 minutos para 43 respondentes (59,7%). Dezoito (25,0%) informaram entre seis e dez minutos, seis (8,3%) entre 16 e 20 minutos e cinco (6,9%) acima de 20 minutos. Não houve respostas de até cinco minutos. A figura 12 relata o tempo médio de espera nos pontos de parada/terminais rodoviários.

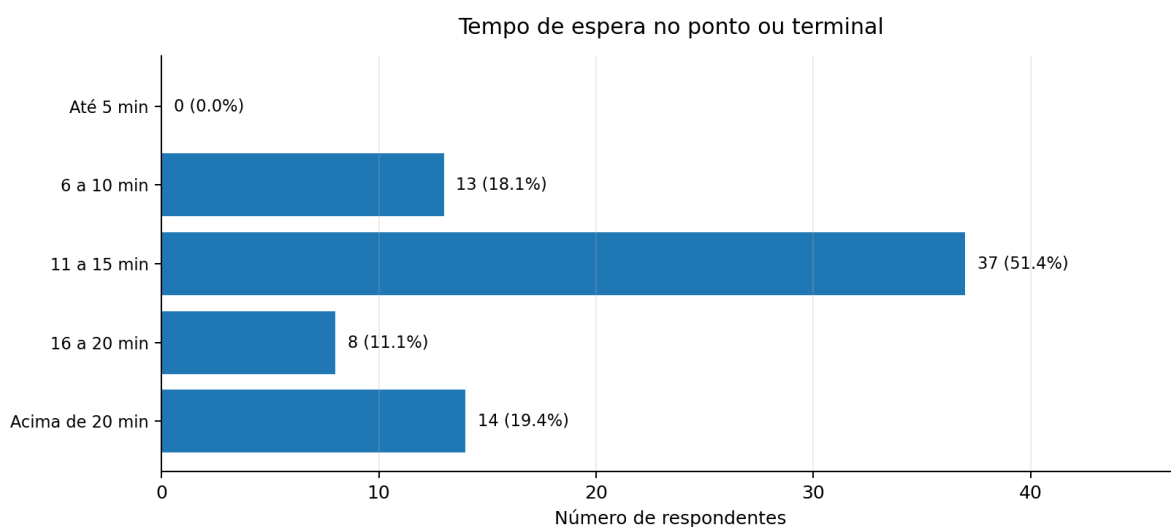


Figura 12 – Tempo de espera no ponto ou terminal (n = 72)

Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

Segundo a figura 12, o tempo de espera concentrou-se entre 11 e 15 minutos, faixa indicada por 37 respondentes (51,4%). Quatorze (19,4%) esperavam acima de 20 minutos, 13 (18,1%) entre seis e dez minutos e oito (11,1%) entre 16 e 20 minutos. A figura 13 evidencia o motivo das viagens.

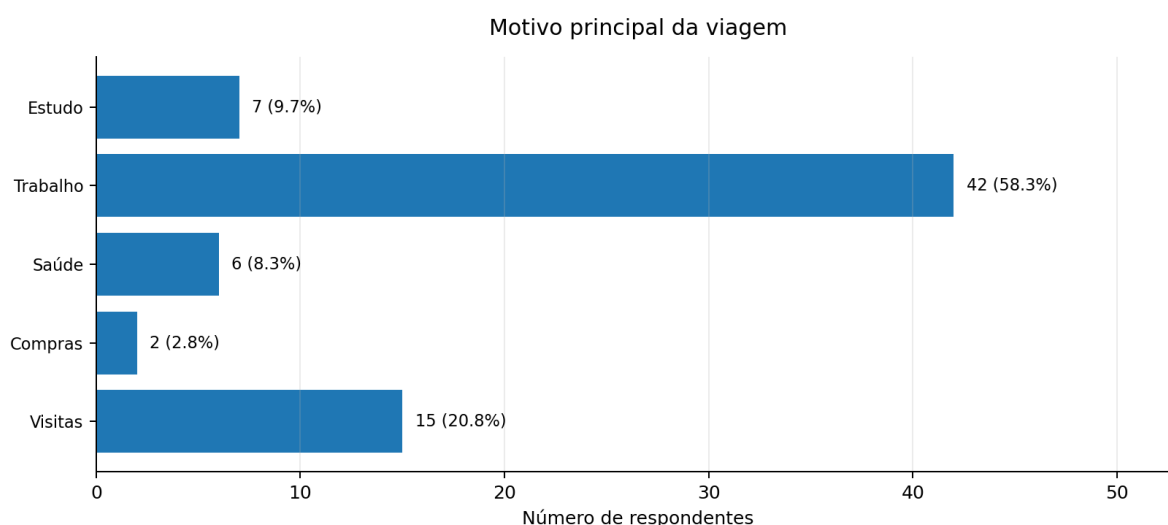


Figura 13 – Motivo principal da viagem (n = 72)

Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

Como apresentado na figura 13, o trabalho foi o motivo principal de viagem para 42 respondentes (58,3%), seguido por visitas, com 15 (20,8%), estudo, com sete (9,7%), saúde, com seis (8,3%), e compras, com duas respostas (2,8%). O resultado confirma a primeira hipótese operacional, segundo a qual o trabalho seria o motivo modal. Para atribuir os deslocamentos a um setor econômico específico basta cruzar os dados do motivo, ocupação e destino. A figura 14 demonstra a frequência das viagens do transporte intermunicipal.

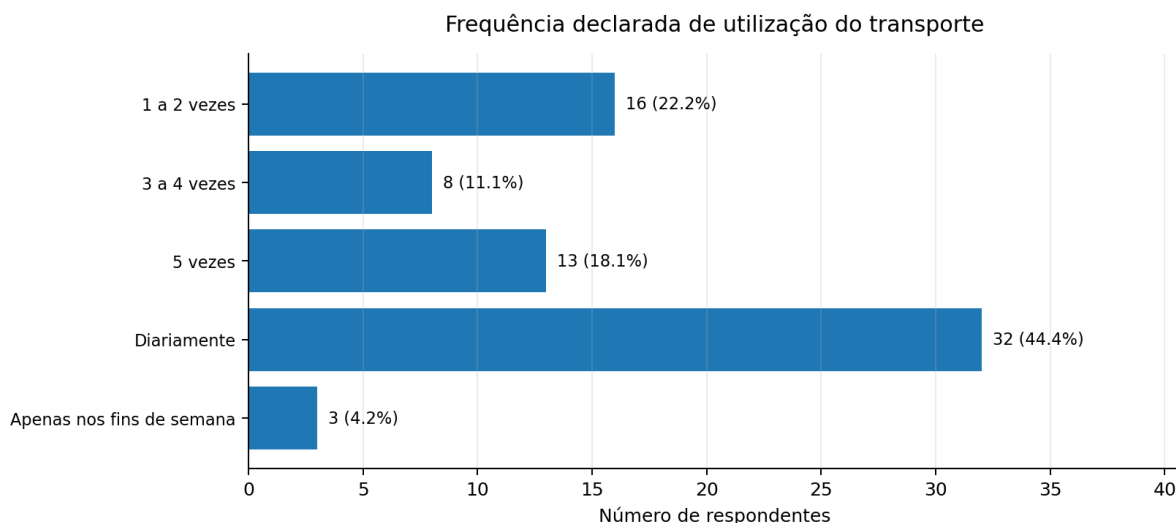


Figura 14 – Frequência declarada de utilização do transporte (n = 72)
Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

A utilização diária foi declarada por 32 respondentes (44,4%). Dezesesseis (22,2%) indicaram “1 a 2 vezes”, 13 (18,1%) “5 vezes”, oito (11,1%) “3 a 4 vezes” e três (4,2%) “apenas nos fins de semana”. Como o questionário não explicitou o período de referência das categorias numéricas, recomenda-se que futuras aplicações utilizem formulações como “vezes por semana” ou “vezes por mês”. A figura 15 relata o tempo médio das viagens do transporte intermunicipal.

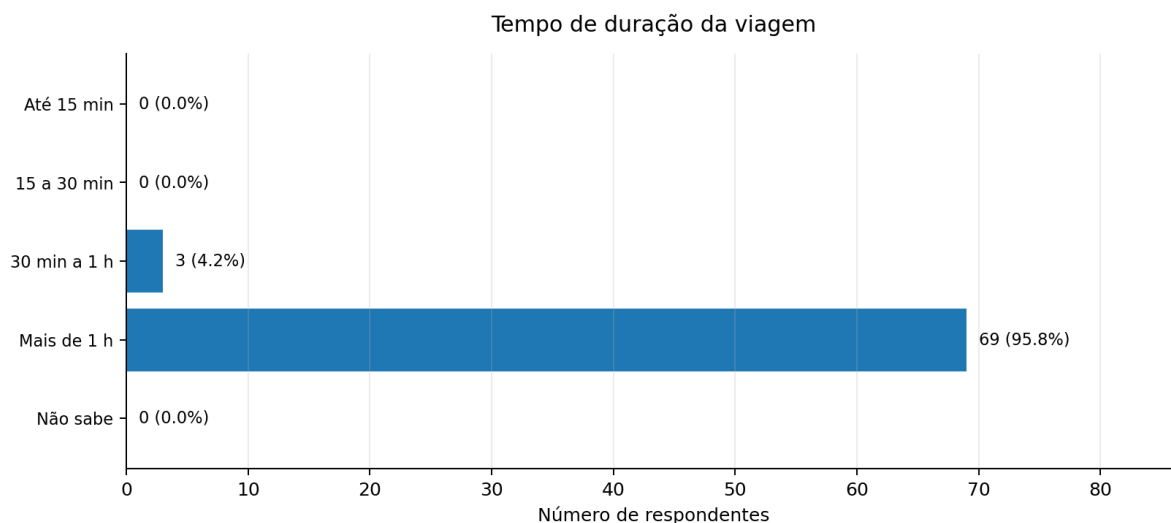


Figura 15 – Tempo de duração da viagem (n = 72)
Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

Como pode ser constatado na figura 15, a duração da viagem foi superior a uma hora para 69 respondentes (95,8%), enquanto três (4,2%) informaram duração entre 30 minutos e uma hora. Não houve respostas nas demais categorias. A figura 16 demonstra o percentual de passageiros que sofreram algum tipo de acidente.

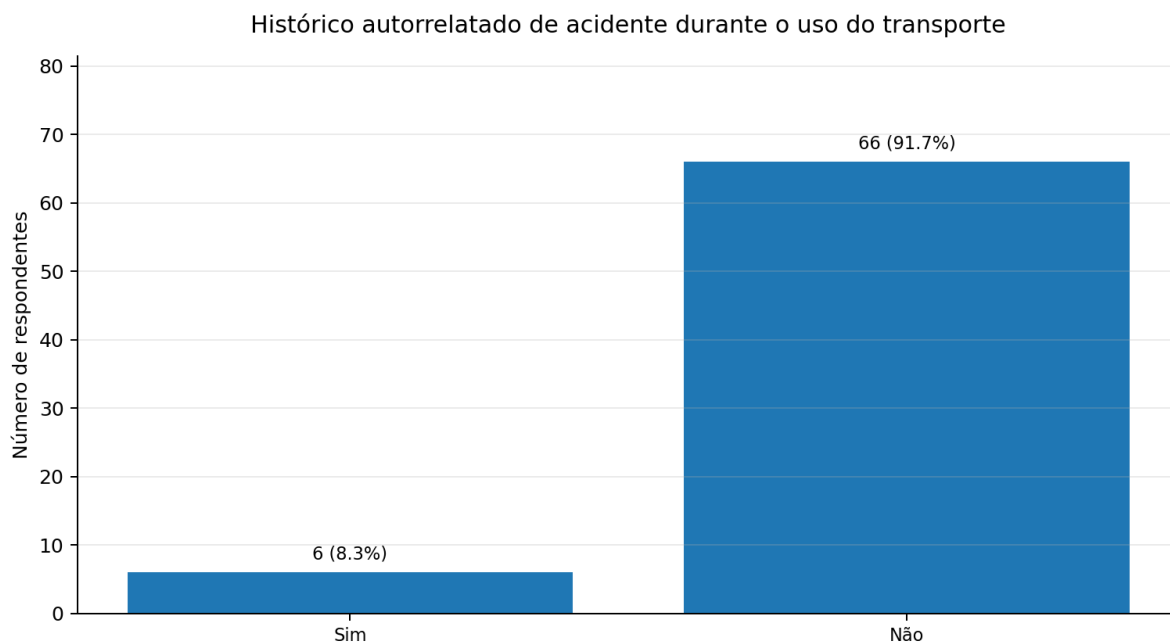


Figura 16 – Histórico autorrelatado de acidente durante o uso do transporte (n = 72)

Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026.

De acordo com a figura 16, seis respondentes (8,3%) relataram já ter sofrido acidente durante o uso do transporte, enquanto 66 (91,7%) responderam negativamente. O indicador representa histórico autorrelatado de envolvimento em acidente e não constitui medida direta da segurança operacional nem da percepção de segurança. A figura 17 apresenta o resultado sobre o que faria o usuário utilizar com mais frequência os ônibus nos seus deslocamentos intermunicipais.

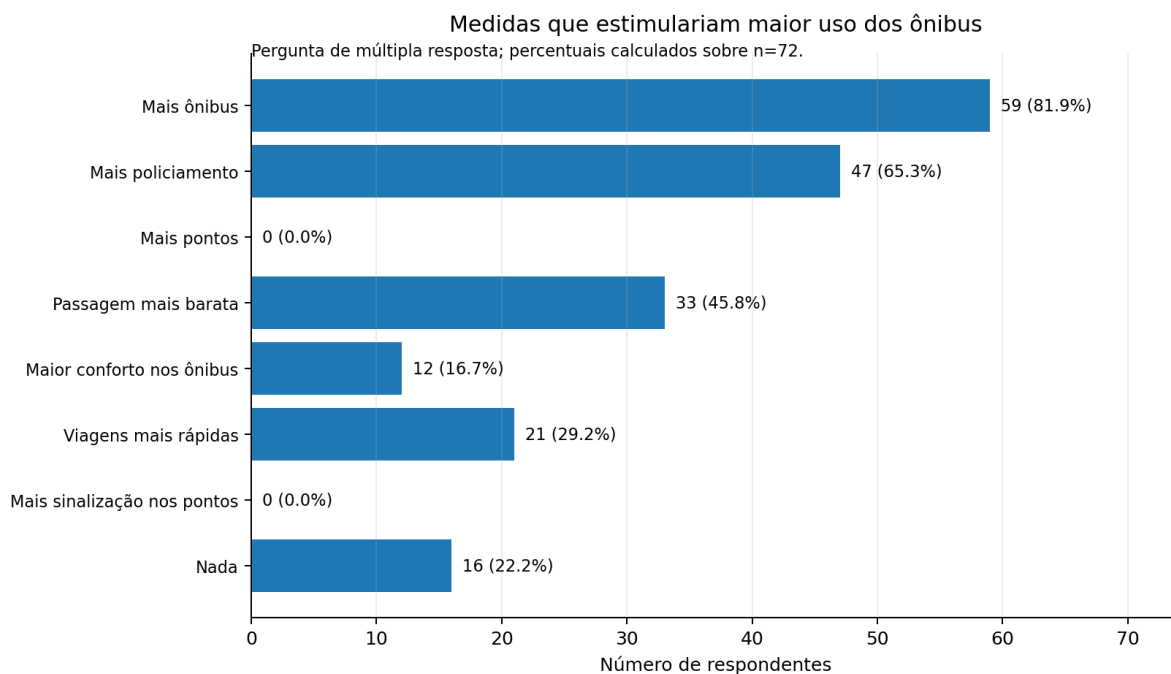


Figura 17 – Medidas que estimulariam maior uso dos ônibus (n = 72; múltiplas respostas)
Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026. Pergunta de múltipla resposta.

A questão sobre medidas que estimulariam maior uso dos ônibus permitia múltiplas marcações, pois foram registradas 188 escolhas para 72 respondentes. Mais ônibus foi a alternativa mais assinalada, com 59 marcações (81,9% dos respondentes), seguida de mais policiamento, com 47 (65,3%), passagem mais barata, com 33 (45,8%), viagens mais rápidas, com 21 (29,2%), nenhuma mudança, com 16 (22,2%), e maior conforto, com 12 (16,7%). As respostas indicam que disponibilidade, segurança e preço são dimensões centrais para os participantes. A segunda hipótese foi parcialmente confirmada: oferta e tarifa ficaram entre as alternativas mais frequentes, mas a demanda por policiamento ocupou a segunda posição.

Avaliação da Qualidade

Além dos aspectos relacionados à oferta e à frequência do transporte, a pesquisa também avaliou o grau de satisfação dos usuários em relação a diferentes dimensões da qualidade do serviço. Os resultados evidenciam um elevado nível de insatisfação em praticamente todos os critérios analisados.

Grau de Satisfação da segurança no terminal rodoviário

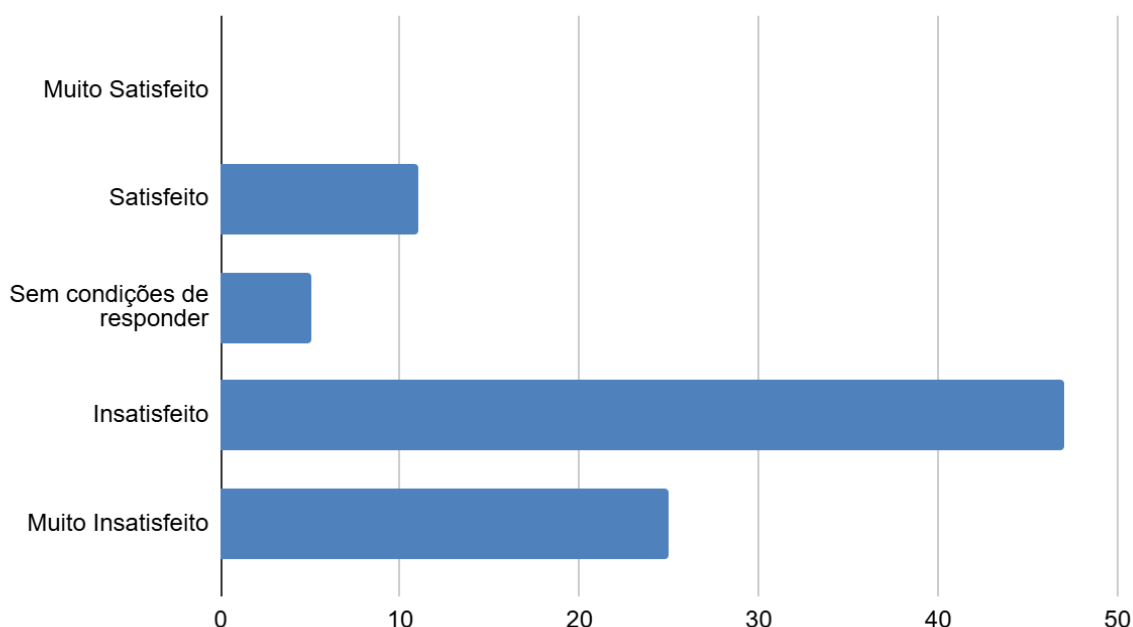


Figura 18 – Grau de Satisfação da segurança no terminal rodoviário (n = 72; múltiplas respostas)
Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026. Pergunta de múltipla resposta.

No que se refere à segurança nos terminais rodoviários, considerando aspectos como presença de policiais e câmeras de monitoramento, 53,41% dos entrevistados declararam-se insatisfeitos e 28,41% muito insatisfeitos, enquanto apenas 12,50% afirmaram estar satisfeitos. Esses dados demonstram que a sensação de segurança constitui um dos principais pontos de preocupação dos usuários.

Grau de Satisfação sobre as informações disponíveis aos usuários

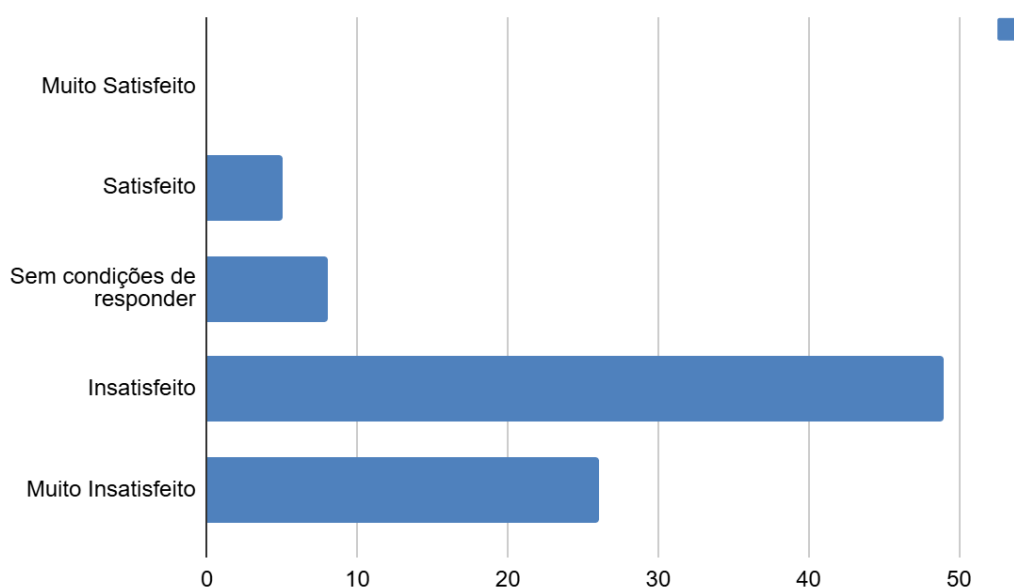


Figura 19 – Grau de Satisfação sobre as informações disponíveis aos usuários (n = 72; múltiplas respostas)

Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026. Pergunta de múltipla resposta.

Em relação às informações disponibilizadas aos passageiros, como horários, itinerários e identificação das empresas operadoras, também predominou uma avaliação negativa. Aproximadamente 55,68% dos entrevistados mostraram-se insatisfeitos e 29,55% muito insatisfeitos, evidenciando deficiência na comunicação entre o sistema de transporte e seus usuários.

Grau de Satisfação sobre o atendimento e processo de compra das passagens

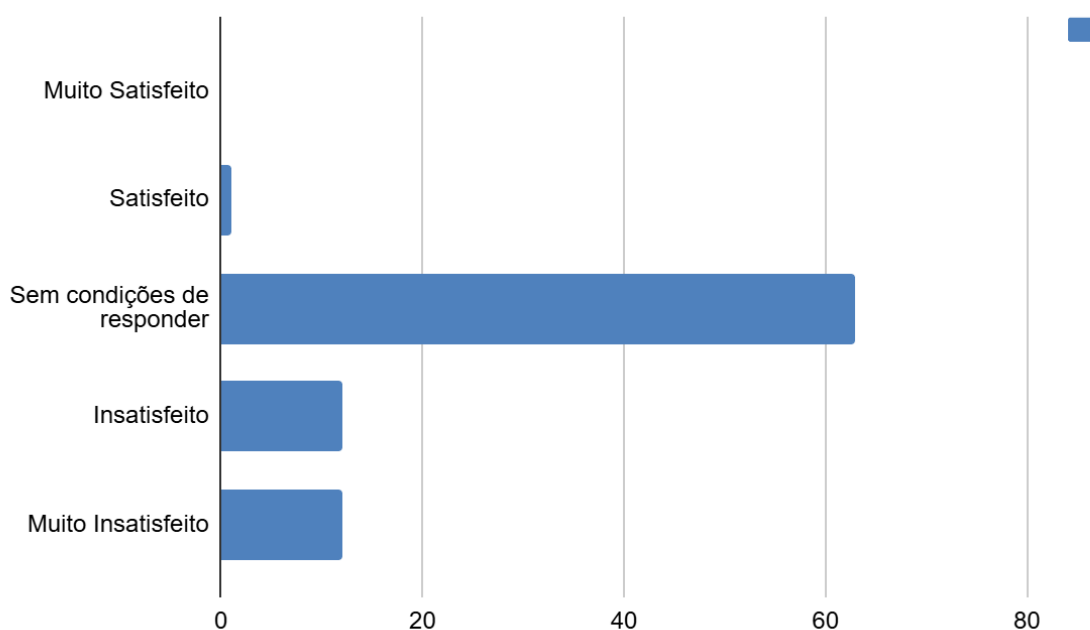


Figura 20 – Grau de Satisfação sobre o atendimento e processo de compra das passagens (n = 72; múltiplas respostas)

Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026. Pergunta de múltipla resposta.

Quanto ao atendimento durante a compra de passagens nos guichês, observou-se que 71,59% dos participantes informaram não possuir condições de responder, indicando que grande parte dos usuários não utiliza esse serviço, possivelmente em razão da utilização de cartões eletrônicos ou do pagamento diretamente no veículo. Entre aqueles que avaliaram esse aspecto, predominou a percepção negativa.

Grau de Satisfação em relação a educação dos motoristas

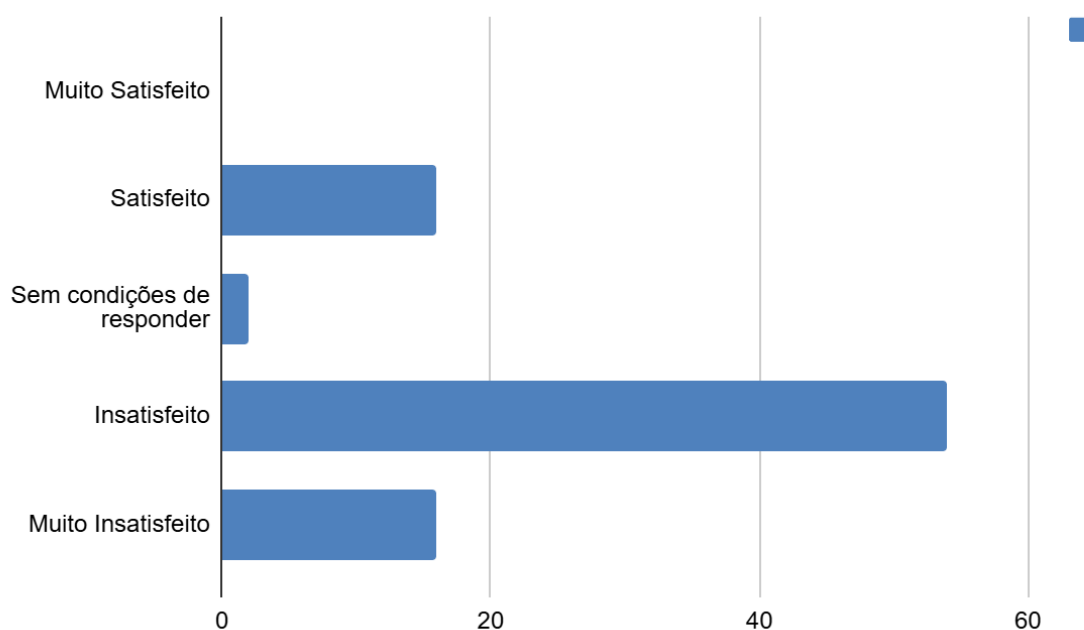


Figura 21 – Grau de Satisfação em relação a educação dos motoristas (n = 72; múltiplas respostas)

Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026. Pergunta de múltipla resposta.

A avaliação referente à educação e cordialidade dos motoristas também revelou elevado índice de insatisfação, com 61,36% dos entrevistados insatisfeitos e 18,18% muito insatisfeitos, enquanto apenas 18,18% declararam-se satisfeitos. Esse resultado indica a necessidade de investimentos em capacitação e melhoria do atendimento ao público.

Grau de Satisfação sobre a limpeza dos veículos

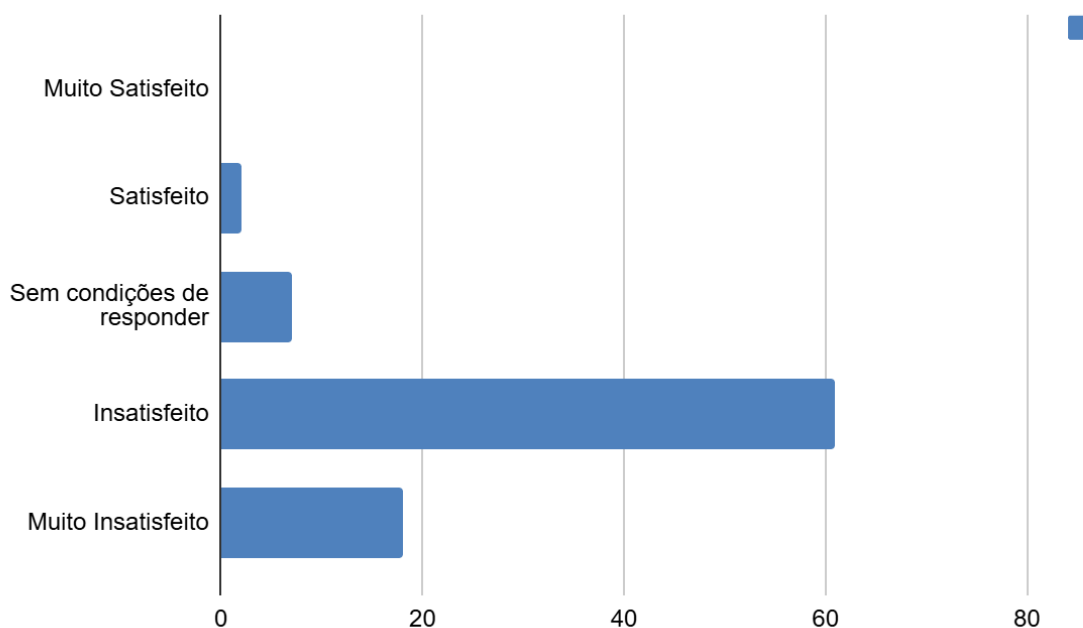


Figura 22 – Grau de Satisfação em relação a limpeza dos veículos (n = 72; múltiplas respostas)

Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026. Pergunta de múltipla resposta.

No que diz respeito às condições dos veículos, os resultados também demonstram avaliações predominantemente negativas. A limpeza dos veículos foi considerada insatisfatória por 69,32% dos usuários, sendo que outros 20,45% afirmaram estar muito insatisfeitos.

Grau de Satisfação sobre o conforto dos veículos

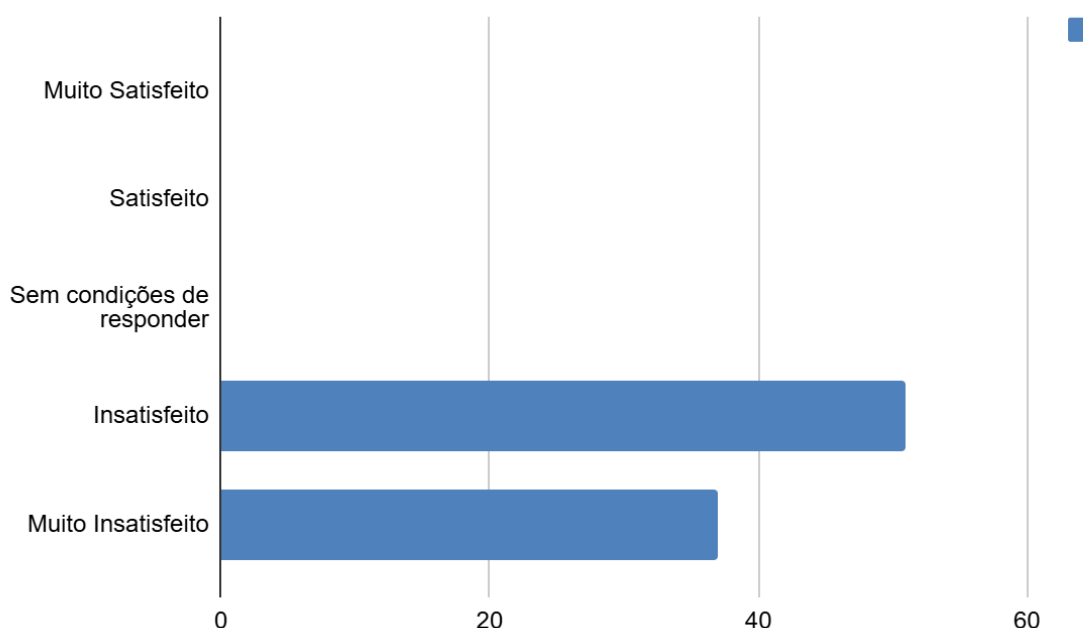


Figura 23 – Grau de Satisfação sobre o conforto dos veículos (n = 72; múltiplas respostas)
Fonte: elaboração própria com dados da pesquisa (n = 72), 2026. Pergunta de múltipla resposta.

De forma semelhante, a avaliação sobre o conforto dos veículos apresentou índices elevados de reprovação, com 57,95% de usuários insatisfeitos e 42,05% muito insatisfeitos, não havendo registros de satisfação nesse quesito. Em outra avaliação referente ao conforto dos veículos utilizados no transporte, os resultados permaneceram semelhantes, registrando 64,77% de insatisfeitos e 35,23% de muito insatisfeitos. Esses resultados demonstram que, embora o transporte coletivo desempenhe papel essencial na mobilidade da população de Campos dos Goytacazes, os usuários percebem diversas deficiências relacionadas à qualidade do serviço prestado. Os elevados índices de insatisfação quanto à segurança, disponibilidade de informações, atendimento, limpeza e conforto reforçam a necessidade de investimentos tanto na infraestrutura quanto na gestão do sistema, contribuindo para

aumentar a atratividade do transporte público e melhorar a experiência dos passageiros.

Síntese da discussão

Os resultados mostram uma amostra marcada por renda familiar predominantemente entre um e três salários mínimos, elevado percentual sem acesso a veículo motorizado no domicílio e forte utilização de vans e ônibus. Esses elementos reforçam a função do transporte coletivo como meio de acesso às atividades econômicas e sociais, em consonância com a abordagem de mobilidade e cidadania discutida por Vasconcellos (2014).

A predominância do trabalho como motivo e das viagens superiores a uma hora evidencia deslocamentos de longa duração entre localidades do Norte Fluminense. Contudo, a ausência de matriz origem-destino impede identificar corredores específicos, e as categorias territoriais misturam níveis geográficos. Assim, a interpretação deve permanecer descritiva, sem atribuir fluxos a setores econômicos ou trajetos determinados.

As prioridades indicadas pelos respondentes — mais ônibus, policiamento, redução da tarifa e maior rapidez — apontam para dimensões de oferta, segurança, acessibilidade econômica e desempenho operacional. Tais resultados podem orientar a etapa seguinte do projeto, desde que a pesquisa seja ampliada com amostragem mais abrangente, identificação das linhas e dos locais de abordagem e instrumentos de avaliação de qualidade mais precisos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo caracterizou 72 respondentes que utilizaram ônibus, vans ou outro modo em deslocamentos associados ao transporte intermunicipal relacionado a Campos dos Goytacazes. A análise identificou predominância de renda familiar entre um e três salários mínimos, ensino médio completo, ocupações de feirante e vendedor e ausência de acesso a veículo motorizado no domicílio para a maioria dos participantes. Campos foi a categoria de origem mais frequente, enquanto os destinos se distribuíram entre Campos, Macaé, Quissamã, São Francisco, Rio de Janeiro e Rio das Ostras. Como as respostas de origem e destino foram apresentadas separadamente, não foi possível determinar os pares de viagem nem afirmar a predominância de um corredor específico. O trabalho foi o principal motivo de deslocamento, confirmando a primeira hipótese. A van foi o modo mais utilizado, o uso diário foi a categoria de frequência mais assinalada e quase todos os respondentes informaram viagens superiores a uma hora. As principais medidas indicadas para ampliar o uso dos ônibus foram aumento da oferta, maior policiamento e redução da tarifa. A segunda hipótese foi parcialmente confirmada, pois oferta e preço se destacaram, mas a segurança apareceu como prioridade relevante.

Durante o desenvolvimento da pesquisa, uma das principais dificuldades encontradas foi a obtenção de informações institucionais junto ao Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT). Houve limitações no contato com o órgão, o que dificultou o acesso a dados oficiais sobre a operação do sistema, quantidade de passageiros transportados, itinerários e demais informações complementares que poderiam enriquecer as análises realizadas. Apesar dessa limitação, os dados obtidos por meio dos questionários permitiram caracterizar adequadamente o perfil dos usuários e seus padrões de deslocamento, atendendo aos objetivos propostos pela pesquisa.

Os resultados oferecem diagnóstico inicial útil para aperfeiçoar o instrumento e orientar nova etapa de coleta. Como o projeto foi renovado por meio da concessão de bolsa por meio do Edital Mais Ciência 2026-2027, novos dados serão coletados e analisados resultando em um relatório mais atualizado e completo.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 2 ago. 2026.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Secretaria Nacional de Trânsito. Frota de veículos – 2025. Brasília, DF, 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/frota-de-veiculos-2025>. Acesso em: 2 ago. 2026.

CARVALHO, Filipe Silva de. A metropolização do espaço e a relação com a mudança das viagens de transporte coletivo por ônibus metropolitano de Duque de Caxias. XVII SIMPURB – Simpósio Nacional de Geografia Urbana, Curitiba, 2022.

CRESWELL, John W.; CRESWELL, J. David. Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto. 5. ed. Porto Alegre: Penso, 2021.

FERRAZ, Antônio Clóvis Pinto; TORRES, Isaac Guillermo Espinosa. Transporte público urbano. 2. ed. São Carlos: RiMa, 2004.

GIL, Antonio Carlos. Métodos e técnicas de pesquisa social. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. Estudos Avançados, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300003>.

GÓES, George Vasconcelos; GUEDES, Erivelton Pires; POMPERMAYER, Fabiano Mezadre. Avaliação de licitações e proposição de alternativas para o transporte intermunicipal de passageiros por ônibus. Brasília: Ipea, 2023. Texto para Discussão, n. 2863.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Rio de Janeiro: panorama. Cidades e Estados. Rio de Janeiro, 2025. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rj/>. Acesso em: 2 ago. 2026.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. Fundamentos de metodologia científica. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2021.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de. Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

SÁ, Julianne Ferreira de. Avaliação dos indicadores de conforto no transporte intermunicipal de passageiros da Rodovia BR-010 na Região Tocantina do Maranhão. Açailândia: Universidade Estadual da Região Tocantina do Maranhão, 2022.

SILVA, Mavigson Francisco da; PEREIRA, Letícia Azevedo de Farias; BORGES, Caique Ferreira; SILVA, Bruno José Bezerra. Integração dos sistemas do transporte público intermunicipal do Rio Grande do Norte: análise da declaração de demanda. Cadernos Gestão Pública e Cidadania, v. 28, 2023.

SILVA, Rosie Keila Dória da. Contribuição metodológica para avaliação da acessibilidade interbairros por transporte público urbano: uma abordagem para cidades de médio porte. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transporte e Gestão Territorial) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade urbana e cidadania. Rio de Janeiro:
Senac Nacional, 2014.